



3. VERKEHRSFLUGHAFEN NW

Ein Projekt des Fortschrittes und der Zukunft

(Planungsstand: 1. Mai 1970)

**Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**



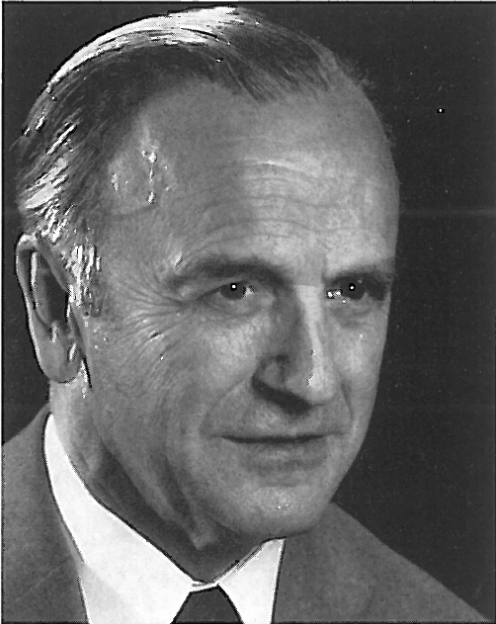
3. VERKEHRSFLUGHAFEN NW

Ein Projekt des Fortschrittes und der Zukunft

(Planungsstand: 1. Mai 1970)

**Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Vorwort



Ziel der Luftverkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen ist die optimale Befriedigung des Luftverkehrsbedarfs. Dies bedeutet die Bereitstellung eines technisch und wirtschaftlich leistungsfähigen sowie sicheren Luftverkehrssystems. Zur Konkretisierung seiner Verkehrspolitik hat das Land Nordrhein-Westfalen den Generalverkehrsplan erarbeitet. Hierbei sind im Rahmen des Leitplanes Luftverkehr eine Diagnose der heutigen Situation auf der Nachfrage- und Angebotsseite sowie eine Prognose der Nachfrageentwicklung durchgeführt und Maßnahmen zur Anpassung des Angebots an diese Nachfrageentwicklung empfohlen worden.

Eines der wichtigsten Ergebnisse des Generalverkehrsplanes ist der Nachweis der Notwendigkeit und Dringlichkeit der Anlage eines dritten Verkehrsflughafens im westfälisch-lippischen Teil des Landes. Die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen hat daher bereits am 3. März 1970, noch vor der Veröffentlichung des Generalverkehrsplans, die Anlage eines dritten großen Verkehrsflughafens in Nordrhein-Westfalen beschlossen und als generellen Standort den Raum bestimmt, der von den Ortslagen Rinkerode, Albersloh, Everswinkel, Hoetmar, Sendenhorst und Drensteinfurt umschlossen wird.

Die vorliegende Veröffentlichung berichtet über die gegenwärtigen Planungsvorstellungen für den dritten Verkehrsflughafen NW, wie sie im Sondergutachten „Dritter Verkehrsflughafen NW“ von Professor Dr.-Ing. Gerlach, im Leitplan Luftverkehr des Generalverkehrsplanes NW von Professor Dr.-Ing. Lambert und im Auswertungsbericht der Sachverständigenkommission zum Generalverkehrsplan entwickelt worden sind.

Der Bericht geht einleitend auf die Notwendigkeit des dritten Verkehrsflughafens ein und beschreibt anschließend den Standort, die technische Konzeption, das Verfahren für den Grunderwerb des Flughafens sowie die Auswirkungen auf die Flughafenumgebung durch Bauschutzbereiche und Lärmzonen. Weiterhin gibt der Bericht einen kurzen Überblick über die nächsten Maßnahmen der Landesregierung zur Verwirklichung dieses Projektes und über die Ergänzung des dritten Verkehrsflughafens durch die Regionalflughäfen sowie über die wirtschaftliche Bedeutung des dritten Verkehrsflughafens.

Diese Schrift ist eine Zwischenbilanz; sie dient der Information der Öffentlichkeit, insbesondere der betroffenen Grundstückseigentümer und der künftigen Anwohner. Darüber hinaus soll sie auch im parlamentarischen Raum des Bundes, des Landes und der betroffenen Gemeinden und Gemeindeverbände dazu beitragen, die weiteren Entscheidungen zu erleichtern, die erforderlich sind, um durch die Anlage des dritten Verkehrsflughafens das Flughafensystem des Landes Nordrhein-Westfalen zu vervollständigen und eine optimale Befriedigung des Luftverkehrsbedarfs zu ermöglichen.

Düsseldorf, im Mai 1970

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kassmann'.

Dr. Kassmann
Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Inhalt

	Seite
Vorwort	
1. Warum ist in Nordrhein-Westfalen ein dritter großer Verkehrsflughafen notwendig?	7
2. Der bestmögliche Standort!	9
3. Das Start- und Landebahnsystem des zukünftigen Weltflughafens und seine Anbindung an den bodenständigen Verkehr	10
4. Grunderwerb ohne Enteignung?	12
5. Landesplanerische Sicherung des Planungsgebietes	14
6. Welche Baubeschränkungen sind in der Umgebung des dritten Verkehrsflughafens zu erwarten?	14
7. Der Fluglärm und seine Auswirkungen auf die Nachbarschaft	15
8. Wie werden die Belange der Nachbarn des dritten Verkehrsflughafens NW gewahrt?	17
9. Weitere Maßnahmen zur Planung, zur Baudurchführung und zum Betrieb des dritten Verkehrsflughafens	18
10. Dritter Verkehrsflughafen und Regionalflughäfen – ein Flughafensystem!	20
11. Dritter Verkehrsflughafen – ein bedeutender Wirtschaftsfaktor!	21

1. Warum ist in Nordrhein-Westfalen ein dritter großer Verkehrsflughafen notwendig?

„Flughäfen sind nur ein Bestandteil des Luftverkehrssystems. Sie stellen das Verbindungsglied zwischen Fluggast und Flugzeug bzw. zwischen dem Transportgut und dem Flugzeug her. Sie erfüllen eine einfache, elementare, aber unerläßliche Aufgabe. Ohne Flughäfen ist kein Luftverkehrssystem denkbar, und ohne Luftverkehr gibt es keine lebensfähige Weltwirtschaft.“
Diese grundlegenden Feststellungen zur Not-

wendigkeit von Verkehrsflughäfen von Austin J. Tobin¹, dem Generaldirektor der Port of New York Authority², haben für eine mit dem Welt-handel eng verflochtene Industrieregion, wie sie das Land Nordrhein-Westfalen darstellt, besondere Gültigkeit. Die Entwicklung des Luftverkehrs im Lande Nordrhein-Westfalen begründet die Notwendigkeit der Anlage eines dritten Verkehrsflughafens.

Entwicklung des Luftverkehrs in Nordrhein-Westfalen

Jahr	Flughafen Düsseldorf	Flughafen Köln/Bonn	Dritter Verkehrs- flughafen NW	Insgesamt
	Zahl der Fluggäste		(an und ab, ohne Transit)	
1968	2 414 194	877 190	—	3 291 384
1969	2 899 303	1 090 043	—	3 989 346
1970	3 100 000	1 240 000	—	4 340 000
1975	5 500 000	2 880 000	—	8 380 000
1980	8 300 000	4 600 000	—	12 900 000
bei Einbeziehung des dritten Verkehrsflughafens NW				
1980	7 400 000	4 000 000	2 500 000	13 900 000

Quelle: Auswertungsbericht der Sachverständigenkommission zum Generalverkehrsplan Nordrhein-Westfalen, März 1970, S. 165, und eigene Ergänzungen für 1969

Im einzelnen ist die Notwendigkeit der Anlage eines dritten Verkehrsflughafens bedingt durch die begrenzte Kapazität und die eingeschränkte Ausbaufähigkeit des Flughafens Düsseldorf, die unbefriedigende Anbindung des westfälisch-lippischen Raumes an das Luftverkehrsnetz und die insgesamt ungenügende luftverkehrsmäßige Erschließung des Landes Nordrhein-Westfalen³. Trotz einer möglichen Kapazitätserhöhung durch den Bau der geplanten Parallelbahn 06 L/24 R wird der Flughafen Düsseldorf nach dem Ergebnis des GVP-Leitplanes Luftverkehr voraussichtlich um das Jahr 1980 seine Endkapazität von rd. 9,5 Mio. Fluggästen/Jahr erreichen⁴. Die Kapazität des Flughafens Düsseldorf ist jedoch nicht nur durch die Leistungsfähigkeit des Start-

und Landbahnsystems begrenzt, sondern auch durch Nutzungsbeschränkungen. Diese wirken sich schon heute negativ auf die Entwicklung des Luftfracht- und Luftpostverkehrs sowie des Flug-touristikverkehrs aus.

Eine Entlastung des Flughafens Düsseldorf durch Verlagerung von Fluglinien zum Flughafen Köln/Bonn ist nicht zu erwarten, da das Angebot der Luftverkehrsgesellschaften sich nach Ort und Umfang der Nachfrage richtet und vom Land NW

¹ Austin J. Tobin: Der Flughafen und seine Nachbarn – Lassen sich die Rechte weniger gegen die Rechte vieler abwägen? Vortrag vor der 21. Jahresversammlung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. am 25. und 26. September 1969 in Bremen

² Port of New York Authority: Oberste Behörde für die Seehäfen und Flughäfen der Stadt New York

³ Vgl. Auswertungsbericht zum GVP-Leitplan Luftverkehr S. 158

⁴ Vgl. GVP-Leitplan Luftverkehr S. 117–119

kaum zu beeinflussen ist. Eine Bedienung des Verkehrsaufkommens aus dem Düsseldorfer Raum über den Flughafen Köln/Bonn ist daher nicht möglich.

Ebenso kann der Flughafen Düsseldorf nicht durch eine Bedienung des Verkehrsaufkommens aus dem westfälisch-lippischen Teil des Landes NW, insbesondere des östlichen Ruhrgebietes, über den Flughafen Köln/Bonn entlastet werden, da dann die Anbindung dieses Raumes an das Luftverkehrsnetz infolge der verlängerten Boden- an- und -abreisezeiten noch weiter verschlechtert würde.

Nur wenn der Luftverkehrsbedarf des westfälisch-lippischen Raumes durch einen in diesem Raum gelegenen Verkehrsflughafen befriedigt wird, kann der Flughafen Düsseldorf echt entlastet werden.

Die unbefriedigende Anbindung des westfälisch-lippischen Raumes an das Luftverkehrsnetz ergibt sich daraus, daß das spezifische Fluggastaufkommen, d. h. die Zahl der Fluggäste pro 10 000 Einwohner und Monat, in der Mehrzahl der Kreise in Westfalen-Lippe nicht einmal die Hälfte des Durchschnittwertes im Lande Nordrhein-Westfalen beträgt.

