



BAUMANN RECHTSANWÄLTE
KANZLEI FÜR VERWALTUNGSRECHT

BAUMANN RECHTSANWÄLTE - Partnerschaftsgesellschaft mbB
Harkortstraße 7 • 04107 Leipzig

Bezirksregierung Düsseldorf
Postfach 300865
40408 Düsseldorf

Ihr Zeichen
26.01.01.01- PFV DUS
RAin Dr. Franziska Heß, Telefon 0341 14969760
hess@baumann-rechtsanwaelte.de

Unser Zeichen
274St/19-FH

Datum
23. Juni 2020

**Luftverkehr; Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH vom
16.02.2015 i. d. F. vom 29.02.2016 auf Erteilung eines Planfest-
stellungsbeschlusses**

hier: Beteiligung der Stadt Kaarst

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeigen wir an, dass wir die rechtlichen Interessen der Stadt
Kaarst im o.g. Verfahren vertreten. Eine auf uns lautende Vollmacht
überlassen wir als **Anlage 1**.

Namens und im Auftrag der Stadt Kaarst erheben wir im Rahmen der
Beteiligung im Planfeststellungsverfahren für die Stadt Kaarst als in
ihrem Selbstverwaltungsrecht nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 78
Abs. 1 LVerf NRW betroffene Gemeinde nachfolgend

Einwendungen

gegen die vorgelegte Planung.

Soweit die Stadt Kaarst auch als Träger öffentlicher Belange zur
Stellungnahme aufgefordert wurde, erfolgt diesbezüglich eine
gesonderte Äußerung innerhalb der dort anderweitig gesetzten Frist.
Zugleich teilen wir mit, dass die Stadt Kaarst die bereits im Rahmen
der ersten Offenlage im Jahr 2016 erhobenen Einwendungen
weiterhin aufrechterhält, soweit diese nicht zwischenzeitlich gegen-
standlos geworden sind. Mit dem vorliegenden Schreiben wird auf die
geänderten Planunterlagen eingegangen (dazu unter B.). Nachfol-
gend stellen wir unter A. zunächst die konkrete Betroffenheit der Stadt
Kaarst näher dar, um das diesbezügliche Abwägungsmaterial der
Planfeststellungsbehörde zu ergänzen.

BAUMANN RECHTSANWÄLTE
Partnerschaftsgesellschaft mbB
Partnerschaftsregister Nr. PR 90,
AG Würzburg

Wolfgang Baumann ^{G, WÜ}
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Franziska Heß ^{* L, WÜ}
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Anja Schilling ^{* WÜ}
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Rick Schulze, LL.M.oec. ^{* H, WÜ}
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Thomas Jäger ^{* WÜ}
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Simone Lesch ^{WÜ}
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Andreas Lukas ^{MZ}
Rechtsanwalt
Lehrbeauftragter HS Geisenheim

Eric Weiser-Saulin ^{WÜ}
Rechtsanwalt

Verena Heinz ^{WÜ}
Rechtsanwältin

Martin Beier, LL.M.oec. ^L
Rechtsanwalt

In Kooperation:
Prof. Dr. Alexander Brigola
Prof. Dr. Christian Heitsch

* Partner i. S. d. PartGG
G – Gründer und Namensgeber

Arbeitsorte:
WÜ – Würzburg • L – Leipzig
H – Hannover • MZ – Mainz

■ **HAUPTSITZ WÜRZBURG**
Annastraße 28 • 97072 Würzburg
Telefon 0931 / 46 0 46-0
Telefax 0931 / 730442-47 (zentral)

■ **ZWEIGSTELLE LEIPZIG**
Harkortstraße 7 • 04107 Leipzig
Telefon 0341 / 14 96 97-60
Telefax 0931 / 730442-47 (zentral)

■ **ZWEIGSTELLE HANNOVER**
Lavesstraße 79 • 30159 Hannover
Telefon 0511 / 22 00 53-46
Telefax 0511 / 22 00 53-47

■ **ZWEIGSTELLE MAINZ**
Hindenburgstraße 32 • 55118 Mainz
Telefon 06131 / 2236-25
Telefax 06131 / 231939

Bankverbindung:
Sparkasse Mainfranken
IBAN: DE55 7905 0000 0047 7862 98
BIC: BYLADEM1SWU

www.baumann-rechtsanwaelte.de

A. Betroffenheit der Stadt Kaarst

Grundlegend mangelt es den ausgelegten Darstellungen an einer hinreichenden Genauigkeit. So werden zwar Pläne zu den Flugrouten und dadurch bewirkter Lärmbetroffenheit erstellt. Diese zeigen jedoch nicht auf, an welchem Ort tatsächlich eine Betroffenheit durch Fluglärm gegeben ist. Weder werden Orte benannt, noch ist das betroffene Gebiet hinreichend dargestellt. Aus diesem Grunde kann die Betroffenheit durch Fluglärm nicht mit der notwendigen Genauigkeit bestimmt werden. Die Anstoßwirkung und damit die ordnungsgemäße Beteiligung Betroffener ist dadurch in Frage gestellt. Es sind insoweit zwingend Nachbesserungen sowie eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich.

Die Stadt Kaarst fürchtet, durch den zunehmenden Flugbetrieb in Zukunft deutlich stärker von Fluglärm betroffen zu werden.

Ausweislich der neu ausgelegten Unterlage Nr. 89 wird das Gebiet der Stadt Kaarst in besonderem Maße von der vorhabenbedingten Zunahme des Fluglärms am Tage betroffen sein.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass die Aussagekraft der Unterlage Nr. 89 bereits grundsätzlich in Frage zu stellen ist. Denn dort wird angegeben, die Einwohnerdaten würden von der AZ Direct GmbH, Gütersloh, stammen (Unterlage Nr. 89, Ziffer 2, S. 6). Es ist jedoch nicht ersichtlich, auf welches Jahr sich diese Zahlen beziehen, wie sie ermittelt wurden und ob sie hinreichend genau die tatsächliche Einwohnerzahl abbilden. Es ist angesichts der Vielzahl der im Folgenden aufgelisteten, von den Flugverfahren betroffenen Baugebieten, davon auszugehen, dass die Betroffenheit der Bevölkerung wesentlich höher ist, als in der Unterlage Nr. 89 angegeben. Dabei ist auch zu beachten, dass sich ab 13.08.2020 die westliche Abflugroute MODRU ändern wird (vgl. Unterlage Nr. 110, S. 2). In der Folge erfolgen diese Flüge westlich des Autobahnkreuzes Kaarst näher am nördlichen Stadtrand. Es ist davon auszugehen, dass dies Auswirkungen auf das Stadtgebiet der Stadt Kaarst haben wird, da 30 % der Flüge von MODRU auf die neue Flugroute RNP verlagert werden wird.

Ausweislich der Unterlage Nr. 89, Abb. 1 wird das gesamte Stadtgebiet von einer Fluglärmzunahme von mindestens 0,5 dB(A) betroffen sein. Auch die Anlagen zu der Stellungnahme von ACCON (zu deren Belastbarkeit nehmen wir unter B. noch Stellung) belegen, dass die Stadt Kaarst neben Meerbusch, Düsseldorf, Ratingen und Essen die durch die geplante Änderung am meisten betroffene Kommune ist.

Die angegebene Höhe des Zuwachses wird hiesigerseits angezweifelt, ebenso wie die Differenzbetrachtung zwischen den Prognosefällen. Von den angeblich nur 7.447 (oder 7.448, das ist nicht ganz eindeutig in Unterlage Nr. 89) von einer relevanten Lärmzunahmen am Tage insgesamt betroffenen Personen im Prognosefall verglichen mit dem Referenzszenario, entfallen immerhin 2.010 Personen auf das Gebiet der Stadt Kaarst, auf die

damit mehr als ein Viertel der zusätzlichen Lärmbetroffenen entfallen. Die Steigerung der Lärmbelastung tritt dabei vor allem im Pegelbereich zwischen Leq 54 bis 56 dB(A) auf. Die Stadt Kaarst sorgt sich deshalb, dass die gerade für die kommunale Planungshoheit relevanten Bereiche der Tagschutzzone 2 nach FlugIG für wesentlich geänderte Flughäfen ihr Gemeindegebiet umschließen könnten, sofern die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss kommen sollte, dass eine wesentliche Änderung im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 4 FlugIG vorliegt.

Die Stadt Kaarst hat die rechtliche Bewertung der rechtlichen Berater der Vorhabenträgerin in Nr. 78 der Unterlagen zur Kenntnis genommen, die sich auf den Standpunkt stellt, dass für den Flughafen Düsseldorf weiterhin von einem Bestandsflughafen und nicht von einem wesentlich geänderten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 FlugIG auszugehen sein soll. Allerdings ist fraglich, ob diese Bewertung zutreffend ist. Einerseits ist die Annahme, die hier in Rede stehenden Änderungen könnten in einen Änderungsteil Betriebsänderung und einen Änderungsteil bauliche Änderungen aufgetrennt werden, fernliegend und auch nicht praktikabel. Andererseits muss berücksichtigt werden, dass die Antragsunterlagen ebenso wie die rechtliche Stellungnahme in Nr. 78 der ausgelegten Unterlagen ausschließlich auf die hier in Rede stehende Änderung abstellen. Hierbei wird verkannt, dass § 2 Abs. 2 S. 4 FlugIG hinsichtlich der Zweckbestimmung der sonstigen baulichen Erweiterung keine Begrenzungen enthält. Auch bauliche Maßnahmen, die nicht die flugbezogene technische Gesamtkapazität des Flugplatzes erhöhen, fallen demnach unter diese Norm, wenn sie die sonstigen Voraussetzungen erfüllen, also insbes. eine luftverkehrsrechtliche Zulassungsentscheidung benötigen. Bei mehreren sukzessiv stattfindenden baulichen Änderungen, die kumulativ zu einer Erhöhung des Dauerschallpegels um 2 dB(A) führen, einzeln jedoch nicht, ist auf eine Gesamtbetrachtung abzustellen, so lange die Maßnahmen jeweils der Zulassungen nach §§ 6, 8 LuftVG bedürfen (vgl. Ekardt/Heß, FlugIG, § 2 Rn. 16 m.w.N.). Vorliegend hätte also untersucht werden müssen, ob seit dem Stichtag 2007 weitere sonstige bauliche Erweiterungen durchgeführt wurden, die in Summe mit der nun in Rede stehenden Änderung zu einer Erhöhung des Lärms um 2 dB(A) an der Grenzlinie der Lärmschutzbereiche geführt haben. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass eine Lärmerhöhung auch punktuell an einer Stelle des Flughafens ausreichend wäre, um den Regimewechsel für den Flughafen in die strengere Lärmkategorie einzuleiten.

Aus den vorgenannten Gründen ist die Annahme der Vorhabenträgerin und die darauf beruhende Einstufung des Flughafens Düsseldorf in die Kategorie eines Bestandsflughafens, mit rechtlichen und – weil derzeit nicht ausgeschlossen werden kann, dass infolge der Änderung eine Lärmerhöhung um 2 dB(A) an einem Grenzpunkt der Schutzgebiete eintritt – tatsächlichen Unsicherheiten behaftet. Insoweit muss die Stadt Kaarst erhebliche Beeinträchtigungen ihrer kommunalen Selbstverwaltungsgarantie befürchten (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 78 Abs. 1 LVerf NRW).

Die städtebauliche Entwicklung wird durch die zu erwartenden Beschränkungen durch Bauverbotszonen, aber auch bei einer Bestätigung des Status als Bestandsflughafen durch die fluglärmbedingten abwägungserheblichen Belange zukünftig in nur eingeschränktem Maße möglich sein.

Dabei zeigt die sogleich folgende Darstellung von rechtskräftigen und in Aufstellung befindlichen Bebauungsplangebieten, die Notwendigkeit der Stadt Kaarst, die städtebauliche Entwicklung voranzutreiben. Zudem muss die Stadt Kaarst konkret befürchten, dass der Schutz der ebenfalls nachträglich aufgeführten öffentlichen Einrichtungen der Stadt Kaarst nicht ausreichend gewährleistet wird.

Dabei weist die Stadt Kaarst in den letzten Jahren ein stetiges Wachstum an Einwohnerzahlen auf. Heute zählt die Stadt 43.696 Einwohner, wobei der Anteil der 19 bis 66-Jährigen bei 57,97 %, der der 19- bis 60-Jährigen bei 49,75 % liegt. Der Anteil der über 66-Jährigen liegt hingegen nur bei 24,4 %. Den größten Anteil der Bevölkerung machen die 19- bis 46-Jährigen aus. Er liegt bei 28,06 % (Stand 30.04.2020, https://www.kaarst.de/fileadmin/04_Wirtschaft_Handel/Wirtschaftsfoerderung/PDF/Kaarster_Strukturdaten.pdf).

Dadurch zeigt sich, dass gerade der Anteil der jungen Einwohner, die potentiell bauwillig sind und entsprechende Wohnbauflächen nachfragen, welche wiederum sensibel gegenüber Fluglärm sind und daher einer entsprechenden Konfliktbewältigung bedürfen, am größten ist. Nachdem die Stadt Kaarst auch als Wirtschaftsstandort sehr attraktiv ist, somit entsprechende Arbeitsplatzangebote bestehen und die Lage nahe Düsseldorf eine Ansiedlung begünstigt, ist auch für die Zukunft zu erwarten, dass sich diese Entwicklung fortsetzen wird.

Die Stadt Kaarst betreibt eine sehr engagierte Siedlungspolitik. Der Bedarf an Wohnbauflächen zeigt sich ganz deutlich an der nachfolgenden Darstellung der Bebauungsplansituation (rechtskräftige Bebauungspläne und ihre Weiterentwicklung), welche von der Anflugroute aus westlicher Richtung direkt betroffen werden.

Es handelt sich dabei um die folgenden Bebauungspläne, die überwiegend eine Wohnbebauung festsetzen:

- Nr. 017 - Kaarst - Alte Heerstraße; Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, Größe 24.601 m².
- Nr. 69 – Büttgen - Am Haindörnchen. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet und reines Wohngebiet, Größe 72.163 m².
- Nr. 086 – Kaarst – Am Huppelpesch. Festsetzung: reines Wohngebiet, Größe 29.568 m².
- Nr. 060 – Kaarst – Am Neumarkt Süd. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet und Kerngebiet, Größe 11.535 m².

- Nr. 001A – Kaarst - Badenia. Festsetzung: reines Wohngebiet, 45.418 m².
- Nr. 001B – Kaarst - Badenia. Festsetzung: reines Wohngebiet, Größe 51.465 m².
- Nr. 001C – Kaarst - Badenia und Änderungen. Festsetzung: reines und allgemeines Wohngebiet, Kerngebiet und öffentliche Grünfläche/Parkanlage, Größe 36.348 m².
- Nr. 004 – Kaarst - Neue Heimat, 7. Änderung. Festsetzung: reines Wohngebiet, Größe 813 m².
- Nr. 038 – Büttgen - Bismarckstraße /Ecke Kaarster Straße. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, Größe 12.827 m².
- Nr. 023 – Büttgen – Bruchweg. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, Größe 30.145 m².
- Nr. 101A – Kaarst - Erftstraße/Neue Feuerwache. Festsetzung: Spielplatz, Kita, allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet, Größe 64.351 m².
- Nr. 072 – Kaarst - Erftstraße/Pestalozzistraße. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, Größe 29.221 m².
- Nr. 014 – Büttgen-Holzbüttgen Mitte, Blatt 1. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, Größe 118.841 m².
- Nr. 014 – Büttgen-Holzbüttgen Mitte, Blatt 2 mit Ergänzungen. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet, Größe 129.876 m².
- Nr. 014 – Büttgen - Holzbüttgen Mitte, Blatt 3 mit Ergänzungen. Festsetzung: allgemeines und reines Wohngebiet, Grünflächen, Kleinsiedlungsgebiet, Größe 89.250 m².
- Nr. 014 – Büttgen - Holzbüttgen Mitte, Blatt 4. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, Größe 10.445 m².
- Nr. 013 – Büttgen - Holzbüttgen Ost, Blatt 1, und Änderungen: allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet, Größe 84.241 m².
- Nr. 013 – Büttgen - Holzbüttgen Ost Blatt 10. Festsetzungen: insb. allgemeines Wohngebiet, Größe 117.015 m².
- Nr. 013 – Büttgen - Holzbüttgen Ost, Blatt 2 und Ergänzungen. Festsetzungen: allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet, 104.650 m².
- Nr. 013 – Büttgen - Holzbüttgen Ost, Blatt 3 und Ergänzungen. Festsetzungen: allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet, Größe 117.542 m².

- Nr. 013 – Büttgen - Holzbüttgen Ost, Blatt 8. Festsetzungen: insb. allgemeines Wohngebiet, Größe 90.458 m².
- Nr. 013 – Büttgen - Holzbüttgen Ost, Blatt 9 und Änderungen. Festsetzung: insb. allgemeines Wohngebiet, Größe 45.960 m².
- Nr. 058 – Büttgen - In der Delle. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, Größe 16.417 m².
- Nr. 012 – Kaarst - Kampwebersheide und Änderung. Festsetzung: reines und allgemeines Wohngebiet sowie Jugendheim und Kindergarten (Wohnweg), Größe 41.201 m².
- Nr. 067 – Kaarst - Kleine Lange Hecke. Festsetzung: reines und allgemeines Wohngebiet, Größe 35.229 m².
- Nr. 016 – Büttgen - Kroatzbeerweg/Sandstraße/Am Vorster Pfad, Blatt 3, Grünfläche, Tennisanlage, Größe 60.613 m².
- Nr. 032 – Büttgen - Michaelsheim und Änderungen. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet und Dorfgebiet, Größe 32.872 m².
- Nr. 004 – Kaarst - Neue Heimat und Änderungen. Festsetzung: allgemeines und reines Wohngebiet.
- Nr. 114 – Kaarst - Neusser Straße /Hoferhofweg. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, Größe 153.284 m².
- Nr. 095 – Büttgen - Platanenstraße. Festsetzung: reines Wohngebiet, Größe 751 m².
- Nr. 001 – Büttgen - Rotdornstraße mit 1. Änderung. Festsetzung: reines und allgemeines Wohngebiet, Größe 20.920 m².
- Nr. 019 – Büttgen - Rottes Süd, Blatt 1. Festsetzung: Dorfgebiet, Größe 67.971 m².
- Nr. 019 – Büttgen - Rottes Süd, Blatt 2. Festsetzung: Dorfgebiet, Größe 78.090 m².
- Nr. 007 – Büttgen - Rottes, Blatt 5. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, Dorfgebiet, Größe 132.719 m².
- Nr. 020G – Kaarst - Stakerseite/Hinterfeld mit Änderungen. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, reines Wohngebiet, Mischgebiet, Größe 60.579 m².
- Nr. 020F – Kaarst - Stakerseite//Hinterfeld. Festsetzung: reines Wohngebiet, allgemeines Wohngebiet, Größe 66.083 m².
- Nr. 020C - Kaarst - Stakerseite/Hinterfeld mit Änderungen. Festsetzung: reines Wohngebiet, allgemeines Wohngebiet, Größe 72.618 m².

- Nr. 020B – Kaarst - Stakerseite/Hinterfeld, Blatt 2.2. Festsetzung: Kerngebiet, allgemeines Wohngebiet, reines Wohngebiet, Größe 41.644 m².
- Nr. 014 – Büttgen - Teilbereich Kolpingstraße, Blatt 2 mit Änderung. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, Dorfgebiet, Größe 129.877 m².
- Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 121 „Klinik Am Sandfeld“ Kaarst. Errichtung einer Klinik und Tagesklinik für Psychotherapie, Psychiatrie und Psychosomatik, Größe 15.788 m².
- Nr. 010 – Büttgen - Wattmannstraße, Blatt 3 mit Änderungen. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet und Dorfgebiet, 83.800 m².
- Nr. 069 – Kaarst - Klüdes Feld (1. Änderung). Festsetzung: insb. allgemeines Wohngebiet, aber auch Grünfläche, Golfübungsanlage, Größe 21.440 m².
- Nr. 114 – Kaarst - Neusser Straße /Hoferhofweg. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, Größe 18.456 m².
- Nr. 088 – Kaarst - Rottfeld/Lange Hecke. Festsetzung: allgemeines Wohngebiet, Größe 7.383 m².
- Nr. 105 – Kaarst - Saturnstraße. Festsetzung: reines Wohngebiet, Größe 11.313 m².

