

i | Basisinformation

Januar 2019

Die genehmigungsrechtliche Entwicklung am Düsseldorfer Airport: Ein chronologischer Überblick

Düsseldorf Airport ist in ein enges Korsett genehmigungsrechtlicher Regelungen gepresst. „Wir sind der Flughafen mit den schärfsten Restriktionen in Deutschland“, so Andreas Klingler, Leiter der Rechtsabteilung des Airports. Der folgende Überblick skizziert wesentliche genehmigungsrechtliche Schritte ab 1959.

August 1959

Nachtstartverbot

Ein Auflagenbescheid des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen verbietet Starts für strahlgetriebene Luftfahrzeuge zwischen 22 Uhr und 6 Uhr (erstes Verbot dieser Art in Deutschland). Ausgenommen sind unter anderem Propellermaschinen und Luftfahrzeuge, die sich im Katastropheneinsatz befinden oder Düsseldorf aus Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen benutzen.

13. Mai 1965

Angerlandvergleich

Am 13. Mai 1965 wird zwischen den Gemeinden des Amtes Angerland, der Stadt Düsseldorf, dem Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr NRW und Düsseldorf Airport ein gerichtlicher Vergleich geschlossen – der so genannte „Angerlandvergleich“. In diesem wird Fluglärm durch eine klare Begrenzung der ursprünglichen Ausbauplanung berücksichtigt. Gleichzeitig werden im Interesse der Nachbargemeinden

Beschränkungen und Regelungen für den Flugbetrieb festgelegt.

Verkehrszahlen des Jahres 1965:

- 78.240 Starts und Landungen (so genannte Slots)
- 1,8 Millionen Fluggäste

November 1972 Einführung von **Nachtlandebeschränkungen** für Flugzeuge mit Strahltrieb von 23 bis 6 Uhr

1976 **Genehmigung des Ministeriums für Wirtschaft; Mittelstand und Verkehr in NRW für Anlage und Betrieb der Parallelbahn**

Sie sieht den Bau einer Ersatzbahn vor, gleichzeitig werden maximal 91.000 Slots in den sechs verkehrsreichsten Monaten erlaubt (ermittelte Einbahnkapazität).

Verkehrszahlen des Jahres:

- 108.000 Starts und Landungen
- 5,2 Millionen Fluggäste

Dezember 1983 **Planfeststellungsbeschluss für Bau und Betrieb der Parallelbahn**, erlassen durch das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr in NRW
Dieser enthält folgende Auflagen: Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden in der Schutzzone 2, in Schlafräumen und in Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen, Krankenhäusern, Erholungsheimen und für ähnliche Räume. Bestätigung der Slotzahl 91.000 und maximal 34 Flugbewegungen pro Stunde („Stundeneckwert“); aber nur 71.000 Bewegungen

im gewerblichen Verkehr mit Flugzeugen über 5,7 to MTOW.

Verkehrszahlen des Jahres 1983:

- 104.00 Starts und Landungen im Jahr
- 7,3 Millionen Fluggäste

1985

Planänderungsbeschluss des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr NRW die Höchstzahl („Eckwert“) von 34 Flugzeugbewegungen darf nur für bis zu sechs Stunden zwischen 6 und 22 Uhr koordiniert werden; in den übrigen Stunden nicht mehr als 30 Flugzeugbewegungen.

Verkehrszahlen des Jahres:

- 111.000 Starts und Landungen im Jahr
- 8,2 Millionen Fluggäste

April 1988

Neue Nachtflugbeschränkungen treten in Kraft, welche erstmals zwischen Kapitel 2-(ältere Flugzeuge aber bereits mit Lärmzertifizierung) und Kapitel 3-Flugzeugen (neue, lärmärmere Modelle) differenzieren.

