

Vortragsmanuskript

**betr. Planfeststellungsverfahren Verkehrsflughafen Mönchengladbach
hier: zivil- und strafrechtliches Haftungsrisiko bei positiver Be-
scheidung des Planfeststellungsantrages**

Herr Faulenbach da Costa - nachfolgend kurz: Herr Faulenbach - hat in seiner gutachtlichen Stellungnahme vom 09. Mai 2004 anschaulich dargelegt, welches konkrete Gefährdungspotential in dem Betrieb des geplanten Regionalflughafens Mönchengladbach liegt. Auf Seite 87 f. seines Gutachtens stellt Herr Faulenbach zwei wesentliche Gefahren heraus, die aus dem Betrieb des Flughafens zu erwarten sind:

1. Der Unfallquotient am Regionalflughafen Mönchengladbach ist 200mal höher als am Flughafen Frankfurt! Wenn nach dieser Vergleichsrechnung in Frankfurt ein Luftfahrzeug abstürzen sollte, sind in Mönchengladbach rechnerisch schon fast 200 Flugzeuge abgestürzt! Die Zahl der Menschenleben, deren Tod dabei möglicherweise zu beklagen sein wird, geht ins Unermessliche. Herr Faulenbach stellt in seinem Gutachten deswegen ausdrücklich fest, daß ein Ausbauszenario am Regionalflughafen Mönchengladbach mit Risikowerten belastet ist, die extrem hoch sind.

2. Zur Verdeutlichung des von dem Betrieb des geplanten Flughafens Mönchengladbach ausgehenden Gefahrenpotentials nennt Herr Faulenbach die andernorts bei weitaus geringerem Gefahrenpotential vorgeschriebene Absiedlung von gefährdeten Wohngebieten: Schon bei einem 100-fach geringeren Absturzrisiko, wenn also das Gefahrenpotential nur **eins vom Hundert** dessen ausmacht, was Herr Faulenbach für den Regionalflughafen Mönchengladbach errechnet hat, ist in den Niederlanden die Absiedlung der betroffenen Siedlungsgebiete zwingend vorgeschrieben. Bei der Vorstellung seines Gutachtens vor dem Planungsausschuß des Rates der Stadt Korschenbroich am 18. Mai 2004 - die Rheinische Post/Neuß-Grevenboicher Zeitung berichtete hierüber am 19. Mai 2004 in ihrer Lokalausgabe "Korschenbroich und Jüchen" - nennt Herr Faulenbach für das Umfeld des Flugplatzes Mönchengladbach eine Zahl von 11.156 Anwohnern, die im Risikobereich liegen und deswegen umzusiedeln sind: Die für den Flughafen Mönchengladbach errechnete hohe Ab-sturzwahrscheinlichkeit wird - so Faulenbach vor dem

Planungsausschuß des Rates der Stadt Korschenbroich laut RP vom 19. Mai 2004 - an anderen deutschen Flughäfen nicht ohne Umsiedlung akzeptiert. Die Flugüberschneidungen mit Düsseldorf sind bei diesem Gefährdungspotential noch nicht berücksichtigt.

Das Beispiel der Niederlande in anderen Zahlen ausgedrückt, ergibt folgendes Bild: Wenn in den Niederlanden das Absturzrisiko "nur" doppelt so hoch ist wie in Frankfurt, ist die Absiedlung bereits zwingend vorgeschrieben. Für den Regionalflughafen Mönchengladbach errechnet Faulenbach das Absturzrisiko nicht auf das Zweifache, also das Doppelte von Frankfurt, sondern auf das **Zweihundert**fache von Frankfurt. Der Betrieb des Regionalflughafens Mönchengladbach bedeutet damit nicht nur die abstrakt theoretische, sondern die konkret praktische Gefährdung von Menschenleben in einer nicht überschaubaren Größenordnung! Ich persönlich wohne in Neersen unmittelbar neben der Vinhoven-Grundschule und damit unmittelbar an dem nordwestlichen Anflugsektor. Der Abstand meines Hauses zur Mittellinie des Anflugsektors beträgt keine 500 Meter.

Die für den niederländischen Gesetzgeber maßgebenden Gesetze von Kausalität und Wahrscheinlichkeit sind mathematisch-naturwissenschaftliche Erkenntnisse, die auch diesseits der Maas ihre Gültigkeit haben.