Weitere Bauleitplangebiete, welche von dem Fluglärm betroffen werden und für deren Aufstellung bereits ein förmliches Verfahren eingeleitet wurde, sind:

- Nr. 123 – Kaarst - Gemeinschaftsgrundschule Stakerseite (Größe 26.737 m²) Mit diesem Bebauungsplan wird das Ziel verfolgt, die planungsrechtliche Grundlage für den Bau einer Gemeinschaftsgrundschule mit dazugehörigen Infrastrukturen und Außenanlagen zu schaffen. Der Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 13a BauGB wurde am 08.05.2019 gefasst.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und öffentliche Auslegung haben noch nicht stattgefunden.

- Nr. 118 – Kaarst – Girmes-Kreuz-Straße/Rurstraße (Größe 3.764 m²). Mit dem Bauleitplan soll die gegenwärtig vorzufindende Mischung aus Wohn- und Gewerbebenutzungen zu Gunsten einer primären Wohnnutzung planungsrechtlich vorbereitet werden. Auch dies erfolgt angesichts des anhaltenden Wohnraumbedarfs. Der Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 13a BauGB wurde am 08.02.2017 gefasst. Die Öffentlichkeit wurde im Zeitraum vom 06.03.2017 bis 17.03.2017 gem. § 13a Abs. 3 Nr. 2 1. Alt. BauGB über die Planung informiert. Konkret geplant ist die Errichtung von zwei Mehrfamilienhäusern mit Tiefgarage sowie Stellplätzen im Freien.

- Nr. 078 – Büttgen – Hartmannsberg (Größe 22.090 m²). Die Bauleitplanung hat das Ziel, die vorhandene Bebauung am Ortseingang Holzbüttgen zu ordnen und im Rahmen einer Arrondierung der Ortslage ggf. maßvoll zu erweitern, sowie verbindliche Festsetzungen bezüglich des verkehrssicheren Ausbaus des Kreuzungsbereichs Bismarckstraße (L 154) / Hasselstraße und Königstraße zu treffen. Der Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB wurde am 14.05.1998 gefasst.
- Nr. 116 – Kaarst - Neusser Straße/Gartencenter, Einzelhandelsbetrieb (Größe 7.735 m²). Zur Stärkung des Stadtzentrums soll ein Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten entstehen. Der Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 9 Abs. 2a und Abs. 2b BauGB wurde am 13.04.2016 gefasst.
- Nr. 106 – Büttgen – VEP/Hofanlage Hartmannsberg, allgemeines Wohngebiet, Streuobstwiese (Größe 7.597 m²). Der Aufstellungsbeschluss gem. § 3 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 13b BauGB wurde am 20.06.2018 gefasst. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit nach § 13b i. V. m. § 13a Abs. 3 Nr. 2 1. Alt. BauGB ist bereits im Jahr 2018 erfolgt. Von der frühzeitigen Beteiligung und Erörterung i. S. d. § 3 Abs. 1 BauGB wurde abgesehen. Der Planentwurf mit textlichen Festsetzungen und Begründung lag gem. § 3 Abs. 2 BauGB bis zum 24.01.2020 aus. Zur gleichen Zeit erfolgte die Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB. Vorgesehen ist die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes sowie einer privaten Grünfläche (Streuobstwiese). Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan sollen städtebauliche Missstände behoben werden. Eine der Nordflügel einer alten Hofanlage soll durch einen Neubau geschlossen werden. Es soll angesichts des stetig wachsenden Wohnraumbedarfs im Stadtgebiet eine Wohnanlage entstehen. Das Plangebiet hat eine Fläche von etwa 7.600 m².

Die vorgehende Darstellung hat und kann aufgrund des unzureichenden Kartenmaterials keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Ersichtlich wird daraus jedoch zum einen, dass in der Stadt Kaarst ein erheblicher städtebaulicher Entwicklungsbedarf besteht, der durch die vorliegende Planung beeinträchtigt werden kann. Durch den Flugbetrieb und die Zunahme der Flugbewegungen sowie durch die ausgehend von den Unterlagen nicht ausschließbare Ausdehnung der Lärmschutzzonen durch Neueinordnung des Flughafens nach § 2 Abs. 2 Satz 3 FluglG wird die Weiterentwicklung des Siedlungsgebietes zukünftig beschränkt, ggf. sogar erheblich beeinträchtigt.

Dabei ist bereits heute ersichtlich, dass die Stadt Kaarst auf lange Sicht eine weitergehende Siedlungspolitik betreiben muss. Es besteht ein anhaltend hoher Wohnraumbedarf.

So wurde auch bereits ein Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept (IEHK) für die Innenstadt von Kaarst im September 2017 erstellt. Mit diesem Konzept soll die Kaarster Innenstadt weiterentwickelt werden. Insgesamt sollen die Potentiale der Innenstadt genutzt und diese belebt wer-

den. Ziel ist es, die Innenstadt nachhaltig zu stärken und zukunftsfähig weiterzuentwickeln, indem eine Anpassung der sozialen, baulichen und strukturellen Situation an heutige und zukünftige Anforderungen erfolgt. Die Planung umfasst die gesamte Innenstadt mit den Entwicklungsschwerpunkten „Altes Dorf“, „Altes Zentrum an der Rathausstraße“ und „Neue Mitte“. Der Planungsraum wird südlich durch die Straßen Stakerseite und Hinterfeld, östlich durch die Erft- bzw. Maubisstraße, westlich durch die Martinusstraße und die Büttgener Straße und nördlich durch die Kirchstraße begrenzt. Auch dieser Bereich ist von Fluglärm betroffen. Die Innenstadt soll Ort zum Verweilen werden. Insbesondere Grün- und Freiflächen sollen revitalisiert und die Innenstadt aktives Bildungs-, Vereins- und Sportwesen fördern. Gerade Bildungseinrichtungen und Einrichtungen für den Sport sollen entwickelt werden. Dieser Bereich wird jedoch beim Abflug in westlicher Richtung direkt überflogen. Dies läuft dem dargelegten Konzept einer grünen und aktiven Innenstadt zuwider. Es ist zu befürchten, dass die Entwicklung aufgrund der Fluglärmproblematik nicht weiterbetrieben werden kann, weil die entsprechenden Grünflächen bzw. Einrichtungen zu großen Lärmbelastungen ausgesetzt würden. Sollten sie umsetzbar sein, werden entsprechende Lärmschutzkonzeptionen notwendig sein, um die jeweiligen Belange in Einklang bringen zu können.

Entsprechendes gilt für die nachfolgend aufgezählte Liste von öffentlichen Einrichtungen der Stadt Kaarst, welche von den Fluglärmimmissionen direkt betroffen werden. Auch sie werden durch die Planung und eine Zunahme des Flugverkehrs erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt. Es handelt sich überwiegend um sensible Einrichtungen wie Ganztagschulen und Kindertagesstätten. Die Stadt muss befürchten, dass deren Schutz vor fluglärmbedingten Beeinträchtigungen in der Planung nicht hinreichend berücksichtigt werden wird.

Betroffene kommunale Einrichtungen sind, wie sich auch aus Anlage Nr. 92 der Antragsunterlagen ergibt:

- Astrid-Lindgren-Schule (Ganztagschule), Marienplatz 4, 41564 Kaarst.
- GGS Stakerseite (Ganztagschule), Pestalozzistraße 3, 41564 Kaarst.
- Städt. KiTa und Fam.-Zentrum NRW, Geranienweg 4, 41564 Kaarst.
- Städt. KiTa, Robert-Bunsen-Weg 11, 41564 Kaarst.
- Städt. integrative KiTa und Fam.-Zentrum NRW, Thüringenstraße 6, 41564 Kaarst.
- Städt. KiTa und Fam.-Zentrum NRW, Büdericher Straße 17b, 41564 Kaarst.
- Städt. KiTa und Bew.-KiGa Landessportbund NRW, Alte Heerstraße 124, 41564 Kaarst.

- GGS Matthias-Claudius-Grundschule, Grünstraße 8, 41564 Karst.
- Albert-Einstein-Gymnasium, Am Schulzentrum 14, 41564 Kaarst.
- GGS, Antoniusplatz 27, 41564 Kaarst.
- Städt. Realschule Kaarst, Halestraße 5, 41564 Kaarst.
- Stadtparkhalle und Sportplatz, Pestalozzistraße, 41564 Kaarst.
- Zweifachturnhalle und Sportplatz Holzbüttgen, Bruchweg, 41564 Kaarst.
- VHS Kaarst-Korschenbroich, Am Schulzentrum 16, 41564 Kaarst.
- Haus der Jugend „Bebop“, Pestalozzistraße 2, 41564 Kaarst.
- Rathaus Kaarst, Am Neumarkt 2, 41564 Kaarst.

Eine hinreichende Begutachtung und Bewertung der Frage der Betroffenheit der Stadt Kaarst ist aufgrund der ausgelegten Unterlagen nicht möglich. Es kann allenfalls grob abgeschätzt werden, welche Einrichtungen und Bebauungspläne der Stadt Kaarst in welcher Höhe von Fluglärmimmissionen konkret betroffen sein werden. Insbesondere fehlt eine Isophonenkarte, aus der sich in 1 dB-Schritten für die Stadt Kaarst aber auch für die betroffenen Anwohner ableiten lässt, mit welchen Lärmwerten sie bei Zulassung der beantragten Änderung rechnen können. Eine solche Karte fehlt mindestens für die Pegelbereiche unter $Leq < 60$ dB(A) tags und $Leq < 50$ dB(A) nachts. Die Darstellung der Betroffenheit kann daher nach derzeitigem Stand lediglich eine erste Auflistung sein. Die Stadt Kaarst behält sich ausdrücklich vor, weitere Betroffenheiten einzuwenden, sobald eine Bewertung anhand aussagekräftigen Kartenmaterials möglich ist.

Insoweit lässt sich für die vorliegende Planung jedoch zunächst festhalten, dass von den ausgelegten Unterlagen bereits keine Anstoßfunktion ausgeht. Zudem ist davon auszugehen, dass ein Ermittlungsdefizit vorliegt, weil die Betroffenheiten offenbar nur anhand des vorgelegten, rudimentären Kartenmaterials ermittelt wurden und somit eine ordnungsgemäße Abwägungsentscheidung auf dieser Grundlage nicht getroffen werden kann und wird. Die Planung erweist sich bereits aus diesem Grund als rechtswidrig.

Die Stadt Kaarst muss befürchten, dass sie durch die geplante Veränderung am Flughafen DUS, insbesondere der Erhöhung der Flugbewegungszahlen, in Zukunft in den aufgeführten und betroffenen Bereichen erheblich in ihrer Planungshoheit beschränkt wird. Dies resultiert gerade daraus, dass nicht auszuschließen ist, dass bei einer Neufestsetzung von Lärmschutzzonen für den Fall der Einordnung des Flughafens Düsseldorf als wesentlich geänderter Flughafen im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 3 FluglG, der Stadtbereich Kaarst innerhalb dieser Lärmschutzzonen gelegen sein wird. Die Planunterlagen erweisen sich gerade hinsichtlich dieser Punkte als zu ungenau und fehlerhaft.

Maßgeblich ist aber auch zu berücksichtigen, dass die weiteren flächenmäßigen Entwicklungsmöglichkeiten des Siedlungsgebietes der Stadt Kaarst entsprechend dem Regionalplan Düsseldorf eher im nördlichen und nord-östlich gelegenen Bereich des Stadtgebiets zu sehen sind. Insoweit ist auf Dauer eine Siedlungsentwicklung hin zu dem Flughafen und insbesondere den bereits jetzt festgelegten Schutzzonen unumgänglich, wenn die Stadt dem bestehenden Bedarf an Wohnraum gerecht werden möchte. Sollten diese weiter ausgedehnt werden, werden der Stadt Kaarst ihre Entwicklungsmöglichkeiten genommen bzw. diese in erheblichem Maße erschwert. Diese Umstände sind umso schwerwiegender, als sich ab 13.08.2020 die westliche Abflugroute MODRU ändern soll (vgl. Unterlage Nr. 110, S. 2). Wir haben bereits angemerkt, dass sich dadurch stärkere Auswirkungen des Flugbetriebs auf das bestehende Stadtgebiet der Stadt Kaarst ergeben werden. Selbiges gilt gerade und erst recht für die hier angesprochenen, weiteren Entwicklungsmöglichkeiten des Siedlungsgebietes der Stadt Kaarst. Auch dieser Belang ist im Rahmen des Verfahrens zu berücksichtigen.

Insoweit sei darauf hingewiesen, dass bereits heute erhebliche flugverkehrsbedingte Lärmbelastungen im Stadtgebiet Kaarst bestehen.

Die Stadt Kaarst hat eine eigene Messstation, mit der die Belastung der Kaarster Bevölkerung durch den Fluglärm erfasst wird, in Betrieb genommen. Die Messwerte werden in Kooperation mit dem Deutschen Fluglärmdienst e.V. (DFLD) auf den Seiten des DFLD veröffentlicht.

Der DFLD ist eine Initiative aus der Region um den Frankfurter Flughafen. Zweck des Vereins ist die Beratung von Fluglärmgeschädigten, sowie die Erstellung, Sammlung und Weitergabe von Informationen zum Thema Fluglärm. Neben den aktuellen Lärmmesswerten können hier auch Tages- und Monatsstatistiken, sowie Flugverläufe eingesehen und Fluglärm-Beschwerden abgegeben werden.

Die Messstation der Stadt Kaarst ist seit dem 14. November 2014 in Betrieb. Der Standort befindet sich in einer ruhigen Wohngegend von welchem aus alle Flugverfahren, die das Gebiet der Stadt Kaarst beeinflussen, ohne nennenswerte Störgeräusche erfasst werden können. Die Messergebnisse zeigen, dass im Stadtgebiet Kaarst bereits heute erhebliche luftverkehrsbedingte Lärmbelastungen im Pegelbereich zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A) zu verzeichnen sind, die im Rahmen weiterer Planungen zu berücksichtigen sind. Die Stadt Kaarst muss befürchten, dass sich diese Situation durch die Änderung der Betriebsregelungen auf dem Flughafen Düsseldorf noch verschärfen wird.

Dabei gibt speziell der Lärmaktionsplan der Stadt Kaarst (abrufbar unter <http://pvr.itk-land.de/ratsinfo/kaarst/8203/TEFQX0thYXJzdCAyMDE3LTA1LTMwLnBkZg==/12/n/72693.doc>; zuletzt aufgerufen am 19.06.2020, 12.54 Uhr) Auskunft über die Lärmbelastungssituation im Stadtgebiet. Die Stadt Kaarst befindet sich zwar bezüglich der aktuell geltenden Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich des Flughafens Düsseldorf von 65

dB(A) bzw. 55 dB(A) als Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung. Nur aus diesem und damit aus einem formalen Grund ist eine Minderung des Fluglärms nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans und wurde deshalb bei der Maßnahmenentwicklung nicht weiter betrachtet. Der Lärmaktionsplan der Stadt Kaarst stellt aber zugleich fest, dass die Stadt Kaarst durch den Betrieb des Flughafens u.a. in Bezug auf Lärmemissionen startender und landender Flugzeuge beeinträchtigt wird und über das Stadtgebiet bzw. in der Nähe zum Stadtgebiet zur Zeit die Anflugroute ILS-LOC von Westen, sowie die Abflugrouten MODRU Richtung Nordwesten und NOR, COL, DODEN, KUMIK, NUDGO und GMH Richtung Süden verlaufen (vgl. LAP, S. 24).

Im LAP werden auf S. 27 verschiedene Straßen als Belastungsachsen identifiziert:

- „□ L 154, von Mittelstraße bis Neersener Straße,
- L 154, von Neersener Straße bis Ortsausgang Holzbüttgen,
- L 390, von Stodiekring (Bebauung ab Höhe Leibnizstraße) bis Erftstraße,
- L 44, Gimesstraße bis A 57,
- Mittelstraße, von Osteratherstraße bis Neusser Straße,
- Maubisstraße, von Neusser Straße bis Alte Heerstraße.

Darin enthalten sind als besonders stark belastete Bereiche mit $L_{den} > 70$ dB(A) und $L_{night} > 60$ dB(A):

- Knotenpunkte
- Mittelstraße/ Osterather Straße,
- Martinusstraße/ Jahnstraße bis nördlich des Knotenpunkts Martinusstraße/ Alte Heerstraße,
- Büttgener Straße/ Neersener Straße/ Kaarster Straße,
- Neusser Straße/ Mittelstraße/ Maubisstraße/ Friedensstraße.
- Straßenabschnitte
- L 44, Gimesstraße bis Adenauer Allee,
- L 44, Hoferhofweg bis A 57.“

Wie die strategischen Lärmkarten des LANUV zeigen (vgl. LAP, S. 26) tritt Fluglärm im Pegelbereich von 55 bis 60 dB(A) vor allem im östlichen Stadtgebiet auf, wo die Stadt ausweislich der Lärmaktionsplanung zugleich straßen- und schienenseitige Belastungsachsen verzeichnet. Die Stadt Kaarst fürchtet nun, dass die Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan für die Belas-

tungsachsen vorgesehen sind, durch den steigenden Fluglärm und die zu erwartende Ausdehnung der Belastungszone Richtung Westen in ihrer Wirksamkeit beeinträchtigt werden. Für die Stadt Kaarst ist deshalb auch die Gesamtlärbetrachtung in den Unterlagen von besonderer Wichtigkeit.

In fachlicher Hinsicht überreicht die Stadt als **Anlage 2** die

Fachliche Stellungnahme zum Gutachten von ACCON zur Gesamtlärbetrachtung Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf aus Juni 2020 der RegioConsult

und macht die dortigen Aussagen auch vollständig zum Gegenstand ihrer Einwendungen.

B. Einwendungen

Die Stadt Kaarst erhebt die nachfolgend dargestellten fachlichen und rechtlichen Einwendungen gegen die ergänzend vorgelegten Unterlagen.

Nach wie vor bleibt festzustellen, dass auf Grundlage der bisher vorliegenden Planunterlagen eine fehlerfreie Abwägung nicht möglich sein wird. Es mangelt der begehrten Ausweitung der luftseitigen Kapazität bereits an der Planrechtfertigung, da ein Bedarf für die Ausweitung der koordinierten Slots bereits nicht plausibel belegt ist, jedenfalls aber kann sich der geltend gemachte „Bedarf“ im Rahmen einer Abwägung nicht gegen die gegenläufigen Belange durchsetzen.

Die Stadt Kaarst hat einen Anspruch darauf, dass für die betrieblichen Änderungen als Grundvoraussetzung für jede Abwägungsentscheidung, die mit Einwirkungen auf Rechte Dritter verbunden ist, eine hinreichende Rechtfertigung anzuführen ist und im Übrigen ihre Belange, insbesondere ihr Interesse, von (weiterem) Fluglärm verschont zu bleiben, mit dem ihnen zustehenden Gewicht in die planerische Abwägung eingestellt und mit den für das Vorhaben angeführten Verkehrsbelangen in einen Ausgleich gebracht werden, der zum objektiven Gewicht der Belange nicht außer Verhältnis steht. Mit dem Gewicht der gegenläufigen Belange, insbesondere der Lärmschutzbelange, steigen dabei die Anforderungen an die Darlegung des Bedarfs, der die geplante Änderung rechtfertigen soll.