Die ungenügende luftverkehrsmäßige Erschließung Nordrhein-Westfalens insgesamt ergibt sich aus dem Vergleich des Anteils an der Gesamtbevölkerung der Bundesrepublik Deutschland, der rd. 28% beträgt, mit dem Anteil am gesamten deutschen Aufkommen im Personenluftverkehr, der nur 15,6% beträgt, und im Luftfrachtverkehr, der nur 10,7% beträgt.

Acht nordrhein-westfälische Industrie- und Handelskammern und die Industrie- und Handelskammer Osnabrück haben darauf hingewiesen, daß für die Wirtschaft im westfälischen Landesteil und im angrenzenden niedersächsischen Raum die zeitraubende und oft beschwerliche Anfahrt zu den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn den Zeitvorteil von Flugreisen nicht voll zur Geltung kommen lasse, ja ihn sogar im Kurz- und Mittelstreckenluftverkehr völlig eliminiere. Die westfälischen Industrie- und Handelskammern und die Kammer Osnabrück betonten nachdrücklich, daß mit dem Bau eines neuen Verkehrsflughafens der westfälische Landesteil und

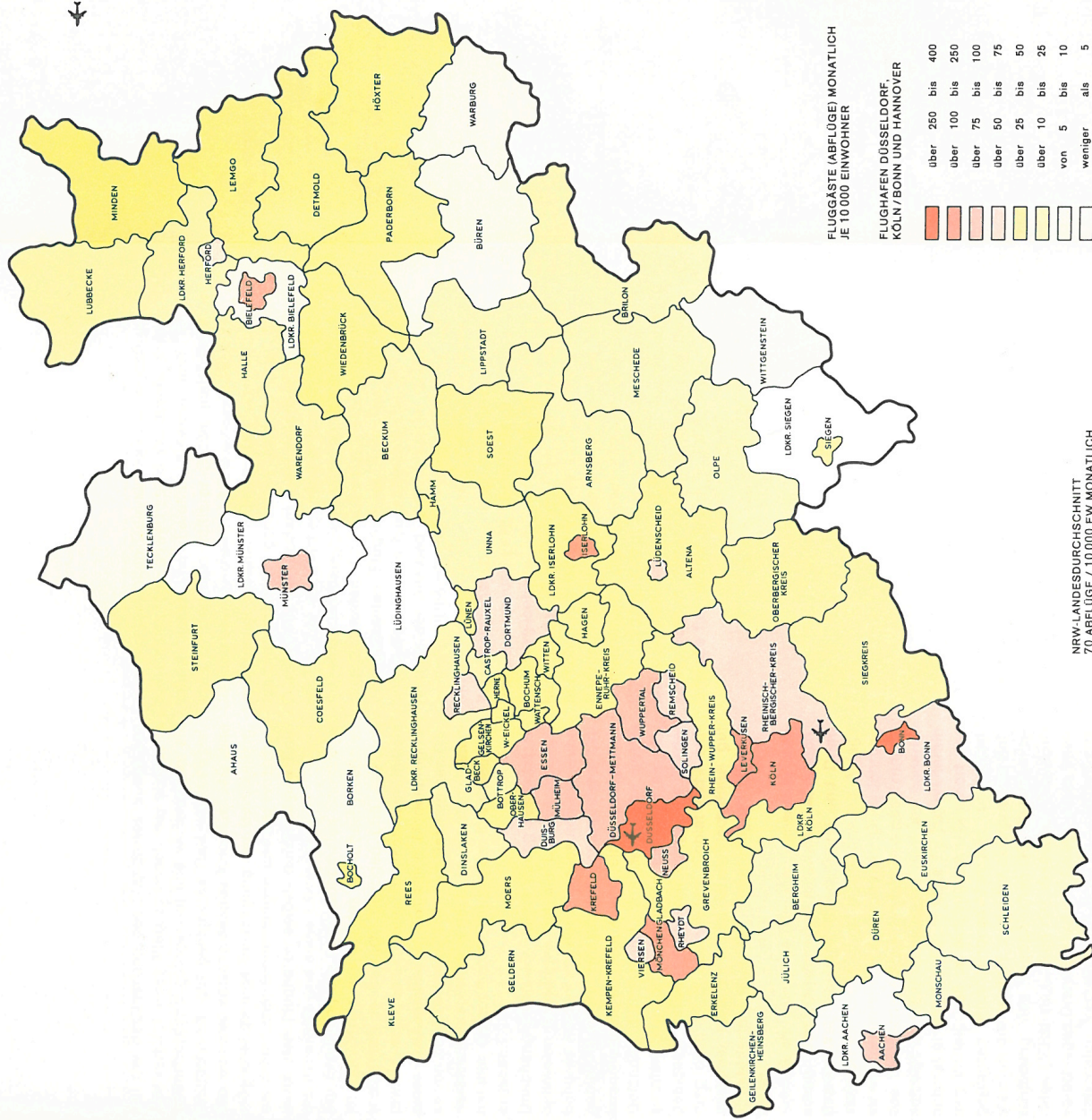
der Wirtschaftsraum Osnabrück den dringend benötigten direkten Anschluß an das weltweite Luftverkehrsnetz erhalten sollten⁵.

Da der Anteil des interkontinentalen Fluggastaufkommens mindestens 5% beträgt⁶ und vom Flughafen Düsseldorf aus keine Starts zu interkontinentalen Non-Stop-Flügen möglich sind, ergibt sich darüber hinaus die Notwendigkeit, den dritten Verkehrsflughafen schon in seiner ersten Ausbaustufe so anzulegen, daß er interkontinentale Flugverbindungen aufnehmen kann⁷.

5 Schreiben der Industrie- und Handelskammern Münster, Arnberg, Bielefeld, Bochum, Detmold, Dortmund, Hagen, Siegen, Osnabrück vom 15. Oktober 1969 an den Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

6 Vgl. Auswertungsbericht zum GVP-Leitplan Luftverkehr S. 141

7 Vgl. Auswertungsbericht zum GVP-Leitplan Luftverkehr S. 159



FLUGGÄSTE (ABFLÜGE) MONATLICH
JE 10.000 EINWOHNER

FLUGHAFEN DÜSSELDORF,
KÖLN/BONN UND HANNOVER

über 250 bis 400
über 100 bis 250
über 75 bis 100
über 50 bis 75
über 25 bis 50
über 10 bis 25
von 5 bis 10
weniger als 5

NRW-LANDESDURCHSCHNITT
70 ABFLÜGE / 10.000 EW MONATLICH

ANALYSE DER NACHFRAGESTRUKTUR PERSONENVERKEHR

SPEZIFISCHES FLUGGASTAUFKOMMEN DER KREISE IM MONAT SEPTEMBER 1965

2. Der bestmögliche Standort!

Bei der Bestimmung des Standortes wurde das Ziel verfolgt, einen Platz zu finden, der einerseits bedarfsoptimal gelegen ist und andererseits ein bautechnisch gut geeignetes Gelände aufweist. Ein weiteres entscheidendes Kriterium war eine möglichst geringe Belästigung der Bevölkerung, der öffentlichen Einrichtungen und der Wirtschaft durch den Flughafen selbst, durch seinen Bauschutzbereich und seine Lärmzonen.

Zur Ermittlung des bedarfsoptimalen Standortes ist jeder Kreis des Landes Nordrhein-Westfalen theoretisch in Betracht gezogen und das sich jeweils ergebende Fluggastaufkommen mittels einer mathematisch-statistischen Modellprognose von der Intertraffic GmbH im Rahmen des Generalverkehrsplanes errechnet worden. Dabei hat sich als optimaler Standort der Kreis Beckum ergeben.

Unabhängig von der Untersuchung des bedarfsoptimalen Standortes hat die Landesplanungsbehörde beiderseits der Bundesautobahn Ruhrgebiet–Bremen (Hansalinie) umfangreiche Untersuchungen zur Ermittlung eines geeigneten Geländes durchgeführt. Von den sechs untersuchten Standorten erwiesen sich fünf als ungeeignet, insbesondere weil einige der Forderung nach dünn besiedeltem Gebiet nicht entsprachen oder in einem landwirtschaftlich gut strukturierten, bereits flurbereinigten Gebiet lagen.

Schließlich wurde östlich der Hansalinie **zwischen den Ortslagen Rinkerode, Albersloh, Everswinkel, Hoetmar, Sendenhorst und Drensteinfurt** ein Gelände gefunden, das zur Anlage eines Verkehrsflughafens und zur Durchführung des Flugbetriebes die besten Voraussetzungen aufzeigt und das zugleich in dem als bedarfsoptimal ermittelten Raum liegt. Es hat weiterhin den Vorteil, daß es sich mit dem Standort des geplanten Protonenbeschleunigers bei Drensteinfurt gut ergänzt, zumal für eine positive Entscheidung des Europäischen Kernforschungsrates CERN zugunsten des deutschen Standortvorschlages Drensteinfurt die Anlage eines internationalen Verkehrsflughafens in unmittelbarer Nähe eine unabdingbare Voraussetzung ist.

Die für den Endausbau **des dritten Verkehrsflughafens benötigte Fläche beträgt ca. 2000 ha.** Bei

dem ausgewählten Gelände handelt es sich um ein Gebiet, das abwechselnd Waldbestand und landwirtschaftliche Feldflur aufweist und mit etwa 60 Gehöften mittlerer Größe, meist Familienbetriebe, durchsetzt ist, die umgesiedelt oder entschädigt werden müssen. Die Bonität des landwirtschaftlich genutzten Bodens liegt im Durchschnitt bei Bodenzahlen zwischen 55 und 60. Ein Teil der Flächen kann entsprechend den einzelnen Ausbaustufen weiter landwirtschaftlich genutzt werden. An Waldbestand sind innerhalb des geplanten Flughafengeländes ca. 203 ha und außerhalb des Flughafengeländes zur Freihaltung der An- und Abflugsektoren sowie der seitlichen Übergangflächen ca. 55 ha zu entfernen. Naturschutz- und Erholungsgebiete, Wassereinzugsgebiete und Abbaugelände des Bergbaus werden nicht beeinträchtigt.

Das vorgesehene Flughafenareal liegt weitgehend in den Gemarkungen der Gemeinden Albersloh (Kreis Münster) und Sendenhorst (Kreis Beckum). In geringfügigem Maße werden die Gemarkungen der Gemeinden Drensteinfurt (Kreis Lüdinghausen) und Alverskirchen (Kreis Münster) betroffen. Außer Straßen, Wegen und verschiedenen Wasserläufen befindet sich das Gelände fast ausschließlich in Privatbesitz.

