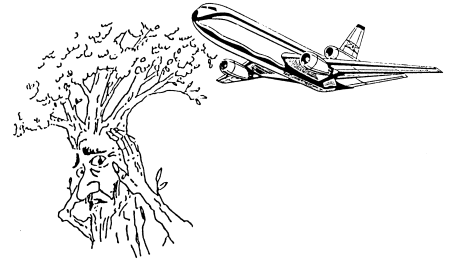


BÜRGERINITIATIVE

gegen den Ausbau des Flughafens Münster/Osnabrück e.V.



Ein Zwischenbericht anlässlich der Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung gegen den Fluglärm (BVF) am 22.03.2014

Seit jetzt fast 20 Jahren will die den Flughafen Münster/Osnabrück betreibende GmbH (im Folgenden: FMO-GmbH) die Startbahn am FMO von jetzt 2.170 m auf eine für Interkontinentalflüge geeignete Länge von zunächst geplanten 3.600 m und von jetzt geplanten 3.000 m erweitern. Bisher vergeblich und das wird hoffentlich auch so bleiben. Der Planfeststellungsbeschluss des Landesverkehrsministeriums NRW aus Dezember 2004, mit dem eine Verlängerung der Startbahn auf 3.600 m genehmigt worden ist, ist immer noch nicht rechtskräftig. Er ist vielmehr von dem Oberverwaltungsgericht (OVG) für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster mit Urteil vom 31.05.2011 (Aktenzeichen 20 D 80/05.AK) – nachzulesen unter www.nrwe.de - für rechtswidrig erklärt worden (vgl. dazu unten).

Die FMO-GmbH betreibt den Flughafen Münster/Osnabrück (FMO).
An der FMO-GmbH beteiligte Gesellschafter:

Stadt Münster	35,2 %
Kreis Steinfurt	30,4 %
Stadt Osnabrück	17,3 %
Stadt Greven	5,9 %
Landkreis Osnabrück	5,1 %

und weitere Kreise im Münsterland und andere Träger öffentlicher Belange (teilweise nur mit symbolischen Beiträgen ohne Gewinn- und Verlustbeteiligung).

Zur Lage des FMO:

Die (einzige) Start- und -landebahn (S/L-Bahn) weist in südwestliche Richtung (Ausrichtung 07/25 West/Ost Richtung). Sie hat eine Länge von 2.170 m. Vom Fluglärm sind im Westen des FMO die Bürger der Stadt Greven (ca. 35.000 Einwohner) betroffen. Dort besteht die Bürgerinitiative (BI) gegen den Ausbau des Flughafens Münster/Osnabrück e.V. (www.bi-greven-fmo.de). Im Osten sind die Bürger der Gemeinde Ladbergen (ca. 6.000 Einwohner) vom Fluglärm betroffen. In Ladbergen gibt es die BI der Lärm- und Schadstoffbetroffenen, Ladbergen, e.V. . Außerdem werden u.a. die Bürger der östlich vom FMO gelegenen Gemeinden Lienen und Lengerich vom Fluglärm beeinträchtigt. Informationen zu den BI stehen auf der Homepage der Bundesvereinigung gegen den Fluglärm (www.fluglaerm.de). Betroffen vom Fluglärm sind außerdem weitere Kommunen im Westen (Nordwalde, Altenberge) sowie Teile der Stadt Münster.

Entwicklung der Passagierzahlen am FMO:

1980	ca. 110.000
1985	ca. 135.000
1990	ca. 300.000
1995	ca. 950.000
2000	ca. 1.750.000
2005	ca. 1.541.000
2010	ca. 1.332.000
2013	ca. 850.000

Angeflogen werden bisher am FMO Kurz- und Mittelstreckenziele bis nach Nordafrika und bis zu den Kanarischen Inseln.

Luftfrachtkommen:

1989	ca. 2.400 t
1995	ca. 12.000 t
2000	ca. 14.000 t
2005	ca. 64 t
2010	ca. 131 t
2013	ca. 75 t

Terminal und Stellplätze:

Im Mai 2001 ist das neu errichtete Terminalgebäude in Betrieb genommen worden. Die Abfertigungskapazität beträgt damit theoretisch insgesamt bei voller Ausstattung ca. 5 Mio. Passagiere.

Der FMO hat derzeit auf dem Flughafenvorfeld 12 genehmigte Stellplätze.

