



**Ein neuer  
Gross-  
Flughafen**

**RRI RHEIN-RUHR-  
INTERNATIONAL**

**anstelle des  
Braunkohle-  
Tagebaus  
Garzweiler II**

**oder**

**Goldgrube  
statt  
Kohleloch**

**Von  
Dipl.-Ing.  
Hansjörg  
Bohm**

**Ein neuer  
Gross-  
Flughafen**

**RRI RHEIN-RUHR-  
INTERNATIONAL**

**anstelle des  
Braunkohle-  
Tagebaus  
Garzweiler II**

**oder**

**Goldgrube  
statt  
Kohleloch**

**Von  
Dipl.-Ing.  
Hansjörg  
Bohm**

## **Vorwort, März 2010**

Erste Überlegungen für einen Großflughafen RRI Rhein-Ruhr International (im folgenden kurz „RRI“ genannt) anstelle des geplanten Braunkohle-Tagebaus „Garzweiler II“ reichen bis ins Jahr 1995 zurück. Weil seinerzeit kein Anlass zur Publikation bestand, wurde diese Projektidee zunächst beiseitegelegt.

Aus Kieler Ferne kann nicht beurteilt werden, ob der in „Garzweiler II“ begonnene Braunkohle-Tagebau bereits zu viele vollendete Tatsachen schafft, um „RRI“ noch einmal aufzugreifen. Allerdings gerät mit der globalen Klimaerwärmung die Verbrennung fossiler (Braun-) Kohle immer mehr in die Kritik. Denn die CO<sub>2</sub>-Abscheide- und Speichertechnik ist noch lange nicht in großindustriellem Maßstab einsatzreif und wirtschaftlich. Auch dürfte sich die Braunkohle-Verstromung durch den CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikate-Handel nicht mehr in dem Maße wie früher rechnen – wenn überhaupt noch.

Sollte eine Wiederaufnahme von „RRI“ aus politischen, fachlichen und wirtschaftlichen Gründen weder gewünscht noch möglich sein, so möge die vorliegende Denkschrift diese Projektidee nachträglich dokumentieren. Dabei geben Text und Pläne den Redaktionsstand von Mitte / Ende der 1990er-Jahre wieder. Hingegen beruhen die in den Bildern 1 und 2 genannten Passagier-Zahlen auf aktuellen Daten.

Regensburg, im Januar 1999  
neu durchgesehen und aufbereitet  
Kiel, im März 2010

## **Titelbild**

Ausschnitt aus der ersten Skizze zum Großflughafen RRI Rhein-Ruhr International auf dem geplanten Braunkohle-Tagebaugelände „Garzweiler II“; Regensburg, April 1995.

Sämtliche Urheberrechte liegen beim Verfasser.

## Einleitung

In dieser Denkschrift wird ein Planungs-Konzept skizziert, das aus gegenwärtiger Sicht exotisch erscheinen mag: Die Aufgabe des geplanten Braunkohle-Tagebaus „Garzweiler II“, der bislang Mitte des nächsten Jahrzehnts aufgeschlossen werden soll, und stattdessen die Anlage von „RRI“.

Welchen Sinn sollte ein solcher nie zuvor artikulierter Vorschlag haben, halten doch alle Beteiligten, die nordrhein-westfälische Energie-Wirtschaft, die Landesregierung und die Landesverwaltung, seit Jahren an dem Ziel fest, in „Garzweiler II“ einen Braunkohle-Tagebau zu eröffnen (Bild 4), auch wenn RWE in letzter Zeit erste, vorsichtige Zweifel äußerte? Tatsächlich aber ist dieser Vorschlag auf den zweiten Blick gar nicht so abwegig:

- *Die Passagier-Luffahrt, lange schon der Verkehrsträger mit dem größten jährlichen Wachstum, wird in Zukunft mit ähnlicher Dynamik weiter expandieren. Dies bedingt wesentlich leistungsfähigere Flughäfen als die heute vorhandenen. Zwar haben viele bestehende Flughäfen noch beachtliche Entwicklungsreserven, auch die in Nordrhein-Westfalen liegenden. Zwar werden diese Potentiale durch in Bau oder in Planung befindliche Ausbau-Vorhaben genutzt. Trotzdem wird die deutsche Flughafen-Infrastruktur mittel- bis längerfristig selbst bei Mobilisierung aller Ausbau- und Optimierungs-Reserven nicht ausreichen, um der dramatisch wachsenden Nachfrage im Luftverkehrsmarkt zu genügen. Die niederländischen Pläne, einen Entlastungs-Großflughafen zu Amsterdam-Schiphol auf einer künstlichen Insel in der Nordsee anzulegen („Schiphol II“), belegen, welche Dimension die notwendige Infrastruktur-Ertüchtigung hat.*
- *Rhein/Ruhr ist mit ca. 10 Mio. Einwohnern der größte Ballungsraum Deutschlands, ja Kontinental-Europas. Rechnet man die westlich benachbarten Agglomerationen in den Niederlanden (Randstad Holland) und Belgien (Groß-Brüssel, Antwerpen, Lüttich) hinzu, so kommt man leicht auf über 20 Mio. Einwohner (Bild 1). Entsprechend groß ist das Fluggast-Aufkommen schon heute. Es wird mittel bis längerfristig dramatisch wachsen. Die zwei wichtigsten Rhein/Ruhr-Flughäfen, Düsseldorf-Lohausen und Köln/Bonn-Wahn, bewältigen gegenwärtig zusammen kaum 20 Mio. Fluggäste pro Jahr, der Flughafen München „Franz Josef Strauß“ etwa genauso viele, obwohl die dortige Stadtregion nur ein Fünftel von Rhein/Ruhr ausmacht. Dessen tatsächliches Fluggast-Potential ist also viel größer. Offensichtlich weichen viele Luftfahrt-Passagiere auf andere Flughäfen aus, z.B. Frankfurt / Rhein-Main, Brüssel-Zaventem oder Amsterdam-Schiphol – wohl auch, weil die dortigen Verbindungen attraktiver als bei den heimischen Flughäfen sind. Gerade der Großflughafen Amsterdam-Schiphol dürfte sich in Rhein/Ruhr großer Beliebtheit erfreuen. Womöglich ist die in Rhein/Ruhr seit Jahrzehnten anhaltende ökonomische Strukturkrise eine Folge viel zu kleiner „Lufttore zur Welt“, während sich Randstad Holland, Rhein/Main oder München mit ihren Großflughäfen ungleich besserer Wirtschaftsdaten erfreuen.*
- *Die Energiewirtschaft selbst äußert mittlerweile Zweifel an der Wirtschaftlichkeit der Braunkohle-Verstromung – dies im Hinblick auf großindustrielle Abnehmer, die besonders günstige Tarife verlangen, aber auch angesichts der jüngst eingeleiteten Strommarkt-Liberalisierung. Zudem ist die im Vergleich zur „bergmännischen“ Steinkohle im Tagebau durchaus wirtschaftlich, d.h. ohne Subventionen zu gewinnende Braunkohle ein fossiler, CO<sub>2</sub>-emittierender Energieträger und stellt daher für die langfristige Stromversorgung keine nachhaltige Lösung dar. In den nächsten Jahren wird die Nutzung regenerativer Energie-Quellen weiter rasante Fortschritte machen. Höchstwahrscheinlich werden solche für die globale CO<sub>2</sub>-Bilanz unschädlichen und somit zukunftsfähigen Energieträger dann wettbewerbsfähig, wenn der Braunkohle-Tagebau in „Garzweiler II“ beginnen soll und somit gleich wieder obsolet ist.*
- *Das bislang für den Braunkohle-Tagebau vorgesehene Gelände „Garzweiler II“ ist für die Anlage eines Großflughafens nahezu ideal geeignet. Es hat eine hinreichend zentrale Lage in Rhein/Ruhr (erst recht, wenn man die direkt westlich benachbarten Stadtregionen in den Niederlanden und in Belgien einbezieht), eine ausreichende Größe, einen geeigneten Zu-*