Als **Fazit** dieser beiden Gefahrenpotentiale, nämlich

- a) 200-fach höheres Absturzrisiko als in Frankfurt und
 - b) obligatorische Absiedlung angrenzender Wohngebiete in anderen Fällen, in denen die Absturzwahrscheinlichkeit nur 1 % derjenigen von Mönchengladbach ausmacht,
- gibt es nur eine

SCHLUSSFOLGERUNG:

Jeder Entscheidungsträger, der das von Herrn Faulenbach aufgezeigte Gefährdungspotential kennt oder bei Einhaltung der gebotenen Sorgfalt kennen müßte und als Glied in der Kausalkette zu dem Ausbau des Verkehrslandesplatzes zu einem Regionalflughafen in irgendeiner Weise verantwortlich beiträgt, setzt sich mit seinem Beitrag dem

höchstpersönlichen Risiko aus, daß er - sollte der in dem Gutachten prognostizierte Flugzeugabsturz grausame Realität werden - dann für seinen zu dem Planfeststellungsbeschluß geleisteten und für das Schadensereignis möglicherweise kausal-vorhersehbaren Beitrag zur persönlichen Verantwortung gezogen wird, und zwar sowohl strafrechtlich als auch in zivilrechtlicher Hinsicht:

1. Für seine **strafrechtliche Verantwortlichkeit** sollte jeder für den Planfeststellungsbeschluß (mit-)verantwortliche Entscheidungsträger schon heute mit sich selber ausmachen, ob er den Eintritt des nach den vorliegenden gutachtlichen Erkenntnissen schon heute vorhersehbaren Schadensereignisses bei seinem persönlichen Beitrag zu dem Regionalflughafen nicht nur vielleicht grobfahrlässig außer acht gelassen, sondern unter Umständen mit **dolus eventualis billigend in Kauf genommen** hat.

Die billigende Inkaufnahme ist nichts weiter als die strafrechtliche Beschreibung für bedingt vorsätzliches Handeln. Für die strafrechtliche Relevanz seines Tuns kommt es dann nur noch darauf an, welcher objektive Straftatbestand am Ende der zum heutigen Zeitpunkt der Entscheidungsfindung vorhersehbaren Kausalkette stehen wird. In Frage kommen die objektiven Tatbestände der Körperverletzung bis hin zu den verschiedenen Tötungsdelikten (außer Mord).

2. Neben der strafrechtlichen Verantwortlichkeit muß für den Fall des Schadenseintritts auch eine eventuelle **zivilrechtliche Verantwortlichkeit** des einzelnen an dem Planfeststellungsbeschluß verantwortlich beteiligten Entscheidungsträgers gesehen werden. Hierbei ist in erster Linie an Schadenersatzansprüche aus Amtshaftung, § 839 BGB, zu denken.

Für Schadensfälle aus Amtshaftung haftet im Außenverhältnis grundsätzlich der Staat, Art. 34 Satz 1 GG. Die Staatshaftung führt jedoch dazu, daß wegen eventueller Regreßansprüche auch die persönliche Verantwortlichkeit des einzelnen Entscheidungsträgers geprüft wird. Den Entscheidungsträgern ist das Gutachten in der hier zitierten Form bekannt. Eine Entscheidung gegen die Feststellungen des Gutachtens könnte deswegen als grob fahrläs-

sig wenn nicht sogar bedingt vorsätzlich gewertet werden. Dies hat zur Folge, daß der für das Schadensereignis - sollte es denn ein treten - (mit-)verantwortliche Entscheidungsträger von seinem Dienstherrn im Regreßwege persönlich auf Schadenersatz in Anspruch genommen werden kann.

Eine von dem Entscheidungsträger persönlich abgeschlossene Haftpflichtversicherung dürfte für die hier in Rede stehenden Schadensereignisse nicht eintrittspflichtig sein, da Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit nicht versicherbar sind.

Als Betroffener halte ich es für meine Pflicht, die an dem Planfeststellungsverfahren verantwortlich beteiligten Entscheidungsträger auf ihre persönliche Verantwortung für ihre Entscheidung hinzuweisen.

Zum Nachweis dafür, daß meine Ausführungen bei der Bezirksregierung aktenkundig sind, übergebe ich mein Redemanuskript dem/r Vorsitzenden der heutigen Verhandlung zur Aufnahme in die Verfahrensakte.

47877 Willich, den 23. Juni 2005

Dr. Friedrich Giepner

Verteiler:

- Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 59 PFV MGL
- Airpeace e.V., Korschenbroich
- Stadt Willich - GB Stadtplanung -
- Bürgerverein gegen Fluglärm Stadt Willich e.V.
- Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm MGL, Willich
- Handakte