

Ministerium für Verkehr, Energie
und Landesplanung des Landes NRW
Haroldstraße 4

40213 Düsseldorf

Geschäftsführung

Flughafen Düsseldorf GmbH
Postfach 30 03 63
D-40403 Düsseldorf

Telefon +49 (0)211-421-
Telefax +49 (0)211-421-

www.duesseldorf-international.de

Datum

13.10.2004

➔ **Antrag auf Erteilung einer luftrechtlichen Genehmigung sowie Antrag auf
Anordnung der sofortigen Vollziehung**

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

die Flughafen Düsseldorf GmbH beantragt gemäß § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG die
luftrechtliche Genehmigung für den Verkehrsflughafen Düsseldorf vom
03.10.1976 i.d.F. des Anpassungsbescheides vom 25.11.1992, der
Änderungsgenehmigungen vom 17.07.1997, der Änderungsgenehmigung
vom 21.09.2000 nebst Ergänzungsbescheid vom 05.06.2003, wie folgt zu
ändern:

- In Nr. III 5 der luftrechtlichen Genehmigung wird Satz 2 gestrichen.
- Nr. III 6 wird wie folgt geändert:

6.1 Die Anzahl der Flugzeugbewegungen auf der Start-/Landebahnen
05R/23L und 05L/23R darf in den 6 verkehrsreichsten Monaten
eines Jahres nicht mehr als 131.000 Flugzeugbewegungen betragen,
davon 122.176 Flugzeugbewegungen im Linien- und Charterverkehr
sowie 8.824 Flugzeugbewegungen im Sonstigen IFR-Verkehr.

6.2 Für Flüge im Linien- und Charterverkehr darf die Anzahl der im
voraus planbaren Zeitnischen (Koordinierungseckwert) in der Zeit
von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit 45 Slots nicht übersteigen;
maßgebend ist der jeweils letzte Stand der Koordination vor dem
Flugereignis.

6.3 Für Flüge im Linien- und Charterverkehr sowie von Sonstigen Flügen
nach Instrumentenflugregeln darf in der Zeit von 22:00 Uhr bis
23:00 Uhr Ortszeit die Zahl von 45 koordinierten Landungen nicht
überschritten werden.

Amtsgericht Düsseldorf
HRB 28

Vorsitzender des Aufsichtsrates
Oberbürgermeister Joachim Erwin

Geschäftsführung
Dr. Rainer Schwarz
(Vorsitzender)

Dipl.-Ing. Christoph Blume

Dipl.-Kfm. Thomas Schnalke

6.4 Für Sonstige Flüge nach Instrumentenflugregeln dürfen vom Flughafenkoordinator – bzw. für kurzfristig erst am Ereignistage – geplante Flüge nach Instrumentenflugregeln von der DFS zusätzlich zwei Flugzeugbewegungen über acht Betriebsstunden in der Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit koordiniert werden, ansonsten aber in einer solchen Anzahl, wie die in Ziffer 6.2 genannten Slots nicht erreicht werden.

Begründung:

1.)

Die luftrechtliche Genehmigung vom 21.09.2000 in der Fassung von 05.06.2003 hat die in sie gesetzten Erwartungen, was die Anzahl abwickelbarer Bewegungen anbetrifft, nicht erfüllt. Es dürfen – so der rechtliche Rahmen – in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres 122.176 Flugzeugbewegungen durchgeführt werden. Die betriebliche Praxis zeigt, dass diese Zahl in Form tatsächlich durchgeführter Flugzeugbewegungen bedingt durch Nichtnutzbarkeitsquote und No-Show-Rate nicht erreicht werden kann. Insbesondere die Festlegung der in dieser Genehmigung genannten Koordinierungseckwerte führt zu Beeinträchtigungen mit der Folge, dass eine über diesen Eckwerten liegende Nachfrage von Luftverkehrsgesellschaften nach Slots weitestgehend nicht erfüllt werden kann. Der Verkehrsflughafen Düsseldorf würde sich im Falle der Beibehaltung der bisherigen flugbetrieblichen Regelungen praktisch nicht weiter entwickeln können.

Die Belange der Luftverkehrsgesellschaften sind bereits in der gegenwärtigen Situation nicht mehr angemessen gewahrt. Die in den zurückliegenden Jahren durchgeführten IATA-Flugplankonferenzen haben deutlich gezeigt, dass die Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften nach Slots für den Verkehrsflughafen Düsseldorf deutlich höher lag, als diese auf Grund der jeweils aktuellen Genehmigungssituation zulässigerweise vergeben werden konnten.