schnitt, eine günstige, kaum bewegte Topographie und kaum Flughafen-unverträgliche Nachbarschaften (insbesondere im Hinblick auf die östlichen, über „Garzweiler I“ hinweg führenden Einflug-Schneisen). Zudem ist es demnächst komplett im Eigentum eines einzigen Vorhabensträgers und in absehbarer Zeit von sämtlichen konkurrierenden Nutzungen freigeräumt. Eine solche Chance, für einen Großflughafen einen tauglichen Standort in einer der dichtest besiedelten Regionen Europas zu finden, dürfte sich kein zweites Mal bieten.

„RRI“ statt Braunkohle-Tagebau „Garzweiler II“ schafft folgende Qualitäten:

1. Für den heutigen, erst recht für den künftigen Luftverkehr in Rhein/Ruhr, teilweise auch in Benelux entsteht eine Flughafen-Infrastruktur mit einer für Jahrzehnte ausreichenden Kapazität (Bild 2).
2. „RRI“ kommt auf die höchstwahrscheinlich einzige hinreichend nachbarschaftsverträgliche Fläche zu liegen, die in Rhein/Ruhr überhaupt zu finden ist, zugleich auf einen in Rhein/Ruhr noch einigermaßen zentralen Standort (Bild 3).
3. Der mit „Garzweiler II“ entstandene Überzeugungs- und Verwaltungsaufwand einschließlich des damit verbundenen politischen Ärgers kommt größtenteils dem alternativen Flughafen-Projekt zugute. Viel bereits geleistete Vorarbeit, z.B. bei Enteignungen oder Umsiedlungen, lässt sich hierfür nutzen.
4. Die vorausschauende Kapazitäts-Auslegung von „RRI“ nimmt von benachbarten (Groß-) Flughäfen wie Frankfurt / Rhein-Main, Amsterdam-Schiphol oder Brüssel-Zaventem „regionenfremden“, durch Überlappeneffekte aus Rhein/Ruhr provozierten Aus- bzw. Neubau-Druck (z.B. „Schiphol II“). „RRI“ holt solche Passagier-Ausweichpotentiale nach Rhein/Ruhr zurück und verkürzt hierdurch Zubringer-Verkehre.
5. Die mit „RRI“ nachhaltig mögliche Wertschöpfung (v.a. im tertiären Bereich) dürfte wesentlich größer sein als diejenige von „Garzweiler II“. Ohnehin geht sie bei Letzterem mit dem Abschluss des Braunkohle-Tagebaus unweigerlich zu Ende.
6. „RRI“ wertet das beim Schienenpersonen-Fernverkehr im Verkehrsschatten liegende westliche Rheinland deutlich auf. ICE- bzw. IC-Linien Richtung Hamburg, Berlin oder Rhein/Main können dort ein- bzw. ausgesetzt werden, auch aus Benelux kommende Durchmesser-Linien lohnen sich bei Zwischenhalt in „RRI“. In gleicher Weise verbessert der Großflughafen die Arbeitsmarkt-Situation: Frankfurt / Rhein-Main oder München „Franz Josef Strauß“ schaffen direkt und indirekt Zehntausende Arbeitsplätze.
7. Die in „Garzweiler II“ unvermeidlichen Eingriffe in den Wasserhaushalt entfallen, ebenso der Großteil der dort erforderlichen Investitionen von ca. 20 Mrd. DM.
8. Die stadtnahen Altflughäfen Düsseldorf-Lohausen, Köln/Bonn-Wahn und Mönchengladbach können aufgelassen und einer städtebaulichen Nutzung zugeführt werden. Weil die bestehenden bzw. geplanten Straßen- und Schienenanbindungen weiter genutzt werden können, sind bzw. bleiben diese Standorte bestens erschlossen und daher hoch attraktiv. Dessen ungeachtet kann ein Teil des Flughafens Köln/Bonn-Wahn dem Naturschutzgebiet „Wahner Heide“ zugeschlagen werden.
9. Zwar lässt sich „RRI“ an das gut ausgebaute Autobahnnetz problemlos anbinden. Trotzdem sollte die Haupteinschließung per Schiene erfolgen. „RRI“ ist dann aus Rhein/Ruhr, aus den östlichen Niederlanden und aus dem östlichen Belgien mit der Eisenbahn binnen Stundenfrist erreichbar.
10. Mit der Option, einen Teil der zeitraubenden Abfertigungs-Funktionen (Check-In) in die größeren Bahnhöfe der Region zu verlagern, wird die Eisenbahn hinreichend attraktiv, um den Großteil des Zubringer-Verkehrs zu übernehmen. Das westliche Rheinland wird also nicht durch übermäßigen zusätzlichen Straßenverkehr belastet.