Nachfolgend gehen wir auf die einzelnen der Beteiligung zugeführten Dokumente näher ein:

I. Gutachten zur Flexibilisierung der Bahnnutzung

Mit Anhörungsschreiben vom 18.10.2018 forderte das Ministerium für Verkehr die Antragstellerin auf, vier Szenario-Betrachtungen a) bis d) vorzunehmen, um die Auswirkungen der beantragten Nutzungsflexibilisierung der Start- und Landebahnen abschätzen zu können (Ziffer III. 3.). Es ging darum festzustellen, wie der Einsatz der „angespar-

ten“ 15-Minuten-Blöcke zur Vermeidung und Verminderung von im Tagesbetrieb verspäteten Flugzeugstarts bzw. -landungen beitragen könnte.

Beantragt ist insoweit, Ziffer 6.3, Satz 2 der bestehenden Betriebsgenehmigung zu ergänzen und Sätze 3 und 4 einzufügen.

Diese Ziffer 6.3, Satz 2 lautet derzeit:

„Die Antragstellerin hat die nach Maßgabe der Regelung Ziffer III. 5. Satz 2 der Genehmigung nutzungsfreien vollen Zeitstunden für die Parallelstart und -landebahn 05L/23R unter Beachtung des aktuellen Koordinierungsstandes wöchentlich im Voraus festzulegen und dies unverzüglich der örtlich zuständigen Regionalstelle der Flugsicherung sowie der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.“

Ziffer III. 5 Satz 2 bestimmte, dass Zeiten des Spitzenverkehrs höchstens 50 % der Betriebszeit des Flughafens gemäß Ziffer III. 5. Satz 1 sind. Die tägliche Betriebszeit liegt zwischen 6.00 und 22.00 Uhr Ortszeit.

Diese Regelung soll wie folgt geändert werden:

„Die Antragstellerin hat die nach Maßgabe der Regelung Ziffer III. 5. Satz 2 der Genehmigung Nutzung freien und zur Nutzung vorgesehenen vollen Zeitstunden für die Parallelstart und -landebahn 05L/23R unter Beachtung des aktuellen Koordinierungsstandes wöchentlich im Voraus festzulegen und dies unverzüglich der örtlich zuständigen Regionalstelle der Flugsicherung sowie der Genehmigungsbehörde mitzuteilen. Die Antragstellerin kann von der Festlegung gem. Satz 2 abweichen, wenn dies aufgrund der tatsächlichen Verkehrssituation tagsüber insbesondere zur Vermeidung/Verminderung von Verspätungen oder zur Vermeidung von Mitbenutzungszeiten in Abweichung von der Festlegung sinnvoll bzw. möglich ist. Die Abweichung von der Festlegung ist in 15 Minuten Blöcken einer vollen Zeitstunden (z. B. 7:00 h bis 7: 15 h, 7:16 h – 7: 30 h etc.) und für die zusätzliche Nutzung nur dann und insoweit zulässig, als ein positiver Saldo auf dem gem. Ziffer 6.6.3 zu führenden Zeitkonto besteht.“

Satz 1 bleibt inhaltsgleich bestehen. Die Sätze 2 und 3 regeln die beantragte Möglichkeit zur Nutzung „angesparter“ 15-Minuten-Blöcke.

Erläutert wird dies in der Gegenüberstellung, Anlage 1 zum Antragschreiben vom 16.2.2015 wie folgt:

„Die Nordbahn kann entgegen der Voranmeldung kurzfristig zur Mitbenutzung freigegeben werden, wenn der tatsächliche Verkehr - abweichend von der Koordinierung und der wöchentlichen Voranmeldung - sich anders entwickelt und Verspätungen

drohen bzw. eingetreten sind. Für diese Verspätungsregel wird ein Zeitkonto von 15 Minuten Blöcken (vier Viertelstunden einer Zeitstunde) angelegt, dass für die Zulassung der Mitbenutzung einen positiven Saldo haben muss. (vgl. Ziff. 6.6.3). Ebenso kann die Mitbenutzung der Nordbahn entgegen der wöchentlichen Voranmeldung um volle 15-Minuten-Blöcke einer Zeitstunde unterbleiben, um ein „Zeitpolster“ als positiven Saldo für die außerplanmäßige Mitbenutzung anzusparen.“

Ziffer 6.6.3, Seite 1, bleibt unverändert. Es werden Sätze 2,3 und 4 eingefügt, die lauten:

„Die Antragstellerin führt mit dieser Liste zugleich jeweils für den Zeitraum einer IATA- Flugplanperiode ein Zeitkonto, dem diejenigen 15-Minuten-Zeitblöcke einer Zeitstunde, in denen entgegen der Voranmeldung gem. § 6.3 S. 2 die Parallelstart- und -landebahn nicht mitbenutzt wurde, gutgeschrieben werden. Diejenigen 15-Minuten-Zeitblöcke einer Zeitstunde, in denen entgegen der Voranmeldung gem. § 6.3 S. 2 die Parallelstart- und -landebahn mitbenutzt wurde, werden fortlaufend mit den Zeitgutschriften sortiert, wobei kein negativer Saldo entstehen darf. Der Zeitsaldo wird jeweils nach Ablauf einer IATA-Flugplanperiode auf null gestellt.“

Auch dies wird erläutert:

„Hier wird neben der Fortführung der bisherigen, Montags vorzulegenden Liste nun das in § 6.3, Satz 3 und 4 erwähnte Zeitkonto eingeführt um sicherzustellen, dass die Abweichungen von der Mitbenutzung der Nordbahn nur insoweit stattfinden, als zuvor 15-Minuten-Zeitblöcke „eingespart“ wurden, d. h. die Nordbahn entgegen der Voranmeldung nicht mitbenutzt wurde. Als zeitliche Bezugsgröße wird eine IATA-Flugplanperiode verwendet. Nach Ablauf der Flugplanperiode verfällt ein etwa noch vorhandenes Zeit Guthaben.“

(Gegenüberstellung, Anlage 1 zum Antragsschreiben vom 16.2.2015)

Auf Seite 14 des Antrages heißt es, diese Betriebsregelung werde angestrebt, um eine Flexibilisierung der Bahnnutzung zu erreichen, damit bedarfsgerecht reagiert und somit ein flüssiger und verspätungsfreier Verkehrsfluss am Flughafen Düsseldorf gewährleistet werden kann.

Zunächst ist nicht ersichtlich, dass durch diese Regelung dem Angerlandvergleich noch Rechnung getragen würde. Danach darf die Nordbahn zusammen mit der Südbahn nur in 50 % aller Betriebsstunden eines Tages (6 bis 22 Uhr) erfolgen. In den übrigen 50 % der Betriebsstunden darf nur die Südbahn genutzt werden. Es ist jedoch nicht ersichtlich, dass durch die Neuregelung dieser 50:50 Verteilung noch Rechnung getragen würde. Denn zum einen können die 15-

Minuten-Zeitblöcke innerhalb einer gesamten IATA-Flugplanperiode angespart und genutzt werden. Erst nach deren Ablauf werden sie gelöscht. Damit ist davon auszugehen, dass ein an einem Tag angespart 15-Minuten-Zeitblock auch in der folgenden Woche noch genutzt werden kann. An keiner Stelle ist sichergestellt, dass durch die angesparten Zeitblöcke nicht ein über 50 % der Betriebsstunden hinausgehender Betrieb der Nordbahn erfolgt. Somit steht die konkrete Möglichkeit im Raum, durch dieses „Sparmodell“ über Wochen einer Flugplanperiode hinweg einen Zweibahnbetrieb über die vollen 100 % der Betriebszeit durchzuführen. So könnten in weniger frequentierten Monaten des Jahres, zum Beispiel im Frühjahr, genügend Zeitstunden angesammelt werden, um in den verkehrsreichsten Monaten des Jahres - hier Mai bis Oktober - einen 100-prozentigen Zweibahnbetrieb durchzuführen. Dass dies noch mit den Vorgaben des Angerlandvergleichs in Einklang zu bringen ist, ist aus Sicht der Stadt Kaarst ausgeschlossen.

Es fehlt insoweit jedenfalls an einer Regelung, die die Nutzung der angesparten Zeitblöcke im Sinne des Angerlandvergleichs und der Tatsache, dass die Nordbahn lediglich als Ersatzbahn dienen darf, sicherstellen würde. Letztlich würde eine solche Praxis auch dazu führen, dass die Lärmbelastungen sich tatsächlich völlig anders als im Rahmen des hiesigen Antragsverfahrens geprüft, darstellen würden. Sollen, wie die Antragstellerin darlegt, die angesparten 15-Minuten-Zeitblöcke dazu dienen, die täglich auftretenden Verspätungen abzubauen zu können, so stellt sich die Frage, warum die angesparten Zeitblöcke nicht bereits am Ende eines Tages verfallen, sondern innerhalb der gesamten IATA- Flugplanperiode angespart werden können. Zu diesem Szenario verhalten sich weder die Antragsunterlagen noch das ergänzend vorgelegte Gutachten zur Flexibilisierung der Bahnnutzung. Entsprechende Erklärungen sind vorzulegen. Zudem ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass eine ordnungsgemäße Überprüfung des Antrags im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgrund der besonderen Bedeutung des Angerlandvergleichs es erfordern würde, dass auch dieser offen gelegt wird. Dies ist nicht passiert. Dabei ist es unerheblich, dass ein solcher Vergleich grundsätzlich nur die Parteien des jeweiligen Prozesses bindet. Denn im hiesigen Fall bestimmt der Angerlandvergleich bindend für die Antragstellerin, welche Nutzungsmöglichkeiten auf dem Flughafen Düsseldorf überhaupt bestehen.

Es wird daher **b e a n t r a g t**,

der Antragstellerin aufzugeben, die aufgeworfenen Fragen durch Vorlage ergänzender Unterlagen zu beantworten und die Inhalte des Angerlandvergleichs darzustellen bzw. diesen vollständig offenzulegen.

Aber auch über die vorhergehende Darstellung hinaus ist das Gutachten zur Flexibilisierung der Bahnnutzung absolut ungenügend.

Wenn die Verspätungen in den Szenarien a) bis d) betrachtet werden sollen, so hätte zunächst die Gesamtkapazität des Zweibahnbetriebs fest- und dargestellt werden müssen. Das ist nicht passiert. Auf S. 9 des Gutachtens, Ziffer 8 wird ausgeführt:

„Als Kapazität wird für Zweibahnzeiten grundsätzlich von 60 Flugbewegungen pro Stunde ausgegangen und für Einbahnzeiten von 43 (entsprechend dem heutigen Eckwert). In der Annahme, dass bis 2030 erfolgreich gezeigt werden kann, dass in Einbahnzeiten auch die bereits heute genehmigten 45 Flugbewegungen möglich sind, wurde unter 9.3 dieser Wert als Kapazität angenommen.“

Unter Ziffer 6.3 heißt es zur aktuellen Situation:

„Die Koordinationseckwerte für die Einbahnstunden (43 Slots) und für die Zweibahnstunden (47 Slots) unterscheiden sich nur gering. Während in den Einbahnstunden nur unter günstigen Umständen mehr als die geplanten 43 Bewegungen möglich sind (in Verkehrsspitzen werden bereits jetzt bis zu 48 Flugbewegungen auf einer Bahn abgewickelt), liegt der Eckwert für Zweibahnstunden deutlich unter der für das Zweibahnssystem angenommenen Kapazität von mindestens 60 Flugbewegungen pro gleitender/rollierender Stunde (die aber auch heute schon in kurzen Spitzen erreicht werden).“

Das ist bereits deshalb widersprüchlich, weil im Bericht des DLR vom 30. Oktober 2015 eine Kapazität des Zweibahnsystems unter Idealbedingungen von im Jahresdurchschnitt theoretisch 65.6 Flugbewegungen/Stunde (bzw. 56 - 66) ermittelt wurde (vgl. Ziffer 5 des Gutachtens des DLR). Dieses Gutachten hatte ausweislich Ziffer 2. zur Aufgabe:

„Das Ziel dieser Studie ist die Ermittlung der praktischen Kapazität des aktuellen Zweibahnsystems ohne Berücksichtigung betrieblicher Einschränkungen im Luftraum oder auf den Vorfeldern. Dazu sollen zunächst stündliche Kapazitätswerte und schließlich Verzögerungswerte für prognostizierte zukünftige Tagesflugpläne bestimmt werden.“

Es bezieht sich somit auf die praktische Kapazität des Zweibahnsystems ohne betriebliche Beschränkungen unter Berücksichtigung bestimmter Verzögerungswerte.

Im Gutachten über die Auswirkungen der Flexibilisierung der Bahnnutzung werden jedoch als Kapazität für den Zweibahnbetrieb lediglich 60 Flugbewegungen/Stunde und als Kapazität für die Einbahnstunden 43 Slots angenommen. In Ziffer 11.2 wird davon ausgegangen, dass auch bei Ausnutzung des angesparten Zeitkontos nicht mehr als 60 Slots/Stunde koordiniert werden könnten, dieser Eckwert mithin die tatsächliche Kapazität des Zweibahnsystems darstelle. Diese Annahme wäre falsch, wenn die Bahnkapazität mit den derzei-

tigen Flugrouten tatsächlich mehr, nämlich durchschnittlich 65.6 Flugbewegungen pro Stunde zuließe.

Eine Begründung dieser Annahme fehlt. Wiederum ergeben sich daher Unstimmigkeiten zwischen den vorgelegten Gutachten, die aufzuklären sind.

Denn nur wenn die Kapazitäten des Bahnsystems ermittelt worden sind, kann überhaupt eine aussagekräftige Bewertung erfolgen, die darlegt, wie sich der Einsatz der „angesparten“ 15-Minuten-Blöcke auf die Verspätungen auswirken wird bzw. ob dieser einen positiven Effekt auf die Verspätungssituation haben kann. Aus dem Gutachten der DFS zur Bahnflexibilisierung geht hervor, dass es einen entscheidenden Unterschied macht, ob im Zweibahnbetrieb 60 Slots pro Stunde bzw. im Einbahnbetrieb 43 Slots pro Stunde auch die tatsächliche Kapazität des Bahnsystems darstellen oder ob darüber hinaus tatsächlich weitere Kapazitäten gegeben sind.

Nimmt man nämlich an, dass die max. Kapazität bei 60 Slots/h liegt, liegt sie aber tatsächlich darüber, so könnten auch im Ergebnis mehr Verspätungszeiten abgebaut werden als bei Annahme einer tatsächlichen Kapazität von 60 Slots. Denn insoweit könnten und würden in der Praxis einzelne (zusätzliche) Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, um den Betrieb nachfragegerecht abzuwickeln. Nachfragen müssten gerade nicht abgewiesen werden. Liegt jedoch die tatsächliche Kapazität des Bahnbetriebs bei 60 bzw. 43 Slots, dann müssten über diese Zahl hinausgehende, aus Verspätungen resultierende, Slotnachfragen abgewiesen bzw. müssten diese zeitlich nach hinten geschoben werden, wodurch sich entsprechende Verspätungen einstellen würden. Es stellt sich insoweit die Frage, ob nicht durch die Erteilung von - sofern notwendig - Ausnahmegenehmigungen ein hinreichend positiver Effekt für die Reduzierung von Verspätungen erzielt werden könnte. Dies wurde nicht betrachtet.

Das Gutachten berücksichtigt zudem nicht die Erkenntnisse aus der sog. Flugbewegungsprognose, die lediglich eine Flugbuchhochrechnung beinhaltet (dazu, dass es sich inhaltlich nicht um eine fachgerechte Flugbewegungsprognose handelt, wird später noch Stellung genommen). Die Flexibilisierung des Bahnbetriebs bei gleichzeitiger Optimierung der Slotausnutzung ist danach nur bedingt möglich, sofern eine Betrachtung in der gleitenden Stunde erfolgen soll. Insoweit stellt sich angesichts der Tatsache, dass aus dem Antrag vom 16.02.2015 eine solche Betrachtungsweise nicht hervorgeht, sie jedoch in der Flugbewegungsprognose zugrunde gelegt wurde, bereits das Problem, ob nun von einer Betrachtung in der gleitenden oder der festen Zeitstunde auszugehen ist. Hierauf wird nachfolgend noch einzugehen sein.

Jedenfalls wird es nach den Erkenntnissen der sog. Flugbewegungsprognose (richtig: Flugbuchhochrechnung) notwendig sein, entsprechend große Blöcke an täglichen Zweibahnstunden zu planen, um einen kapazitiven Gewinn zu haben. Dies steht jedoch scheinbar mit

einer kurzfristigen flexiblen Anpassung der Ein- bzw. Zweibahnstunden aufgrund der Nutzung von 15-Minuten-Zeitblöcken in Konflikt. Denn wenn der Übergang von der Ein- auf die Zweibahnstunde jeweils dazu führt, dass Slots angesichts der festgesetzten Eckwerte und der Betrachtung in der gleitenden Stunde, nicht ausgenutzt werden können (vgl. Flugbewegungsprognose unter Ziffer 6, insb. Ziffer 6.8 S. 81), dann steht der Nutzen dieser beantragten Möglichkeit infrage.

Letztlich ist dem Gutachten zur Flexibilisierung der Bahnnutzung, Seite 21, zu entnehmen, dass die Flexibilisierung mittels 15-Minuten-Blöcken kaum dazu beiträgt, nächtliche Verspätungen zu reduzieren.

Unter Ziffer 11.2 wird angenommen, dass die FDG nach eigener Aussage für Tage mit hoher Nachfrage einen Zweibahnbetrieb zwischen 6.00 und 12.00 bzw. 17.00 bis 22.00 Uhr vorsehen wolle. Es sei daher im Normalfall von zwei Blöcken mit einem ununterbrochenen Zweibahnbetrieb auszugehen. Auch dies zeigt, dass der Nutzen dieser beantragten Flexibilisierung bisher nicht hinreichend dargelegt wurde. Denn wenn erwartungsgemäß ohnehin von 17.00 bis 22.00 Uhr ein großer „Block“ an täglichem Zweibahnbetrieb vorgesehen werden wird, so können die 15-Minuten-Blöcke gerade in der Abend- und Nachtzeit eingesetzt werden, weil ohnehin bereits ein Zweibahnbetrieb erfolgt.

Sinnvoller erscheint es - wie es die Behörde mit den Szenarien b) bis d) offenbar annahm - die Zahl der koordinierbaren Slots in der Abend- und Nachtzeit zu reduzieren und einen Zweibahnbetrieb zwingend vorzusehen. Denn hierdurch wird in der Mehrzahl der Wochentage erreicht, dass Kapazitäten zum Abbau von Verspätungen gegeben sind. Wenn bereits im Vorhinein weniger Slots vergeben werden, so bleibt hinreichende Kapazität, um aufgetretene Verspätungen bis zum Betriebsende um 22:00 Uhr abzubauen zu können. Aus dem Gutachten zur Flexibilisierung der Bahnnutzung geht hervor, dass die Nordbahn an allen Wochentagen in der Sommerflugplanperiode mit Ausnahme von Samstagen und einigen Feiertagen ohnehin zum Ende der Betriebszeit genutzt wird, um die Nachfrage bedienen zu können. Damit ist auch schwer ersichtlich, warum ein Bedürfnis dafür bestehen sollte, die Regelung zur zwingenden Mitbenutzung der Nordbahn zwischen 21 und 22:00 Uhr aufzuheben. Denn würde man dies tun, droht vielmehr der Fall, dass bereits alle Zweibahnstunden verplant und tatsächlich verbraucht sind, dennoch aber Verspätungen bestehen und diese entgegen der strengen Nachtflugbeschränkungen noch nach 22:00 Uhr abgewickelt werden müssten. Zu diesem Szenario verhalten sich die Antragsunterlagen nicht. Letztliches Resultat hieraus ist eine voraussichtlich erhöhte Lärmbelastung der Umgebung.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die beantragte Flexibilisierung aus hiesiger Sicht nicht damit in Einklang zu bringen ist, dass die Nordbahn lediglich als Ersatzbahn dienen darf. Die beantragte Ergänzung von Ziffer 6.3, Satz 2 der bestehenden Betriebsgenehmigung ist auf dieser Grundlage abzulehnen.