Planfeststellungsbeschluss für die Startbahnverlängerung auf 3.600 m

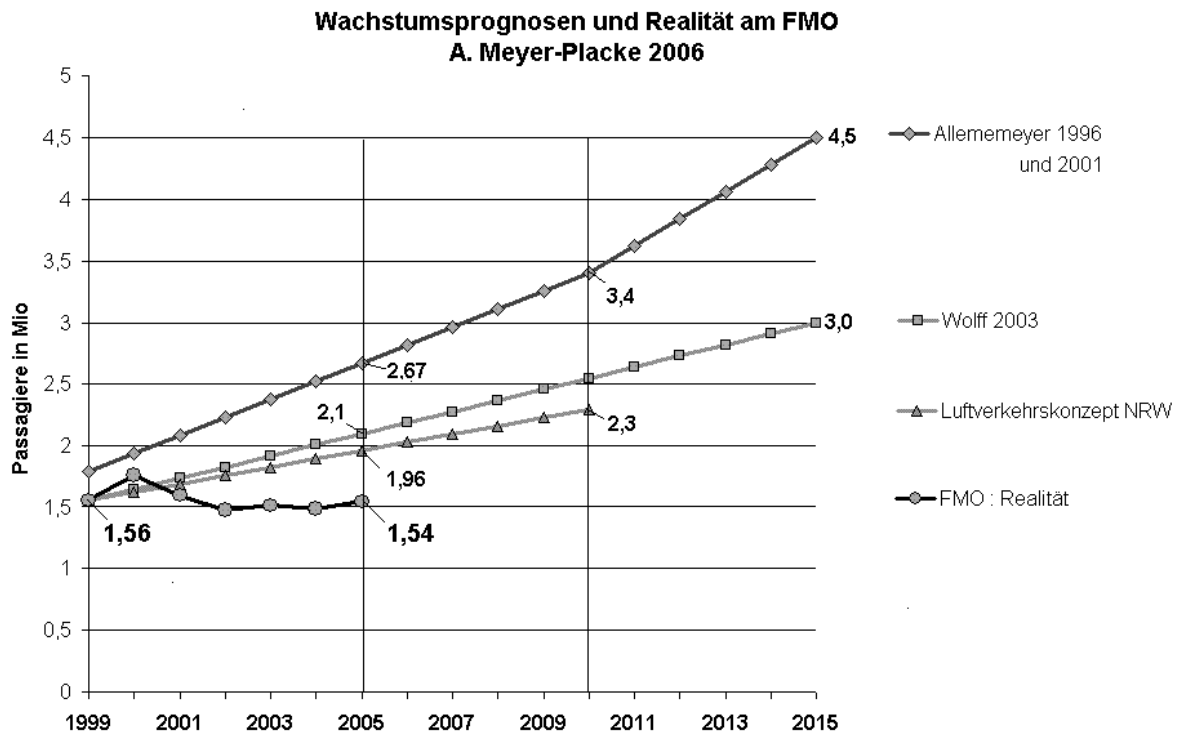
Am 28.12.2004 erließ das Landesverkehrsministerium NRW den Planfeststellungsbeschluss für eine Startbahnverlängerung und genehmigte die von der FMO-GmbH im Jahr 1997 beantragte Verlängerung der Start- und Landebahn von 2.170 Meter auf 3.600 Meter.

Zur Legitimation ihrer Ausbauabsichten reichte die FMO-GmbH die gutachterliche Bedarfsanalyse der Gesellschaft zur Förderung der Verkehrswissenschaften an der Universität Münster e.V. (IVM), erstellt von Dr. Werner Allemeyer, ein. Während der behördlichen Bearbeitung wurde Dr. Allemeyer aufgefordert, sein Gutachten den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen und Dr. Peter Wolf (Airport Research Center – ARC -) wurde beauftragt, das Segment der langen Mittelstrecke hinsichtlich Non-stopflügen zu begutachten. Im Luftverkehrskonzept NRW 2010 wurde für den FMO im Kurz- und Mittelstreckenverkehr ein Passagieraufkommen von 2,3 Millionen für das Jahr 2010 prognostiziert.

Die verschiedenen Prognosen, insbesondere die von Dr. W. Allemeyer, mit der vor allem das Ausbauprojekt begründet worden ist, sind unter Berücksichtigung der tatsächlichen Zahlen als illusorisch anzusehen. So hat Dr. W. Allemeyer im Jahr 1996 im Kurz- und Mittelstreckenverkehr, der bereits jetzt am FMO praktisch ohne Einschränkung möglich ist, für das Jahr 2010 eine Zahl von 3,3 Mio. Passagieren prognostiziert. Tatsächlich sind jedoch am FMO im Jahr 2010 nur ca. 1,3 Mio. Passagiere geflogen. Die Passagierzahlen im Kurz- und Mittelstreckenverkehr, der bisher am FMO abgewickelt wird, sind in den letzten Jahren noch weiter auf ca. 850.000 Passagiere im Jahr 2013 gesunken

(vgl. hierzu die nachstehende Grafik (S. 3) aus dem Papier von Annette Meyer-Placke, Lienen, Juni 2006, zum Thema:

„Das FMO-Bedarfsgutachten im Vergleich mit der Realität und anderen Gutachten“).



Die von Dr. W. Allemeyer für die Zeit nach der Errichtung der Startbahnverlängerung prognostizierte Zahl von ca. 800.000 Interkont-Passagieren ist bereits wegen der nur wenigen Interkont-Passagiere an den Flughäfen in Hamburg, Hannover und Köln als reines Wunschdenken anzusehen.