Bild 1:

## SIEDLUNGSGEOGRAPHISCHE RANDBEDINGUNGEN

### Flughäfen in Rhein/Ruhr und in benachbarten Ballungsräumen

#### Bestand

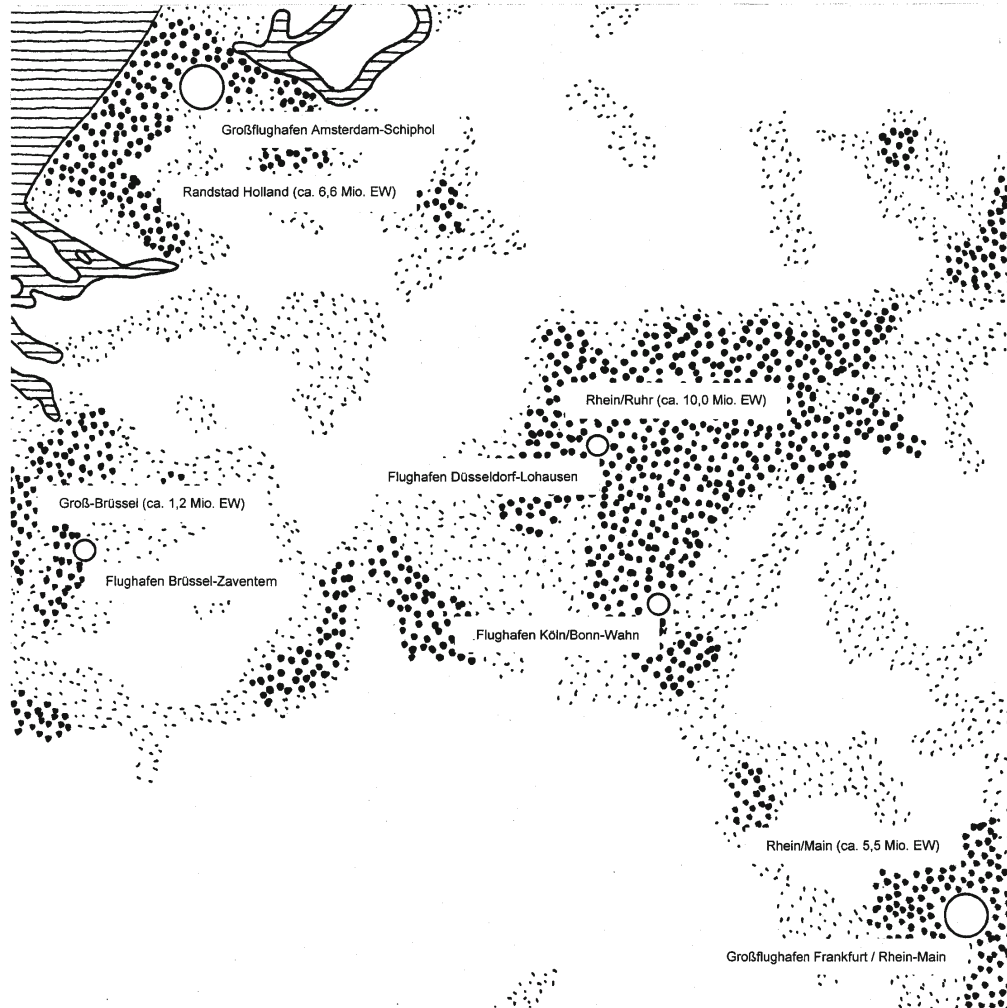
Flughafen Amsterdam-Schiphol  
Ca. 48 Mio. Fluggäste / Jahr