Wie im Aufklärungsschreiben vom 18.10.2019 unter Ziffer III. 2. gefordert, nahm die FDG mit Schreiben vom 02.07.2019 zu den in den sechs verkehrsreichsten Monaten 2018 entstandenen Verspätungen zur Nachtzeit Stellung.

Aus der vorgelegten Tabelle zum Linien- und Charterverkehr & sonstigem IFR-Verkehr ergibt sich, dass zwischen 22.00 und 23.00 Uhr insgesamt 5.773 Landungen koordiniert wurden. Das entspricht im Durchschnitt bei 180 Tagen 32 koordinierten Landungen. Nach Ziffer 6.4 der geltenden Betriebsgenehmigung dürfen in der Zeit von 22.00 bis 23:00 Uhr Ortszeit 33 koordinierte Landungen erfolgen. Starts sind nicht erlaubt. Die Anzahl der verspäteten Flugbewegungen aus dem bis 22:00 Uhr geplanten Flugbewegungen liegt bei 36 Starts und 1.681 Landungen. Dies entspricht durchschnittlich zusätzlich neun Landungen pro Nacht zwischen 22.00 und 23:00 Uhr. Auf den Zeitraum zwischen 23 und 24 Uhr entfallen weitere drei Starts und 331 Landungen. Damit erfolgten zur Nachtzeit durchschnittlich weitere 1,8 Landungen. Letztlich ergibt sich für den Zeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres 2018 eine Anzahl von durchschnittlich 11,18 zusätzlichen Flügen zur Nachtzeit. Damit wurde entgegen der geltenden Betriebsgenehmigung regelmäßig ca. 44 Landungen zwischen 22.00 und 23:00 Uhr durchgeführt.

Die Anzahl der verspäteten Landungen aus den zwischen 22.00 und 23:00 Uhr geplanten Landungen beträgt 1.341. Dies entspricht durchschnittlich 7,45 Landungen zwischen 23 und 24 Uhr.

Durch die zusätzlichen Landungen bei Nacht ergeben sich auch entsprechende Betroffenheiten durch Fluglärm, die zu berücksichtigen sind. Die Lärmauswirkungen durch die in die Nacht verschobenen Flüge (3.392 Bewegungen) sind > 2 dB(A). Sie sind daher voll bewertungsrelevant (vgl. RegioConsult, Stellungnahme zu den Aufklärungsschreiben, S. 44). Diese Berücksichtigung fehlt vollständig. Die Betroffenheit durch Fluglärm bei Nacht ist tatsächlich deutlich höher als nach der Betriebsgenehmigung vorgesehen.

Aus dem Gutachten über die Bahnflexibilisierung, Seite 21 geht hervor, dass die beantragte Möglichkeit von flexiblen 15-Minuten-Paketen zur flexiblen Nutzung des Zweibahnsystems nur bedingt - wenn überhaupt - dazu beiträgt, Landungen nach 23:00 Uhr zu vermeiden. Damit steht der Nutzen dieser beantragten Flexibilisierung in Frage.

II. Flugbewegungsprognose 2030

Die vorgelegte Flugbewegungsprognose 2030 vermag die vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Aufklärungsschreiben vom 07.05.2018 bemängelten fehlenden Datengrundlage für den Prognoseschluss nicht zu schaffen und die aufgezeigten Lücken nicht zu schließen. Weiterhin ist der Bedarf für eine Kapazitätserhöhung am Flughafen DUS nicht nachgewiesen.

Zum Beleg dieser Behauptung überlassen wir zunächst die

Fachgutachterliche Stellungnahme zur Flugbewegungsprognose 2030 unter besonderer Berücksichtigung realistischer Slotausnutzungsquoten von Intraplan im Rahmen der 2. Offenlage 2020 im Planfeststellungsverfahren Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf von Juni 2020 der RegioConsult

als **Anlage 3** und machen den Inhalt der Stellungnahme vollumfänglich auch zum Gegenstand der Einwendungen der Stadt Kaarst.

In Bezug auf die Beurteilung der praktischen Kapazität durch ARC in den Antragsunterlagen überreichen wir die

Fachliche Stellungnahme zum Gutachten Planfeststellungsverfahren Flughafen Düsseldorf – Praktische Kapazität der Flugbetriebsflächen von ARC, 2020 im Rahmen der 2. Offenlage von Juni 2020 der RegioConsult

als **Anlage 4** und machen den Inhalt der Stellungnahme vollumfänglich auch zum Gegenstand der Einwendungen der Stadt Kaarst.

Schließlich legen wir zur Verkehrsprognose 2030 der MUVEDA die

Fachliche Stellungnahme zum Gutachten Planfeststellungsverfahren Flughafen Düsseldorf – MUVEDA Verkehrsprognose 2030 mit Ausweisung des flughafenbezogenen Verkehrs für den Flughafen Düsseldorf – Alternativ-Szenario ohne AS Ost im Rahmen der 2. Offenlage 2020

als **Anlage 5** vor und machen den Inhalt der Stellungnahme vollumfänglich auch zum Gegenstand der Einwendungen der Stadt Kaarst.

Ergänzend führen wir dazu noch Folgendes aus:

Die Flugbewegungsprognose beruht auf der Potentialanalyse des ARC (S. 1 Flugbewegungsprognose der INTRAPLAN Consult GmbH). Auch dort fehlt insbesondere eine hinreichende und insbesondere aktuelle Analyse zukünftiger volkswirtschaftlicher wie (luft-)verkehrlicher und regulatorischer sowie technischer und weiterer relevanter insbesondere gesellschaftlicher Entwicklungen, wie sie das Ministerium in dem genannten Schreiben auf S. 3 forderte. An keiner Stelle wird eine konkret prognostizierte Verkehrsnachfrage anhand

von Unternehmensbefragungen und Auswertungen des prognostizierten Fluggastaufkommens dargestellt. Die Flugbewegungsprognose 2030 erschöpft sich maßgeblich darin darzustellen, ob bzw. wie die geplante Slotkapazität in 2030 faktisch genutzt werden könnte. Allein die Ausschöpfungsquoten der Slots im Prognose- und Referenzszenario wurden vertieft betrachtet.

Zudem handelt es sich bei der Unterlage nicht um eine „Prognose“ im eigentlichen Sinne, sondern lediglich um eine Flugbuchhochrechnung. Dies wird den Anforderungen nach § 3 FluglärmG nicht gerecht. Die Untersuchung von INTRAPLAN verfehlt den rechtlich erforderlichen Stand der Technik (vgl. FGSV, 2020, ENMV-WiV).

Dabei sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass angesichts der derzeitigen Corona-Krise, die massive Auswirkungen – mehr als vielleicht alle bisherigen Krisen – auf den Flugverkehr hat, ohnehin anzunehmen sein dürfte, dass die bisher vorgelegten Prognosen über das Wachstum des Luftverkehrs weitgehend obsolet sind. Welche Folgen sich daraus ergeben werden, ist angesichts dieser bisher beispiellosen Situation keinesfalls absehbar. Die hygienischen Anforderungen und die Marktberreinigung mit steigenden Preisen für die Nutzer lassen eine starke Abflachung des Wachstums erwarten, sodass die Wachstumsprognosen stark überprüfungsbedürftig erscheinen. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung wird im ARC-Gutachten ein Wirtschaftswachstum im Zeitraum 2014 bis 2030 von 49 % angenommen. Diese Aussage ist in der derzeitigen Situation jedoch nicht haltbar, weil die Auswirkungen der globalen und alle Bereiche erfassenden Krise nicht abzusehen sind. Fluggesellschaften konnten über lange Zeiten nicht operieren und streichen nun Stellen. Sie müssen sich offenbar auf eine anhaltend rückläufige Nachfragesituation einstellen. Es ist nicht damit zu rechnen, dass der Geschäftsreiseverkehr eine entsprechende Nachfrage aufkommen lässt, weil auch die Unternehmen branchenübergreifend wirtschaftliche Schwierigkeiten haben und somit alle Ausgaben auf ein Notwendiges reduzieren werden. Privatpersonen werden ebenfalls zukünftig voraussichtlich weniger Flüge buchen, die Tendenz zu einem Rückgang der privat veranlassten Flugreisen wegen dem Trend zu klimabewussterem Reisen noch gar nicht eingerechnet. Denn geht es Unternehmen und Wirtschaft schlecht, sind Kurzarbeit und Lohnkürzung zu erwarten, was die Neigung zu kostspieligen Auslandsreisen verringern wird. All dies spielt für die künftige Nachfragesituation eine enorme Rolle. Wie lange diese Auswirkungen andauern werden ist heute nicht absehbar. Dabei sei auch darauf hingewiesen, dass auch die Folgen des Wandels in der Bevölkerung hin zu einem höheren Umweltbewusstsein (Schlagwort „Fridays for future“) und der veränderten Klimapolitik vollständig unberücksichtigt geblieben sind. Es ist jedenfalls davon auszugehen, dass sich der Luftverkehrsmarkt entscheidend verändern wird.

Das Mindeste, was die Planfeststellungsbehörde in dieser Situation fordern muss, sind Sensitivitätsbetrachtungen hinsichtlich der Entwicklung der Nachfragesituation, die sowohl den massiven Einbruch des Luftverkehrs durch die Corona-Krise als auch absehbare Beschränkungen der Freiheit des Luftverkehrs durch notwendige Klimaschutzmaßnahmen antizipiert.

Schließlich wird in der Flugbewegungsprognose, die ausdrücklich Lücken zwischen dem DES-Bericht wie auch der Potentialanalyse des ARC schließen sollte, die mithin auch auf dieser Grundlage entwickelt wurde, sodass die Erstellung eines insgesamt neuen Gutachtens vermieden werden konnte, ein aktualisiertes Basisjahr festgelegt. Es wird insoweit Bezug genommen auf das gleitende Jahr vom 01.06.2016 bis 31.05.2017.

Damit wurde jedoch einerseits keine realistische Grundlage für die Zukunftsprognose geschaffen. Denn in der Flugbewegungsprognose selbst wird ausgeführt, dass im Herbst 2017 die am Flughafen DUS äußerst „engagierte“ Airline Air Berlin ihren Betrieb einstellte (S. 9 Ziffer 2.1). Auf S. 11 heißt es, dass ab etwa Juni 2017 eine deutliche Zäsur aufgrund gerade dieser Betriebseinstellung mit starken Bewegungsrückgängen ersichtlich ist, nachdem vorher gerade Zunahmen der Verkehre zu verzeichnen waren (S. 11 Ziffer 2.1). Die Betriebseinstellung sei ab Juni 2017 erkennbar gewesen.

Es ist nicht nachvollziehbar und für eine Zukunftsprognose keine ausreichende Grundlage, wenn für die Prognose der Flugbewegungen im Jahr 2030 eine Datengrundlage zugrunde gelegt wird, die offensichtlich nicht den aktuellen Stand der Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen DUS berücksichtigt und ein erkannt einschneidendes Ereignis für den auf einem Flughafen abgewickelten Verkehr, wie die Air Berlin Betriebseinstellung, außer Acht lässt und deren Effekte gerade nicht in die Betrachtung einfließen lässt. Es stellt sich nämlich gerade die Frage, ob nach der Betriebseinstellung einer so aktiven Airline nicht bestehende Flugbewegungskapazitäten zukünftig ungenutzt verbleiben, weil sie nicht mehr von anderen Airlines übernommen werden bzw. ob sich nicht anderweitige Verschiebungen ergeben. In der Prognose (S. 11 Ziffer 2.1) heißt es ausdrücklich:

„Effekte durch die im Juni 2017 bereits bevorstehende Betriebseinstellung der in Düsseldorf stark engagierten Air Berlin werden gezielt ausgeblendet.“

Dies durfte nur insoweit geschehen, als ein viel aktuelleres Basisjahr, nämlich eine Betrachtung basierend auf dem Jahr 2018 oder 2019 anzustellen war. Es war eine die aktuelle Situation hinreichend wiedergebende, realistische Datengrundlage anzunehmen. Das ist nicht passiert, weil offensichtlich einschneidende Effekte gezielt außer Acht gelassen wurden.

Die DFS hat diese Annahme in ihrer E-Mail vom 03.02.2020 im Grunde bestätigt, wenn es unter Ziffer 3 bezüglich der eingesetzten Luftfahrzeugmuster heißt:

„Die Insolvenz von Air Berlin im Jahr 2017 hat vermutlich Auswirkungen auf die genutzten Luftfahrzeugmuster. Dementsprechend ist auch die Analyse der eingesetzten Luftfahrzeugmuster veraltet, da sie auf einer Auswertung der Jahre 2010 – 2014 beruht (Erläuterungsbericht S. 19; Bericht Erstellung DES S. 7).“

Die DFS sieht also ebenso in der Air Berlin Insolvenz begründete erhebliche Auswirkungen für den Flughafen DUS als sehr wahrscheinlich an. Die Datengrundlage ist somit jedenfalls veraltet.

Dabei war es ohne weiteres möglich, eine aktuellere Datengrundlage zu wählen. Abb. 2-1 und 2-2 auf S. 10 zeigen zum einen, dass sich die Flugbewegungen nach der Air Berlin Betriebseinstellung deutlich veränderten und zunächst zurückgingen. Zum anderen zeigen sie, dass mindestens Datenmaterial zur Auswertung bis Juli 2018 zur Verfügung stand. Denn es konnte jedenfalls das gleitende Jahr ab Herbst 2017 oder das Jahr 2018 als Grundlage der Prognose der Flugbewegungen, welche zum Januar 2020 erstellt wurde, herangezogen werden.

Des Weiteren ist anzumerken, dass ausweislich der Auftragsbeschreibung in Ziffer 1 der INTRAPLAN Flugbewegungsprognose wie von dem Ministerium angemerkt, Lücken zwischen dem DES-Bericht der Aightsight GmbH und der Potentialanalyse der ARC geschlossen werden sollten. Dies vermag das neuerliche Gutachten jedoch gerade deshalb nicht zu schaffen, weil sich alle Gutachten auf unterschiedliche Basisjahre und damit unterschiedliche Ausgangspunkte und Entwicklungsprognosen beziehen. So beziehen sich sowohl die Potentialanalyse wie auch der DES Bericht auf das Basisjahr 2014, die Flugbewegungsprognose aus dem Jahr 2020 jedoch auf das gleitende Jahr Juni 2016 bis Mai 2017. Die Flugbewegungsprognose hätte folglich sowohl die Inhalte des DES Berichts wie auch der Potentialanalyse aufnehmen und auf das gleitende Jahr 2016/2017 beziehen müssen. Es hätten entsprechende Veränderungen dargestellt bzw. dargelegt werden müssen, ob die Annahmen in den bereits fünf Jahre alten Berichten auch heute noch zugrunde gelegt werden können bzw. warum sich die damaligen Annahmen bestätigt haben. Das ist nicht passiert. Ganz im Gegenteil hat man die Prognosewerte von ARC ungeprüft übernommen und einfach das neue Basisjahr 2016/2017 eingesetzt.

Schließlich wird angenommen, dass die hohe Flugbewegungszahl, welche etwa seit 2007 konstant geblieben sei, Indiz für kapazitätsbedingte Abweisungen von Nachfragen am Flughafen DUS seien. Diese Behauptung wird schlicht aufgestellt, aber nicht weiter belegt (S. 12).

Abb. 2-3 zeigt zudem deutlich, dass die erheblich steigenden Flug-gastzahlen nicht zu entsprechend steigenden Flugbewegungszahlen geführt haben. Es wird gerade nicht darauf eingegangen, ob die – nach den ADV Statistiken eingependelte bzw. moderat steigende Passagierzahl - nicht durch den Einsatz anderer, größerer Flugzeuge weiterhin aufgefangen werden könnten bzw. dass die eingesetzten Flugzeuge der Airlines keine ausreichenden Kapazitäten aufweisen würden, um das Fluggastaufkommen abzuwickeln sowie dass die Airlines auch nicht bereit wären, zunächst andere, größere Flugzeuge am Flughafen DUS einzusetzen. Schlicht wird behauptet, ohne dies beispielsweise mit Unterlagen und Informationen der operierenden Fluggesellschaften zu untermauern, dass langfristig eine tendenziell überproportionale Entwicklung zu beobachten sei. Zudem wird behauptet, die Umstände seien maßgeblich auf den Kapazitätsengpass zurückzuführen. Das ist eine Annahme, die vom Ziel des Gutachtens gedacht und durch die vorgelegten Daten nicht belegt ist. Sie ist somit ungenügend und fachlich nicht belastbar.

Wie wiederum die Abb. 2-5 auf S. 14 zur Slotausschöpfung zeigt, werden die Slots in der Spitze maximal zu 90 % ausgenutzt. Die Ausschöpfungsquote ist über die Jahre 2007 bis 2018 relativ gleichgeblieben und in ihren Spitzen und den geringsten Werten praktisch konstant. Es wird gerade **nicht** dargelegt, dass die Ausschöpfung von 90 % der zur Verfügung stehenden Slots wegen betrieblicher Barrieren nicht weiter steigen könnte. Dabei stellt sich auch angesichts der weiteren Ergebnisse des Berichts die Frage, warum die Auslastung über Jahre konstant maximal 90 % der verfügbaren Slots betragen hat, wenn die Nachfrage der Fluggesellschaften vermeintlich derart hoch wäre, dass allein die Kapazitätsengpässe verantwortlich dafür wären, dass es zu keinen weiteren Steigerungen kommen konnte.

Der Bedarf der Steigerung der Flugbewegungszahlen ist somit nicht dargelegt worden. Vielmehr ergibt sich zunächst, dass bisher lediglich maximal 90 % der zur Verfügung stehenden Slots genutzt werden. Dabei fehlen jegliche Begründung und Analyse mit nachweisbaren Ergebnissen, warum die Auslastung nicht steigt. Insbesondere hätte hier eine Darstellung erfolgen können, ob nicht die verbleibenden Slots solche Zeiten betreffen, in denen regelmäßig kaum eine Nachfrage nach Flügen besteht, sich mithin deshalb die Auslastungsquote nicht weiter erhöht und auch in Zukunft nicht zu erwarten ist, dass sich in entsprechenden Zeiträumen eine höhere Nachfrage einstellen wird.

Wenn es sich so verhalten würde, dass die Fluggesellschaften aufgrund der bisherigen Kapazitätsengpässe die zur Verfügung stehenden Slots nur zurückhaltend nachfragen würden, fehlt zumindest eine plausible Darstellung dessen, dass die Fluggesellschaften ihren Bedarf nicht bereits anderweitig gedeckt und ihren Flugbetrieb entsprechend umgestellt haben, indem sie andere Flughäfen anfliegen.

Dies wäre nämlich vernünftigerweise zu erwarten. So nimmt es auch die Flugbewegungsprognose auf S. 99 für das Prognose- wie auch das Referenzszenario an (Ziffer 7.2.3).

Auch die Betrachtung auf S. 99 f. Ziffer 7.2.3 zur Nachfrage im engpassfreien Szenario entbehrt jeder Grundlage und Begründung für die dort getroffenen Annahmen. Auch bleibt offen, warum die Betrachtung eines engpassfreien Slot-Nachfrage-Szenarios notwendig war.

Zudem fand es in der Bewertung keine Berücksichtigung, dass bereits im zweiten Halbjahr 2019 beispielsweise von der ADV festgestellt wurde, dass die Fluggastzahlen wieder rückläufig sind, was insbesondere auf Airlinekonsolidierungen und damit letztlich auf einen hohen Kostendruck und ungewisse Konjunkturaussichten zurückgeführt wurde (vgl. beispielsweise <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2016/02/12.2019-ADV-Monatsstatistik.pdf>). In der ADV-Monatsstatistik 08/2019 wird berichtet, dass seit April 2019 die Flugbewegungen an den deutschen Flughäfen zurückgehen (<https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/08.2019-ADV-Monatsstatistik.pdf>).