Nachstehende Tabelle dokumentiert die Nachfrage nach Slots auf den jeweiligen im Herbst stattfindenden IATA-Flugplankonferenzen für die jeweils darauf folgenden Sommerflugplanperioden. Die Zahlen erstrecken sich auf die Monate Mai bis Oktober eines jeden Jahres und somit auf die sechs verkehrsreichsten Monate.

Jahr (Mai bis Okt.)	beantragte Slots	zugeteilte Slots *	abgelehnte Slotanträge	verloren gegangenes Passagier-Potential */**
2004	138.507	117.151	21.356	1.815.260
2003	124.398	115.725	8.673	728.532
2002	122.845	114.305	8.540	668.600 ***
2001	143.814	110.686	33.128	2.565.376
2000	122.137	106.144	15.993	1.238.424
1999	127.080	104.989	22.091	1.691.280
1998	119.913	105.504	14.409	1.128.431
1997	125.748	104.037	21.711	1.700.345
1996	125.408	97.618	27.790	2.103.130
1995	111.814	101.204	10.610	802.896

(* In der betrieblichen Praxis sind die jeweiligen No-Show-Raten in Abzug zu bringen.)

(** Für die Berechnung in der Tabelle wird ein statistisches Jahresmittel von 84 bis 89, für 2004 von 85 Passagieren pro Bewegung unterstellt.)

(*** Diese niedrige Zahl ist primär Folge der Ereignisse vom 11. September 2001; dennoch sind auch in diesem Jahr wiederum Slotanträge abgelehnt worden.)

Seit 1995 werden auf den jeweiligen Flugplankonferenzen somit bis zu 20 % der beantragten Slots abgelehnt.

Bei der Zahl der beantragten Slots ist zu berücksichtigen, dass es zur Überzeugung der Antragstellerin Luftverkehrsgesellschaften gibt, die in Kenntnis der Engpasssituation in Düsseldorf von einer weitergehenden Antragstellung absehen. Es ist also realistischerweise von einer „Dunkelziffer“ von gewünschten, aber nicht einmal beantragten Slots auszugehen.

Die nachstehende Tabelle zeigt das Verhältnis zwischen zugeteilten Slots einerseits und tatsächlich abgewickelten Flugzeugbewegungen andererseits in den Jahren 1997 bis 2003:

Jahr (Mai bis Okt.)	zugeteilte Slots	tatsächliche Bewegungen
2003	115.725	92.696
2002	114.305	97.292
2001	110.686	99.197
2000	106.144	97.538
1999	104.989	97.694
1998	105.504	94.372
1997	104.037	92.792

Bei den auf der Basis der jetzigen Genehmigung möglichen 122.176 Bewegungen handelt es sich um einen lediglich rechtlich maximal zulässigen Rahmen, welcher, bezogen auf die genannte Gesamtbewegungszahl in der betrieblichen Praxis bedingt durch die jeweilige Tages- und Wochenganglinie und ihre zwangsläufig dadurch entstehenden Bewegungstäler nicht ausgeschöpft werden kann.

2.)

Die Antragstellerin verfolgt daher eine Betriebsregelung, die so flexibel zu handhaben ist, dass 122.176 Bewegungen im Linien- und Charterverkehr in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres unter Berücksichtigung von Nichtnutzbarkeitsquote und No-Show-Rate tatsächlich abgewickelt werden können.

Die tatsächliche Durchführung von 122.176 Flugzeugbewegungen im Linien- und Charterverkehr in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres würde im Ergebnis dazu führen, dass der Verkehrsflughafen Düsseldorf zumindest teilweise an der allgemeinen Fortentwicklung des Luftverkehrs teilhaben könnte.

Da sich die bisherigen in der aktuellen Genehmigung enthaltenen Koordinierungseckwerte angesichts des bestehenden Nachfragedrucks nach Slots als zu niedrig erwiesen haben, werden nunmehr für die Betriebsstunden über Tage jeweils 45 Flugzeugbewegungen im Linien- und Charterverkehr angestrebt. Ausweislich der als Anlage beigefügten Tabelle, die sich im Hinblick auf die Slotanmeldung und Erstkoordinierung auf einen typischen Tag erstreckt, wird deutlich, dass die Anmeldung von Slots für die Sommerflugplanperiode 2004 über Tage in der Regel bei über 45 Flugzeugbewegungen liegt. Teilweise erreichen die angemeldeten Slots sogar 80 Bewegungen pro Stunde. Angesichts dieses massiven Nachfragedrucks wird es gelingen, über Tage auch in 16 Betriebsstunden 45 Flugzeugbewegungen tatsächlich abzuwickeln.