Flughafen Brüssel-Zaventem  
Ca. 18 Mio. Fluggäste / Jahr


Flughafen Düsseldorf-Lohausen  
Ca. 18 Mio. Fluggäste / Jahr

Flughafen Köln/Bonn-Wahn  
Ca. 10 Mio. Fluggäste / Jahr

Flughafen Frankfurt / Rhein-Main  
Ca. 51 Mio. Fluggäste / Jahr



 Verdichtete  
Siedlungs-  
Bereiche

 Verstädterte  
Siedlungs-  
Bereiche

 48 km

Bild 2:

## SIEDLUNGSGEOGRAPHISCHE RANDBEDINGUNGEN

### Flughäfen in Rhein/Ruhr und in benachbarten Ballungsräumen

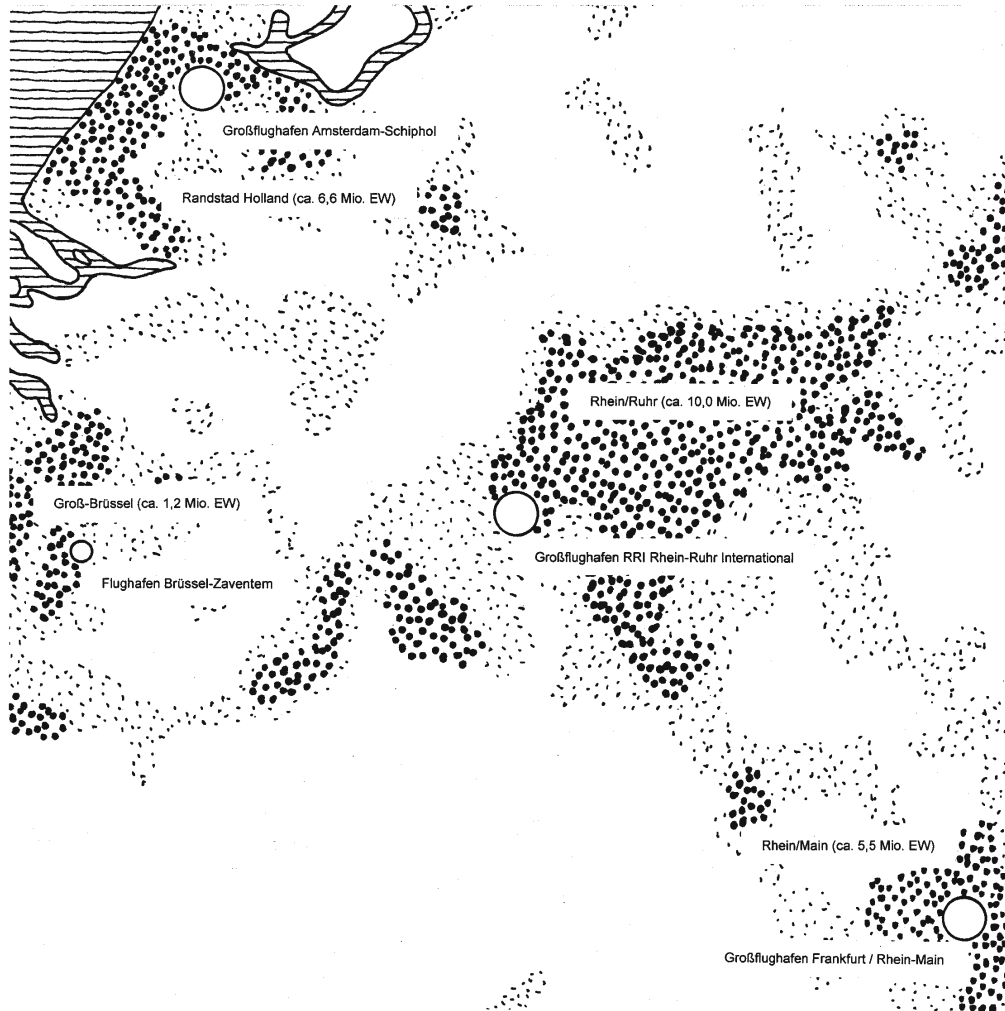
#### Szenario mit Großflughafen RRI Rhein-Ruhr International