In Ziffer 5.1.3.1, S. 58, wird im Widerspruch hierzu erläutert, dass davon ausgegangen werde, dass die im Basisjahr bestehenden Nachfrage- und Angebotsstrukturen im Tages-, Wochen- und Jahresgang auch in der Prognose Bestand haben würden. Diese Annahme durfte nach den vorgehenden Aussagen so nicht getroffen werden, zumal eine hinreichende Analyse und Begründung, ob diese Prognoseannahme für das Prognosejahr überhaupt wahrscheinlich ist, fehlt.

In Abb. 2-6, S. 15, werden die Verkehrsstrukturen am Flughafen DUS dargestellt. Allerdings erfolgt hier lediglich eine „stichpunktartige Darstellung“ der Zahlen von 2014 und 2016/2017, ohne dabei die zwischenzeitliche Entwicklung mit abzubilden. Ebenso verhält es sich mit Abb. 2-7, die die Flugbelegungen (Passagiere pro Passagierflugbewegung) am Flughafen DUS zeigt. Insoweit ist anzumerken, dass die Zahlen sich hier wenig verändert haben, somit eine entscheidende gesteigerte Nachfrage der Verbraucher nicht belegt und daher die These, dass eine Nachfrage bestünde, die weitere Slots erfordern würde, nicht gestützt wird. Zumindest hätte diese Aussage in Relation zu den bestehenden Potenzialen an Sitzladefaktoren gesetzt werden und eine Zukunftsprognose angestellt werden müssen.

Ähnliches ergibt sich bei Betrachtung des Sitzladefaktors, also der Bewertung des Anteils der durch Passagiere belegten Sitze im Vergleich zum Gesamtangebot. Abb. 2-8 auf S. 16 der Flugbewegungsprognose von INTRAPLAN zeigt, dass der Sitzladefaktor pro Flug von 2014 bis 2018 zu keiner Zeit die Grenze von 90 % erreicht hat. Auch dies spricht gegen die These, dass die bisherigen Kapazitätsengpässe allein ein Wachstum der Passagierzahlen und auch der Slot-Nachfragen verhindert hat und daher die Zuteilung weiterer Slots notwendig wäre.

Hinsichtlich der Flottenzusammensetzung wird der IST-Zustand bewertet. Die in Ziffer 5.1.2 enthaltene vermeintliche Prognose zur Flottenzusammensetzung ist lückenhaft und unverständlich.

Hier wird einerseits nicht die Frage beantwortet, ob die Fluggesellschaften bei gleichbleibenden Kapazitätsverhältnissen einen Bedarf und die Möglichkeit sehen, größere Flugzeuge einzusetzen, um die Nachfrage abzudecken, auch wenn sie an anderen Flughäfen, an denen entsprechende Kapazitätsengpässe nicht bestehen, anders vorgehen würden. Genauso wird nicht beleuchtet, ob der Einsatz größerer Flugzeuge einen möglichen, aber nicht belegten weiteren Bedarf an Flugbewegungen, ausgleichen könnte, weshalb dann keine Kapazitätserweiterung notwendig wäre. Diese Frage hängt entscheidend mit der Frage zusammen, ob überhaupt ein Bedarf nach einer Kapazitätserweiterung besteht. Sie bleibt bis heute unbeantwortet. Es wird – insoweit unschlüssig – immer nur darauf abgestellt, dass eine höhere Nachfrage nach Slots bestehen würde, die auch genutzt werden würden. Belegt ist dies nicht. Dabei sei an dieser Stelle angemerkt, dass allgemein ein Trend hin zur Nutzung größerer Flugzeuge auszumachen ist. Dies blieb in den vorgelegten Unterlagen völlig unberücksichtigt. Zur Vertiefung verweisen wir insofern auf die präzisen Darstellungen von RegioConsult in Anlagen 2 und 3.

Dabei sind die Aussagen zur künftig zu erwartenden Flottenzusammensetzung nicht durch Daten der Airlines belegt, was jedoch als ganz entscheidende Datengrundlage anzusehen ist. Die Prognose beruht lediglich auf Vermutungen. Es wird beispielsweise auch davon ausgegangen, dass ältere Flugzeugmuster wie z. B. MD80 künftig keine Rolle mehr spielen werden, begründet wird auch diese Aussage nicht. Dabei ist anzumerken, dass es vernünftiger Weise immer so sein wird, dass ältere Flugzeugmodelle zu irgendeiner Zeit durch modernere Flugzeuge ausgetauscht werden. Dabei ist jedoch maßgeblich zu bewerten, welche Auswirkungen hieraus resultieren. Die Betrachtung der Flottenzusammensetzung ist jedoch gerade auch hinsichtlich der bei dem jeweiligen Flugzeugtyp vorhandenen Kapazitäten relevant. Es wird insoweit nicht darauf eingegangen, ob auch insbesondere für Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge zu erwarten ist, dass andere Flugzeuge mit größerer Kapazität eingesetzt würden, wie es dem allgemeinen Trend entsprechen würde. Insoweit heißt es lediglich:

„In diesem Segment werden auch weiterhin alle Flugzeugmuster der verschiedenen Sitzplatzkategorien zum nachfragegerechten Einsatz durch die Luftverkehrsgesellschaften ab Düsseldorf zur Verfügung stehen.“

Diese Aussage ist weder belegt, noch kann sie eine ausreichende Begründung darstellen. Denn im Grunde wird nur gesagt, dass die Nachfrage den Einsatz der Flugzeuge bezüglich ihrer Sitzplatzkapazität regelt. Das ist die Regel. Hier hätte ein Bezug zu den bei Kurz- und Mittelstrecken zu erwartenden Fluggastzahlen erfolgen müssen. Zudem hätten die Fluggesellschaften um Prognosen gebeten werden

müssen, wie der Einsatz der Flugzeuge zukünftig aussehen wird und mit welchen Flugzeugmodellen sie planen zukünftig zu operieren. Auch wäre hier die Entwicklung der Fluggastzahlen maßgeblich zu berücksichtigen gewesen. Selbiges gilt für die Prognose im Interkontverkehr. Auch hier fehlt es maßgeblich an einer Grundlage und hinreichenden Begründung für die Annahme, dass der Flugzeugeinsatz gleich sein wird.

In diesem Zusammenhang hätte auch eine Bewertung erfolgen müssen, welche Destinationen langfristig vom Flughafen DUS aus angefliegen werden. Insoweit hätte dargestellt werden müssen, ob das Angebot erweitert oder verringert werden soll bzw. ob diese Annahme konkret belegbar ist. Wiederum hätte dies der Kontaktaufnahme mit den operierenden Fluggesellschaften bedurft. Denn auch die Frage, wie viele und welche Ziele vom Flughafen DUS aus zukünftig erreicht werden, beispielsweise ob der Interkontverkehr ausgebaut werden würde, wenn entsprechende Kapazitäten gegeben wären oder ohnehin ausgebaut werden soll, bestimmt, wie sich die Flottenzusammensetzung zukünftig gestalten wird.

Die Bewertung der Entwicklung der Sitzladefaktoren (Ziffer 5.1.1) entbehrt jeder Grundlage. Es werden hier schlicht flugbezogen maximal +5 Prozentpunkte bei heute mit weniger als 75 % ausgelasteten Flügen genannt. Man gehe von diesem Wert angesichts der vorher auf S. 55 aufgezeigten Punkte (insb. für den hochpreisigen Geschäftsreiseverkehr ist die ad-hoc-Verfügbarkeit von kurzfristig buchbaren Sitzplätzen hoch zu bewerten) aus. Es werden auch hier weder Datengrundlagen für diese Bewertung noch eine fundierte Begründung geliefert. Die Frage wäre an dieser Stelle zu beantworten gewesen, ob die Fluggesellschaften bei gleichbleibender Slot-Kapazität gewillt sind, größere Flugzeuge mit höherer Kapazität einzusetzen und ob überhaupt eine Nachfrage nach Fluggastplätzen besteht.

Unbegründet bleibt, warum auf S. 23 des Gutachtens gerade KW 38/2016 herausgegriffen wurde, um die Flugbewegungen/Slotausnutzung darzustellen. Es wird lediglich ausgeführt, dass es sich um eine Woche mit typisch hoher Auslastung handle. Eine weitere Begründung fehlt.

Abb. 2-14 zeigt, dass in den jeweiligen Monaten immer freie Slots zur Verfügung standen. Hierfür können nicht nur die angeführten „no Shows“ verantwortlich sein. Wenn dem so wäre, dass eine überkapazitiäre Nachfrage der Fluggesellschaften nach Slots am Flughafen DUS gegeben wäre (die diese auch nutzen wollen, weil der Flughafen DUS entsprechend attraktiv ist), dann wäre doch eher zu erwarten, dass die Auslastung immer bei nahezu 100% liegen würde, „no Shows“ jedenfalls die Ausnahme darstellen würden und dass die Flüge grundsätzlich auch durchgeführt würden, weil die Fluggesellschaften DUS anbinden und die Nachfrage nach Flügen von und nach DUS abdecken wollen. Es müsste gerade ein anderer Effekt als an anderen Flughäfen auszumachen sein, wenn die Nachfrage nach Flügen/Slots in DUS so hoch wäre wie es in dem Gutachten unter-

stellt wird. Auch dürften die „no Shows“ am Flughafen DUS eigentlich einen relativ geringen Anteil ausmachen. Denn festgelegt wird der endgültige Flugplan immer in der jeweils vorhergehenden Woche. Bis dato müsste die Auslastung der Flüge den Fluggesellschaften eigentlich bekannt und damit absehbar sein, ob die Anfrage nach der Erteilung eines Slots aufrechterhalten werden soll oder nicht. Slots müssen schließlich zurückgegeben werden, sobald feststeht, dass sie nicht genutzt werden. Dazu verhält sich die Flugbewegungsprognose nicht. An dieser Stelle sei ergänzend angemerkt, dass zu erwarten gewesen wäre, dass die Einstellung des Air Berlin Betriebes kaum Auswirkungen auf den Flugbetrieb und die Nachfrage nach freien Slots hätte haben dürfen, weil die überkapazitierte Nachfrage nach Slots durch Einstellung des Betriebs einer so aktiven Airline am Flughafen DUS dazu hätte führen müssen, dass frei werdende Slots sofort anderweitig vergeben würden. Dies war jedoch offenbar nicht der Fall.

Auch wird schlicht angenommen, dass die „no Shows“ im Prognosejahr in gleichem Umfang und Struktur bestehen bleiben werden ohne eine Begründung hierfür anzuführen. Diese Tatsache wird schlicht unterstellt. Bei höherer Kapazität müssten sich hier jedoch Veränderungen zeigen. Zumindest wäre dies nicht auszuschließen. Theoretisch müsste der Anteil an „no-Shows“ sogar steigen, wenn mehr Kapazitäten zur Verfügung stehen und damit die grundsätzliche Nachfrage nach Flügen bzw. Slots am Flughafen DUS besser bedient werden kann.

Für die Bewertung der Slotausnutzung in dem Prognoseszenario wie dem Referenzszenario wurde schließlich auch zugrunde gelegt, dass die Eckwertüberprüfung in gleitender Stunde erfolgt, S. 64. Diese Umstellung ist aus dem Antrag nicht zu ersehen. Bereits im Aufklärungsschreiben des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 18. Oktober 2018, S. 12 wurde darauf hingewiesen, dass sich diese Umstellung von einer Bewertung anhand der festen Stunde zu einer Eckwertüberprüfung in der gleitenden Stunde, nicht aus den Antragsunterlagen ergebe. Bis heute ist diese Unstimmigkeit jedoch nicht aufgeklärt worden.

In den Antragsunterlagen heißt es (wie in der bestehenden Genehmigung) *„ganze Zeitstunde, beginnend jeweils mit der vollen Stunde“* (siehe Gegenüberstellung Antrag-Änderung Ziffer 6.1 Satz 1). Dabei ist anzumerken, dass die Bewertung in der gleitenden Stunde tendenziell restriktiver ist. So geht aus der Flugbewegungsprognose hervor (Flugbewegungsprognose, S. 74):

„Damit ist bei einer Umstellung der Eckwertprüfung in Düsseldorf auf die gleitende Stunde die Slotausschöpfung gemessen an den theoretisch zur Verfügung stehenden Slots niedriger als bei einer Koordinierung nach fester Stunde.“

Die Prognose stützt ihr Endergebnis, dass die Flugbewegungen im Prognosejahr unter der Annahme in den vorhergehenden Berichten

liegen soll, jedoch gerade und maßgeblich auf die Annahme, dass die Bewertung in der gleitenden Stunde erfolgen und daher eine geringere Slotausnutzung möglich sein wird. Das maßgebliche Ergebnis des Gutachtens ist daher völlig ungeeignet, die Flugbewegungen im Prognosejahr abzubilden. Sie geht bereits von fehlerhaften Eingangsdaten bzw. Grundannahmen aus. Bei der Bewertung in der vollen Stunde können die Slots deutlich besser ausgenutzt werden. Das Gutachten ist unter dieser Prämisse neu zu erstellen. Alternativ müsste die FDG klarstellen, ob sie auch insofern eine Änderung der bestehenden Betriebsgenehmigung beantragt. Für den Fall, dass eine solche Änderung des Übergangs von der vollen Stunde auf die gleitende Stunde beantragt werden soll, müsste das Auslegungsverfahren entsprechend wiederholt werden. Bisher ist eine solche Änderung ausweislich des Antragsschreibens vom 16.02.2015 gar nicht beantragt.

Denn somit sind die durchgeführten Rechenläufe fehlerhaft, weil die Ein- und Zweibahnstunden „schneller“ wechseln können, wenn die Eckwerte anhand der festen Stunde bewertet werden. Der Verlust an Slots beim Wechsel von Ein- auf Zweibahnstunden bei Betrachtung in der gleitenden Stunde wurde in der Prognose als maßgeblich kapazitätsminderndes Kriterium dargestellt. Können die Wechsel flexibler vorgenommen werden, steigert sich das voraussichtliche Flugbewegungsaufkommen. Das Endergebnis ist damit nicht tragbar.

Dabei ist auch darauf hinzuweisen, dass gem. der DLR vom 30. Oktober 2015 eine Kapazität des Zweibahnsystems unter Idealbedingungen von im Jahresdurchschnitt theoretisch 65.6 Flugbewegungen pro Stunde ermittelt wurde. Die theoretische Kapazität der Parallelbahnen liegt somit auch bei einer Bewertung in der festen Stunde über den in dieser Zeit zulässigen Eckwerten von 60 bzw. 45 Slots. Aus diesem Grunde ist auch zu erwarten, dass Slotnachfragen nicht zwingend abgewiesen werden müssen, wenn der Eckwert von 60 Slots pro Stunde (Zweibahnstunde) überschritten wird, weil tatsächlich noch Slots zur Verfügung stehen, die durch Ausnahmegenehmigungen genutzt werden können. Damit beruht die gesamte sog. „Flugbewegungsprognose“ (Flugbuchhochrechnung) auf falschen Grundlagen. Ihre Ergebnisse sind nicht tragbar. Es ist eine neue Untersuchung unter Zugrundelegung der beantragten Änderungen zu erstellen.

Denn die dort gefundenen Erkenntnisse wirken sich entscheidend auf die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens aus.

Ziffer 6.1 der bestehenden Genehmigung soll ersatzlos gestrichen werden. Dort wird bisher bestimmt:

„Die Anzahl der Flugbewegungen auf den Start-/Landebahnen 05R/23L und 05L/23R darf in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres nicht mehr als 131.000 Flugbewegungen betragen, davon 122.176 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr, sowie 8.824 Flugbewegungen im Sonstigen

IFR- und VFR-Verkehr, davon mindestens 3.000 Bewegungen im VFR-Verkehr.“

Aus Anlage 1, S. 2 zum Antragsschreiben vom 16.02.2015 lässt sich folgende Beschreibung entnehmen:

„6.1 wird gestrichen und bleibt frei.

Die Begrenzung der Gesamtbewegungen ergibt sich aus der Hochrechnung der koordinierbaren Slots, die bisherige zusätzliche Begrenzung eines „Zwischendeckels“ entfällt.“

Zunächst ist insoweit anzumerken, dass die Genehmigung in Zukunft völlig unbestimmt gestaltet sein wird. Von der voraussichtlichen Gesamtflugbewegungszahl hängen maßgebliche weitere Bewertungen ab, insbesondere die Belastung durch Fluglärm. Besteht nun zukünftig keine Obergrenze mehr für diese Gesamtflugbewegungszahl in den verkehrsreichsten sechs Monaten und soll die zulässige Gesamtflugbewegungszahl sich nicht nach einer Hochrechnung der zulässigen Slots pro Stunde ergeben, sondern lediglich aus den koordinierbaren Slots, dann wird für Dritte nicht mehr ohne Weiteres bestimmbar sein, ob sie durch Fluglärm unzulässigerweise beeinträchtigt werden. Denn will ein Dritter die Gesamtzahl an zulässigen Flugbewegungen bestimmen, so muss er zunächst ein Gutachten entsprechend einer belastbaren Flugbewegungsprognose in Auftrag geben oder auf eine fachgerecht erstellte Flugbewegungsprognose zurückgreifen können, damit er bestimmen kann, welche Zahl an koordinierbaren Slots am Flughafen DUS bestehen. Es ist zudem zu erwarten, dass sich diese Zahl durch den technischen Fortschritt verändern wird. Für den ungeschulten Betrachter wird sich auch nicht ohne Weiteres ergeben, dass es nicht auf die Gesamtzahl der möglichen Flugbewegungen, sondern die koordinierbaren Flugbewegungen ankommen soll. Insoweit wäre eine Genehmigung wegen ihrer Unbestimmtheit rechtswidrig.

Die klarste Zusammenfassung der mit dem Genehmigungsantrag veränderten Betriebsregelungen enthält das Gutachten der DFS zur Flexibilisierung der Bahnnutzung. Dort heißt es unter 9.1 zu den beantragten Änderungen:

„Anhebung des Koordinierungseckwertes bei Nutzung beider Bahnen von 45 für Linie/Charter + 2 Slots für sonstigen IFR auf 58 Linie/Charter + 2 für sonstigen IFR-Verkehr.

Beibehaltung der Eckwertregelung bei alleiniger Nutzung der Hauptbahn. 45 Slots sind möglich, vergeben werden derzeit 43 Slots.

Streichung der Halbjahreslimitierung von 131.000 Bewegungen, davon 122.176 im Linien-/Charter-Verkehr.

Bewegungslimits nur noch durch Summe der stündlichen Koordinierungseckwerte.

Einführung der Flexibilisierung der Nordbahnnutzung.

Aufhebung der Pflicht zur Mitbenutzung der Nordbahn zwischen 21 und 22 Uhr.“

Diese Maßnahmen in ihrer Gesamtheit führen dazu, dass zukünftig deutlich mehr als die bisher in den sechs verkehrsreichsten Monaten zulässigen Flugbewegungen möglich sein werden. Bisher war die Zahl an zulässigen Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr gem. Ziffer 6.1 der Genehmigung für die sechs verkehrsreichsten Monate auf 122.176 Flugbewegungen beschränkt. Rechnet man nun die zukünftig zulässigen Slots hoch auf die maximal zulässige Zahl, so ergibt sich für die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) eine Anzahl zulässiger Flugbewegungen von 151.380 ($56 \text{ Std.} \times 58 \text{ Slots} + 56 \text{ Std.} \times 43 \text{ Slots} + 7 \times 33 \text{ Slots} = 5.887 \text{ Slots/Woche}$; $5887 \text{ Slots} \cdot 7 = 841 \text{ Slots/Tag}$; $841 \text{ Slots/Tag} \times 180 \text{ Tage} = 151.380 \text{ Slots}$ in 180 Tagen), die rechnerisch möglich ist. Nach Tab. 7-2 des Intraplanguutachtens sind es sogar 157.700 Bewegungen an verfügbaren Slots.