Unter Berücksichtigung der Passagierzahlen an den möglichen drei zukünftigen Interkont-Konkurrenzflughäfen in Hamburg, Hannover und Köln, bei denen schon seit weit über fünfzehn Jahren Interkont-Startbahnen vorhanden sind, lohnt sich der Ausbau der Startbahn am FMO auf eine für Interkontflüge geeignete Länge jedenfalls nicht. Diese drei Flughäfen hatten nach der Statistik der Arbeitsgemeinschaft der Verkehrsflughäfen in Deutschland (www.adv-net.org) im Jahr 2000 (also noch vor dem Anschlag in New York am 11.09.2001) an allen drei Flughäfen zusammen gerechnet ca. 1 Mio. Passagiere im Außer-Europa-Verkehr. Im Jahr 2013 lag die Zahl immer noch bei nur ca. 1,1 Mio. Passagiere, obwohl die Passagierzahlen im Außer-Europa-Verkehr an den Drehkreuzen in München und Frankfurt im gleichen Zeitraum deutlich angestiegen sind, nämlich um 45 Prozent (von ca. 20 Mio. auf ca. 29 Mio. Passagiere).

Dies zeigt, dass der Interkontverkehr auch in der Zukunft weitestgehend über die Drehkreuze in Frankfurt und München abgewickelt werden wird.

Gerichtsverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss

Mit finanzieller Absicherung der BI gegen den Ausbau des FMO e.V. haben drei Bürger aus Greven gegen den Planfeststellungsbeschluss des Landesverkehrsministeriums NRW vom 28.12.2004 beim Oberverwaltungsgericht (OVG) des Landes NRW in Münster Klage erhoben. Diese hatte zum Ziel, den Planfeststellungsbeschluss wegen des mangelnden Bedarfs für die Startbahnverlängerung aufheben zu lassen. Außerdem sollten die Lärmschutzinteressen der Betroffenen in möglichst weitgehendem Umfang durchgesetzt werden. Unter Berücksichtigung des Inhalts der Gutachten von Dr. W.

Allemeyer war zu befürchten, dass in Wirklichkeit am FMO nicht in erster Linie Passagiere interkontinental geflogen werden (dazu ist kein Bedarf vorhanden, vgl. obenstehend und auch untenstehend), sondern dass am FMO ein Interkont-Frachtflughafen eingerichtet werden sollte. Dies hätte einen erheblichen Nachtflugverkehr und einen entsprechend großen Nachtfluglärm am FMO zur Folge gehabt.

In dem Ausgangsgutachten aus 1996 war von einem europäischen Frachtflugdrehkreuz (für Expressgut) eines weltweit tätigen Frachtflugkonzerns (wie z.B. die Firma DHL) mit ca. 50 Flugbewegungen pro Nacht die Rede. In dem Ergänzungsgutachten aus Dezember 2001 wurde zusätzlich ein Norddeutsches Luftfrachtzentrum (für Standard-Luftfracht) konkret ins Auge gefasst. Wie viele nächtliche Flugbewegungen dadurch hinzukommen würden, wurde nicht einmal gesagt. In dem Planfeststellungsbeschluss war allerdings dieser eventuell drohende zusätzliche Nachtflugverkehr zunächst nicht berücksichtigt worden.

Die Klage ist leider mit Urteil des OVG in Münster vom 13.07.2006 (Aktenzeichen 20 D 87/05.AK) zum größten Teil abgewiesen worden. Sie war allerdings insoweit erfolgreich, als das OVG in dem Urteil das Verkehrsministerium verpflichtet hat, über die Zumutbarkeit des in dem Planfeststellungsbeschluss erlaubten Nachtflugverkehrs (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) erneut zu entscheiden. Insoweit sah das OVG nicht im genügenden Umfang die Lärmschutzinteressen der Anwohner berücksichtigt. Außerdem hatte sich das beklagte Landesverkehrsministerium im Einverständnis der beigeladenen FMO-GmbH bereits während des Klageverfahrens verpflichtet, hinsichtlich der Lärmschutzinteressen erneut zu entscheiden, wenn abweichend von der Prognose im Planfeststellungsbeschluss später tatsächlich doch im großen Umfang am FMO ein Interkont-Frachtflugverkehr durchgeführt werden sollte.

Die Revision gegen sein Urteil vom 13.07.2006 hat das OVG in Münster nicht zugelassen. Hiergegen ist sodann eine sog. Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig eingelegt worden. Diese hat das BVerwG mit Beschluss vom 24.07.2007 als unbegründet zurückgewiesen. Somit ist der Planfeststellungsbeschluss, was die rechtlichen Interessen der davon betroffenen Bürger angeht, rechtskräftig.