Flughafen Amsterdam-Schiphol  
Ca. 48 Mio. Fluggäste / Jahr

Flughafen Brüssel-Zaventem  
Ca. 18 Mio. Fluggäste / Jahr

Großflughafen  
RRI Rhein-Ruhr International  
120 Mio. Fluggäste / Jahr und mehr ?

Flughafen Frankfurt / Rhein-Main  
Ca. 51 Mio. Fluggäste / Jahr



Verstärkte  
Siedlungs-  
Bereiche

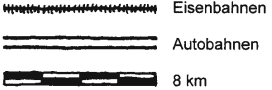
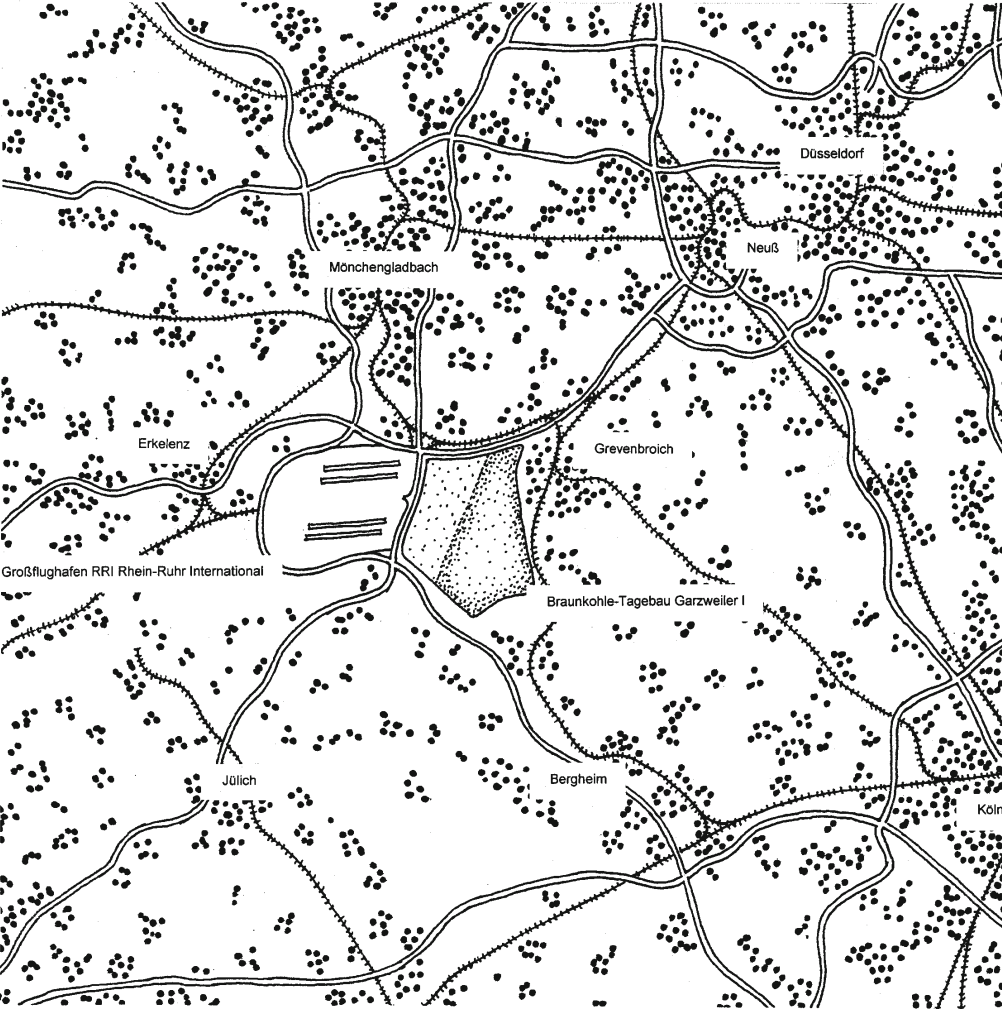
Verdichtete  
Siedlungs-  
Bereiche