Das sind ausgehend von den betrieblichen Möglichkeiten 35.524 mehr Flugbewegungen als bisher zulässig. Damit steigt die Zahl an theoretisch möglichen Flugbewegungen um 29,1 %.

In der Flugbuchhochrechnung wurde – neben den bereits genannten Punkten - die Möglichkeit, jeweils 15-Minuten-Blöcke an ungenutzten Zweibahnstunden auf ein Zeitkonto zu buchen und bei Bedarf zu nutzen, nicht betrachtet. Diese beantragte Möglichkeit, die sich auf die Flugbewegungszahlen notwendig auswirken wird, weil dadurch Zweibahnstunden aufgespart und zu einer anderen Zeit, in der eine tatsächliche Nachfrage besteht, genutzt werden, damit im Ergebnis also mehr Flugbewegungen koordiniert und durchgeführt werden können, wurde völlig außer Acht gelassen. Bereits deshalb ist die Betrachtung fehlerhaft und neu zu erstellen. Denn unter Berücksichtigung dieser Aspekte kann sich eine völlig neue tatsächliche Flugbewegungszahl ergeben, die – angesichts der theoretisch maximal möglichen Zahl von 157.700 Slots in 180 Tagen deutlich über der Zahl der in der Fluglärmprognose angenommenen Zahl von 138.200 Flugbewegungen liegen kann (+14,1 %). Somit ist im Ergebnis nicht dargelegt worden, dass sich die Lärmbelastung im Prognoseszenario 2030 tatsächlich nur teilweise und gering verändern wird.

Dies gilt insbesondere deshalb, weil die deutliche Flexibilisierung der Bahnnutzung, wie die DFS zutreffend feststellt, nur noch durch den jeweiligen Koordinierungseckwert für Einbahnbetrieb bzw. Zweibahnbetrieb begrenzt werden soll. Aufgrund des Wegfalls der Bewegungsobergrenze im Halbjahr wird ein wesentlicher limitierender Faktor beseitigt. Der Umstand, dass die Nordbahn letztlich umfänglich in ihrer Nutzung „flexibilisiert“ werden soll, also diese jederzeit zusätz-

lich genutzt werden kann, führt letztlich zu einer Aufgabe des Angerlandvergleichs. Auch wenn nun in der Antragsbegründung der Abbau von Verspätungen als Grund für diese Flexibilisierung angeführt wird, ist die Regelung nicht auf den Abbau von Verspätungen begrenzt. Bereits der Wortlaut des Änderungsantrags lässt der FDG hinsichtlich des „Warum“ weitgehende Freiheit, da dort nur die Rede davon ist, dass von der Vorfestlegung der Ein- und Zweibahnzeiten abgewichen werden kann, wenn dies aufgrund der tatsächlichen Verkehrssituation tagsüber, „insbesondere“ zur Vermeidung/Verminderung von Verspätungen oder zur Vermeidung von Mitbenutzungszeiten in Abweichung von der Festlegung „sinnvoll oder möglich ist“. Das OVG Münster hat zuletzt zur Betriebsgenehmigung 2005 festgestellt, dass sowohl der Koordinierungseckwert als auch der zulässige Betriebsumfang über die sechs verkehrsreichsten Monate eine wesentliche Begrenzungsfunktion wahrnehmen. Nur soweit beide Vorgaben eingehalten werden, ist der Betrieb zulässig. Werden die Koordinierungseckwerte zwar während der sechs verkehrsreichsten Monate genau eingehalten, wird die Gesamtbewegungszahl jedoch überschritten, was rein rechnerisch vom OVG als durchaus möglich angesehen wurde, liegt danach ein unzulässiger Betrieb vor. Bezugspunkt sind nach der Genehmigung 2005 die Wochenbetriebsstunden tagsüber und zwar gemessen nach vollen Zeitstunden. Dies erschließt sich aus der Verpflichtung, die nutzungsfreien Zeiten der Parallelbahn nach vollen Zeitstunden wöchentlich im Voraus festzulegen (vgl. OVG Münster, Urteil vom 27.08.2008, 20 D 5/06.AK, 20 D 13/06.AK, Rn. 51). Fragen der Zulässigkeit einer summierenden, blockweisen Nutzung oder der Betrachtung flexibler - rollender - Stunden sah das Gericht deshalb als nicht relevant an (vgl. OVG Münster, Urteil vom 27.08.2008, 20 D 5/06.AK, 20 D 13/06.AK, Rn. 51). Diesen Fragen muss sich die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Erweitungsverfahren nun stellen. Die mit der Flexibilisierung gewünschte summierende, blockweise Betrachtung der FDG im vorliegenden Verfahren widerspricht ebenso dem Angerlandvergleich wie der bisher noch nicht beantragte Umstieg auf die gleitende Stunde, den die Planfeststellungsbehörde nach einer eventuellen Antragsänderung der FDG beurteilen muss.

Das OVG Münster hat klargestellt, dass keine betriebliche Situation ermöglicht werden darf, die den Regelungen des Angerlandvergleichs widerspricht. Die Parallelbahn muss eine Ausweichbahn im Sinne der vertraglichen Regelung bleiben, die nicht außerhalb von "Zeiten des Spitzenverkehrs" betrieben wird (vgl. OVG Münster, Urteil vom 27.08.2008, 20 D 5/06.AK, 20 D 13/06.AK, Rn. 72). Die in dem Vertrag angesprochene Ausweichfunktion bedeutet eine Nachrangigkeit der Nutzung. Die Bezugnahme auf die "Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage" enthält zwar keine näheren Aussagen über die zulässige Anzahl der auf den einzelnen Bahnen abwickelbaren Bewegungen oder das Verhältnis der Nutzungsanteile der jeweiligen Bahnen. Auch lässt sich dem Vertrag keine Festlegung der zulässigen Benutzung auf bestimmte Uhrzeiten, Stunden oder sonstige Zeiträume entnehmen, auf die sich der Begriff des Spitzenverkehrs beziehen soll (vgl.

OVG Münster, Urteil vom 27.08.2008, 20 D 5/06.AK, 20 D 13/06.AK, Rn. 75). Die Genehmigung 2005 und die dort getroffene Regelung hielt sich deshalb nach Ansicht des OVG noch im Rahmen des Vertrags (OVG Münster, Urteil vom 27.08.2008, 20 D 5/06.AK, 20 D 13/06.AK, Rn. 76). Das OVG hat aber in derselben Entscheidung die Zeiten des Spitzenverkehrs im Sinne des Angerlandverkehrs näher definiert. Es hat zunächst die Abkehr von einer an die „Wartezeit in der Luft oder am Boden“ anknüpfende Konkretisierung des Begriffs des Spitzenverkehrs gebilligt, später aber klargestellt, dass das Kriterium "Zeiten des Spitzenverkehrs", wie es in den Zusammenhängen des Angerland-Vergleiches zu verstehen ist, gewahrt bleiben muss (vgl. OVG Münster, Urteil vom 27.08.2008, 20 D 5/06.AK, 20 D 13/06.AK). Auch muss hinreichend gesichert sein, dass die Stunden, in denen mehr Slots als nach der Einbahnkapazität koordiniert werden, gemessen an den Slotanmeldungen die jeweils nachfragestärksten Stunden sind, und sich die Festlegung der nutzungsfreien Zeit der Parallelbahn entsprechend ausrichtet (vgl. OVG Münster, 27.08.2008, 20 D 5/06.AK, 20 D 13/06.AK, Rn. 78). Mit der Flexibilisierung der Bahnnutzung wird gerade nicht mehr sichergestellt, dass eine Zweibahnnutzung auf die jeweils nachfragestärksten Stunden beschränkt bleibt, sondern durch Möglichkeit des Ansparens von Zweibahnzeiten und deren beliebigen Gebrauch innerhalb einer IATA Flugplanperiode ist gerade nicht mehr sichergestellt, dass die Ausweichbahn nur in Zeiten des Spitzenverkehrs genutzt wird.

Für die Analyse im Basisjahr wurde auch auf S. 25 ein „Beispieltag“, es handelt sich ausweislich der Abb. 2-15 auf S. 26 um Donnerstag, 23.05.2017 (hinzuweisen ist darauf, dass der 23.5.2017 ein Dienstag war) genutzt, ohne dass näher begründet worden wäre, warum gerade dieser Tag sich für die Betrachtung eignet. Damit ist bereits auch hier die Grundlage der Bewertungen zu hinterfragen.

Zur Slotvergabe heißt es unter Ziffer 2.3.4 (Flugverkehrsprognose, S. 25, Ziffer 2.3.4):

„Da die Luftverkehrsgesellschaften mit zunehmend restriktiver Kapazitätssituation in Düsseldorf, aber auch an den jeweiligen Herkunfts- oder Zielflughäfen damit rechnen müssen, dass ihnen wichtige Slots nicht zugeteilt werden können (vgl. roter Bereich – Beantragung), sind sie gezwungen, zusätzliche Alternativslots anzufragen bzw. zu beantragen (vgl. roter + oranger Bereich), die ihnen helfen, mit den schlussendlich zugeteilten Slots einen operativ umsetzbaren Flugbetrieb zu planen. Dadurch bleiben bis zur abschließenden Flugplanung (vgl. grüner + grauer Bereich) eine gewisse Anzahl der beantragten und bei der Erstkoordination zugeteilten Slots tatsächlich ungenutzt. Von den schlussendlich geplanten Flügen verbleibt dann noch eine geringe Flugbewegungsanzahl, die als sogenannte „No-Shows“ im tatsächlichen Flugbetrieb nicht stattfinden (vgl. grüner Bereich), obwohl sie koordiniert, zugeteilt und geplant waren.“

Wenn angesichts der Kapazitätsprobleme aber erhöhte Nachfragen nach Slots bestehen, weil befürchtet wird, dass der gewünschte Slot nicht zugeteilt wird (so angenommen in der Prognose), bedeutet dies, dass daraus auf die tatsächliche Nachfragesituation nicht geschlossen werden kann. Zunächst einmal hätte diese Situation näher untersucht und die tatsächliche Nachfrage ermittelt werden müssen. Dann dürften aber auch sog. „no Shows“ die absolute Ausnahme sein, weil die Fluggesellschaften bei einem tatsächlichen Nachfrageüberhang die ihnen zugeteilten Slots auch ausnutzen würden. Dann wäre eine entsprechende Nachfrage bei den Fluggästen erkennbar vorhanden. Die „no Shows“ implizieren jedoch, gerade dass die angeblich hohe Nachfrage nicht existiert, weil sie aufzeigen, dass die Fluggesellschaften auf die jeweiligen Slots nicht angewiesen sind. Bei einer besonders hohen Nachfrage gerade für den Flughafen DUS müssten selbst „ungünstige“ Flugzeiten sehr hoch ausgelastet sein.

Die Flugbuchhochrechnung (siehe Ziffer 3.2 des Gutachtens) kann als Datengrundlage keine Verwendung finden. Denn diese stützt sich auf die durch ARC ermittelte engpassfreie Luftverkehrsnachfrage, welche sich nicht – wie die hier vorliegende Prognose – auf das Jahr 2016/2017 bezieht, sondern den Zeitraum bis 2014 zur Grundlage hat. Das bedeutet, Veränderungen in der Luftverkehrsnachfrage, die bis zum in der Flugverkehrsprognose 2030 angenommenen Basisjahr bzw. danach erkenntlich wurden, werden gerade nicht berücksichtigt. Erneut ist insoweit darauf hinzuweisen, dass eine bloße Flugbuchhochrechnung keine Flugbewegungsprognose darstellt.

Dabei sei weiter darauf hingewiesen, dass ARC auf S. 97 seines Gutachtens ausführt:

„Der Flughafen Düsseldorf fungiert derzeit für die beiden Airlines Air Berlin und Lufthansa/Germanwings als Hubflughafen. Ein Fortbestehen dieser Struktur ist zu erwarten.“

Wie die Air Berlin Betriebseinstellung im Jahr 2017 sowie die Einstellung des Betriebes der Germanwings im Frühjahr 2020 zeigen, stimmt diese Annahme mit den heute absehbaren Tatsachen keinesfalls überein. Das Schicksal der Lufthansa selbst ist aufgrund der Corona-Pandemie aktuell völlig offen, ob eine Rettung mit Staatsgeldern gelingen wird, ist keinesfalls ausgemacht. Gerade weil die maßgeblich am Flughafen DUS operierenden Fluggesellschaften betroffen sind, sind neuere Datengrundlagen zu berücksichtigen. Die angeordnete Untersuchung von ARC kann heute nicht mehr – zumindest nicht ungeprüft – dem Verfahren zugrunde gelegt werden.

Auch beruhte die Analyse der Nachfrage und Ticketpreise im ARC Gutachten, das auch Grundlage der Flugbewegungsprognose 2030 ist, maßgeblich auf den Germanwings- (seit 7. April 2020 Liquidation bekannt) und Air Berlin- Auslastungen und -effekten. Wie zuvor gezeigt, kann auch die Lufthansa nicht anstelle der Germanwings eintreten. Beide maßgeblich in Düsseldorf operierenden Fluggesellschaften haben heute ihren Betrieb eingestellt. Ob ihre Aktivität durch

andere Fluggesellschaften zukünftig ausgeglichen wird bzw. wurde, ist ungewiss. Wir haben schon dargestellt, dass in den Statistiken ersichtlich ist, dass sich die Zahlen 2018 wieder verschlechtert haben. Im Frühjahr 2020, bedingt durch die Corona-Krise, gab es nun einen völligen Einbruch. Die Zukunft des Luftverkehrs und vieler Fluggesellschaften ist nun ungewiss. Es ist zu erwarten, dass die Nachfrage nach Flügen dauerhaft erheblich zurückgehen wird. Auch ist nicht klar, welche Fluggesellschaften die derzeitige weltweite Krise überstehen werden. Insoweit sei nochmals betont, dass eine große Fluggesellschaft wie Lufthansa durch staatliche Hilfen gerettet werden soll. Es ist derzeit keinesfalls absehbar, wie sich der Markt entwickelt und welche Fluggesellschaften am Ende bestehen können. Auch ist derzeit völlig offen, ob eine rasche Erholung des Luftverkehrs erfolgen wird, wenn die Corona-Pandemie weltweit eingedämmt wäre (was aktuell noch nicht festgestellt werden kann), oder ob die Flugbewegungszahlen und Passagierzahlen nur langsam steigen werden. Beide Szenarien muss die Planfeststellungsbehörde betrachten. Hierbei wird sie auch berücksichtigen müssen, dass zwischenzeitlich durch den Gesetzgeber ein Klimaschutzgesetz erlassen wurde, das regelmäßig evaluiert und nachgeschärft werden muss. Es ist deshalb absehbar, dass aufgrund der Notwendigkeit, Treibhausgasemissionen in allen Sektoren einzusparen, um möglichst in 2 Dekaden, spätestens aber 2050 Nullemissionen zu erreichen, ein ungebremses Wachstum des Luftverkehrs wie in den letzten 4 Jahrzehnten, das weitgehend ungehindert von Umweltauflagen sich entwickeln konnte, zum jetzigen Zeitpunkt realistischerweise nicht mehr erwartet werden kann. Im hier maßgeblichen Planungshorizont 2030 ist vielmehr auch im Luftverkehr mit gesetzlichen Vorgaben zu rechnen, die das Fliegen teurer machen und auf eine Reduzierung der Anzahl an Flugbewegungen und damit auf eine Verkehrsvermeidung gerichtet sind. Die Prognose der Passagiernachfrage für die Flugbuchhochrechnung (Ziffer 3.2, S. 35) beruht jedoch auf der Potenzialanalyse des ARC, die sich auf einen vorangehenden Zeitraum (2010 bis 2014) bezieht und welche von einer kontinuierlich steigenden Passagiernachfrage ausgeht. Angesichts der derzeitigen Realität, die sich durch wie gezeigt mehrere voneinander unabhängige Umstände grundlegend speziell für den Luftverkehr gewandelt hat, ist diese ebenfalls nicht dem Stand der Technik entsprechende Prognose jedoch veraltet und absolut untauglich, für alle darauf basierenden weiteren Zukunftsüberlegungen. Sie kann keine Grundlage für die vorliegende Planung sein. Damit ist das Gutachten auch insoweit unzureichend und untauglich. Da auf dieser Grundlage jedoch die „Flugbewegungsprognose 2030“ (Flugbuchhochrechnung) maßgeblich aufbaut, ist damit auch jegliche im Rahmen der Flugbewegungsprognose 2030 dargelegte Prognose und jedes darin gefundene Ergebnis fehlerbehaftet. Die Unterlagen sind vollständig neu zu erstellen, denn ihre Annahmen sind schlicht aus der Zeit gefallen.

Die Prognose zur Slotnachfrage unter Ziffer 7.1 erweist sich bereits deshalb als fehlerhaft, weil hier die unbelegten Annahmen früherer Kapitel der Prognose, insbesondere zur Flottenentwicklung schlicht

übernommen wurden. Es erfolgt weiterhin keine Begründung, warum die konkrete Entwicklung anzunehmen ist und auf welcher Grundlage diese Bewertung erstellt wurde. Gleiches gilt – wie bereits angeführt – für die erwartete Nachfrage.

Insbesondere wird an dieser Stelle angenommen (Flugbewegungsprognose Ziffer 7.1, S. 83):

„Während im Kont.-Verkehr eine sich fortsetzende Flottenverschiebung hin zu größeren Flugzeugmustern zu erwarten ist (Abb. 7-1), ergeben sich für den interkontinentalen Langstreckenverkehr nur geringe Verschiebungstendenzen. Dabei werden bisher mit größerem Fluggerät bediente Märkte künftig auch mit relativ kleineren Flugzeugen, dafür aber mit höherer Frequenz bzw. Regionalabdeckung (z. B. Direktanbindung zusätzlicher Flughäfen innerhalb einer bereits bedienten Zielregion) ab Düsseldorf angefliegen (Abb. 7-2). Der Einsatz der kleineren Flugzeugmuster mit unter 100 Sitzplätzen wird weitestgehend als stabil angesehen, wobei einzelne Strecken in diesem Segment infolge steigender Nachfrage künftig den Einsatz größerer Fluggeräte erlauben, während auch künftig neue Ziele im Regionalverkehr mit kleinen Flugzeugen an den Flughafen Düsseldorf angebunden werden.“

Offen bleibt, welche Daten diesen Annahmen zugrunde liegen. Die Aussagen ergehen ohne nähere Begründung. Es wird insbesondere nicht ausgeführt, welche Flugzeugmuster im Kont.-Verkehr zukünftig eingesetzt, insbesondere welche Kapazitäten diese haben werden.

Diese Kritik ist auch von RegioConsult formuliert worden (vgl. hierzu Kapitel 4.4 und 7.1.2 bei RegioConsult, Stellungnahme zur Flugbewegungsprognose von Intraplan):

„Intraplan hat „grundsätzliche Eigenheiten der Teilflotten sowohl der Homebase Carrier, als auch der übrigen Betreiber am Flughafen Düsseldorf“¹ fortgeschrieben. Teilflotten der in der Zwischenzeit liquidierten German Wings, von Eurowings und der ebenfalls liquidierten Air Berlin werden als ein Pool gemeinsam disponierter Flugzeuge betrachtet. Dadurch werden die Prognoseannahmen von der Realität deutlich abweichen. Auch im Kontverkehr geht Intraplan davon aus, dass die Bandbreite der eingesetzten Flugzeugmuster erhalten bleibt, wobei tendenziell größere Flugzeugmuster erwartet werden, ohne dass dies konkret quantifiziert wird.“

*Es wird angenommen, dass kleinere Regionalflugzeuge (unter 80 und 100 Sitzplätze) im **Regionalverkehr** und bei der*

¹ Vgl. Intraplan (2020): PFV Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf: Flugbewegungsprognose 2030 (Referenz- und Prognoseszenario) unter besonderer Berücksichtigung realistischer Slot-Ausnutzungsquoten, S. 56.