Anders sieht es allerdings hinsichtlich der Naturschutzinteressen aus. Diese werden vom Landesverband NRW des Naturschutzbundes (NABU) vertreten. Dieser hat hinsichtlich des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.12.2004 beim OVG des Landes NRW in Münster eine sog. Verbandsklage erhoben. Diese Klage hat das OVG in Münster ebenfalls mit Urteil vom 13.07.2006 (Aktenzeichen 20 D 80/05.AK) als unbegründet abgewiesen. Auf die dagegen vom NABU-Landesverband NRW eingelegte Nichtzulassungsbeschwerde hat das BVerwG die Revision gegen das Urteil des OVG in Münster zugelassen.

Die Revision des NABU-Landesverbandes NRW war erfolgreich. Das BVerwG hat das Urteil des OVG in Münster vom 13.07.2006 mit seinem Urteil vom 9.07.2009 aufgehoben und den Rechtsstreit zur erneuten Entscheidung an das OVG in Münster zurückverwiesen.

In dem Revisionsverfahren ging es letztlich um die Rechtsfrage, ob die aufgrund der geplanten Startbahnverlängerung auch nach Auffassung des OVG Münster erfolgende erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Gebietes am Eltingmühlenbach gegen europäisches Recht verstößt. Der Eltingmühlenbach im Bereich der vorgesehenen Startbahnverlängerung ist ein Gebiet, das nach der europäischen Richtlinie Flora-Fauna-Habitat (FFH) naturschutzrechtlich streng geschützt ist.

Für eine derartige Beeinträchtigung ist nach europäischem Recht ein zwingender Grund überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich. Das OVG Münster hatte in seinem Urteil von Juli 2006, den Planfeststellungsbeschluss des Verkehrsministeriums des Landes NRW vom 28.12.2004 bestätigend, angenommen, dass für einen derartigen Grund unter anderem bereits eine realistische Realisierungschance für interkontinentalen Flugverkehr am FMO und das Interesse der FMO-GmbH an der Durchführung von restriktionsfreiem Mittelstreckenverkehr ausreiche. Dies sah das BVerwG anders.

Nach der Zurückverweisung des Rechtsstreits durch das BVerwG in Leipzig hat inzwischen das OVG Münster im Urteil den Planfeststellungsbeschluss aus Dez. 2004 im Urteil vom 31.05.2011 (Aktenzeichen 20 D 80/05.AK) für rechtswidrig erklärt. Für einen Interkontverkehr am FMO bestehe nicht der erforderliche Bedarf. Es hat es als nicht gerechtfertigt angesehen, dass das FFH-Gebiet Eltingmühlenbach durch die geplante Startbahnverlängerung erheblich beeinträchtigt wird. Dafür würden die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses fehlen.

In der Begründung des Urteils hat sich das OVG Münster im Einzelnen kritisch mit den Gutachten und gutachterlichen Stellungnahmen des Instituts für Verkehrswissenschaften Münster (IVM) auseinandergesetzt, die von der zum Klageverfahren beigelegenen FMO-GmbH im Planfeststellungs- und im Klageverfahren vorgelegt worden sind. Das Gericht ist dabei zum Ergebnis gekommen, dass auch „in Ansehung der in mehreren Gutachten prognostizierten Passagierzahlen für den Flughafen nur eine geringe Wahrscheinlichkeit besteht, dass dort tatsächlich in Zukunft Interkontinentalverkehr in relevantem Umfang etabliert werden kann.“

Das Gericht bezieht sich insoweit an mehreren Stellen auf die vom klagenden Landesverband NRW des Naturschutzbundes Deutschland (NABU) vorgelegte gutachterliche Stellungnahme des renommierten Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Köln von März 2011. Die sehr intensive Stellungnahme des DLR, in der die für eine Startbahnverlängerung in den Gutachten des IVM genannten Gründe im Einzelnen widerlegt werden, ist auf der Homepage des NABU-Landesverbandes NRW nachzulesen. Die Stellungnahme des DLR schließt mit der Feststellung: „Insgesamt gesehen bewerten wir es angesichts der dargestellten Aspekte im Gegensatz zu den Gutachten des IVM sowohl aus Sicht des Jahres 2004 als auch aus jetziger Sicht als sehr unwahrscheinlich, dass im Ausbaufall auf absehbare Zeit ein regelmäßiger Langstreckenflugverkehr am Flughafen Münster/Osnabrück etabliert werden kann.“

Das OVG hat aber in diesem Urteil dem beklagten Landesverkehrsministerium auch die Möglichkeit eingeräumt, diesen rechtswidrigen Planfeststellungsbeschluss aus Dezember 2004 nachzubessern, indem es die im Klageverfahren aufgestellten Behauptungen des Landesverkehrsministeriums und der zum Klageverfahren beigelegenen FMO-GmbH beweisen würde, dass entgegen der klaren gutachterlichen Stellungnahme des von dem klagenden NABU NRW beauftragten Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) doch am FMO ein Bedarf für eine Interkontbahn auf 3.600 m besteht.