3.)

Die hälftige Aufteilung der 16 Betriebsstunden über Tage für Sonstigen IFR-Verkehr erfolgt aus Gründen der Beachtung des am 13. Mai 1965 vor dem OVG NW geschlossenen Angerland-Vergleichs (VIII B 277/65), welcher unter anderem die Benutzbarkeit der Start- und Landebahn 05L/23R regelt. Danach wird diese Bahn gemäß a) I. Teil, A. II., Satz 2 „nur in den Zeiten der Betriebsunterbrechung der Hauptstartbahn und sonst in den Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage betrieben“.

Dem Regelungsgehalt des Angerland-Vergleichs entsprechend darf nur zu einem bestimmten Anteil von Betriebsstunden die Einbahnkapazität der Hauptstart- und Landebahn 05R/23L überschritten werden. Die Einbahnkapazität bezogen auf die einzelnen Betriebsstunden ist auf Betreiben der Antragstellerin gutachterlich neu ermittelt worden. Danach liegt die stündliche Einbahnkapazität der Hauptstart- und Landebahn 05R/23L bei insgesamt 45 Bewegungen. Diese Anzahl möglicher Bewegungen soll dem Linien- und Charterverkehr zugute kommen.

Der Begriff des Spitzenverkehrs ist gegen den des Nicht-Spitzen-Verkehrs abzugrenzen. Aus diesem Grunde ist es nicht möglich, über 16 Betriebsstunden über Tage Spitzenverkehr abzuwickeln.

Der Angerland-Vergleich begrenzt nicht die Anzahl der Flugzeugbewegungen. Das OVG NW führt in seinem Beschluss vom 05.05.2000 (20 B 2119/99.AK) aus, „der Angerland-Vergleich beschreibe lediglich Bedingungen für die Mitbenutzung der Parallelbahn, gebe aber weder ausdrücklich noch sinngemäß quantitative Begrenzungen vor.“.

Um eine Betriebsregelung zu erhalten, die sich als Angerland-Vergleichskonform darstellt, dürfen zur Überzeugung der Antragstellerin 50 % der Tagesstunden als Zeiten des Spitzenverkehrs bezeichnet werden. Vor diesem Hintergrund erstreckt sich die beantragte Betriebsregelung bezüglich der Flugzeugbewegungen im Sonstigen IFR-Verkehr auf acht Stunden über Tage. Eine Ausweitung auf weitere Betriebsstunden ist nur in den Stunden über Tage möglich, in denen keine 45 Bewegungen im Linien- und Charterverkehr stattfinden.

4.)

Dem zu Ziffer 6.1 gestellten Antrag auf Durchführung weiterer 8.824 Flugzeugbewegungen liegen folgende Überlegungen zugrunde:

Im Jahre 2002 entsprach der prozentuale Anteil von Überführungsflügen bezogen auf Linien- und Charterbewegungen 2 %. Es ist davon auszugehen, dass dieser Anteil auch bei Erreichen von 122.176 Flugzeugbewegungen im Linien- und Charterverkehr konstant bleibt, dass heißt, die Anzahl der Überführungsflüge wird dementsprechend proportional auf 2.444 Bewegungen ansteigen.

Die Anzahl der sonstigen IFR-Flugzeugbewegungen betrug im Jahre 2002 insgesamt 5.323 Bewegungen. Die Antragstellerin geht davon aus, dass hier eine Steigerung dieser Flugzeugbewegungen zugrunde zu legen ist. Diese Anzahl beläuft sich dann auf 6.380 IFR-Flugzeugbewegungen.

Zur Erreichung einer größtmöglichen flugbetrieblichen Flexibilität werden die Überführungsflüge und sonstigen IFR-Flüge ohne Differenzierung zu einer Gesamtzahl von 8.824 Flugzeugbewegungen zusammengefasst und den 122.176 Bewegungen im Linien- und Charterverkehr zugezählt, so dass insgesamt 131.000 Bewegungen zum Gegenstand der Antragsstellung gemacht werden.