Hubanbindung weiter von Bedeutung sind. Die Propellerflugzeuge werden lediglich ersetzt durch Flugzeugmuster mit Strahlantrieb. Da auf vielen Strecken ein Nachfragewachstum erwartet wird, wird neben Frequenzsteigerungen auch der Wechsel zu größeren Flugzeugen (z. B. A 220 und Embraer 195) mit 100 bis 130 Sitzplätzen erwartet.

*Für das **Segment der Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge** (130-220 Sitzplätze) werden der A 320 und die B 737 angesetzt. Auch hier sollen weiterhin laut Intraplan „**alle Flugzeugmuster der verschiedenen Sitzplatzkategorien zum nachgegerechten Einsatz durch die Luftverkehrsgesellschaften ab Düsseldorf zur Verfügung stehen.**“²*

Die Angaben von Intraplan zeigen, dass keinerlei Anpassung der Flottenstruktur entsprechend der ermittelten Nachfragesteigerungen von ARC vorgenommen wurden. Es wäre zu erwarten gewesen, dass sich aufgrund des auch in der Zukunft bestehenden enormen Kostendrucks der Trend zu größeren Maschinen fortsetzt, um eine höhere Frequenz zu vermeiden. Die in den Abbildungen 21 bis 24 im Gutachten von Intraplan erkennbare Entwicklung eines deutlichen Passagierwachstums bei nur geringfügig zunehmenden Flugbewegungen wird sich auch in Zukunft fortsetzen. Dies wird durch die Prämissen von Intraplan nicht antizipiert. Offenbar hat Intraplan die betrieblichen Restriktionen der Airlines übernommen und nur eine geringe Anpassung der Flottenstruktur angenommen.“

Insgesamt aber gerade auch hinsichtlich der Bewertung der Attraktivität des Flughafens DUS fehlt es an marktorientierten Befragungen von Airlines und Fluggästen bzw. Daten über deren tatsächliches Verhalten. Es fehlen maßgebliche Grundlagen für die Bewertung. So wird ausgeführt:

„Trotz der seit vielen Jahren bestehenden Kapazitätsengpässe und trotz der Bemühungen gerade der kleineren NRW-Flughäfen Dortmund, Münster-Osnabrück, Weeze und Paderborn-Lippstadt, größere Verkehrsaufkommen zu erschließen, ist der Marktanteil von Düsseldorf mit nahezu 60 Prozent am NRW- Aufkommen stabil geblieben.

Der Flughafen hat ein Flugangebot, das dasjenige seiner Nachbarflughäfen bezogen auf die angebotenen Ziele und die angebotenen Flugfrequenzen bei weitem übertrifft. Auf abseh-

² Vgl. Intraplan (2020): PFV Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf: Flugbewegungsprognose 2030 (Referenz- und Prognoseszenario) unter besonderer Berücksichtigung realistischer Slot-Ausnutzungsquoten, S. 57.

bare Zeit, also auch im Prognosezeitraum bis 2030, ist es selbst im Referenzszenario ausgeschlossen, dass die anderen NRW-Flughäfen die luftverkehrsseitige Attraktivität von Düsseldorf annähernd erreichen können.“

Es fehlt auch insoweit an einer Darstellung, welche vermeintlichen Bemühungen die anderen NRW-Flughäfen angestrengt haben, um einen größeren Marktanteil zu erzielen

Es folgt (erneut) die Annahme, die mit keinerlei belastbaren Daten der Fluggesellschaften zur Nachfragesituation belegt ist, dass allein die Kapazitätsbegrenzung dafür verantwortlich wäre, dass der Flughafen DUS sich nicht weiterentwickeln könnte. Wäre dem so, wäre zu erwarten gewesen, dass sich die Nachfrage auf die anderen NRW-Flughäfen verteilen bzw. dorthin verlagern würde. Dies war jedoch offenbar nicht der Fall.

Daran an schließt sich die neuerlich unbelegte Annahme, dass die Ausgangshypothese der ARC-Potentialabschätzung sowie die in der Flugbuchhochrechnung eingesetzte Methodik, wonach die Slotaus-schöpfung in DUS nachfragebestimmt ist und, weil die Nachfrage die Kapazitäten übertrifft, die Slots soweit möglich ausgeschöpft werden, zutreffend wäre. Dies wurde jedoch nicht belegt. Einzig dargestellt wurde, dass angesichts der Kapazitätsbegrenzung vermehrt Slots nachgefragt würden, um zumindest irgendeinen Slot zugeteilt zu bekommen. Ob die zusätzlich angefragten Slots auch angefragt würden, wenn die Kapazität am Flughafen DUS erhöht wäre und keine Be-grenzung bestehen würde, wird lediglich behauptet aber nicht nach-gewiesen. Es fehlen hier Rückfragen bei den operierenden Fluggesellschaften, die diese Annahmen belegen würden.

Die Schlussfolgerung in Ziffer 8, S. 106 f. ist nach den vorhergehenden Ausführungen fehlerhaft. Vorstehend wurde aufgezeigt, dass tatsächlich weniger Slots genutzt werden können, als im DES und der Lärmbegutachtung angenommen. Maßgeblich wird aber eine Bewertung in der gleitenden Stunde zugrunde gelegt, die überhaupt nicht beantragt wurde. In diesem Zusammenhang ist auch anzumerken, dass die Maximalzahl an zulässigen Flugbewegungen in Ziffer 6.1 der bestehenden Genehmigung gestrichen werden soll. Dadurch wird die Genehmigung unbestimmt. In der dem Antrag beigefügten Gegenüberstellung heißt es, dass sich die maximal zulässige Anzahl der Gesamtbewegungen aus einer Hochrechnung der koordinierbaren Slots ergeben soll.

III. Lärmbegutachtung

Die vorgelegten Lärmgutachten können schon deshalb nicht genügen, weil sie maßgeblich auf den weiteren, fehlerhaften Antragsunterlagen beruhen bzw. deren Erkenntnisse zu Grunde legen. Insoweit hat der Vorhabenträger eine neue, in sich stimmige, Begutachtung zu erstellen.

In Bezug auf die Beurteilung der Lärmsituation in den Antragsunterlagen beziehen wir uns zunächst auf die

Fachliche Stellungnahme zum Gutachten von ACCON zur Gesamtlärmbetrachtung Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf aus Juni 2020 von Regio-Consult

als **Anlage 2** und machen den Inhalt der Stellungnahme vollumfänglich auch zum Gegenstand der Einwendungen der Stadt Kaarst.

Weiterhin überlassen wir die

Fachliche Stellungnahme zum Gutachten von ACCON zur Betroffenheit durch Fluglärm Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf aus Juni 2020 von Regio-Consult

als **Anlage 6** und machen den Inhalt der Stellungnahme vollumfänglich auch zum Gegenstand der Einwendungen der Stadt Kaarst.

Ergänzend weisen wir noch auf Folgendes hin:

Das Kartenmaterial zu den Schutzzonen und Veränderungen der Schutzzonen insbesondere und gerade im Prognoseszenario 2030 ist absolut ungenügend, um die jeweiligen Betroffenheiten abzubilden bzw. ermitteln zu können. Nach der AzB soll Kartenmaterial auch im Maßstab 1: 5.000 bereitgestellt werden. Aus diesem sollen sich zudem die aktualisierten Grundstücks- und Flurstücksgrenzen an den Grenzen der Schutzzonen ersehen lassen (Ziffer 8.5.2 AzB 07). Dem wurde nicht Rechnung getragen. Das vorgelegte Kartenmaterial weist Maßstäbe von 1:40.000 bzw. 1:50.000 auf. Flurstücksgrenzen sind daraus keinesfalls ersichtlich. Selbst einzelne Ortschaften können nur schwer lokalisiert werden. Selbst wenn ausweislich Ziffer 8.5.1 AzB die Vorgaben für die kartographische Darstellung grundsätzlich Empfehlungen darstellen, sind diese Empfehlungen gerade bezüglich des Kartenmaterials einzuhalten. Es müssen sich im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Öffentlichkeitsbeteiligung zumindest die Grundstücks- bzw. Flurstücksgrenzen aus der Darstellung eindeutig entnehmen lassen. Selbst wenn ein größerer Maßstab als 1:5.000 gewählt wird so dient das Kartenmaterial gerade dazu, die Lärmsituation bewerten zu können. Im Planfeststellungsverfahren dient diese Darstellung den Betroffenen ebenfalls dazu, ihre Betroffenheiten abschätzen und gegebenenfalls Einwendungen erheben zu können (sog. Anstoßfunktion). Diese Funktion wird im vorliegenden Verfahren keinesfalls gewährleistet. Eine hinreichende Abwägungsentscheidung kann auf dieser Grundlage nicht getroffen werden, weil die konkreten Betroffenheiten nicht ermittelbar sind. Der Vorhabenträger hat alle für die Entscheidung der Behörde relevanten Unterlagen vorzulegen. Dieser Voraussetzung werden die Unterlagen nicht gerecht. Es ist neues Kartenmaterial zu erstellen, aus dem die konkreten Betroffenheiten im Prognose- und Referenzszenario 2030 sowie deren Verän-

derung gegenüber dem heutigen Ist-Zustand hervorgehen. Dies erfordert zwingend solches Kartenmaterial, aus dem die einzelnen Grundstücke samt Flurstücknummern ersichtlich sind.

IV. Naturschutz und Wasserrecht

Die vorgelegte Floristische Kartierung der FROELICH & SORBECK GmbH & Co. KG aus dem Jahr 2014 erweist sich als zu alt, um hinreichende Datengrundlage für die Bewertung von Biotopen und das Vorkommen von Brutvögeln im Flughafenbereich zu sein. Dabei ist die Methodik des Vorgehens anzuzweifeln, weil bereits nur punktuelle pflanzensoziologische Erhebungen stattfanden. Es erfolgte lediglich eine Begehung am 02.09.2014 (Ziffer 2.2).

Die Faunistische Erhebung der FROELICH & SORBECK GmbH & Co. KG wurde zum 29.12.2017 erstellt. Angegeben wird unter Ziffer 2.1 nur, dass der Flughafen zwischen 13.4.2017 und 17.7.2017 fünf Mal bzgl. der Kartierung der Avifauna begangen wurde. In Tabelle 1 werden die Tage der Begehung genannt. Im Übrigen heißt es nur, dass diese in den Morgenstunden stattgefunden hätten. Der gängigen Praxis entspricht es jedoch, nicht nur den Tag und den Tageszeitraum (Morgenstunden) anzugeben, sondern konkrete Uhrzeiten anzuführen, zu denen die Kartierungen vorgenommen wurden. So wie in Tabelle 3 aufgelistet, hätte auch diese Kartierung dargestellt werden müssen. Dies ist nicht passiert. Die Unterlage ist neu zu erstellen.

Ausweislich Ziffer 3.1 der Faunistischen Erhebung der FROELICH & SORBECK GmbH & Co. KG wurden Amphibien lediglich an zwei Terminen 17.7. und 12.9. erfasst. Dabei ist das Vorkommen insbesondere der Kreuzkröte auf dem Flughafengelände bzw. in dessen unmittelbarer Nähe und die Nutzung des Geländes des Flughafens als Landlebensraum bzw. Nahrungsgebiet bekannt. Die Kreuzkröte wird gem. Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützt.

Ziffer 3.2 lautet:

„Im Verlauf der drei Untersuchungsabende wurden nur einzelne umher wandernde Amphibien angetroffen. Es zeigte sich, dass die Wetterverhältnisse an den Kartierterminen nicht den Voraussagen entsprachen und es für Wanderbewegungen nicht feucht genug war.“

Schließlich wird ausgeführt, es sei zusätzlich bei der nächtlichen Kartierung der Fledermäuse am 17.7. und 14.8. kartiert worden.

Nach Ziffer 3.3 wurden die Kreuzkröte, die Erdkröte, der Bergmolch und der Teichmolch (FFH, Anhang IV) nachgewiesen.

Auch insoweit mangelt es an einer hinreichenden Untersuchung. Es wurde eindeutig dargestellt, dass die Wetterverhältnisse an den Kar-

tierterminen schlecht waren. Damit ist zu erwarten, dass das tatsächliche Vorkommen von europarechtlich geschützten Arten nicht hinreichend untersucht wurde. Die Kartierung ist erneut an entsprechend geeigneten Tagen durchzuführen.

Zu Fragen der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben der Richtlinie 2000/60/EG überlassen wir die

Stellungnahme zum Fachbeitrag nach der WRRL im Planfeststellungsverfahren Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf 2. Offenlegung 2020 der RegioConsult aus Juni 2020

als **Anlage 8** und greifen die diesbezüglichen Aussagen unbeschadet von Fragen einer subjektiven Rügeberechtigung im Streitfalle auf und machen diese zum Gegenstand auch der Einwendungen der Stadt Kaarst.

V. Flugverfahren

Die bisher vorgelegten Unterlagen legen den Schluss nahe, dass bisher keine hinreichenden Betrachtungen über mögliche Umweltauswirkungen durch Änderung von Flugverfahren im Prognosezeitraum angestellt wurden und die Unterlagen insofern nicht ausreichend die in Betracht kommenden Szenarien betrachten. Diesbezüglich scheint auf Seiten der Planfeststellungsbehörde auch eine Fehlvorstellung hinsichtlich der Anforderungen des § 8 Abs. 1 Satz 4 bis 10 LuftVG vorzuliegen. Im Einzelnen:

Den Unterlagen lässt sich ausgehend von einem Schreiben des Verkehrsministeriums an die DFS vom 14.05.2018 zunächst eine Nachfrage an die DFS entnehmen in Bezug auf die Bestätigung, dass „die DFS derzeit keine Änderungen an den Abflugstrecken vom Flughafen Düsseldorf plant und solche Änderungen nach heutigem Stand auch nicht für erforderlich hält, um einen Anstieg der Flugbewegungen in Folge der begehrten Anhebung auf 60 Slots pro Stunde zu bewältigen. Das Ministerium lässt erkennen, dass diese Aussage den weitreichenden Anforderungen des geänderten § 8 Abs. 1 LuftVG, die

„der Unsicherheit Rechnung tragen, dass Flugverfahren (vorhabenbedingt) geändert werden könnten und diesbezüglich eine umfassende Problembewältigung in einem etwaigen Planfeststellungsbeschluss sicherstellen sollen,“

durch das bisherige Schreiben der DFS nicht Genüge getan wird.

Es wurde daher darum gebeten, die Bewertung dergestalt zu vervollständigen,

„dass eine vorhabenbedingte Änderung der vom An- und Abflugverkehr am Flughafen Düsseldorf betroffenen Bereiche sowohl aus rechtlichen als auch aus tatsächlichen Gründen ausgeschlossen werden kann und dies mit Blick auf eine zu erwartende gerichtliche Überprüfung auch eingehend zu begründen.“

Dies betreffe insbesondere die Frage, ob eine „Überlastung“ der bestehenden An- und Abflugstrecken in Folge der seitens der FDG beantragten (baulichen sowie betrieblichen) Kapazitätserweiterung und eine hierdurch bedingte Änderung der Überfluggebiete ausgeschlossen werden kann. Es wurde nicht nur eine Aussage bezüglich der Erforderlichkeit etwaiger Änderungen von in Luftfahrtskarten zu veröffentlichenden Flugrouten erbeten, sondern auch gefordert, auf die in der flugbetrieblichen Praxis regelmäßig auftretenden Abweichungen von solchen Flugrouten einzugehen. Dazu gehöre bspw. das sog. „Radarvectoring“ (Luftfahrzeugführer erhält von der Flugsicherung Kursanweisungen über Sprechfunk) sowie das sog. „Direct Routing“ (Luftfahrzeugführer erhält von der Flugsicherung die Genehmigung auf dem kürzesten Weg zum nächsten Navigationspunkt zu fliegen). Soweit das mit dem Planfeststellungsantrag der FDG vorgelegte Datenerfassungssystem diesbezüglich auf einer Auswertung von Flugspuren der Vergangenheit mittels des Aufzeichnungssystems FANOMOS (Flight Track and Aircraft Noise Monitoring System) aufbaut, stelle sich die Frage, ob zur Einhaltung tatsächlich oder rechtlich erforderlicher Staffelungsabstände der Luftfahrzeuge zukünftig (d.h. im Falle der Realisierung der Kapazitätserweiterung) mit einer Zunahme solcher Abweichungen zu rechnen sei und hieraus Änderungen für die zu überfliegenden Gebiete resultierten.

Mit Schreiben vom 25.06.2018 bestätigte die DFS die Aussage im Schreiben vom 1.07.2015, dass durch das Vorhaben nach Kenntnisstand heute keine Veränderung der An- und Abflugverfahren zu erwarten seien. Zur Begründung heißt es:

„Bedingt durch die Beibehaltung der Führung der Landungen auf jeweils eine Bahn gehen wir davon aus, dass es keine signifikante Veränderung der Anzahl der stündlichen Flüge in den Verkehrsspitzen geben wird. Wir erwarten daher derzeit keine Änderungen bei der Radarführung und den Direktfreigaben. Diese werden sich nach unserer Einschätzung in den Bereichen bewegen, in denen sie dies auch heute tun. Wir gehen jedoch davon aus, dass Verkehrsspitzen nach dem Ausbau häufiger erreicht und dementsprechend die Nachfrage-Täler abnehmen werden. Ein mögliches entstehendes Überangebot würde dann durch notwendige Steuerungsmaßnahmen in nachfrageschwächere Zeiträume verteilt bzw. durch Warteverfahren in Höhen verzögert, die kaum Lärmimmissionen erzeugen.“

In den kommenden Jahren plant die DFS, den Luftraum im zentralen und westlichen Bereich der Bundesrepublik umzustrukturieren, um ihrem gesetzlichen Auftrag zur sicheren, geordneten und flüssigen Betriebsdurchführung weiterhin gerecht zu werden. Diese Änderungsmaßnahmen hängen jedoch nicht mit der Erweiterung des Düsseldorfer Flughafens zusammen, sondern dienen dazu, den verkehrlichen Anforderungen im westlichen und zentralen Teil der Bundesrepublik auch in der Zukunft gerecht zu werden. Daraus folgende Änderungen von Flugverfahren an den Flugplätzen in NRW sind hierbei nicht auszuschließen.“

Hierauf wandte sich das Ministerium mit Schreiben vom 11.11.2019 an das BAF und bat anknüpfend an die Zuständigkeiten des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, sowohl für die verbindliche Festlegung von Flugverfahren durch Rechtsverordnung gemäß § 33 Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung, als auch für die Führung der Aufsicht über die DFS, um eine bewertende Stellungnahme bzw. Bestätigung bezüglich der Einschätzungen der DFS.

In seiner Antwort vom 12.12.2019 bestätigt das BAF die Aussage der DFS,

„wonach nach heutigem Stand zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des aufgrund der angestrebten Kapazitätserweiterung anfallenden Verkehrs keine Änderungen der Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Düsseldorf geplant sind oder für erforderlich gehalten werden.“

Es wies das Ministerium zugleich darauf hin, sollte es im Verlauf des Verfahrens und der in dessen Rahmen vorzunehmenden Abwägung zu dem Ergebnis kommen, dass dem Vorhaben nur zugestimmt werden kann, wenn ein oder mehrere Bereiche ganz allgemein von Überflügen ausgenommen werden, die betroffenen Gebiete zur weiteren Prüfung, ob unter dieser Voraussetzung der zu erwartende Luftverkehr weiterhin sicher, geordnet und flüssig abgewickelt werden kann, dem BAF zur Prüfung übermittelt werden sollen.

Das Ministerium sandte der DFS schließlich mit Schreiben vom 19.11.2019 zum Zwecke der Validierung die auf Ausgangsdaten der DFS basierenden Datenerfassungssysteme. Die erbetene Bewertung übersandte die DFS mit E-Mail vom 3.02.2020, wo es heißt:

„1. Bei der Durchsicht der Berichte fällt auf, dass die im DES verwendeten Flugspuren (Fanomos) auf dem Jahr 2014 basieren (Bericht Erstellung DES: S.3). Wir hatten darüber in den letzten Jahren aber auch Flugspuren aus den Jahren 2015-2017 für die Überprüfung des Lärmschutzbereiches zur Verfügung gestellt. Diese blieben im DES unberücksichtigt.“

2. Auch wenn für die Erstellung der DES Daten aus dem Jahren 2014 genutzt wurden, entsprechen die modellierten Strecken und Korridore der aktuellen betrieblichen Praxis.