Es wissen aber sowohl die FMO-GmbH als auch das Landesverkehrsministerium, dass ein solcher Bedarf für eine Interkontbahn von 3.600 m bzw. von einer jetzt beabsichtigten Länge von 3.000 m bei realistischer Betrachtung nicht gegeben ist, weil aufgrund der dagegen sprechenden Faktenlage kein Gutachter in der Lage ist, einen derartigen Bedarf für einen regelmäßigen Langstreckenverkehr am FMO zu prognostizieren. Deshalb ist die FMO-GmbH nach Ergehen des o.a. OVG-Urteils vom 31.05.2011 auf den NABU-Landesverband NRW zugegangen und hat mit diesem eine Vereinbarung getroffen, dass dieser sich damit einverstanden erklärt, dass die FMO-GmbH zumindest die Startbahn auf 3000 m verlängern kann, und zwar dann, wenn durch eine von der FMO-GmbH geplante Verlegung (Verlängerung) des Eltingmühlenbachs (dieser befindet sich ca. 400 m hinter dem jetzigen Startbahnende und ist FFH-Gebiet) das FFH-Gebiet Eltingmühlenbach nicht beeinträchtigt wird.

Dass die Durchführung dieses Planes in rechtlich vertretbarer Weise machbar ist, ist aber äußerst zweifelhaft. Die FMO-GmbH hat zunächst behauptet, dass sie durch verschiedene Untersuchungen den Beweis erbringen will, dass man den Eltingmühlenbach in naturverträglicher Weise um das Ende der dann auf 3.000 m verlängerten Startbahn verlegen kann. Im Anschluss daran wolle sie beim Landesverkehrsministerium einen Planfeststellungsänderungs-Beschluss beantragen. In den letzten beiden Jahren ist allerdings von der FMO-GmbH zu den bei den Untersuchungen gewonnenen Ergebnissen nichts gegenüber der Öffentlichkeit gesagt worden. Es ist nicht einmal eine Ankündigung erfolgt, ob und wann mit solchen Ergebnissen gerechnet werden kann, mit denen die FMO-GmbH bzw. das Landesverkehrsministerium ein weiteres Planfeststellungs- bzw. Planänderungsverfahren gegebenenfalls erfolgreich beenden könnte.

Unsere BI geht davon aus, dass die FMO-GmbH die Ausbaupläne auf 3.000 m seit einiger Zeit nicht mehr ernsthaft weiter verfolgt. Denn auch eine 3.000 m lange Startbahn bedeutet, dass man damit Interkontverkehr (z.B. in die USA) abwickeln kann und will. Dafür besteht aber kein Bedarf (s. oben). Ein derartiger Passagier-Verkehr rechnet sich demnach am FMO nicht.

Diese Ausbaupläne wären jetzt außerdem ohnehin nicht mehr in den Räten der an der FMO-GmbH beteiligten Gebietskörperschaften (im Wesentlichen Stadt Münster, Kreis Steinfurt, Stadt und Landkreis Osnabrück und Stadt Greven) durchsetzbar. Dafür geht es der FMO-GmbH und auch den an ihr beteiligten Gebietskörperschaften wirtschaftlich zu schlecht.

Für die Zeit bis 2011 hat die FMO-GmbH einen Verlustvortrag von ca. 14 Mio. EUR, für das Jahr 2012 hat sie einen Fehlbetrag in Höhe von ca. 5 Mio. EUR und für das Jahr 2013 einen solchen in

Höhe von 10 Mio. EUR erwirtschaftet. In den nächsten Jahren dürfte das Ergebnis nicht besser aussehen. Die o.a. Gebietskörperschaften müssen angesichts der in den letzten 15 Jahren drastisch zurück gegangenen Passagierzahlen froh sein, wenn sie den FMO überhaupt in der jetzigen Form am Leben erhalten können.

Im Übrigen haben die meisten der o.a. an der FMO-GmbH beteiligten Gebietskörperschaften die Geldbeträge, die sie für die früher einmal vorgesehene Startbahnverlängerung zurückgelegt hatten, inzwischen in die FMO-GmbH zur allgemeinen Kapitalverstärkung eingezahlt, um die o.a. Verluste auszugleichen und die bestehende Schuldenlast bei der FMO-GmbH von ca. 100 Mio. EUR zu verringern. Da laut FMO-GmbH für eine Startbahnverlängerung auf 3.000 m ca. 60 Mio. EUR benötigt werden (in Wirklichkeit dürfte hierfür inzwischen ein weit höherer Betrag erforderlich sein) müssten in den Räten jeweils entsprechende Finanzierungsbeschlüsse gefasst werden. Angesichts der ohnehin prekären wirtschaftlichen Lage der FMO-GmbH sowie teilweise auch der o.a. Gebietskörperschaften und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass mit der Abwicklung von Interkontverkehr am FMO ohnehin nicht gerechnet werden kann, kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Gebietskörperschaften sich auf weitere "finanzielle Abenteuer" am FMO einlassen werden.