48 km

Bild 3:

**REGIONALRÄUMLICHE LAGE UND VERKEHRLICHE EINBINDUNG**

**Großflughafen  
RRI Rhein-Ruhr International  
im westlichen Ballungsraum  
Rhein/ Ruhr**





## Entwurfs-Beschreibung

„RRI“ soll keinen Zustand aus einem Guss, sondern einen über Jahre, vielleicht sogar über Jahrzehnte währenden Neu- und Ausbau-Prozess darstellen, bis ein möglicher maximaler Endzustand erreicht ist (Bild 5). Alle wesentlichen Komponenten sind auf schrittweise Erweiterung ausgelegt, wobei dieses Ausbau-Szenario aber keinesfalls ausgereizt werden muss.

Hier soll lediglich das enorme Entwicklungs-Potential aufgezeigt werden, das in dem ca. 45 qkm großen, für „Garzweiler II“ vorgesehenen Areal steckt. Dies wird im Vergleich mit den bestehenden, durchaus „groß“ zu nennenden Flughäfen München „Franz Josef Strauß“ und Frankfurt / Rhein-Main, erst recht mit dem eher „kleinen“ Flughafen Düsseldorf-Lohausen evident (Bild 6).

Sämtliche Luftfahrt-relevanten Einrichtungen wie Runways, Taxiways, Rollfelder, Terminals oder Hangars sind in ihren Abmessungen auf das künftige Großraumflugzeug Airbus A 380 bzw. vergleichbare Baumuster anderer Hersteller ausgelegt.

### Erschließungs-System

Zwar kann „RRI“ hervorragend an das im westlichen Rheinland sehr gut ausgebaute Autobahn-Netz angebunden werden. Die Erschließung soll aber hauptsächlich die Schiene leisten. Hierdurch kann die Verkehrsbelastung südlich von Mönchengladbach so gering wie möglich gehalten werden.

Während die Fluggast-Terminals an die A 44 angebunden sind – hierfür wird die heutige AS 11 Otzenrath entsprechend umgestaltet – sind der Hangar-, der Cargo- und der Industrie-Bereich mit zwei AS von der um „RRI“ herum verlegten A 61 aus erschlossen. Des Weiteren sind zwei weitere Ringstraßen vorgesehen: Die eine, mit der A 44 verknüpfte läuft auf der Innenseite der inselartig zwischen den beiden Runway-Paaren gruppierten Fluggast-Terminals entlang und erschließt diese in beiden Fahrtrichtungen. Die andere führt um das gesamte Flughafen-Areal herum und verbindet sämtliche Funktionsbereiche so miteinander, dass nicht die überregionalen Autobahnen benutzt werden müssen. Diese äußere Ringstraße stellt auch die Verbindung zu den umliegenden Orten bzw. zwischen diesen her.