5.)

Auf Grund der bestehenden Nachtflugbeschränkungen sind am Verkehrsflughafen Düsseldorf in der Stunde von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr lediglich Landungen zulässig, da Starts mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr grundsätzlich nicht zugelassen sind. Gleichwohl ist es sachlich geboten, in der Stunde von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr ein Bewegungsvolumen von 45 Landungen zu ermöglichen.

Bedingt durch die aktuellen Nachtflugbeschränkungen am Verkehrsflughafen Düsseldorf besteht für viele Fluggesellschaften die Notwendigkeit, die verfügbare Zeitspanne vom ersten Start in Düsseldorf ab 06:00 Uhr bis zur letzten planmäßigen zulässigen Landezeit um 22:50 Uhr so gut wie möglich zu nutzen. Im Tourismusverkehr wird zum Beispiel dieser Zeitraum dringend benötigt, um drei Umläufe von je zwei Stunden Flugzeit zu einem Mittelmeerziel realisieren zu können. Ähnliches gilt auch für die anderen Verkehrsegmente (Linienverkehr, Low-Cost-Verkehr). Wenn solche Umlaufplanungen wegen Slotmangels nicht mehr möglich sind, ist die Wirtschaftlichkeit des Flugzeugeinsatzes insgesamt als nicht mehr gegeben zu bezeichnen mit der Folge, dass die gesamte Rotation entfällt.

Insofern ist die Gewährung einer hohen Anzahl an Landungen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr sachlich geboten. Bezüglich der beantragten Anzahl ist festzustellen, dass bereits gegenwärtig regelmäßig über 50 Verkehrsflugzeuge pro Nacht auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf verbleiben (Nightstops). Es handelt sich dabei um Flugzeuge, die sowohl in Düsseldorf beheimatet sind als auch um solche auswärtiger Fluggesellschaften. Diese Anzahl wird sich bei weiterem Verkehrswachstum entsprechend erhöhen und den Nachfragedruck auf Landemöglichkeiten in der letzten Betriebsstunde verstärken. Mit umfasst werden sollen für den Zeitraum von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr auch Landungen von Sonstigen Flügen nach Instrumentenflugregeln, um auch insoweit bedarfsgerecht reagieren zu können.

6.)

Die in Satz 2 der Auflage III. Nr. 5 der luftrechtlichen Genehmigung vom 03.10.1976 in der Fassung des Anpassungsbescheides vom 25.11.1992, des Genehmigungsänderungsbescheides vom 17.07.1997 und des Genehmigungsbescheides vom 21.09.2000 enthaltene Definition „Zeiten des Spitzenverkehrs sind dann gegeben, wenn für Luftfahrzeuge im Luftraum oder am Boden Wartezeiten bestehen“, ist ersatzlos zu streichen. Es handelt sich dabei um eine ausschließliche Verspätungsregelung. Vor diesem Hintergrund ist der Begriff der Wartezeit nicht mehr nutzbar. Zeiten des Spitzenverkehrs stellen sich nach dem Verständnis der Antragstellerin als solche der Spitzenverkehrsnachfrage für im Voraus planbare Flüge dar. Im Übrigen soll die Nordbahn auch zum Abbau von Verspätungen dienen.

7.)

Die bis zum 11. September 2001 zu beobachtenden Steigerungen im internationalen Luftverkehr haben belegt, dass die Wachstumsdynamik bis zu diesem Zeitpunkt ungebrochen war. So zeigten von der IATA, von Airbus und Boeing erstellte Studien, dass eine Zunahme des Passagierverkehrs zwischen 58 % und 64 % bis zum Jahre 2010 erwartet werden könne. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass sich in der Vergangenheit erteilte Verkehrsprognosen regelmäßig als zu niedrig erwiesen hatten.

Für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland hatte das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) in Kooperation mit der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) im November 1999 eine Prognosestudie über die Zukunft des deutschen Luftverkehrs erstellt.

Unter Anwendung verschiedener Randbedingungen gelangte die als sehr konservativ zu bezeichnende Studie aus damaliger Sicht für den Verkehrsflughafen Düsseldorf zu einer Bewegungszahl von bis zu 263.000 Starts und Landungen im Jahre 2010. Für die typische Spitzenstunde geht sie von 65 bis 75 Flugzeugbewegungen aus. Dies ist erheblich mehr, als nach der jetzigen Genehmigungslage zulässig ist.