Zum Nachtflugverkehr:

Nach der der zur Zeit geltenden Nachtflugregelung des Landesverkehrsministers NRW ist für Strahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, die in einer Bonusliste des Bundesverkehrsministers enthalten sind (sog. Kapitel 3-Bonuslisten-Flugzeuge), der Nachtflugverkehr zwischen 22 und 6 Uhr am FMO uneingeschränkt erlaubt.

Da am FMO bereits jetzt nur Kapitel 3-Bonuslisten-Flugzeuge fliegen, bedeutet dies, dass zur Zeit am FMO praktisch ein uneingeschränkter Nachtflugverkehr möglich ist.

Die Zahlen zur **Entwicklung der Nachtflugbewegungen am FMO (in Klammern die Zahlen in den 6 verkehrsreichsten Monaten)** lauten:

1990	929
1995	2.246 (1.347)
1999	3.907 (2.479)
2000	4.635 (3.097)
2001	4.581 (2.948)
2002	4.105 (2.696)
2003	4.060 (2.486)
2004	4.046 (2.687)
2009	3.212 (2.240)
2010	4.126 (2.874)
2011	4.523 (2.837)
2012	3.240 (2.176)

Die vom Nachtfluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger von Greven, Ladbergen, Lienen und anderen Orten befürchten auf Dauer erhebliche Gefahren für ihre Gesundheit. Sie fordern daher bereits seit vielen Jahren vom Landesverkehrsministerium NRW wirksame einschränkende Regelungen beim Nachtflugverkehr.

Im Rahmen eines von der BI gegen den Ausbau des FMO e.V., Greven, initiierten Bürgerbegehrens haben im August 1999 innerhalb von 3 Wochen ca. 7.200 Personen (das sind ca. 28% der ca. 26.000 wahlberechtigten Bürgerinnen und Bürger von Greven) schriftlich die möglichst baldige Einführung eines generellen Nachtflugverbotes zwischen 22 und 6 Uhr vom Landesverkehrsministerium gefordert. Dieses hat dazu geführt, dass der Rat der Stadt Greven in der Sitzung vom 01.09.1999 mit großer Mehrheit (bei einer Gegenstimme und drei Enthaltungen) dem Bürgerbegehren in vollem Umfang gefolgt ist und unter Aufhebung des gegenteiligen Beschlusses vom 09.06.1999 einen entsprechen-

den neuen Beschluss gefasst hat. Der Bürgermeister der Stadt Greven hat den Ratsbeschluss dem Landesverkehrsminister im September 1999 zugesandt.

In Ladbergen und benachbarten Orten haben 1999 bei einer Unterschriftenaktion, die die gleiche Forderung betraf, über 3.500 Bürgerinnen und Bürger unterschrieben. Dieses ist ebenfalls dem Landesverkehrsministerium 1999 mitgeteilt worden.

Leider hat der Landesverkehrsminister die o.a. Nachtflugregelung vom 10.10.2002 bisher nicht geändert.

Sodann ist über die BI gegen den Ausbau des FMO e.V. durch den Luftverkehrsrechtsexperten Rechtsanwalt Karsten Sommer, Berlin, mit Schreiben vom 16.05.2003 ein formeller Antrag auf besseren Schutz vor dem Nachtfluglärm gestellt worden.

In dem Schreiben ist beantragt worden, dass das Landesverkehrsministerium NRW Nachtflüge zwischen 22 und 6 Uhr am FMO untersagt.

Nachdem das Landesverkehrsministerium über diesen Antrag nach über 5 Monaten ohne einleuchtende Gründe nicht entschieden hatte, wurde Ende Oktober 2003 eine Untätigkeitsklage beim Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster eingereicht. Rechtsanwalt Karsten Sommer hat sie im Namen von drei Klägern eingereicht, die in Absprache mit der BI gewissermaßen stellvertretend für die vielen vom Nachtfluglärm des FMO betroffenen Bürgerinnen und Bürger von Greven klagen. Diese wohnen in verschiedenen Entfernungen zum FMO. Sie werden von der BI mit Hilfe des Rechtshilfefonds der BI finanziell unterstützt.

Das Landesverkehrsministerium hat sich zunächst nicht gerührt. Weder hat es eine Klageerwidern auf die Untätigkeitsklage beim OVG Münster eingereicht noch hat es das beantragte Nachtflugverbot am FMO ausgesprochen oder zumindest eine ermessensfehlerfreie Entscheidung getroffen. Rechtsanwalt K. Sommer hat daraufhin im Juni 2004 für einen der Kläger einen Antrag auf einstweilige Anordnung beim OVG Münster gestellt. Ziel war es, dass das OVG Münster wegen der über ein Jahr dauernden Untätigkeit des Verkehrsministeriums selbst eine vorläufige Entscheidung treffen sollte. Zur Sicherung des Anspruches auf effektiven Rechtsschutz gemäß Art.19 Abs. 4 Grundgesetz und des subjektiven Rechts auf ermessensfehlerfreie Entscheidung sollte das Gericht sein Ermessen an die Stelle des behördlichen Ermessens setzen.