1997

Lärmkontingentierungs-Genehmigung des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr in NRW

Lärmgrenzwerte, die für den Messpunkt 1 in Lohausen festgelegt werden, dürfen nicht überschritten werden; Einführung von Koordinationseckwerten; Festlegung von Flugzeugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten:

- Grundstufe: 105.000 Bewegungen
- Erweiterungsstufe: 115.000 Bewegungen
- Erweiterungsstufe: 120.000 Bewegungen

Ermittelte Einbahnkapazität: 120.650 Bewegungen
(rechnerisch ermittelte Größe, in der betrieblichen
Praxis nicht umsetzbar)

Verkehrszahlen des Jahres:

- 184.000 Starts und Landungen im Jahr
- 15,5 Millionen Fluggäste
- von den Airlines 126.000 Slots in den sechs
verkehrsreichsten Monaten beantragt,
tatsächlich abgewickelt: 92.800

Mai 1999

**Aufhebung der sofortigen Vollziehung der
Lärmkontingentierung** mit Wirkung ab November
1999 durch das Oberverwaltungsgericht in Münster

November 1999

**Interimgenehmigung des Ministeriums für
Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr in NRW**
Beschränkung auf 95.600 Flugzeugbewegungen in
den sechs verkehrsreichsten Monaten

Verkehrszahlen des Jahres:

- 194.000 Starts und Landungen im Jahr
- 15,9 Millionen Fluggäste
- von den Airlines 127.000 Slots in den sechs
verkehrsreichsten Monaten beantragt,
tatsächlich abgewickelt: 97.700

September 2000

**Genehmigung des Ministeriums für Wirtschaft,
Mittelstand und Verkehr** zur vollen Nutzung der
Einbahnkapazität auf der Basis der Einbahn-
kapazität; Festlegung von Stundeneckwerten für

Flüge im Linien- und Charterverkehr

(Erweiterungsstufe):

- 6 bis 21 Uhr: 38 Slots
- 21 bis 22 Uhr: 35 Slots
- 22 bis 23 Uhr in der Winterflugplanperiode 15 Slots und in der Sommerflugplanperiode 25 Slots
- zwei weitere Slots pro Stunde im sonstigen Verkehr

Weitere Auflagen sind u.a. die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden, die vor dem 4. März 1974 errichtet oder baulich genehmigt worden sind, in einem Tagschutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel (= Leq) ab 62 dB(A) sowie Schallschutz und schallgedämmte Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen innerhalb einer Nachtschutzzone. Festlegung eines Gebietes für Außenwohnbereichsentschädigung

Verkehrszahlen des Jahres 2000:

- 194.000 Starts und Landungen im Jahr
- 16 Millionen Fluggäste
- 122.000 Slots in den sechs verkehrsreichsten Monaten beantragt, tatsächlich abgewickelt: 97.500

2001

Verkehrszahlen des Jahres:

- 194.000 Starts und Landungen im Jahr
- 15,5 Millionen Fluggäste
- von den Airlines 144.000 Slots in den sechs verkehrsreichsten Monaten beantragt, tatsächlich abgewickelt: 99.200

- verlorenes Passagierpotenzial: 3,8 Millionen Fluggäste

5. September 2002 Der 20. Senat des Oberverwaltungsgerichts Münster stellt auf Klage der Stadt Ratingen fest, dass der **Angerlandvergleich** zwar **wirksam** sei, dass **aber keine statische Verankerung** vorliege. Dies bedeutet, dass die Stadt Ratingen auf ein Anpassungsbegehren des Flughafens flexibel zu reagieren hat.

Verkehrszahlen des Jahres 2002:

- 190.000 Starts und Landungen im Jahr
- 14,75 Millionen Fluggäste
- von den Airlines 123.000 Slots in den sechs verkehrsreichsten Monaten beantragt, tatsächlich abgewickelt: 97.200
- verlorenes Passagierpotenzial: 2,2 Millionen Fluggäste

Juni 2003

Eine **modifizierte Betriebsgenehmigung**, der ein ergänzendes Verfahren zur derzeitigen Genehmigung vorausgegangen war, führt zur **Ausweitung des Tagschutzgebietes der Schallschutzzone**: Das Tagesschutzgebiet wird um all jene Bereiche vergrößert, in denen der so genannte äquivalente Dauerschallpegel größer oder gleich 60 dB(A) (Dezibel) ist. Zuvor lag dieser Bereich bei 62 dB(A). Insgesamt profitieren davon Eigentümer von rund 1.120 Häusern von Ratingen-Lintorf über Düsseldorf-Lohausen bis nach Meerbusch. Sie erhalten Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, insbesondere für Schallschutzfenster, vollständig erstattet. Mit

dem „**Düsseldorfer Modell**“, der freiwilligen Ausweitung des Tagschutzgebietes, übt der Airport eine Vorreiterrolle in Deutschland aus. Damit gibt es keinen deutschen Flughafen, der seine Nachbarschaft so umfassend schützt.