3. Das Start- und Landebahnsystem des zukünftigen Weltflughafens und seine Anbindung an den bodenständigen Verkehr⁸

a) Meteorologische Verhältnisse

Auch im Zeitalter der Düsenflugzeuge ist die Hauptwindrichtung mitbestimmend für die Anlage der Start- und Landebahnen. Die Auswertung eines flugklimatologischen Gutachtens des Deutschen Wetterdienstes für den vorgesehenen Planungsraum führte zu einer von Nordost nach Südwest verlaufenden Start- und Landerichtung.

b) Neuordnung des Luftraumes

Die Neuanlage eines Flughafens für den interkontinentalen Verkehr erfordert eine Neuordnung des engeren Luftraumes, die den Betriebsbedürfnissen Rechnung trägt. Nach einem Gutachten der Bundesanstalt für Flugsicherung ist insbesondere eine Koordinierung mit dem Militärflugplatz Gütersloh notwendig.

c) Start- und Landebahnlängen

Bis zum Jahre 1980 – dem für die **Inbetriebnahme der ersten Ausbaustufe** spätest vorgesehenen Zeitpunkt – wird die heutige Generation der Strahlflugzeuge wahrscheinlich schon zum Teil durch größere und leistungsstärkere Flugzeuge ergänzt bzw. ersetzt werden. Für die Bemessung der Hauptstart- und -landebahnen wurden die Leistungsdaten der Boeing 747 (Jumbo-Jet) herangezogen. Mit einem entsprechenden Sicherheitszuschlag für weitere künftige Entwicklungen wurde eine Länge von 4000 m ermittelt.

Da jedoch auch bei dem dritten Verkehrsflughafen der innereuropäische Mittelstreckenverkehr überwiegen wird, ist es ausreichend, bei Erreichung der Kapazitätsgrenze der beiden Hauptstart- und Landebahnen weitere Nebenbahnen mit einer Länge von nur 2500 m anzulegen.

In der im Generalverkehrsplan veröffentlichten Projektstudie von Professor Dr.-Ing. Gerlach wurde vorsorglich die Anlage einer 2500 m langen Querwindbahn vorgesehen. Angesichts der in dem ausgewiesenen Planungsraum relativ seltenen Wetterlagen mit südöstlichen bzw. nordwestlichen Winden wird aber auf eine Querwindbahn verzichtet werden können.

d) Abstand der Parallelbahnen

Um eine optimale Kapazität eines Bahnsystems zu erhalten, muß der Abstand zwischen den beiden parallel angelegten Hauptstart- und Landebahnen so groß gehalten werden, daß auf beiden Bahnen ein unabhängiger Flugbetrieb unter Schlechtwetterbedingungen durchführbar ist. Dieser Abstand ergibt sich aus den Kriterien der Flugsicherung und ist bei Planung einer inneren Abfertigungszone mittelbar davon abhängig, inwieweit die Abfertigungsgebäude die notwendige Hindernisfreiheit gewähren.

Eine Versetzung der beiden Hauptstart- und Landebahnen in der Längsrichtung um etwa 1800 m führt zu einer wesentlichen Verkürzung der Rollwege und Rollzeiten der Flugzeuge, wenn die Abfertigungsanlage zentral angeordnet wird. Ein „**Parallelbahnsystem in Bajonettform**“ ergibt somit unter Berücksichtigung des heutigen Standes der Luftfahrttechnik ein **Optimum an Kapazität**.

e) Endausbau

Das für den dritten Verkehrsflughafen NW vorgesehene Doppelparallelbahnsystem kann in seinem Endausbau, der nicht vor dem Jahr 2000 zu erwarten ist, eine Kapazität von

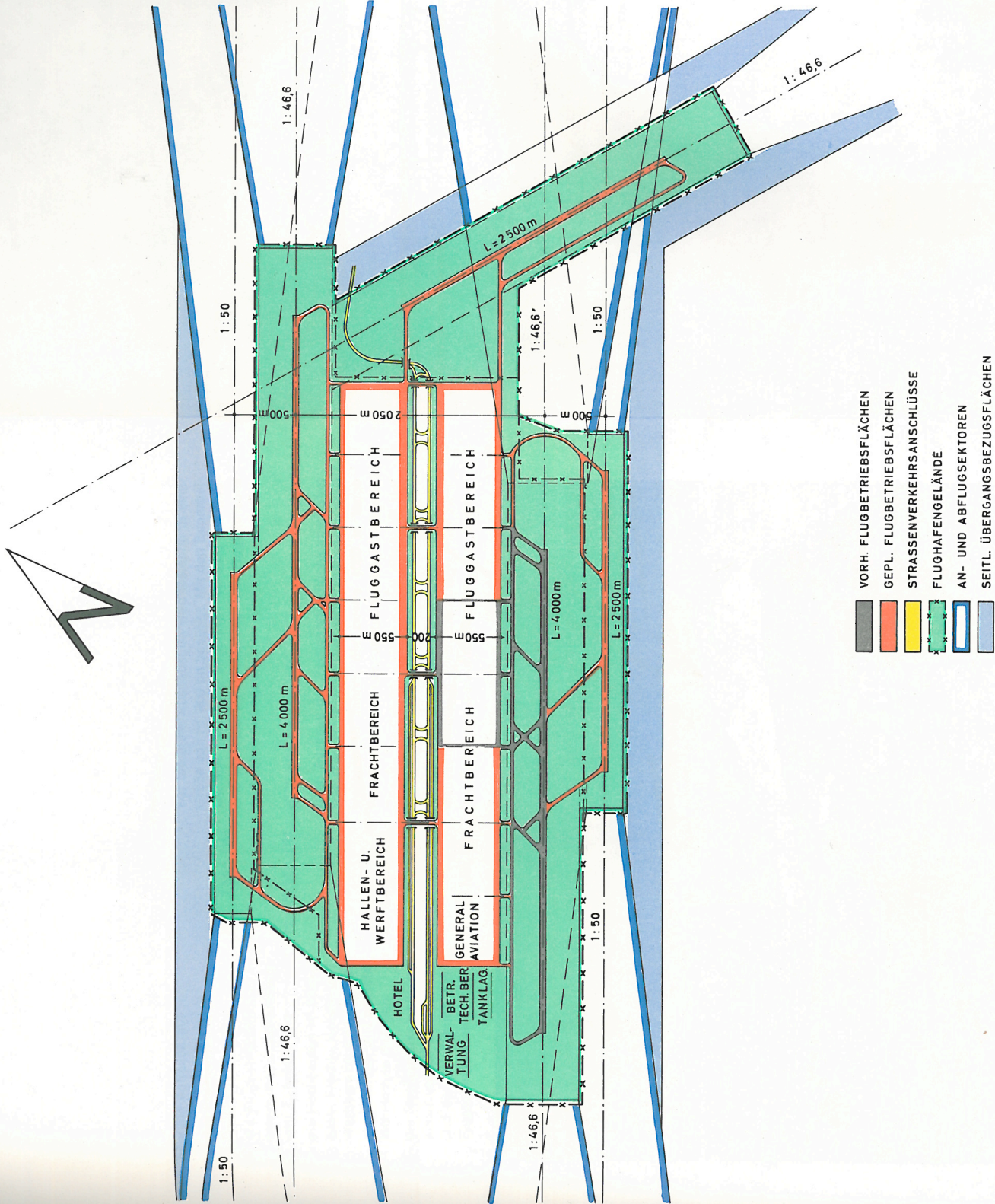
400 000 bis 500 000 Flugbewegungen/Jahr
30 bis 40 Mio. Fluggästen/Jahr
1 bis 2 Mio. t Fracht/Jahr

erreichen. Die Kosten für diese Anlage werden ohne Grunderwerb unter Zugrundelegung des heutigen Preisniveaus etwa 1 Mrd. DM betragen.

f) Erste Ausbaustufe

Um Starts für interkontinentale Non-Stop-Flüge durchführen zu können, ist in der **ersten Ausbaustufe der Bau einer 4000-m-Bahn** mit entsprechenden Abfertigungsgebäuden erforderlich. Die Kosten dieser ersten Ausbaustufe werden ohne Geländeerwerb auf 250 Mio. DM veranschlagt.

⁸ Vgl. GVP-Leitplan Luftverkehr S. 123–124 und Auswertungsbericht zum GVP-Leitplan Luftverkehr S. 159–160



- VORH. FLUGBETRIEBSFLÄCHEN
- GEPL. FLUGBETRIEBSFLÄCHEN
- STRASSENVERKEHRSANSCHLÜSSE
- FLUGHAFENGELÄNDE
- AN- UND ABFLUGSEKTOREN
- SEITL. ÜBERGANGSBEZUGSFLÄCHEN

3. FLUGHAFEN NORDRHEIN-WESTFALEN

Hiervon entfallen auf

- das Freimachen des Geländes rd. 7 Mio. DM
- die Flugbetriebsflächen einschließlich Befeuerung und Entwässerung rd. 79 Mio. DM
- die Hochbauten im Flug-gast-, Fracht-, Hallen- und Werftbereich sowie auf die verwaltungs- und betriebs-technischen Anlagen rd. 134 Mio. DM
- die Straßenverkehrsflächen einschließlich der Parkflächen und der Umzäunung des Flughafengeländes rd. 30 Mio. DM.

Für die erste Ausbaustufe wird Gelände in einer Größe von rd. 800 ha benötigt. **Mit den Bauarbeiten soll etwa 1975 begonnen werden. Die Bauzeit wird bis zur Aufnahme des Flugbetriebes 4–5 Jahre betragen.**

g) Zweite Ausbaustufe

Nach Aussage der Sachverständigenkommission zum Generalverkehrsplan sollte spätestens **nach weiteren 10 Jahren die zweite 4000 m lange Parallelstart- und Landebahn betriebsbereit sein.** Obwohl zu diesem Zeitpunkt die Kapazität der ersten Hauptstart- und -landebahn nicht erschöpft sein wird, ist eine Ersatzbahn notwendig. Insbesondere wird durch die Anlage einer zweiten Bahn der Verkehrsablauf in den Spitzen-



Boeing B 747 Jumbo-Jet, Interkontinental-Flugzeug mit 365 Sitzplätzen

stunden wesentlich verbessert und durch Auf-
fächerung der An- und Abflugwege eine Minde-
rung des Fluglärms in der Nachbarschaft er-
reicht.

h) Verkehrserschließung

Da das Schwergewicht des Luftverkehrsaufkom-
mens im Südwesten des Flughafens (nördliches
Ruhrgebiet) liegt, bietet sich für den Hauptzu-
bringer ein Anschluß an die Autobahn Ruhr-
gebiet–Münster–Bremen (Hansalinie) an. Die
vorhandenen Bundes- und Landstraßen können
ohne größeren Ausbau den zu erwartenden Bo-
denverkehr der ersten Ausbaustufe aufnehmen.
Mit zunehmendem Fluggastaufkommen müssen
die Zubringerstraßen etwa Mitte der 80er Jahre

autobahnähnlich ausgebaut werden. Im Endaus-
bau muß der Flughafen einen zweiseitigen Stra-
ßenanschluß erhalten.