Der Antrag ging dahin, dass das OVG Münster im Wege der einstweiligen Anordnung Starts und Landungen auf dem FMO in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr ab Beginn des Winterflugplanes 2004/2005 und hilfsweise ab Beginn des Sommerflugplanes 2005 untersagen sollte. Äußerst hilfsweise sollte es das Verkehrsministerium verpflichten, den Antragsteller hinsichtlich des von ihm geltend gemachten Anspruchs auf weitergehenden Schutz vor Nachtfluglärm innerhalb eines Monats zu bescheiden.

Erst nach diesem Eilantrag hat das Verkehrsministerium mit einem Gegenantrag reagiert.

Das OVG Münster hat mit Beschluss vom 07.09.2004 den Eilantrag des Grevener Bürgers auf ein vorläufiges Nachtflugverbot abgelehnt. Es meint zum Eilantrag, der Antragsteller habe keinen Anspruch auf vorläufigen Schutz vor dem Nachtflugverkehr. Ein ausreichendes Schutzbedürfnis vor dem Nachtfluglärm fehle ihm. Ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz durch Erlass eines Nachtflugverbotes bestehe nicht, weil der streitige Nachtflugbetrieb nach Instrumentenflugregeln mit der Genehmigung (Betriebsregelung) vom 13.10.1988 genehmigt worden sei. Diese Genehmigung sei entweder rechtskräftig oder der Grevener Bürger habe durch jahrelange Hinnahme der Nachtflugentwicklung sein eventuelles Recht auf Änderung der Genehmigung verwirkt. Außerdem meint das OVG Münster, ein Anspruch auf passiven Schallschutz würde im Hauptverfahren mit hoher Wahrscheinlichkeit schon allein daran scheitern, dass sich der Kläger durch nachts geschlossene Fenster ausreichend vor Fluglärm schützen könne.

Die BI hofft, dass das OVG Münster in dem Hauptsacheverfahren (Klageverfahren) eine andere Rechtsauffassung vertreten wird, weil in einem Hauptsacheverfahren die Rechtssache unter Berücksichtigung des umfassenden Sachverhaltes intensiver geprüft wird als in einem Eilverfahren.

Die BI meint, dass die Kläger entgegen der bisher vertretenen Auffassung des OVG nicht ihre Rechte auf aktive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Nachtflugverbot) durch jahrelange Hinnahme der Nachtflugentwicklung verwirkt haben. Von einer jahrelangen Hinnahme des Nachtfluglärms durch die Betroffenen kann keine Rede sein. Hierzu hat Rechtsanwalt Sommer in einem 100-seitigen Schriftsatz mit über 150 Anlagen dem OVG Münster im Einzelnen dargelegt, dass sich die Betroffenen rund um den FMO stets mit aller Deutlichkeit, und zwar beginnend mit dem Nachtflug in 1989 bis heute immer intensiver gegen den immer stärker werdenden Nachtfluglärm am FMO gewehrt haben. Das jetzige Geltendmachen der Rechte auf Änderung der bestehenden Nachtflugregelung durch die Kläger sei deshalb keine illoyale Rechtsausübung und verstoße gerade nicht gegen den Grundsatz von Treu und Glauben im Sinne einer Verwirkung.

Dieses Klageverfahren ist vom OVG in Münster zum Ruhen gebracht worden, weil inzwischen wegen des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.12.2004 zur Startbahnverlängerung und des deswegen zu erwartenden weit größeren Nachtfluglärms eine weitere Klage beim OVG Münster anhängig war. Über die Klage wegen der Lärmschutzinteressen der Betroffenen hinsichtlich des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.12.2004 ist zwar inzwischen rechtskräftig entschieden worden (vgl. oben). Da aber der Planfeststellungsbeschluss vom 28.12.2004 wegen des erfolgreichen Verfahrens des NABU-Landesverbandes NRW insgesamt noch nicht rechtskräftig ist, ruht das o.a. Klageverfahren wegen des (ohne Berücksichtigung des zusätzlichen Lärms wegen der geplanten Startbahnverlängerung) jetzt schon vorhandenen Fluglärms (insbesondere des Nachtfluglärms) weiterhin.

Brief vom 6.02.2014 an die Ministerpräsidentin des Landes NRW wegen der baldigen Umsetzung der Koalitionsvereinbarung

Frau Hannelore Kraft ist in diesem offenen Brief eindringlich darum gebeten worden, jetzt möglichst bald die Pläne in der Koalitionsvereinbarung aus 2010 umzusetzen, am FMO eine Kernruhezeit von 23 bis 6 Uhr für alle Starts und Landungen einzuführen. Die BI hält dieses für einen ersten wichtigen Schritt in Richtung auf ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr.

Nach der jetzt bestehenden Nachtflugregelung können praktisch alle Düsenjets die ganze Nacht über am FMO fliegen. In den verkehrsreichsten 6 Monaten (Mai bis Oktober) des Jahres 2013 sind trotz drastisch zurück gegangener Fluggastzahlen durchschnittlich in jeder Nacht ca. 10 Flugzeuge nachts am FMO gestartet bzw. gelandet.