Selbst wenn diese Schlussfolgerungen nur noch mit Vorbehalten betrachtet werden können, so ist trotz der Ereignisse des 11. September 2001, des im Jahre 2003 stattgefundenen Irak-Kriegs sowie der SARS-Erkrankung davon auszugehen, dass das Passagieraufkommen nach einer „Wachstumsdelle“ künftig wieder die ursprüngliche prognostizierte Dynamik gewinnen wird.

Die zu prognostizierende Steigerung des Slotbedarfs führt im Falle der Beibehaltung der Betriebsregelungen der Genehmigung vom 21.09.2000 im Ergebnis dazu, dass auf den künftigen IATA-Flugplankonferenzen weiterhin ein hoher Anteil von Slotanträgen abgelehnt werden müsste. Denn wie die Anzahl der beantragten Slots für das Jahr 2004 zeigt, übersteigt die Nachfrage trotz des vorübergehenden Wachstumsstopps weiterhin die Zahl der tatsächlich abwickelbaren Flugzeugbewegungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf. In der weiteren Entwicklung ist damit zu rechnen, dass die Zunahme des Luftverkehrs wieder an die ursprünglichen Steigerungsraten anknüpfen wird.

Das Wachstumspotential des Verkehrsflughafens Düsseldorf könnte dementsprechend bei weitem nicht ausgeschöpft werden. Dies hätte gravierende volkswirtschaftliche und standortpolitische Nachteile für die Stadt Düsseldorf und die Rhein-Ruhr-Wupper-Region zur Folge. Ein Verzicht auf die betriebliche Weiterentwicklung des Flughafens ist nicht nur mit einem Wegfall von Beschäftigungs-, Einkommens-, Produktions-, fiskalischen und sonstigen Effekten gleichzusetzen. Der Betrieb des Flughafens auf der Basis der jetzigen Genehmigung würde nämlich zu im Zeitablauf immer gravierenderen Engpässen führen, die die Standortgunst der gesamten Region negativ beeinflussen würde. Dies gilt nicht nur im Hinblick auf die Entwicklung auf dem Unternehmenssektor, sondern auch für die Attraktivität der Region im internationalen und nationalen Standortwettbewerb (RWI-Studie von 11/2000, „Die landes- und regionalpolitische Bedeutung des Flughafens Düsseldorf“, Seite 6).

Düsseldorf wird hier begünstigt durch seine geographische Lage in einem der größten Ballungsräume weltweit mit über 30 Großstädten. Im Umkreis von 50 Km leben 9 Millionen Menschen, im Umkreis von 150 Km 30 Millionen Menschen. In der Region sind 40 % der deutschen Konzerne mit ihren Hauptsitzen ansässig. Für diese, aber auch andere Unternehmen insbesondere aus dem Dienstleistungsbereich und dem Handel stellt der Verkehrsflughafen Düsseldorf für die Region einen ganz entscheidenden Standortfaktor dar. Mit mehr als 5.000 Niederlassungen ausländischer Firmen im Kammerbezirk der IHK Düsseldorf wird die Bedeutung Düsseldorfs im Außenhandel unterstrichen.

8.)

Die herausragende Bedeutung des Flughafens Düsseldorf für die Wirtschaft der Rhein-Ruhr-Region wurde im Oktober 2003 in besonders bemerkenswerter Weise dokumentiert: Mehr als 200 namentlich gezeichnete Unternehmensführer forderten in einem gemeinsamen Aufruf der Industrie- und Handelskammern Düsseldorf, Duisburg, Essen, Wuppertal und Mittlerer Niederrhein eine Weiterentwicklung des Flughafens Düsseldorf. Die an diesem Aufruf beteiligten Unternehmen stellen insgesamt über 200.000 Arbeitsplätze in der Region. Unter anderem heißt es in diesem Appell an die politisch Verantwortlichen im Land und in den Kommunen:

„Für die Unternehmen an Rhein und Ruhr gehört der Flughafen Düsseldorf International zu den wichtigsten Standortfaktoren. Er war stets Motor für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze sowie für die Ansiedlung zahlreicher Unternehmen aus dem In- und Ausland. Mit großer Besorgnis sehen wir, dass der Flughafen künftig diese Rolle verlieren könnte. Nach dem Abschluss der umfassenden Modernisierung seiner Terminals hätte der Flughafen Düsseldorf International zwar sehr gute Voraussetzungen, um am Wachstum des Luftverkehrs teilzuhaben, die aktuelle Genehmigungslage steht einer solchen Erwartung jedoch entgegen.“

Der Aufruf zuzüglich der Unterschriftenliste ist als Anlage beigelegt.