Die in den kommenden Jahrzehnten zu erwar-
tenden Anforderungen an den Zubringerverkehr
werden von den Einrichtungen für den Indivi-
dualverkehr (Straße) allein nicht mehr bewältigt
werden können. Dies gilt sowohl für den Flug-
gast- als auch für den Frachtverkehr, eventuell
auch für die Treibstoffanlieferung. Der Flug-
hafen soll deshalb möglichst früh an das Schie-
nennetz angeschlossen werden.

Im Verlauf der weiteren Planung ist eine ergän-
zende Untersuchung über die verkehrliche An-
bindung des dritten Verkehrsflughafens an
Schiene und Straße unter Berücksichtigung der
Interessen der Anliegergemeinden notwendig.

4. Grunderwerb ohne Enteignung?

Die vorbereitenden Maßnahmen zur Durchfüh-
rung des Grunderwerbs sind eingeleitet. Mehr
als die Hälfte der Fläche des künftigen Flug-
hafengeländes wird zunächst weiterhin landwirt-
schaftlich und forstwirtschaftlich genutzt werden
können.

Die Landbereitstellung soll durch eine zu beauf-
tragende Stelle im Wege freiwilliger Verhand-
lungen mit den Grundeigentümern erfolgen.
**Enteignungsmaßnahmen werden nach Möglich-
keit vermieden.** Sie waren auch bei anderen
Flughafenprojekten des Landes nicht erforder-
lich. Den Landabgebern wird ein zeitgemäßer
Preis angeboten. **Nach der Veräußerung kann
das Land angepachtet und bis zum Beginn der
Bauarbeiten weiter bewirtschaftet werden.** Auf
Wunsch wird das Land NW sich bemühen, Ersatz-
höfe und Ersatzflächen zu beschaffen. Die auf
Grund von Baumaßnahmen notwendigen Be-
wirtschaftungs- und Rechtsänderungen werden
entsprechend den jeweiligen betriebswirtschaft-

lichen Erfordernissen unbürokratisch geregelt.
Die den Eigentümern bei der Durchführung der
Planung entstehenden Nachteile werden voll
ausgeglichen.

Hinsichtlich der Landbereitstellung können auch
agrарwirtschaftliche Förderungsmaßnahmen von
den Landwirten in Anspruch genommen werden.
Soweit das bestehende Wege- und Gewässer-
netz sowie landwirtschaftliche Flächen durch-
schnitten werden, soll eine ländliche Neuord-
nung erfolgen. Zugleich kann durch eine Neu-
ordnung der rechtlichen und wirtschaftlichen
Verhältnisse den verbleibenden landwirtschaft-
lichen Betrieben eine gesunde Grundlage ge-
geben werden. Dabei werden alle Möglichkeiten
berücksichtigt, die der Verbesserung der Be-
triebe auf lange Sicht und der wirtschaftlichen
Entwicklung des ländlichen Raumes dienen. Die
Verhandlungen mit den Eigentümern werden auf
örtlicher Ebene in enger Verbindung mit den
landwirtschaftlichen Behörden und Dienststellen
geführt.



Modell des neuen Fluggastabfertigungsgebäudes auf dem Flughafen Düsseldorf

5. Landesplanerische Sicherung des Planungsgebietes

Bis zur Aufstellung eines ausführungsfähigen Generalausbauplanes für den dritten Verkehrsflughafen, der dann Grundlage des gem. § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) durchzuführenden **Genehmigungsverfahrens** und des gem. §§ 8 ff. LuftVG anzuschließenden **Planfeststellungsverfahrens** wird, sind noch umfangreiche Detailuntersuchungen erforderlich. **Beide Verfahren werden sicherlich 2 bis 3 Jahre Zeit in Anspruch nehmen.**

Um in diesem Zeitraum eine unerwünschte Entwicklung bei der künftigen Gestaltung des für den Standort des Flughafens ermittelten Raumes zu verhindern, muß zunächst zur Sicherung dieses Gebietes durch den Regierungspräsidenten in Münster eine **landesplanerische Verände-**

rungssperre gem. § 21 Landesplanungsgesetz vom 7. Mai 1962 erlassen werden, die für ein Jahr gültig ist und um ein weiteres Jahr verlängert werden kann.

In dieser Zeit sollen der dritte Verkehrsflughafen und seine Lärmschutzzonen in einem **Landesentwicklungsplan IV „Flugplatzbereiche“** dargestellt werden. Im Hinblick auf die anzustrebende optimale Integration der Flughafenplanung mit dem betroffenen Raum und dessen Siedlungsstruktur wird darauf Bedacht zu nehmen sein, die Lärmzonen weit vorausschauend so abzugrenzen, daß die nähere Flughafenumgebung von künftiger Bebauung freigehalten werden kann.

6. Welche Baubeschränkungen sind in der Umgebung des dritten Verkehrsflughafens zu erwarten?

Die Anlage eines Verkehrsflughafens hat bekanntlich neben seiner großen wirtschaftspolitischen Bedeutung und der infrastrukturellen Verbesserung seines Einzugsgebietes nutzungsbeschränkende Auswirkungen auf die engere Flughafennachbarschaft. Zur Gewährleistung der Flugsicherheit sind insbesondere Baubeschränkungen erforderlich, die im **§ 12 LuftVG in der Fassung vom 4. November 1968** geregelt sind. Eine Neufassung dieser Bestimmung, die sich vornehmlich nach dem technischen Stand der An- und Abflugverfahren unter Schlechtwetterbedingungen ausrichtet, ist bereits in Vorbereitung.

Bei der Genehmigung eines Flughafens ist für den Ausbau ein Plan festzulegen, in dem die Bereiche dargestellt werden, in denen Baubeschränkungen gelten (Bauschutzbereiche).

Entsprechend dem z. Z. gültigen Recht darf z. B. die Errichtung von Bauwerken in einem Umkreis von 1,5 km um den Flughafenbezugspunkt, der in der Mitte des Systems der Start- und Lande-

flächen liegt, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden erfolgen. Die zuständige Luftfahrtbehörde für den westfälisch-lippischen Raum ist der Regierungspräsident in Münster.

In der weiteren Umgebung des Flughafens ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörde erforderlich, wenn die Bauwerke außerhalb der Anflugsektoren eine Höhe von 15 Metern (bezogen auf den Flughafenbezugspunkt) in einem Umkreis von 4 Kilometern Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt überschreiten oder im Umkreis von 4 bis 6 Kilometern Halbmesser die Verbindungslinie, die von 45 Meter Höhe bis 100 Meter Höhe ansteigt, durchstoßen.

Für die Anflugsektoren gelten besondere Bestimmungen. Sie sollen nicht weiter als 1000 Meter vor den Start- und Landeflächen ansetzen. Die Breite der Grundlinie beträgt beiderseits der verlängerten Landebahnachse jeweils 500 Meter. Die Anflugsektoren öffnen sich mit einem Winkel von 15 Grad und enden bei Hauptstart- und Landebahnen in einer Entfernung von 15 Kilo-

metern, die von der Mitte der Start- und Landebahn abgetragen werden müssen.

Bauwerke, die die geneigte Ebene der Anflugsektoren durchstoßen, die sich aus der Verbindung zwischen 0 Metern Höhe am Anfang des Sektors und 100 Metern Höhe in einer Entfernung von 10 Kilometern ab Mitte der Start- und Landebahn ergibt, dürfen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde errichtet werden. Die Zustimmung der Luftfahrtbehörde ist ebenfalls erforderlich, wenn ein geplantes Bauwerk innerhalb des Anflugsektors in einer Entfernung von 10 und 15 Kilometern ab Mittelpunkt der Start- und Landebahn die horizontale Ebene in 100 Meter Höhe durchstößt (Höhe bezogen auf den Startbahnbezugspunkt, der in der Mitte einer Start- und Landebahn liegt).

Zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt und zum Schutz der Allgemeinheit kann die Luftfahrtbehörde ihre Zustimmung davon abhängig machen, daß die Baugenehmigung unter Auflagen erteilt wird.

Sofern Baubeschränkungen im Bauschutzbereich infolge besonderer örtlicher Verhältnisse oder des Verwendungszweckes des Flughafens in bestimmten Geländeteilen für die Sicherheit der Luftfahrt nicht in dem nach § 12 LuftVG festgelegten Umfang notwendig sind, kann die Luftfahrtbehörde für diese Geländeteile Bauhöhen festlegen, bis zu welcher Bauwerke ohne ihre Zustimmung genehmigt werden können⁹.

⁹ Vgl. § 13 LuftVG

7. Der Fluglärm und seine Auswirkungen auf die Nachbarschaft

Zur Beurteilung der durch den zukünftigen Flugbetrieb zu erwartenden Fluglärmwirkungen wurden die äquivalenten Dauerschallpegel 75 und 67 dB(A) nach **der Anlage zu § 3 des Entwurfs des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen** (Bundestags-Drucksache VI/4 [neu] vom 21. Oktober 1969) gutachtlich ermittelt.

Der äquivalente Dauerschallpegel an einem Punkt in der näheren Umgebung eines Flughafens zeigt durch einen einzigen Zahlenwert die Störwirkung des Fluglärms auf. In die Berechnung für diesen Zahlenwert werden alle innerhalb einer Bezugszeit auftretenden Einzelschallereignisse aufgenommen. In der Berechnung wird bewertet, daß die Einzelschallereignisse verschieden hohe Pegelwerte haben, von verschieden langer Dauer sind und zwischen ihnen unterschiedlich lange Pausen liegen. Die Verbindung der Punkte gleichen Zahlenwertes ergibt eine Linie, die die Ausbreitungen des bestimmten äquivalenten Dauerschallpegels be-

grenzt. Aus einer Linie gleichen äquivalenten Dauerschallpegels bzw. gleichen Störwertes kann jedoch kein Schallpegel eines Einzelschallereignisses abgeleitet werden.

Der Bundesgesetzentwurf zum Schutz gegen Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen sieht zwei Schutzzonen vor. In der Schutzzone 1, in der der äquivalente Dauerschallpegel 75 dB(A) übersteigt, ist der Störwert des Fluglärms so groß, daß in diesem Gebiet außerhalb des Flugplatzgeländes nur unter bestimmten Ausnahmen Wohnungen errichtet werden dürfen. In der Schutzzone 2, in der der äquivalente Dauerschallpegel zwischen 67 dB(A) und 75 dB(A) beträgt, dürfen Wohnungen nur errichtet werden, sofern sie den gesetzlich festgesetzten Schallschutzanforderungen genügen. In beiden Zonen dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und ähnliche im gleichen Maß schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden.

Bei der Prognostizierung des für den dritten Verkehrsflughafen zu erwartenden Flugbetriebs wurde davon ausgegangen, daß die nach dem Endausbau sich ergebende Kapazität selbst bei optimistischer Beurteilung der Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens dieses Raumes auch sehr langfristig wohl kaum ausgeschöpft wird. Andererseits ist damit zu rechnen, daß 520 Flugzeugbewegungen pro Tag, die auch auf dem geplanten Verkehrsflughafen Hamburg-Kaltenkirchen erwartet werden und die wesentlich unter der Kapazitätsgrenze liegen, in einem übersehbaren Zeitraum nach Inbetriebnahme des dritten Verkehrsflughafens erreicht werden.