Außerdem hat die BI gegen den Ausbau des FMO e.V. Greven in dem Brief darauf hingewiesen, dass es unbestritten ist, dass Lärm den Schlaf stören und bei entsprechend starker und langer Einwirkung Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems (z. B. Bluthochdruck) verursachen oder verstärken kann. Das gilt auch für Fluglärm. Dieses ist auch auf der Homepage des NRW-Umweltministeriums nachzulesen (www.umwelt.nrw.de).

Die BI hofft, dass das zuständige Landesverkehrsministerium der Absichtserklärung im Koalitionsvertrag jetzt möglichst bald Taten folgen lässt. Ein weiteres Zuwarten auf eine Regelung im Rahmen eines eventuellen neuen Planfeststellungsbeschlusses für die von der FMO-GmbH nunmehr beabsichtigte Startbahnverlängerung am FMO auf 3.000 m hält die BI im Interesse der Gesundheit der vom Nachtfluglärm des FMO betroffenen Anwohner nicht für länger hinnehmbar.

Eine Nachtflugregelung würde dann auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben, weil es zu einem derartigen Planfeststellungsbeschluss wegen des fehlenden Bedarfs für einen Interkontverkehr am FMO nicht kommen wird. Außerdem fehlen sowohl der FMO-GmbH als auch den an ihr beteiligten Gebietskörperschaften die finanziellen Mittel für einen Ausbau der Startbahn auf 3.000m. Die BI geht deshalb in dem Schreiben davon aus, dass die Ausbaupläne derzeit von der FMO-GmbH nicht mehr ernsthaft betrieben werden.

Die Einzelheiten dieses offenen Briefes sind nachzulesen auf der Homepage der BI unter www.bi-greven-fmo.de in dem Link der Pressemitteilung vom 06.02.2014.

Geplanter interkommunaler Gewerbepark am FMO und direkter Autobahnanschluss

Zusätzliche Nahrung erhielt die Befürchtung, dass in Wirklichkeit ein großer Frachtflughafen am FMO eingerichtet werden sollte, außerdem dadurch, dass direkt am FMO ein riesiger interkommunaler Gewerbepark mit einer (im Endausbau) beabsichtigten Fläche von ca. 200 ha geplant worden ist. Dort könnten sich in erheblichem Umfang Frachtfirmen ansiedeln, die die Einrichtung eines Frachtflugdrehkreuzes am FMO unterstützen könnten. Zur Unterstützung des interkommunalen Gewerbeparkes ist inzwischen der direkte Autobahnanschluss (ca. 2 km zur Autobahn A1) gebaut worden. Außerdem ist im Jahr 2010 der erste Teil des „AirportParks“ in der Größe von ca. 50 ha erschlossen und teilweise in Betrieb genommen worden.

Zum Antrag der FMO-GmbH auf Vorfelderweiterung:

Im Jahr 2000 hat die FMO-GmbH beim Landesverkehrsministerium außerdem den Antrag gestellt, gemäß §§ 8 ff Luftverkehrsgesetz ein Planfeststellungsverfahren für eine Vorfelderweiterung am FMO durchzuführen. Der Antrag sieht eine Vorfelderweiterung sowohl für den Ist-Zustand als auch für den Fall einer Verlängerung der Start- und Landebahn vor. Die Zahl der Stellplätze für Flugzeuge soll auf insgesamt 31 erhöht werden. Bisher sind 12 Stellplätze vorhanden. Für das größere Vorfeld und für die zusätzlichen Rollbahnen wird eine Fläche von 13 Hektar benötigt. Das Flughafen-Areal wird im Endausbau parallel zur Startbahn um 450 m nach Osten erweitert.

Zahlreiche Bürger haben dagegen Einwände erhoben. Ob und wann ein Anhörungsverfahren stattfinden wird, steht nicht fest. Dieses Verfahren ist offensichtlich zunächst bis zum rechtskräftigen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens stillschweigend zum Ruhen gebracht worden.

Da durch die beantragte Vorfelderweiterung in jedem Fall die technische Kapazität des Flughafens sehr vergrößert wird und damit sich auch der Fluglärm und die anderen Nachteile des Flugverkehrs sich erheblich erhöhen können, wird die BI gegen den Ausbau des FMO e.V., Greven, dieses Vorhaben ebenfalls sehr kritisch begleiten. Auch hinsichtlich der Stellplatzerweiterung ist zu befürchten, dass damit das gleichzeitige Be- und Entladen von vielen Frachtflugzeugen ermöglicht werden kann, wie es z.B. im Ausgangsgutachten von Dr. W. Allemeyer von 1996 beschrieben worden ist. Dort ist die Rede von 25 Flugzeugen, die dann zum gleichzeitigen Austausch von Luftfracht-Expressgütern nachts zwischen 1.00 Uhr und 4.00 Uhr auf der Vorfeldfläche stehen sollten.