9.)

Ferner ist Düsseldorf ein herausragender Standort beispielsweise für Messen, Werbeagenturen, Unternehmensberatungen, Telekommunikationsunternehmen, Banken (inkl. Börse), Modefirmen, Groß- und Außenhandel und Transport. All diese Unternehmen sind mit deutlich steigender Tendenz auf ein qualitativ (Destinationen) und quantitativ (Flugfrequenzen) hochwertiges Luftverkehrsangebot angewiesen. Sowohl das Einkommensniveau als auch das Qualifizierungsniveau der Beschäftigten im Umfeld von Flughäfen wird durch diese positiv beeinflusst und liegt in der Regel weit über dem nationalen Durchschnitt.

Mit einer vollen Ausschöpfung von 122.176 Bewegungen im Linien- und Charterverkehr in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres wären somit erhebliche volkswirtschaftliche Effekte verbunden.

Diese Effekte führen zu positiven Beschäftigungswirkungen. Dabei ist zu betonen, dass es sich bei den Beschäftigungen weitgehend um höherwertige und qualifizierte Tätigkeiten handelt, welche zudem aufgrund der nachhaltigen Wachstumsprognose im Luftverkehr sichere Arbeitsplätze darstellen. Parallel hierzu würden sich die Einkommenseffekte positiv entwickeln.

Die Beseitigung des bestehenden auflagenbedingten Engpasses der luftrechtlichen Genehmigung vom 21.09.2000 und damit die Möglichkeit, 122.176 Flugzeugbewegungen im Linien- und Charterverkehr in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres auch tatsächlich durchzuführen, sind

im Interesse der Fortentwicklung des Luftverkehrs auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf dringend erforderlich. Sie stellen sich als wichtiges Element der Verkehrsinfrastruktur dar, so dass ein öffentliches Interesse daran besteht, dem hohen Nachfragepotential zu entsprechen.

10.)

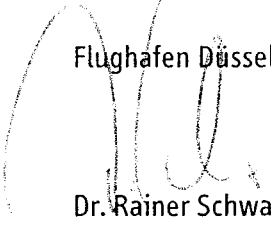
An der sofortigen Vollziehung der beantragten Betriebsgenehmigung besteht ein besonderes öffentliches Interesse. Der Verkehrsflughafen Düsseldorf ist als Standortfaktor wie auch als Wirtschaftsfaktor sowohl für die Region als auch für das Land Nordrhein-Westfalen von herausragender Bedeutung. Von daher besteht die dringende Notwendigkeit seiner Fortentwicklung. Da der bestehenden Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften nach Slots schon heute nicht vollen Umfanges entsprochen werden kann, ist es sachlich geboten, sowohl dem bestehenden als auch künftigen zu erwartenden Nachfragedruck in Form einer schnellstmöglichen betrieblichen Umsetzung der neuen luftrechtlichen Genehmigung entsprechen zu können.

11.)

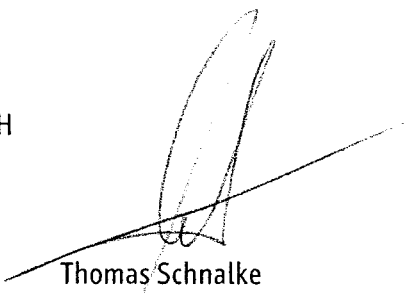
Die dem Antrag beigelegten Gutachten sind in der anliegenden Tabelle im einzelnen aufgelistet.

Mit freundlichen Grüßen

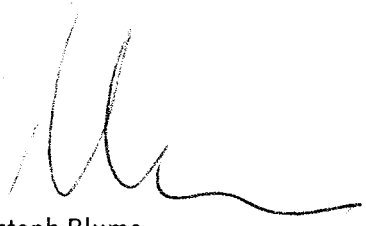
Flughafen Düsseldorf GmbH



Dr. Rainer Schwarz



Thomas Schnalke



Christoph Blume

Anlagen