Verkehrszahlen des Jahres 2003:

- 186.200 Starts und Landungen im Jahr
- 14,3 Millionen Fluggäste
- von den Airlines 124.500 Slots in den sechs verkehrsreichsten Monaten beantragt, tatsächlich abgewickelt: 92.696
- verlorenes Passagierpotenzial: 2,4 Millionen Fluggäste

13. Oktober 2004 Düsseldorf Airport macht im Rahmen des „**Anschlussgenehmigungsverfahrens**“ den ihr bereits grundsätzlich zugestandenen Anspruch geltend, in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres tatsächlich 122.176 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr abwickeln zu können. Dieser Wert liegt innerhalb der Bewegungszahl, die entsprechend der erstellten Gutachten auf der Hauptstart- und -landebahn („Einbahnkapazität“) möglich ist. Damit wird die Einhaltung des Angerland-vergleichs gewahrt. Dafür sollen künftig in der Zeit von 06:00 bis 22:00 Uhr stündlich bis zu 45 Starts und Landungen im Linien- und Charterverkehr und in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr bis zu 45 Landungen koordiniert werden können.

10. Dezember 2004 **Das Oberverwaltungsgericht in Münster bestätigt die Rechtmäßigkeit der aktuellen Betriebsgenehmigung für das Parallelbahnsystem.** Mit der Entscheidung ist eine gesicherte Basis für die Durchführung des Anschlussgenehmigungsverfahrens geschaffen worden. Das Gericht lehnt die Zulassung der Revision ab.
18. August 2005 Das **Bundesverwaltungsgericht** weist alle **Beschwerden gegen die Nichtzulassung der Revision** in dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts NRW vom 10. Dezember 2004 zurück. Damit ist die Genehmigung zur vollen Nutzung der Einbahnkapazität vom 21. September 2000 in der Fassung des ergänzenden Verfahrens vom 05. Juni 2003 bestandskräftig geworden.
9. November 2005 Das **Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen** erteilt dem Flughafen Düsseldorf die so genannte **Anschlussgenehmigung**. Im juristisch relevanten Betrachtungszeitraum der „sechs verkehrsreichsten Monate“ können damit zunächst rund 15 Prozent mehr Starts und Landungen im Linien- und Charterverkehr durchgeführt werden. Gleichzeitig wird der Flughafen den Lärmschutz für Anwohner weiter verbessern. Das Verkehrsministerium genehmigt in der ersten Nachtstunde zwischen 22:00 und 23:00 Uhr statt der beantragten 45 nur 36 planmäßige Landungen. Darüber hinaus können zwischen 06:00 und 22:00 Uhr im Linien- und Charterverkehr 45 Starts und Landungen (Slots) an durchschnittlich acht Stunden pro Tag

durchgeführt werden. In weiteren acht Stunden stehen jetzt 40 Slots pro Stunde zur Verfügung. Die Genehmigung beinhaltet jedoch eine Öffnungsklausel, die ein Hineinwachsen in die 45 Bewegungen über 16 Tagesstunden erlaubt. Die Öffnungsklausel ermöglicht die Ausschöpfung einer Einbahnkapazität von 45 Bewegungen ohne erneut in ein förmliches Genehmigungsverfahren einsteigen zu müssen. Die Kapazitätsausweitung der Anschluss-genehmigung kann von den Fluggesellschaften sofort umgesetzt werden, da die Genehmigung mit Sofortvollzug erteilt wurde. Das umfassende Lärmschutzprogramm des Flughafens wird deutlich vergrößert. So wird das bestehende Nachtschutzgebiet, in dem Anwohner Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen in Schlafräumen haben, auch auf Teile von Meerbusch-Büderich ausgedehnt sowie in Düsseldorf-Lohausen und Ratingen-Tiefenbroich erweitert. An das Nachtschutzgebiet schließt sich ein weiterer Bereich an, in dem Anspruch auf den Einbau von schalldämmenden Lüftern in Schlafräumen besteht.