3. Die Insolvenz von Air Berlin im Jahr 2017 hat vermutlich Auswirkungen auf die genutzten Luftfahrzeugmuster. Dementsprechend ist auch die Analyse der eingesetzten Luftfahrzeugmuster veraltet, da sie auf einer Auswertung der Jahre 2010-2014 beruht (Erläuterungsbericht S.19; Bericht Erstellung DES 8.7).

4. Beim Abgleich mit aktuellen Fanomos-Daten hat sich gezeigt, dass einige getroffene Annahmen zum Einsatz der Luftfahrzeugmuster sich nicht wie erwartet erfüllt haben. Bspw. wurden für die 6 verkehrsreichsten Monate der Folgejahre 52 Flugbewegungen der Gruppe S7 (B 747) prognostiziert (Erläuterungsbericht S. 20).

5. Vor dem Hintergrund dass die Typen der Klassen S7 und S8 entweder nicht mehr produziert oder die Produktion zurück gefahren wird erscheint die Prognose von 52 Flugbewegungen der Klasse S7 (bzw. 1080 der Klasse S8) nicht plausibel. Dies wird bei Betrachtung der Jahre 2017-2019 deutlich, die bereits eine Stagnation dieser Typen aufweist.

6. Leichte Abweichungen sind ebenso anzunehmen in Hinsicht auf die ausgewertete Bahnnutzungsverteilung (2010-2014) und die Angaben zur Betriebsrichtungsverteilung, die auf den Jahren 2005-2014 beruht (Bericht Erstellung DES S. 13). Es lässt sich aus den überlassenen Unterlagen nicht erkennen, dass diese nochmals validiert wurden.

7. Im August 2020 werden sich zudem einige Flugverfahren ändern, die in den DES noch nicht berücksichtigt wurden. Die entsprechenden Unterlagen fügen wir in Anlage bei.

Die DFS GmbH kann daher die Plausibilität des Routensystems bestätigen. Im Hinblick auf den Flottenmix, wahrscheinlich aufgrund der Verfahrenslaufzeit, erscheinen uns die Prognosen nicht aktuell.“

Diese Informationen führen zu mehreren Schlussfolgerungen.

Zunächst haben DFS und BAF mit der grundsätzlichen Bestätigung (der DFS) der Plausibilität der Grobplanung der Flugverfahren (bestätigt vom BAF) die formellen Anforderungen des BVerwG, die dieses vor Änderung des LuftVG entwickelt hat, erfüllt, womit dem Erfordernis, dass die Grobplanung der Flugverfahren mit der DFS und dem BAF abgestimmt sein müsse, Rechnung getragen wurde.

Darüber hinaus hat die DFS Unstimmigkeiten und Versäumnisse mitgeteilt, denen die Planfeststellungsbehörde nachgehen muss und die

durch Vorlage entsprechender Unterlagen durch die FDG ausgeräumt werden müssen.

Die Schriftwechsel legen aber zugleich offen, dass die Neuregelungen in § 8 Abs. 1 LuftVG aber fehlerhaft interpretiert werden, indem die Betrachtung auf „vorhabenbedingt“ zu erwartende Änderungen der Flugverfahren beschränkt werden soll. Dies widerspricht zweifelsfrei der Intention des Gesetzgebers:

Nunmehr stellt § 8 Abs. 1 Satz 4 und 5 LuftVG ausdrücklich klar, dass die Auswirkungsprognose im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung den gesamten „Einwirkungsbereich“ des Flughafens umfassen muss, in dem entscheidungserhebliche Auswirkungen möglich sind. In der Art einer Fiktion sieht der Gesetzgeber in § 8 Abs. 1 Satz 5 LuftVG solche Auswirkungen jedenfalls in all denjenigen Bereichen als möglich an, in denen An- und Abflugverkehr weder aus tatsächlichen noch aus rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden kann. Hintergrund für diese dezidierte Festlegung durch den Gesetzgeber im Rahmen der 15. Änderung des LuftVG war die regelmäßig anzutreffende Praxis, die Prognose für die Bestimmung derjenigen Gemeinden, in denen der Plan und die Unterlagen für die Öffentlichkeit auszulegen waren, ausschließlich anhand der Auswirkungsprognose des Antragstellers vorzunehmen, die sich zumeist an dessen Grobplanung von Flugverfahren orientierte. Im Fall des Flughafens Berlin-Brandenburg hatte diese Orientierung zur Konsequenz, dass die Bevölkerung in einigen Gemeinden, bei denen sich eine Betroffenheit durch Fluglärm in entscheidungserheblichem Umfang erst nach der von der Prognose der Planfeststellung abweichenden Festlegung der Flugverfahren durch das BAF herausstellte, im Planfeststellungsverfahren nicht beteiligt wurde (siehe dazu BVerwG, Urteil vom 31.07.2012, 4 A 7001.11, Rn. 32). Der Gesetzgeber hat diese Rechtsprechung ausdrücklich zum Anlass genommen, den Umgriff der Umweltverträglichkeitsprüfung in § 8 Abs. 1 Satz 4 und 5 LuftVG auf den „Einwirkungsbereich“ des Flughafens zu erweitern (vgl. die Gesetzesbegründung in BT-Drs. 18/6988, S. 27 f.; dazu Heß, Anhörung im Bundestag im Ausschuss für Verkehr und Digitale Infrastruktur, A-Drs. 18(15)302-D, S. 34 ff.).

Der Sache nach wurde die zuvor jedenfalls praktisch selbstverständliche Bindung des Beteiligungsumgriffs an die prognostizierten Flugverfahren aufgelöst und der Begriff des „Einwirkungsbereichs“ des Flughafens entwickelt. Hiermit wurde einer Auffassung in der Literatur entsprochen, die unter Verweis auf die Möglichkeit einer späteren abweichenden Festlegung der Flugrouten gefordert hatte, in einem enger oder weiter gezogenen „Nahbereich“ des Flughafens pauschal für alle Einwohner anzunehmen, dass deren Belange durch das Vorhaben nach § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG berührt sein können und diese damit beteiligungsberechtigt sind. Das BVerwG und ihm folgend der Gesetzgeber adaptierten die pauschale Herangehensweise, ermöglichten allerdings mit der Vorgabe der Einbeziehung all derjenigen Gebiete, in denen weder aus tatsächlichen noch aus rechtlichen

Gründen auszuschließen ist, dass sie von einem Flugverfahren betroffen werden können, einen in seiner räumlichen Ausdehnung auf den Einzelfall flexibel anpassungsfähigen Beteiligungsumgriff.

Tatsächliche Gründe für den Ausschluss einer möglichen Betroffenheit und damit ein Herausfallen eines bestimmten Gebietes aus dem Einwirkungsbereich können dabei vor allem in der Ausrichtung der Start- und Landebahnen sowie in den örtlichen Windverhältnissen liegen. Luftsperrgebiete nach § 11 LuftVG können aus Rechtsgründen An- und Abflugverkehr im Einzelfall ausschließen und damit eine Auslegung der Planunterlagen in den fraglichen Gebieten entbehrlich machen. Die räumliche Ausdehnung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 8 Abs. 1 Satz 4 und 5 LuftVG ist demnach unabhängig von einer bereits vorliegenden Flugbewegungs- oder Flugverfahrensprognose zu bestimmen, zugleich ist die Orientierung der Prüfung der Umwelt- und NATURA-2000-Verträglichkeit am gesamten Einwirkungsbereich des Vorhabens in § 8 Abs. 1 Satz 4 und 5 LuftVG verbindlich vorgegeben.

Aufgrund der neuen Regelung in § 8 Abs. 1 Satz 4 und 5 LuftVG hat damit das BAF im Verfahren gegenüber der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen, welche Gebiete durch das Vorhaben aus flugsicherungs- betrieblicher Sicht ausgeschieden werden können. Für alle übrigen Gebiete muss die Planfeststellungsbehörde dann überschlägig prüfen, ob Art und Ausmaß der Betroffenheiten der Zulassung des Vorhabens am Standort entgegenstehen. Ob die spätere Änderung von Flugverfahren „vorhabenbedingt“ ist oder nicht, spielt nach dem Willen des Gesetzgebers keine Rolle, da die Unsicherheit des späteren Verlaufs der Flugverfahren im Prognosezeitraum systemimmanent ist und bspw. auch aufgrund der hier von der DFS angekündigten Neustrukturierung des Luftraums eine Änderung der Flugverfahren eintreten kann.

Die Planfeststellungsbehörde ist deshalb gehalten, von der DFS und/oder dem BAF mitteilen zu lassen, in welchen Bereichen ein Überflug aus technischen oder rechtlichen Gründen nicht ausgeschlossen werden kann und die FDG sodann aufzufordern, die Umweltverträglichkeitsprüfung auf eine Prüfung dieser Gebiete auszurichten. Hieran fehlt es bisher, sodass den gegenüber dem BVerwG weitergehenden Forderungen des Gesetzgebers in § 8 Abs. 1 Satz 4 und 5 LuftVG nicht Rechnung getragen wurde und die Antragsunterlagen insoweit unvollständig sind.

Die Planfeststellungsbehörde muss demnach konkret prüfen und der Vorhabenträgerin zu diesem Zweck aufgeben den Nachweis zu führen, dass der bisher gewählte Beteiligungsumgriff den vorstehend geschilderten Vorgaben entspricht.

VI. Klimaschutz

Es liegen keinerlei Erkenntnisse oder Betrachtungen vor, die sich mit der Frage auseinandersetzen, ob die Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf eine Erreichung der zwischenzeitlich im Klimaschutzgesetz festgelegten Klimazielen der Bundesrepublik Deutschland und des Pariser Klimaschutzabkommen verhindern oder erschweren kann.

Der Vorhabenträgerin ist zuzugeben, dass aufgrund der Antragstellung noch vor dem 14.05.2017 das UVPG in der bis zum Inkrafttreten der Verpflichtungen aus der Richtlinie 2014/52/EU geltenden Fassung Anwendung findet und damit ein formelles Erfordernis der vertieften Betrachtung der Auswirkungen nicht nur des lokalen Klimas (die in der bisherigen UVS aber ebenfalls fehlt), sondern auch des (Welt)Klimas (noch) nicht bedarf. Dies bedeutet freilich nicht, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima nicht materiell Bestandteil des Abwägungsmaterials sein müssen. Zugleich müssen Einschränkungen des Luftverkehrs aus Gründen des Klimaschutzes in Bezug auf die Beurteilung des Bedarfs aber auch bezüglich der Gewichtung des Bedarfs bedacht werden, sofern tragfähige Anknüpfungspunkte für bevorstehende einschneidende Einschränkungen des Luftverkehrs, welche die vorliegende betriebliche Erweiterung tangieren, absehbar sind oder sich konkret abzeichnen (vgl. zu diesem Aspekt OVG Münster, Urteil vom 27.08.2008, a.a.O., Rn. 92).

Der Gesetzgeber hat zuletzt im Klimaschutzgesetz, die Bundesregierung im Klimaschutzprogramm 2030 darauf hingewiesen, dass der Klimaschutz in Bezug auf den Luftverkehr wegen dessen bisher fehlender Einbeziehung in die Berechnung der Treibhausgasemissionen vor allem durch Instrumente außerhalb des Klimaschutzrechts gewährleistet werden muss. Der Infrastrukturplanung für die Flughäfen kommt dabei eine besondere Rolle zu, da hier unmittelbar und potentiell für mehrere Dekaden die Höhe des Luftverkehrsaufkommens festgelegt wird, wodurch Besitzstandsansprüche der Flughafenbetreiber begründet werden, deren Einschränkung nur im Wege des (Teil)Widerrufs der Planfeststellung und/oder der Betriebsgenehmigung möglich ist. Da Art. 20a GG durch die völkerrechtlichen, unionsrechtlichen und nationalen Klimaschutzziele bis 2030, die wiederum sicherstellen sollen, dass möglichst binnen 2 Dekaden, spätestens aber bis 2050, also in 3 Dekaden Nullemissionen erreicht werden, konkretisiert wird, muss die Planfeststellungsbehörde abwägen, ob eine von ihr in 2020 zugelassene Erhöhung des am Flughafen Düsseldorf abwickelbaren Luftverkehrsaufkommens angesichts der Wichtigkeit des Nullemissionsziels vertretbar ist.

- Ob die durch das Vorhaben ausgelösten zusätzlichen Treibhausgasemissionen eine echte Relevanz für die Abwägungsentscheidung der Behörde aufweisen, muss die Planfeststellungsbehörde entsprechend ermitteln. Sie wird weiter berücksichtigen müssen, dass ausweislich des Klimaschutzprogramms 2030 um 2020 eine Erhöhung der Luftverkehrsabgabe in dem Umfang geplant ist, dass im Gegenzug die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr von 19 Prozent auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent gesenkt werden kann. Im Zuge der geplanten Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes sollen zudem Dumpingpreise bei Flugtickets verhindert werden, indem diese nicht zu einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen. Es ist nicht erkennbar, dass diese konkret zu erwartenden Regelungen für den Luftverkehr in den bisherigen Planungen Berücksichtigung gefunden hätten.

C. Ergebnis

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die vorgelegten Unterlagen erhebliche Mängel aufweisen. Auf dieser Grundlage kann ein positiver Bescheid nicht erteilt werden. Die FDG hat umfangreiche Nachbesserungen vorzunehmen und die neu erstellten Unterlagen vorzulegen, anderenfalls ist der Antrag abzulehnen.

Dabei kommen wir nicht umhin zu erwähnen, dass die Planfeststellungsbehörde mit insgesamt 5 Aufklärungsschreiben (vgl. Schreiben vom 07.05.2018, vom 18.10.2018, vom 17.04.2019, vom 22.11.2019 und vom 23.01.2020) der FDG eine Vielzahl von Hinweisen gegeben hat, in welcher Form und mit welchem Inhalt die Antragsunterlagen nachzuarbeiten sind. Für eine detaillierte Analyse der Antworten der FDG überlassen wir eine

Stellungnahme zu den Aufklärungsschreiben der RegioConsult aus Juni 2020

als **Anlage 8** und machen die dortigen Ausführungen auch zum Gegenstand der Einwendungen der Stadt Kaarst.

Die von RegioConsult vorgenommene Auswertung der Beantwortung der Aufklärungsschreiben zeigt, dass die Vielzahl der Nachforderungen und deren Inhalt Anlass für eine Verpflichtung der FDG zur vollständigen Neubearbeitung der Antragsunterlagen gegeben hätte. Denn es wird die rollierende Stunde im Antrag der FDG von 2015 gar nicht beantragt, gleichwohl aber in den Gutachten (Intraplan, DFS) mehrfach darauf Bezug genommen. Die mit der Flexibilisierung gewünschte summierende, blockweise Betrachtung der FDG widerspricht dem Angerlandvergleich. Neben dem Fehlen einer fachlich und methodisch verwertbaren Flugbewegungsprognose sind die DES aufgrund nicht mehr aktueller Flugzeugmuster veraltet und müssen neu erstellt werden. Aus diesen Gründen sind auch die Aussagen

aller Auswirkungsprognosen nicht belastbar und müssen nach Vorliegen einer Luftverkehrsprognose und eines neuen DES neu erstellt werden. Zudem sollte die Planfeststellungsbehörde ein Verbot des Flugbetriebs nach 23:00 Uhr anordnen, sofern eine Kapazitätserweiterung zugelassen werden sollte. Wir gehen davon aus, dass es aufgrund der aufgezeigten umfangreichen, sich stellenden rechtlichen und methodischen wie auch tatsächlichen Fragen und Problematiken, eine erneute Auslegung von Unterlagen erforderlich ist und ein erneuter Erörterungstermin durchzuführen ist, um die zahlreichen und stellenweise grundlegenden Fragen mit der Planfeststellungsbehörde, den Fachbehörden und der FDG besprechen zu können. Ein solcher Termin kann aber erst durchgeführt werden, wenn die notwendigen Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren überarbeitet wurden und insbesondere eine fachgerechte Verkehrsprognose vorgelegt wurde.

Wir **b e a n t r a g e n** deshalb,

- 1. den Antrag der FDG abzulehnen,**
- 2. hilfsweise, das Planfeststellungsverfahren auszusetzen bis die Vorhabenträgerin vollständige und prüffähige Unterlagen vorgelegt hat,**
- 3. höchst hilfsweise, einen Erörterungstermin zur Erörterung der im Rahmen der 2. Offenlage erhobenen Einwendungen anzuberaumen.**

Wir bitten höflich darum, uns einen Termin für die Erörterung möglichst frühzeitig bekanntzugeben, um insbesondere die technischen und organisatorischen Voraussetzungen und Möglichkeiten der Erörterung intern, aber auch mit Planfeststellungsbehörde abstimmen zu können.

Insoweit erlauben wir uns abschließend anzumerken, dass aufgrund des komplexen Änderungsverfahrens und mit Blick auf die zu erwartende Dauer des Erörterungstermins ein Ersatz in Form einer Online-Erörterung, wie sie unter Anwendung des kürzlich in Kraft getretenen Planungssicherstellungsgesetz unter gewissen Voraussetzungen möglich wäre, in diesem konkreten Fall keinen geeigneten Ersatz für einen Erörterungstermin darstellt.

Mit freundlichen Grüßen



RAin Dr. iur. Franziska Heß
Fachanwältin für Verwaltungsrecht



RAin Dr. iur. Franziska Heß
Fachanwältin für Verwaltungsrecht
(für RAin Verena Heinz -
nach Diktat außer Haus)

Anlagen

Vollmacht als **Anlage 1**

Fachliche Stellungnahme zum Gutachten von ACCON zur Gesamtlärbetrachtung Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf aus Juni 2020 der RegioConsult als **Anlage 2**

Fachgutachterliche Stellungnahme zur Flugbewegungsprognose 2030 unter besonderer Berücksichtigung realistischer Slotausnutzungsquoten von Intraplan im Rahmen der 2. Offenlage 2020 im Planfeststellungsverfahren Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf von Juni 2020 der RegioConsult als **Anlage 3**

Fachliche Stellungnahme zum Gutachten Planfeststellungsverfahren Flughafen Düsseldorf – Praktische Kapazität der Flugbetriebsflächen von ARC, 2020 im Rahmen der 2. Offenlage von Juni 2020 der RegioConsult als **Anlage 4**

Fachliche Stellungnahme zum Gutachten Planfeststellungsverfahren Flughafen Düsseldorf – MUVEDA Verkehrsprognose 2030 mit Ausweisung des flughafenbezogenen Verkehrs für den Flughafen Düsseldorf – Alternativ-Szenario ohne AS Ost im Rahmen der 2. Offenlage 2020 als **Anlage 5**

Fachliche Stellungnahme zum Gutachten von ACCON zur Betroffenheit durch Fluglärm Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf aus Juni 2020 von RegioConsult als **Anlage 6**

Stellungnahme zum Fachbeitrag nach der WRRL im Planfeststellungsverfahren Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf 2. Offenlegung 2020 der RegioConsult aus Juni 2020 als **Anlage 7**

Stellungnahme zu den Aufklärungsschreiben der RegioConsult aus Juni 2020 als **Anlage 8**

INHALTSVERZEICHNIS

A.	Betroffenheit der Stadt Kaarst	2
B.	Einwendungen	13
	I. Gutachten zur Flexibilisierung der Bahnnutzung	13
	II. Flugbewegungsprognose 2030	21
	III. Lärmbegutachtung	39
	IV. Naturschutz und Wasserrecht	41
	V. Flugverfahren	42
	VI. Klimaschutz	48
C.	Ergebnis	49