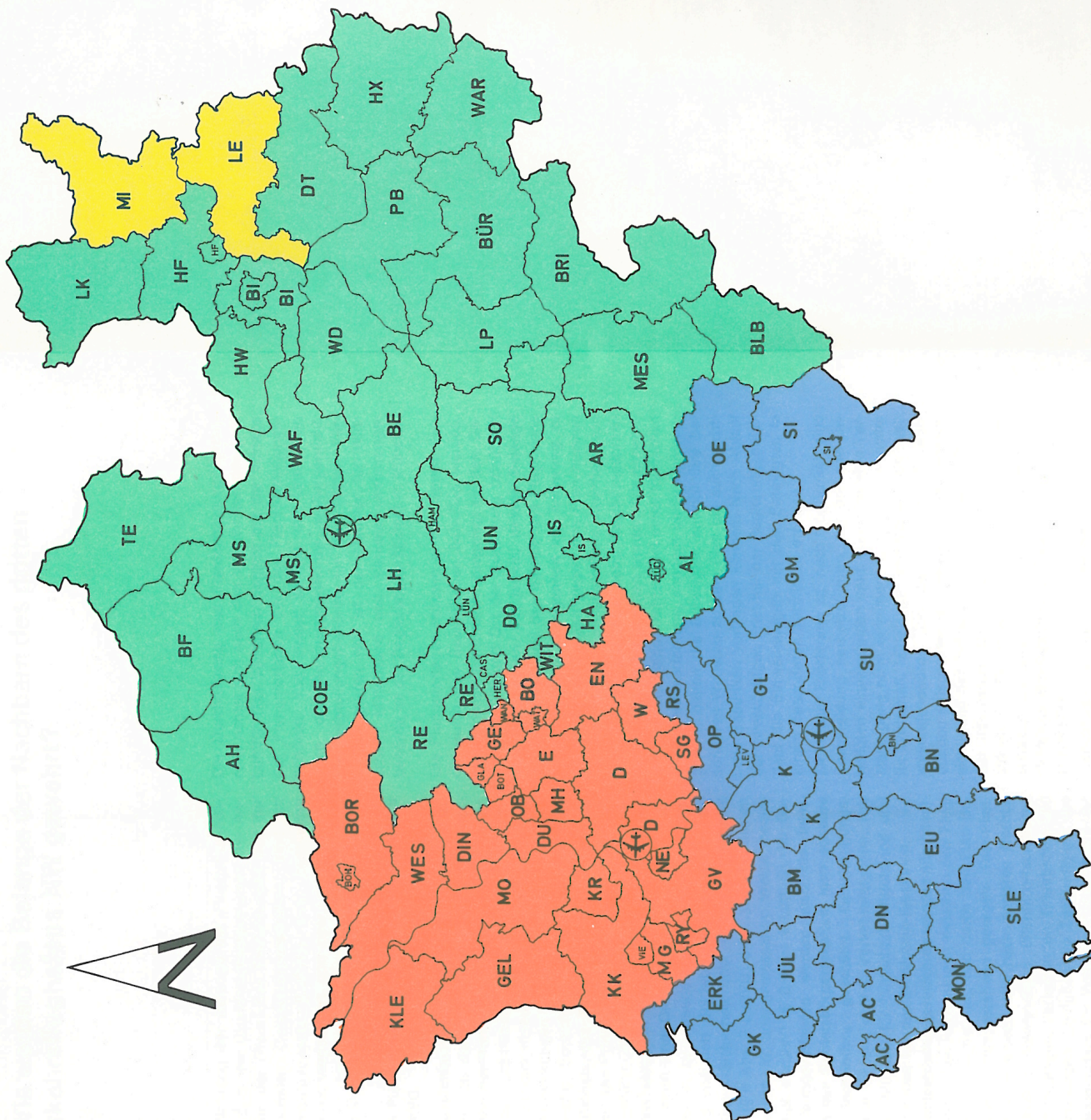
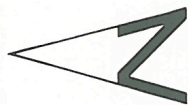
Den hiernach ermittelten Lärmzonen wurden zwei in einem Abstand von etwa 2000 m vorgesehene Hauptstart- und Landebahnen von je 4000 m Länge zugrunde gelegt. Die in der Berechnung angesetzten 520 Flugbewegungen pro Tag werden einem jährlichen Aufkommen von mindestens 15 Mio. Fluggästen entsprechen, das nicht vor dem Jahr 2000 zu erwarten ist.

Bei der standortbezogenen Beurteilung der zukünftigen Lärmauswirkungen kann festgestellt werden, daß durch die vorgesehene Lage des Start- und Landebahnsystems des dritten Verkehrsflughafens die Wohnbevölkerung und die lärmempfindlichen öffentlichen Einrichtungen bei der Anlage von zunächst zwei 4000-m-Bahnen erheblichem Fluglärm nicht ausgesetzt werden.

Da die Minderung des Fluglärms ein sehr ernstes, weltweites Problem darstellt und z. Z. erhebliche Anstrengungen zur Lösung dieses Problems gemacht werden, ist zu hoffen, daß in Zukunft geräuschärmere Flugzeuge eingesetzt werden können. Sollte jedoch diese Annahme nicht zutreffen, so müßte unter Umständen auf die Anlage der äußeren 2500-m-Nebenbahnen verzichtet oder deren Betrieb beschränkt werden. Darüber hinaus wird bei der weiteren Planung geprüft werden, ob der Abstand zwischen den beiden Hauptbahnen verringert und damit die Entfernung zu den umliegenden Ortslagen so vergrößert werden kann, daß sie auch bei späterer starker Auslastung des Flughafens ohne wesentliche Fluglärmauswirkungen bleiben. Anlässlich der Eröffnungsfeier zur Inbetriebnahme des neuen Abfertigungsgebäudes auf

dem Verkehrsflughafen Köln/Bonn am 20. März 1970 erklärte Bundesverkehrsminister Leber, daß die Bundesrepublik Deutschland keinen Überschallverkehr über dem Gebiet der Bundesrepublik zulassen werde, sofern unzumutbare Lärmeinwirkungen damit verbunden seien.

Wie ernst heute das Problem des Fluglärms bewertet wird, mag durch die Tatsache unterstrichen werden, daß von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Montreal kürzlich eine internationale Fluglärmkonferenz abgehalten wurde. Es kann nicht hoch genug bewertet werden, daß die ICAO als internationale Luftfahrtorganisation von 116 Luftfahrt betreibenden Staaten – die Bundesrepublik Deutschland ist seit 1956 Mitglied – sich erstmalig in einer vierwöchigen Konferenz offiziell mit dem Problem des Fluglärms und seiner Abwehr intensiv beschäftigt hat. Als herausragendes Ergebnis kann festgehalten werden, daß nunmehr entscheidende Schritte zur Bestimmung des maximal zulässigen Lärms neuer Flugtriebwerke unternommen werden.



DIMENSIONIERUNGSGRUNDLAGEN

EINZUGSGEBIETE DER VERKEHRSFLUG-
HÄFEN DÜSSELDORF, KÖLN - BONN, 3. VER-
KEHRSFLUGHAFEN NW, HANNOVER 1980
(MODELLPROGNOSE DR. FLECHTNER)

8. Wie werden die Belange der Nachbarn des dritten Verkehrsflughafens NW gewahrt?

Zur Wahrung der Belange der Flughafennachbarn, d. h. der Grundstückseigentümer, der Anwohner, der öffentlichen Einrichtungen und der kommunalen Gebietskörperschaften, sind im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) zwei besondere Verfahren vorgesehen, und zwar

1. das Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG und

2. das Planfeststellungsverfahren nach den §§ 8 ff. LuftVG.

Im **Genehmigungsverfahren** ist insbesondere zu prüfen, „ob die geplante Maßnahme die Erfordernisse der Raumordnung, der Landesplanung und des Städtebaus angemessen berücksichtigt“. Darüber hinaus erstreckt sich die Prüfung der Auswirkungen eines Flugplatzes auf alle öffentlichen Bereiche, die durch die Anlage oder den Betrieb des Flugplatzes berührt werden können. Die Prüfung wird nach Gesichtspunkten durchgeführt, die im allgemeinen Baurecht bei dem Verfahren zur Erteilung einer Baugenehmigung üblich sind. Die Genehmigung eines Flugplatzes ist zu versagen, wenn durch die Anlage und den Betrieb des Flugplatzes „die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird“ (§ 6 Abs. 2 LuftVG) oder „die öffentlichen Interessen in unangemessener Weise beeinträchtigt werden“ (§ 6 Abs. 3 LuftVG). **Im Genehmigungsverfahren werden also die Interessen der Gebietskörperschaften, insbesondere der Gemeinden, geschützt.** Genehmigungsbehörde für den dritten Verkehrsflughafen NW ist der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Im **Planfeststellungsverfahren** werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Flughafenunternehmer und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Lediglich die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, insbesondere die der Bundesanstalt für Flugsicherung, und die Zuständigkeit der für die Baugenehmigungen zuständigen Behörden bleiben von der Planfeststellung unberührt (§ 9 LuftVG).

Die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens richtet sich nach den Vorschriften des § 10 LuftVG. Das Verfahren beginnt mit der Vorlage der Planunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde. Von dieser werden die Unterlagen dann der Anhörungsbehörde weitergereicht. Planfeststellungsbehörde für den dritten Verkehrsflughafen NW ist der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr; Anhörungsbehörde ist der Regierungspräsident in Münster.

Die Planunterlagen müssen in den Gemeinden, die durch das Bauvorhaben betroffen werden, zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt werden. Dabei sind Zeit und Ort der Auslegung ortsüblich bekanntzumachen, **um jedem, dessen Belange durch den Bau und den Betrieb des Flughafens berührt werden, Gelegenheit zur Äußerung zu geben.** Einwendungen gegen den Plan müssen von den Betroffenen spätestens innerhalb von zwei Wochen schriftlich beim Regierungspräsidenten in Münster erhoben werden. Die Einwendungen sind keine Rechtsmittel eines förmlichen Beschwerdeverfahrens, sondern bloße Äußerungen, in denen die Beteiligten sowohl ihre besonderen Wünsche zu dem Plan als auch rechtliche Bedenken vortragen können. Nach Ablauf der zweiwöchigen Frist hat der Regierungspräsident die Einwendungen mit den Beteiligten in einem besonderen Termin zu erörtern.

Ziel dieser Erörterung ist, nach Möglichkeit eine Entscheidung herbeizuführen, mit der alle Beteiligten einverstanden sind. Läßt sich eine Verständigung nicht erreichen, so muß der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr als Feststellungsbehörde über die erhobenen Einwendungen entscheiden und den Plan unter Berücksichtigung der Interessen der Allgemeinheit und der Interessen der einzelnen Beteiligten feststellen. Die Feststellung des Plans und die Entscheidungen sind zu begründen und den am Verfahren Beteiligten mit Rechtsmittelbelehrung zuzustellen.

Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren regeln nicht die privatrechtlichen Rechtsverhältnisse der Flughafennachbarn, insbesondere nicht die sich aus dem Grundstückseigentum ergebenden Rechte.

9. Weitere Maßnahmen zur Planung, zur Baudurchführung und zum Betrieb des dritten Verkehrsflughafens

a) Fortführung der Planung durch das Staatsneubauamt Verkehrsflughäfen

Das Staatsneubauamt Verkehrsflughäfen wurde vom Minister für Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten am 1. April 1959 mit Hauptsitz in Köln-Wahn eingerichtet. In den vergangenen 11 Jahren wurden von diesem Amt der Ausbau des Verkehrsflughafens Köln/Bonn sowie der Ausbau des Start- und Landebahnsystems des Flughafens Düsseldorf einschließlich des Schutzbauwerkes über die Bundesbahnstrecke Düsseldorf–Duisburg geplant und durchgeführt.

Es ist vorgesehen, den Schwerpunkt dieser Landesdienststelle, der auch andere Ausbauvorhaben auf Regionalflughäfen obliegen, nunmehr nach Münster zu verlegen und sie mit der Fortführung der Planungsarbeiten für den dritten Verkehrsflughafen zu beauftragen.

In enger Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidenten Münster und den zu beteiligenden staatlichen und kommunalen Stellen muß die Detailplanung sehr bald aufgenommen werden. Bereits bei der Durchführung des Grunderwerbs ist das o. a. Staatsneubauamt zu beteiligen. Die bisher vorliegenden standortbezogenen Untersuchungen für das Start- und Landebahnsystem, die Abfertigungsanlagen und andere Betriebs-einrichtungen sind insbesondere im Hinblick auf die zukünftigen Lärmauswirkungen zu vertiefen. Die Erstellung eines Generalausbauplanes ist die Voraussetzung für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens und des Planfeststellungsverfahrens. Es sind Detailpläne aufzustellen, die Durchführung von Wettbewerben ist vorzubereiten.

Nach bisherigen internationalen Erfahrungen wird für die Planung und den Bau großer Verkehrsflughäfen ein Zeitraum von etwa 10 Jahren benötigt. Es gilt, diesen Zeitraum abzukürzen, damit die erste Ausbaustufe des dritten Verkehrsflughafens bereits vor dem Jahre 1980 in Betrieb genommen werden kann.

b) Bildung einer Trägergesellschaft

Um die mit der weiteren Planung, den rechtlichen Verfahren, dem Grunderwerb und dem Ausbau des dritten Verkehrsflughafens NW vorhandenen

Aufgaben zügig abwickeln zu können, ist die Gründung einer Trägergesellschaft in naher Zukunft anzustreben. Nach Klärung der mit der Gründung verbundenen gesellschaftsrechtlichen Fragen und der Nominierung des Aufsichtsrates ist die Flughafengesellschaft Träger der weiteren Ausbauplanung und Antragsteller für die gem. § 6 LuftVG erforderliche Genehmigung zur Anlage eines Flughafens.

c) Bildung eines Flughafenbeirates

Zur Koordinierung aller Planungsarbeiten im Flughafenbereich mit der baulichen Entwicklung der umliegenden Gemeinden und zur generellen Information über die Ausbauplanung des dritten Verkehrsflughafens ist beabsichtigt, einen „Flughafenbeirat“ zu gründen. In diesem Beirat sollen u. a. alle Kreise und Gemeinden und andere öffentlich-rechtliche Funktionsträger vertreten sein, die durch die Auswirkungen des Flughafens betroffen werden. Zielsetzung ist, unter dem Aspekt einer guten Zusammenarbeit aller Beteiligten eine optimale Integration des Flughafens in seiner Nachbarschaft zu erreichen.

Ein erster Schritt in diese Richtung erfolgte bereits am 11. März 1970 mit einer Informationsbesprechung in Düsseldorf, in der die Vertreter der betroffenen Gebietskörperschaften von Minister Dr. Kassmann und Staatssekretär Dr. Stake-meier eingehend über die Planung für den dritten Verkehrsflughafen NW unterrichtet wurden. Die Besprechungsteilnehmer wurden insbesondere mit dem genauen Standort und der Lage des Start- und Landebahnsystems bekanntgemacht und um vertrauliche Behandlung dieser Information bis zur Veröffentlichung durch das Ministerium gebeten.

**Teilnehmer der Informationsbesprechung am
11. März 1970 waren¹⁰:**

- I. Vom Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr:
1. Minister Dr. Kassmann
 2. Staatssekretär Dr. Stakemeier
 3. Ministerialdirigent Dr. Beine
 4. Ministerialdirigent Dr. Schon
 5. Ltd. Min.-Rat Prof. Dr. Diehl
 6. Min.-Rat Maier
 7. Reg.-Dir. Dr. Olivier
 8. Reg.-Dir. Dr. Roewer
 9. Oberregierungsbaurat Briesewitz
 10. Dipl.-Ing. Hünemann
- II. Von der Staatskanzlei – Landesplanungsbehörde –:
- Ministerialdirigent Dr. Niemeier
- III. Vom Innenministerium:
1. Min.-Rat Mayweg
 2. Reg.-Medizinaldirektor Dr. Hofer
 3. Reg.-Amtmann Runde
- IV. Vom Ministerium für Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten:
- Reg.-Baudirektor Fieseler
- V. Vom Regierungspräsidenten in Münster:
1. Regierungspräsident Dr. Schneeberger
 2. Reg.-Dir. Wachmann
- VI. Von der Stadt Münster:
- Oberstadtdirektor Austermann
- VII. Von der Stadt Hamm:
- Stadtdirektor Dr. Löbke
- VIII. Vom Kreis Münster:
- Oberkreisdirektor Dr. Fechtrup
- IX. Vom Kreis Beckum:
- Oberkreisdirektor Schulte
- X. Vom Kreis Warendorf:
- Oberbaurat Heroud
- XI. Von der Landesplanungsgemeinschaft Westfalen:
1. Landesplaner Lange
 2. Landesbaudirektor Sternad
 3. Landesverwaltungsdirektor Steimann
- XII. Vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe:
- Landesdirektor Hoffmann
- XIII. Von der Landwirtschaftskammer Westfalen-Lippe:
- Kammerdirektor Dr. Müller

¹⁰ Oberkreisdirektor Dr. Möcklinghoff, Kreis Lüdinghausen, war an der Teilnahme verhindert

10. Dritter Verkehrsflughafen und Regionalflughäfen – ein Flughafensystem!

Die Sachverständigenkommission zum Generalverkehrsplan des Landes Nordrhein-Westfalen ist zu dem Ergebnis gekommen, daß die Infrastruktur für den Luftverkehr im Lande Nordrhein-Westfalen ein System von Flugplätzen erfordert, das aus folgenden Elementen besteht¹¹:

„Drei große Verkehrsflughäfen in den Aufkommensschwerpunkten des Landes für den kontinentalen und interkontinentalen Luftverkehr, sieben Regionalflughäfen in den Aufkommensschwerpunkten der Regionen des Landes, die am Rande der Einzugsgebiete der drei großen Verkehrsflughäfen liegen und dem regionalen Luftverkehr dienen, und eine größere Anzahl von Verkehrslandeplätzen und Segelfluggeländen für die Allgemeine Luftfahrt.“

Bei den drei großen Verkehrsflughäfen handelt es sich um die Flughäfen Köln/Bonn, Düsseldorf und den dritten Verkehrsflughafen NW. Regionalflughäfen sind in folgenden Regionen im Ausbau bzw. geplant:

Münster/Osnabrück
Standort: Greven
Träger: Flughafen Münster/Osnabrück GmbH

Bielefeld/Herford
Standort: Nagelsholz
Träger: Flugplatz Ostwestfalen-Lippe GmbH

Paderborn/Büren/Lippstadt
Standort: Ahden
Träger: Regionalflughafen Südost-Westfalen GmbH

Dortmund/Unna
Standort: Bönen

Aachen

Siegen
Standort: Burbach-Lipperhöhe
Träger: Siegerland-Flughafen GmbH

Die Regionalflughäfen haben folgende Funktionen¹²:

1. Sie sind Stationen für den regionalen Linienluftverkehr,

2. sie sind Stationen für den Charterluftverkehr, insbesondere für den
 - a) Pauschalflugreiseverkehr,
 - b) Anforderungsverkehr,
3. sie sind Stationen für den Geschäftsreiseluftverkehr, insbesondere für den
 - a) Taxiluftverkehr,
 - b) Werkluftverkehr,
4. sie sind regionaler Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt, insbesondere für
 - a) Rundflüge, Bildflüge, Reklameflüge, Schädlingsbekämpfungsflüge, Schulungsflüge,
 - b) private Reiseluftfahrt, Sportluftfahrt.