Juni 2006

Das **Oberverwaltungsgericht (OVG) in Münster bestätigt den Sofortvollzug der Betriebs-genehmigung** in weiten Teilen. So wird die Aufstockung auf 45 Starts und Landungen in den Spitzenzeiten bis zum Abschluss der Gerichtsverfahren nicht beanstandet. Die Vergabe neuer Landerechte im Zeitraum zwischen 22:00 und 23:00 Uhr sowie die bereits in der Genehmigung verankerte optionale Erhöhung der Stunden-eckwerte auf 45 Bewegungen in den übrigen

Tageszeiten bleibt bis zur Entscheidung des Gerichts in den Hauptsacheverfahren offen.

16. Mai 2007

Das **Oberverwaltungsgericht (OVG) in Münster bestätigt die Rechtmäßigkeit der aktuellen Betriebsgenehmigung des Düsseldorfer Flughafens in vollem Umfang.** Damit sind die Klagen gegen das Landesverkehrsministerium, welches dem Airport im November 2005 die sogenannte Anschlussgenehmigung erteilte, abgewiesen worden. In der Urteilsbegründung führt das Gericht aus, dass dem Flughafen Düsseldorf eine erhebliche Bedeutung für das Verkehrsgeschehen im Wirtschaftsraum Rhein-Ruhr zukommt. Demnach können am Flughafen 131.000 Starts und Landungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres durchgeführt werden. Nach Auffassung des Gerichts sind die in der Genehmigung enthaltenen Stundeneckwerte rechtlich nicht zu beanstanden. Auch die in der Genehmigung enthaltene Öffnungsklausel, die dem Airport mittelfristig ein weiteres Wachstum von rund 7.000 Starts und Landungen ermöglicht, wurde von den Richtern bestätigt. Das Gericht hält darüber hinaus die Ausweitung auf 33 Landungen in der ersten Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr) über das gesamte Jahr für rechtens. Bislang waren in dieser Stunde 25 Bewegungen im Sommerflugplan und 15 Bewegungen im Winterflugplan zulässig.

März 2008

Das NRW-Verkehrsministerium gibt grünes Licht für die Durchführung eines **Probetriebs, in dem empirisch belegt werden soll, dass die Kapazität der südlichen Hauptstart- und -landebahn auch**

im Einbahnbetrieb bei 45 Flugbewegungen in der Stunde liegt. Diese Möglichkeit der Ausweitung von bisher 40 Starts und Landungen in der Stunde ist als Öffnungsklausel in der Betriebsgenehmigung verankert. Der Probetrieb beginnt sofort und wird auch die Sommerflugplan-Periode 2009 einschließen.

Juni 2008

Das **OVG-Urteil vom 16. Mai 2007, das die aktuelle Betriebsgenehmigung bestätigt, ist rechtskräftig**, da das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig alle Beschwerden gegen die Nichtzulassung der Revision in dieser Sache zurückweist.

27. August 2008

Das **OVG in Münster weist zwei Klagen gegen die aktuelle Betriebsgenehmigung des Flughafens ab**. Damit bestätigte der 20. Senat in vollem Umfang die Rechtmäßigkeit der Genehmigung. Die Stadt Krefeld und eine Gruppe von Privatpersonen hatten gegen das Landesverkehrsministerium geklagt, das dem Airport im November 2005 die Genehmigung erteilt hatte.

Verkehrszahlen des Jahres 2008:

- 229.000 Starts und Landungen im Jahr
- 18,1 Millionen Fluggäste
- Es wurden von den Airlines in den sechs verkehrsreichsten Monaten 151.143 Slots im Linien- und Charterverkehr beantragt, 115.952 Bewegungen wurden im Linien- und Charterverkehr durchgeführt.

7. Juli 2009 Das **Urteil des OVG vom 27. August 2008**, in dem die aktuelle Betriebsgenehmigung des Düsseldorfer Flughafens bestätigt wird, ist **rechtskräftig**. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig weist alle laufenden Beschwerden gegen die Nichtzulassung der Revision in dieser Sache zurück. Damit sind keine weiteren Klagen gegen die aktuelle Betriebsgenehmigung des Düsseldorfer Flughafens anhängig.
13. Oktober 2009 Für den **Probetrieb**, mit dem eine bessere Nutzung der südlichen Hauptstart- und Landebahn getestet wird, zieht das NRW-Verkehrsministerium ein **positives Fazit**. Demnach wurden in den vergangenen 18 Monaten 43 Bewegungen pro Stunde im Einbahnbetrieb ohne signifikanten Anstieg der Verspätungen reibungslos abgewickelt. Dies wurde empirisch nachgewiesen und durch die Deutsche Flugsicherung bestätigt. Aufgrund dieses Nachweises kann der Flugplan **zukünftig mit bis zu 43 Bewegungen pro Stunde im Einbahnbetrieb koordiniert** werden. Die Gesamtzahl der zulässigen Flugbewegungen laut Betriebsgenehmigung bleibt unverändert.
18. Juni 2013 Der Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH ermächtigt die Geschäftsführung, beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) einen **Antrag auf Planfeststellung mit einer Änderung der Betriebsgenehmigung einzureichen**. Um dem vorhandenen und stetig steigenden Mobilitätsbedürfnis der Menschen und der Wirtschaft der Region auch langfristig Rechnung

tragen zu können, möchte NRW's größter Airport zukünftig in den Tagesstunden nachfrageorientierter und flexibler arbeiten können. Der Antrag soll voraussichtlich Mitte 2014 gestellt werden.

November 2013
bis Februar 2014

Im Zuge einer **frühzeitigen Bürgerinformation** informierte der Airport auf insgesamt zehn Veranstaltungen in den Nachbargemeinden über den geplanten Antrag auf Planfeststellung mit einer Änderung der Betriebsgenehmigung. Der Flughafen wollte dabei die Interessen der Anwohner wahren und setzte auf Transparenz und Information noch vor der Antragstellung. Themen waren die Hintergründe des Vorhabens, zu erwartende Auswirkungen sowie die Möglichkeit der Bürger, sich in das weitere Verfahren einzubringen.

September 2014:

Der Flughafen Düsseldorf geht einen großen Schritt auf die Kritiker seines geplanten Antrags auf „**Planfeststellung mit einer Änderung der Betriebsgenehmigung**“ zu und überarbeitet die Antragsinhalte in **zwei wesentlichen Punkten**. In dem modifizierten Antrag verpflichtet sich die Flughafen Düsseldorf GmbH, die Vergabe der Slots (Zeitfenster für Starts und Landungen) weiterhin wie bisher gleichmäßig auf das Jahr zu verteilen. Ursprünglich war die Beantragung einer deutlich flexibleren Slotvergabe vorgesehen gewesen: Slotkapazität im von den Fluggesellschaften schwächer nachgefragten Winterhalbjahr sollte bei Bedarf in das nachfragestärkere Sommerhalbjahr gelegt werden können. Bürgerinitiativen hatten in diesem Zusammenhang die Sorge geäußert, der

Flughafen könne mit diesem Vorgehen in die Lage versetzt werden, nahezu alle Zweibahnstunden mit maximal 60 Flugbewegungen in den Sommer zu verlegen. Mit der nun vorgesehenen Antragsänderung schließt der Airport offiziell eine solche theoretische Möglichkeit aus: Slots aus dem Winterhalbjahr können nun nicht mehr im Sommer genutzt werden.