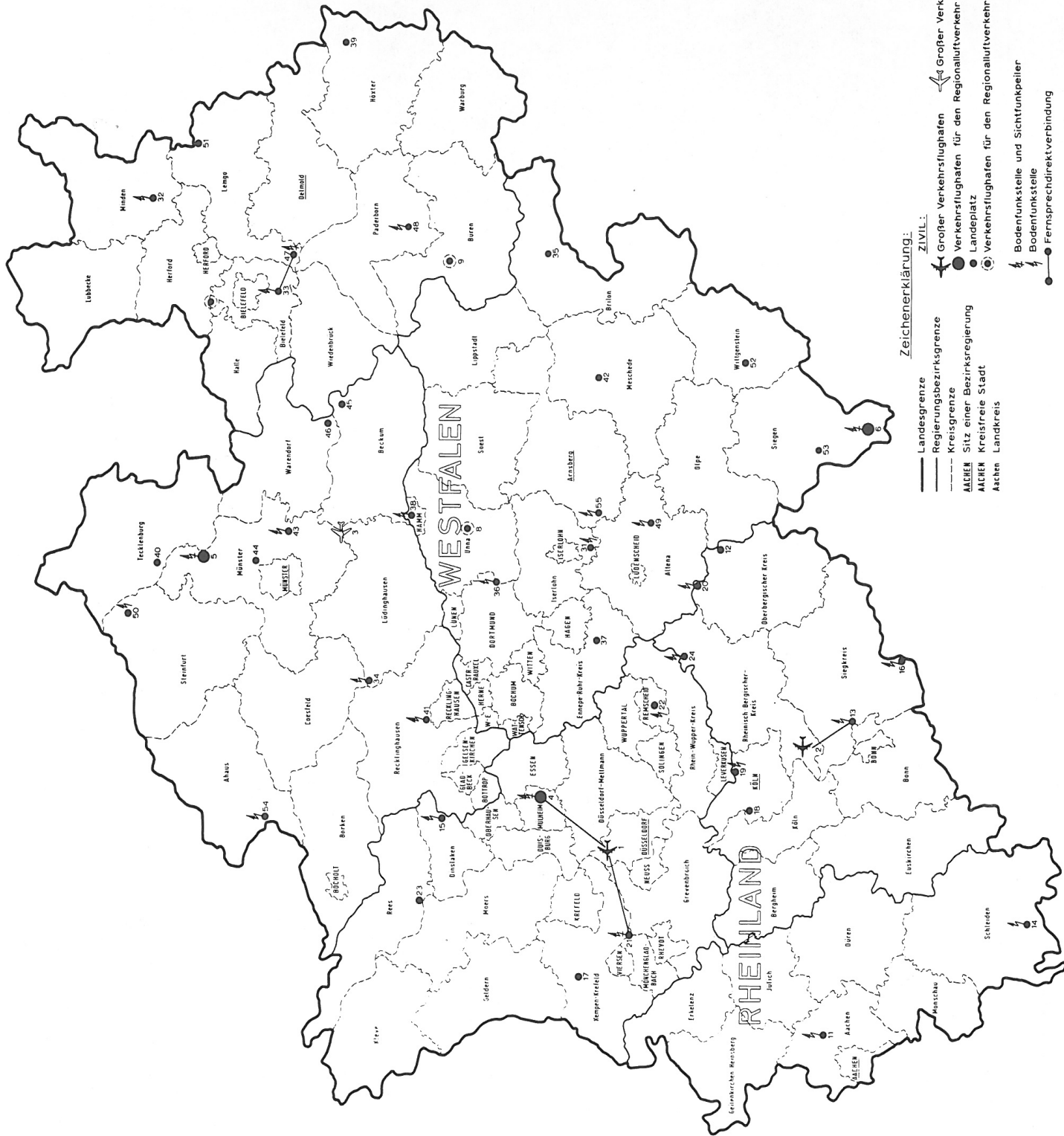
Die großen Verkehrsflughäfen nehmen zwar ebenfalls diese Funktionen wahr, doch liegt ihr Schwerpunkt beim kontinentalen und interkontinentalen Linien- und Gelegenheitsluftverkehr. Den unterschiedlichen Funktionen der großen Verkehrsflughäfen und der Regionalflughäfen entspricht die unterschiedliche technische Auslegung. Während die großen Verkehrsflughäfen für Starts zu interkontinentalen Non-Stop-Flügen Startbahnen von 4000 m Länge benötigen, erhalten die Regionalflughäfen jeweils nur eine Start- und Landebahn mit einer Grundlänge von entweder 1800 m oder 2200 m. Im ersten Fall sind die Regionalflughäfen für Starts von Kurzstrecken-Strahlflugzeugen der Typen VFW 614 und Fokker F 28 ausgelegt, im zweiten Fall ist ein Flugbetrieb mit dem Kurzstrecken-Strahlflugzeug Boeing B-737 möglich¹³.

Die unterschiedlichen Aufgabenschwerpunkte zwischen den drei großen Verkehrsflughäfen einerseits und den sieben Regionalflughäfen andererseits bedeuten eine gegenseitige Ergänzung. Dies wird insbesondere für den dritten Verkehrsflughafen NW und die Regionalflughäfen Münster/Osnabrück, Bielefeld/Herford und Dortmund/Unna von Vorteil sein.

Die verkehrspolitische Konzeption des Aufbaus eines sich ergänzenden Systems von großen Verkehrsflughäfen und kleineren Regionalflughäfen ist sowohl verkehrstechnisch als auch strukturpolitisch bedingt.

¹¹ Vgl. Auswertungsbericht zum GVP-Leitplan Luftverkehr S. 125
¹² Vgl. Auswertungsbericht zum GVP-Leitplan Luftverkehr S. 161
¹³ Vgl. Auswertungsbericht zum GVP-Leitplan Luftverkehr S. 161

Flugplätze im Lande Nordrhein-Westfalen



- Bereich des Luftfahrtdezernats**
Düsseldorf (Rheinland) **Münster (Westfalen)**
Große Verkehrsflughäfen
 3 III. Verkehrsflughafen
- 1** Düsseldorf - Lohausen
2 Köln - Bonn
- Verkehrsflughäfen für den Regionalluftverkehr**
5 Münster-Osnabrück (Greven)
6 Siegerland (Lipperhöhe)
7 Bielefeld-Nageisholz
8 Dortmund-Junna
9 Paderborn-Büren-Lippstadt
- Landesplätze**
31 Altena - Hegenscheid
32 Bad Oeynhaus - Minden
33 Bielefeld - Windelsbleiche
34 Borkenberge
35 Brilon - Thüliener Bruch
36 Dortmund - Wickede
37 Hagen - Hof Wahl
38 Hamm - Lippewiesen
39 Höxter - Pauschenberg
40 Ibbenbüren - Dörenthe
41 Marl - Loemühle
42 Meschede - Schüren
43 Münster - Teigte
44 Münster - Vogtshof
45 Oelde - Bergeler
46 Oelde - Ostentfeld
47 Oerlinghausen
48 Paderborn - Mönkeloh
49 Plettenberg - Hülinghausen
50 Rheine - Eschendorf
51 Rinteln - Silixen
52 Schameder
53 Siegen - Eisern-Hardt
54 Stadtlonn - Wenningfeld
55 Werdohl - Küntrup
- 11** Aachen - Merzbrück
12 Bergneustadt - Auf dem Dümpel
13 Bonn - Hangelar
14 Dahlemer Binz
15 Dinslaken - Schwarze Heide
16 Eudenberg
17 Greifath - Niershorst
18 Köln - Butzweilerhof
19 Leverkusen - Kurtekotten
20 Meinerzhagen
21 Mönchengladbach
22 Remscheid - Wilhelmshöhe
23 Wesel - Römerward
24 Wipperfürth - Neve

Zeichenerklärung:

- Landesgrenze
- Regierungsgrenze
- Kreisgrenze
- Sitz einer Bezirksregierung
- AACHEN Kreisfreie Stadt
- Aachen Landkreis
- ✈️ Großes Verkehrsflughafen
- ✈️ Verkehrsflughafen für den Regionalluftverkehr
- Landesplatz
- Verkehrsflughafen für den Regionalluftverkehr geplant
- ⚡ Bodenfunktelle und Sichtfunkpeiler
- Fernsprechtdirektverbindung

ZIVIL:

- ✈️ Großes Verkehrsflughafen
- ✈️ Verkehrsflughafen für den Regionalluftverkehr geplant
- Landesplatz
- Verkehrsflughafen für den Regionalluftverkehr geplant
- ⚡ Bodenfunktelle und Sichtfunkpeiler
- Fernsprechtdirektverbindung

In verkehrstechnischer Sicht soll durch Dezentralisation des Flugbetriebes mit Kleinflugzeugen dessen Konzentration auf die großen Verkehrsflughäfen vermieden werden. Die unerwünschte Konzentration wird am Beispiel des Flughafens Düsseldorf sichtbar, bei dem 37% seiner rd. 100 000 Flugbewegungen im Jahre 1969 auf Flugzeuge mit einem Startgewicht bis zu 10 t entfielen. Ein typisches Beispiel ist auch die Ergänzung des Flughafens Frankfurt durch den Verkehrslandeplatz Egelsbach, der im Jahre 1969 bereits über 100 000 Flugbewegungen aufwies und wesentlich zur Entlastung des Flughafens Frankfurt vom Flugbetrieb mit Kleinflugzeugen beiträgt.

In strukturpolitischer Sicht soll durch das System von großen Verkehrsflughäfen und ergänzenden Regionalflughäfen eine Konzentration der Industrie im Einzugsgebiet der großen Verkehrsflughäfen verhindert und eine Dezentralisation auf die durch die Regionalflughäfen erschlossenen

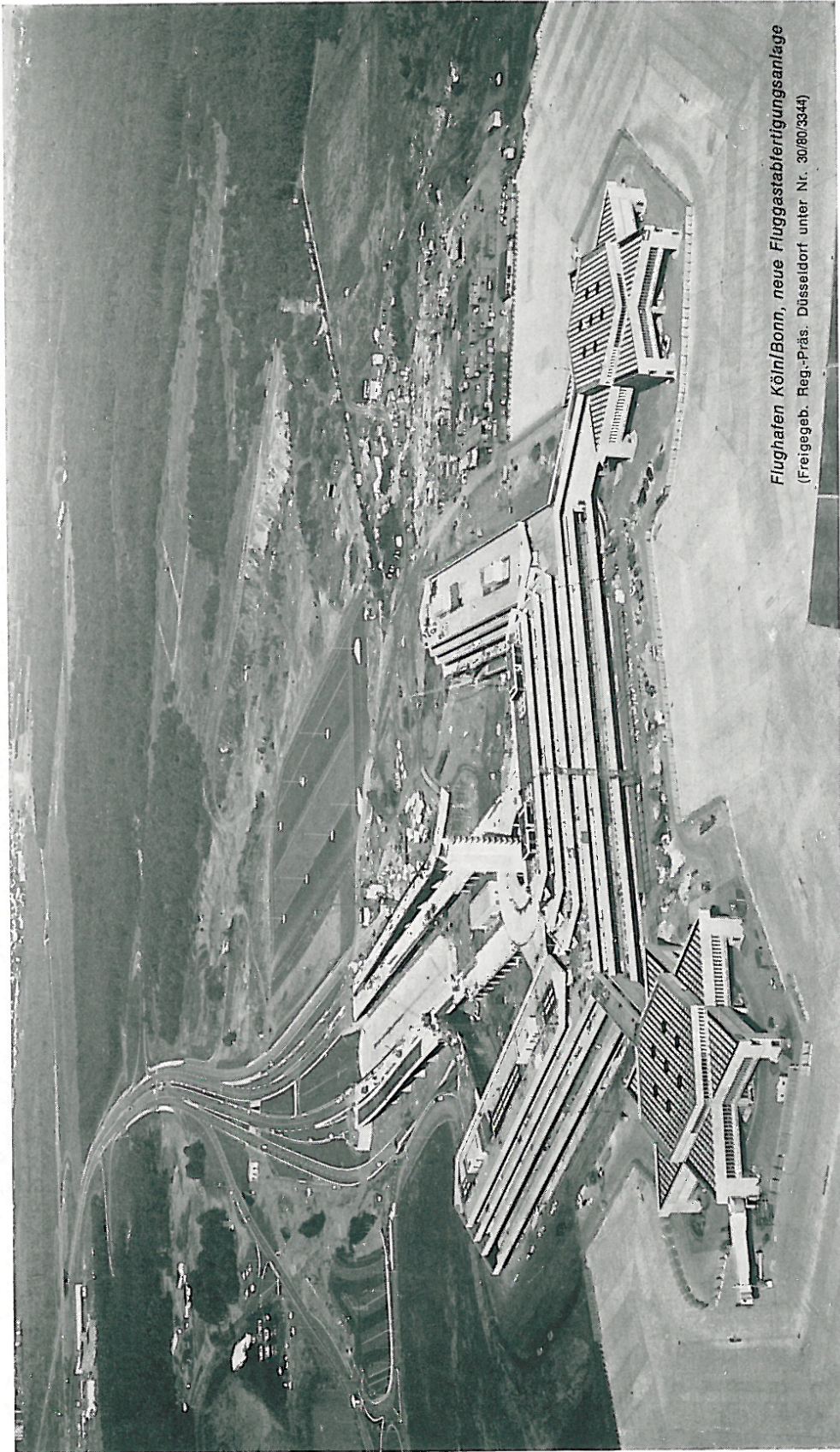
Wirtschaftsregionen erreicht werden. Nur durch die Konzeption der Ergänzung der großen Verkehrsflughäfen durch Regionalflughäfen kann der Luftverkehrsbedarf am Ort der Nachfrage befriedigt werden. Die gerade im Kurzstreckenluftverkehr stark ins Gewicht fallende Boden- und -abreisezeit wird auf diese Weise wesentlich vermindert, so daß das wichtigste ökonomische Element der Verkehrsleistung des Luftverkehrs, die Reisezeitersparnis, voll zur Geltung kommt.

Der dritte Verkehrsflughafen NW ist der zweite große Verkehrsflughafen im Lande Nordrhein-Westfalen für die Bedienung im interkontinentalen Nop-Stop-Luftverkehr und liegt im Zentrum des von den drei Regionalflughäfen Münster/Osnabrück, Bielefeld/Herford und Dortmund/Unna miterschlossenen westfälisch-lippischen Raumes. Durch die gegenseitige Ergänzung entsteht im Lande Nordrhein-Westfalen langfristig ein Flughafensystem, das eine optimale Befriedigung des Luftverkehrsbedarfes ermöglicht.

11. Dritter Verkehrsflughafen – ein bedeutender Wirtschaftsfaktor!

Bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung des dritten Verkehrsflughafens NW muß dieser als ein umfassender Wirtschaftsfaktor betrachtet werden, an dem die folgenden Institutionen mittelbar oder unmittelbar beteiligt sind:

1. Die Flughafengesellschaft,
2. die Luftverkehrsgesellschaften,
3. die Behörden
 - a) Luftaufsicht,
 - b) Flugsicherung,
 - c) Flugwetterdienst,
 - d) Zollamt,
 - e) Paßkontrolle,
 - f) Gesundheitskontrolle,
 - g) Polizeistation,
4. Transportbetriebe,
 - a) Taxi-Betriebe,
 - b) private Bus-Betriebe,
 - c) öffentliche Nahverkehrsbetriebe,
 - d) Kraftfahrzeug-Speditionen,
 - e) Autovermietungen,
 - f) Post,
5. sonstige gewerbliche Betriebe,
 - a) Tankbetriebe,
 - b) Restaurationsbetriebe,
 - c) Bankbetriebe,
 - d) Handelsbetriebe,
 - e) Reisebüros,
 - f) Speditionen,
 - g) Versicherungsbetriebe,
 - h) Flugzeugwartungsbetriebe u. -vertretungen,
 - i) Ingenieurbüros und Baufirmen.



Flughafen Köln/Bonn, neue Fluggastabfertigungsanlage
(Freigegeb. Reg.-Präs. Düsseldorf unter Nr. 30/80/3344)

Die **wirtschaftliche Bedeutung des dritten Verkehrsflughafens NW** ergibt sich einmal aus seiner Funktion als Wirtschaftsunternehmen, d. h. als **Konsument von Arbeits-, Dienst- und Sachleistungen** und zum anderen aus seiner Funktion als **Verkehrsstation**, d. h. als Anfangs- und Endpunkt einer Flugreise.

Als Wirtschaftsunternehmen wird er einer der größten lokalen Arbeitgeber sein. So wurden z. B. 1968 auf dem Flughafen Düsseldorf bei einem Verkehrsaufkommen von 2,5 Mio. Fluggästen mehr als 3000 Beschäftigte in 101 Unternehmen, Betrieben und behördlichen Dienststellen gezählt¹⁴. Als weiteres Beispiel sei der Flughafen Frankfurt genannt. 1966 hatte der Flughafen Frankfurt ein Verkehrsaufkommen von rd. 5,7 Mio. Fluggästen sowie rd. 200 000 t Luftfracht und Luftpost. An dieser Verkehrsleistung waren unmittelbar insgesamt über 10 400 Beschäftigte beteiligt¹⁵. Die Beschäftigtenzahlen der Flughäfen Düsseldorf und Frankfurt sind ein hinreichendes Indiz, um die große Bedeutung der Arbeitgeberfunktion des dritten Verkehrsflughafens NW zu erkennen.

Als Nachfrager von Investitionsgütern ist die Bedeutung des dritten Verkehrsflughafens bereits klar erkennbar. Für die Erstellung der ersten Ausbaustufe mit einer Start- und Landebahn von 4000 m Länge sowie Abfertigungseinrichtungen für Fluggäste, Fracht und Post sind Investitionen von mindestens 250 Mio. DM erforderlich, **für den Endausbau beläuft sich die Investitionssumme auf mindestens 1 Mrd. DM**. Da die Bauleistungen den Schwerpunkt der Investitionen darstellen, kann auf Grund der Erfahrungen bei den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn erwartet werden, daß **rd. 75% der Investitionsausgaben der Wirtschaft im engeren Einzugsbereich des dritten Verkehrsflughafens NW** zufließen.

Trotz der außergewöhnlichen Größenordnung ist die wirtschaftliche Bedeutung des dritten Verkehrsflughafens NW als Unternehmen, insbesondere als Arbeitgeber und als Investor, jedoch letztlich nur von sekundärem Rang. Wichtiger ist die wirtschaftliche Bedeutung des dritten Verkehrsflughafens NW als Verkehrsstation. In dieser Funktion ist er Ausgangspunkt und Endpunkt der Beförderung von Personen, Fracht und Post

auf dem Luftwege. Bevölkerung und Wirtschaft in seinem Einzugsgebiet erhalten Anschluß an das internationale Luftverkehrsnetz und kommen damit voll in den Genuß der spezifischen Leistungsvorteile des Luftverkehrs. Dazu gehört insbesondere die im Luftverkehr gegenüber dem bodengebundenen Verkehr erzielte Reisezeitersparnis. Abgesehen von dem subjektiv verschiedenen Wert der Reisezeitersparnis für Privatreisende, insbesondere für Flugtouristen, gilt für Geschäftsreisende, die zu über 50% am gesamten Fluggastaufkommen beteiligt sind, folgendes: **Durch eine herabgesetzte Reisezeit wird die Entfernung zwischen einem Unternehmen und seinen Absatzmärkten sowie seinen Beschaffungsmärkten für Material, Kapital und Arbeitskräfte wesentlich vermindert. Damit werden teils neue und teils verstärkte Geschäftsbeziehungen ermöglicht, die zu Absatz- und Produktions-erhöhungen führen.**

Diese strukturpolitischen Wirkungen eines Flughafens gelten insbesondere für einen Flughafen mit einer Leistungsfähigkeit, wie sie für den dritten Verkehrsflughafen NW geplant ist. Die westfälischen Industrie- und Handelskammern sowie die Industrie- und Handelskammer zu Osnabrück haben zur wirtschaftlichen Bedeutung des dritten Verkehrsflughafens NW unter anderem folgendes ausgeführt¹⁶:

„Die Verwirklichung dieses Verkehrsprojektes in Westfalen bietet nicht nur der dort ansässigen Wirtschaft eine wesentliche Erleichterung im Hinblick auf die zeitsparende Überbrückung weiter Entfernungen, sie muß auch als ein bedeutendes Instrument im Hinblick auf die Erreichung der strukturpolitischen Zielsetzung in diesem Raum verstanden werden. Eine heute wirtschaftlich gesunde Region wird, will sie nicht hinsichtlich ihrer Verkehrsinfrastruktur als zwingende Voraussetzung für die Erhaltung und Steigerung ihrer Wirtschaftskraft ins Hintertreffen geraten, in Zukunft ohne Existenz eines Verkehrsflughafens

14 Vgl. Flughafen Düsseldorf GmbH: Flughafen Düsseldorf – ein Wirtschaftsfaktor, Düsseldorf 1969, S. 6

15 Vgl. Flughafen Frankfurt/Main AG: Flughafen Frankfurt a. M. – Arbeitsplatz für 10 000 Menschen, Frankfurt 1966, S. 22 u. 43

16 Schreiben der Industrie- und Handelskammern Münster, Arnsberg, Bielefeld, Bochum, Detmold, Dortmund, Hagen, Siegen, Osnabrück vom 15. Oktober 1969 an den Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

fens in erreichbarer Nähe nicht mehr denkbar sein. Die Ansiedlung weiterer Unternehmen wachstumsträchtiger Branchen zur Strukturverbesserung einer Region ist heute erklärtes Ziel der Wirtschaftspolitik. Entsprechende Beispiele aus den angelsächsischen Ländern, aber auch schon die Erfahrungen aus unserer Kammerpraxis stellen die Bedeutung eines Verkehrsflughafens für die Ansiedlung neuer Unternehmen und damit für die Bereitstellung neuer Arbeitskräfte unter Beweis.“

Die wirtschaftliche Bedeutung des dritten Verkehrsflughafens NW für den westfälisch-lippischen Raum des Landes Nordrhein-Westfalen ist ohne Zweifel so überragend, daß die mit der Anlage und dem Betrieb des Flughafens verbundenen Nachteile durch den Fluglärm und die Bauschutzbereiche im unmittelbaren Flughafen-umland von sekundärer Bedeutung sind. Trotzdem werden alle politischen Entscheidungen

beim Bau und beim Betrieb des dritten Verkehrsflughafens von folgendem Grundsatz geleitet sein, den Austin J. Tobin, der Generaldirektor der Port of New York Authority, wie folgt formulierte¹⁷ :

„Die Zukunft der Wirtschaft der freien Welt ist eng mit der Zukunft der Luftfahrt verbunden. Und die Zukunft der Luftfahrt hängt davon ab, daß die Interessen der Flughäfen und der Städte, denen sie dienen, in Einklang gebracht werden. Das Luftverkehrsgewerbe im weitesten Sinne kann nicht überleben, ohne eine tiefgehende Verpflichtung – eine echte, gehaltvolle und glaubwürdige Verpflichtung – gegenüber den Gemeinden, denen es dient.“

¹⁷ Austin J. Tobin: Der Flughafen und seine Nachbarn – Lassen sich die Rechte weniger gegen die Rechte vieler abwägen? Vortrag vor der 21. Jahresversammlung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. am 25. und 26. September 1969 in Bremen