Die zweite Anpassung stärkt die für die Bürger wichtige nachrangige Nutzung der zweiten Start- und Landebahn (Nordbahn). Der Flughafen verpflichtet sich, auch zukünftig die Nutzung der Nordbahn unter Berücksichtigung des aktuellen Koordinierungsstandes wöchentlich im Voraus festzulegen und die Planung der Genehmigungsbehörde vorab zu übermitteln. Dennoch wahrt der Flughafen sein wichtiges Anliegen, Verspätungen vor allem in den Abendstunden mit einer neuen Betriebsgenehmigung weiter zu reduzieren: Sollte unter dem Einfluss von Streiks, Wetter oder anderen Ereignissen kurzfristig die Nutzung der zweiten Bahn zur Vermeidung von Verspätungen benötigt werden, so soll dies nur möglich sein, wenn auf einem für jedes Halbjahr neu aufzubauenden Zeitkonto ungenutzter Zwei-Bahn- Zeitabschnitte ein positiver Saldo besteht. Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass die Nutzung der Nordbahn 50 Prozent nicht überschreitet. Am Ende einer Flugplansaison nicht genutzte Zwei-Bahn- Zeitabschnitte verfallen und können nicht in die nächste Saison übertragen werden.

27. Februar 2015: Der Düsseldorfer Flughafen stellt den Antrag auf Planfeststellung mit Änderung der Betriebsgenehmigung beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein- Westfalen (MBWSV). Die Einreichung des Antrags beim Ministerium stellt den offiziellen Beginn des formellen Verfahrens zur Kapazitätserweiterung dar.
15. Juni 2015 Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein- Westfalen (MBWSV) erteilt den Planfeststellungsbeschluss für die Schaffung von Ersatzflächen im Vorfeld West für im Osten des Vorfeldbereichs entfallende Abstellpositionen. Der Flughafen Düsseldorf hatte dazu am 11. August 2008 einen entsprechenden Antrag gestellt. Der Beschluss wird beklagt. Der Flughafen sichert zu, bis zu einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts in Münster in der Hauptsache von dem Beschluss keinen Gebrauch zu machen.
13. Februar 2017 Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Planfeststellungsbehörde) hat Anfang 2016 in Abstimmung mit der zuständigen Anhörungsbehörde, der Bezirksregierung Düsseldorf, die Antragsunterlagen als auslegungsreif bewertet. Die Antragsunterlagen wurden vom 25.05.2016 bis einschließlich 24.06.2016 in den umliegenden Gemeinden öffentlich ausgelegt. Einwendungen konnten bis zwei Wochen nach Ende der Auslegung bei der

Bezirksregierung Düsseldorf erhoben werden. Die Zahl der Bürgerinnen und Bürger, die eine individuelle Einwendung abgegeben haben liegt bei 13.356, davon 70 befürwortend. Insgesamt haben ca. 40.770 Bürgerinnen und Bürger Einwendungen erhoben.

Der Erörterungstermin fand vom 13.02.2017 bis 20.02.2017 in der Messe Düsseldorf statt. Die Träger öffentlicher Belange sowie Bürgerinnen und Bürger, die im vergangenen Jahr schriftliche Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben hatten, konnten ihre Sichtweisen während der Erörterung noch einmal mündlich vortragen. Über sechs Tage hinweg haben sich alle Beteiligten zu 66 Tagesordnungspunkten in mehr als 600 Wortmeldungen, die regelmäßig zu weitergehenden intensiven fachlichen Diskussionen führten, mit dem Antrag auseinandergesetzt. Eine Entscheidung in der Sache wurde während der Erörterung nicht getroffen. Dies wird die Planfeststellungsbehörde, erst in einigen Monaten auf Basis einer umfassenden Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange tun.

08. Juni 2018

Das OVG in Münster weist vier Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Schaffung von Ersatzflächen im Vorfeld West des Flughafens ab. Damit bestätigte der 20. Senat in vollem Umfang die Rechtmäßigkeit des Beschlusses. Die Städte Ratingen, Meerbusch und Kaarst sowie eine Gruppe von Privatpersonen hatten gegen das Landesverkehrsministerium geklagt, das dem Airport im Juni 2015 den Planfeststellungsbeschluss erteilt hatte.