Selbstverständlich wäre sowohl eine Straßen-Erschließung nur von der A 61 aus als auch eine Beibehaltung der Trassenführung der A 61 zwischen den AK Wanlo und Jackerath möglich. Dann allerdings müsste diese Autobahn auf ca. 5 km Länge nahezu vollständig im Tunnel unter den Runway-, Taxiway- und Rollfeld-Bereichen hindurchgeführt werden. Außerdem käme zumindest die AS für die Fluggast-Terminals ebenfalls in Tunnels zu liegen. Angesichts derartig langer Unter-Tage-Fahrten mit PKW und LKW und der permanenten Gefahr, dass es durch die Ein- und Ausfahrten zum und vom Flughafen zu Staus im Tunnel kommt (von Be- und Entlüftungs-Problemen ganz zu schweigen) wird eine Trassen-Verlängerung der A 61 von ca. 10 km westlich um „RRI“ herum in Kauf genommen. Außerdem kann dadurch die Straßen-Erschließung der Flughafen-Funktionsbereiche gleichmäßiger auf A 44 und A 61 verteilt und an der A 61 eine weitere AS geschaffen werden, wodurch die Stadt Erkelenz einen direkten Zugang zur A 61 erhält.

„RRI“ ist per Schiene an die Eisenbahnstrecken Mönchengladbach – Erkelenz – Aachen südlich Erkelenz und Mönchengladbach – Grevenbroich – Köln bei Hochneukirch jeweils in beide Richtungen angebunden. Er ist somit von Düsseldorf aus via Neuß und Mönchengladbach, von Duisburg aus via Krefeld und Mönchengladbach und aus Richtung Köln via Grevenbroich erreichbar. Zwischen beiden Bestandsstrecken wird also eine Art Verbindungsspanne geschaffen, die ungefähr west-östlich in der Flughafen-Mittelachse verläuft.

Entlang dieser Mittelachse sind fünf Stations-Paare mit getrennten Fahrtrichtungen so angeordnet, dass jedes Paar zwei Terminals auf der Nord- und auf der Süd-Seite erschließt. An den Bahnsteig-Köpfen verbinden mit Laufbändern ausgestattete Querbahnsteige die jeweils korrespondierenden Richtungs-Bahnstationen und führen in die einzelnen Terminals hinein. Dabei

dienen die mittleren drei Stations-Paare als Airport-Shuttle-Express-Bahnhöfe, die beiden unter dem westlichen bzw. östlichen Kopf-Terminal gelegenen auch als ICE-Systemhalte für durchlaufende oder in „RRI“ ein- und auszusetzende Regional- und Fernverkehrs-Linien. Daher haben sie mehr und längere Bahnsteige.

Die Relation nach Düsseldorf kann deutlich beschleunigt werden, wenn nördlich von Grevenbroich eine Verbindungsspanne von der Strecke Neuß – Grevenbroich zur Strecke Grevenbroich – Mönchengladbach gebaut wird und Letztere bei Jüchen durch exakte Parallellage zur A 46 linienverbessert wird. Bei Einsatz elektrischer, bis 200 km/h schneller Neigezüge als Airport-Shuttle-Express-Dienste dauert die etwa 40 km lange Bahnfahrt vom Düsseldorfer Hauptbahnhof zu den Fluggast-Terminals bei einem Zwischenhalt in Neuß nur ca. 20 min.

Ebenso kann auch der Zubringer-Dienst aus Richtung Köln verbessert werden, wenn eine bei Horrem von der Ausbaustrecke Köln – Aachen abzweigende Neubaustrecke in Trassenbündelung mit der A 61 an „RRI“ herangeführt wird. Airport-Shuttle-Expresse benötigen bei einer solchen, als spätere Ausbau-Stufe denkbaren, etwa 50 km langen Strecke vom Kölner Hauptbahnhof zu den Fluggast-Terminals ebenfalls ca. 20 min.

Parallel zur äußeren Ringstraße ist eine in alle Richtungen angebundene Güterbahn vorgesehen, von der aus beliebig viele Anschlussgleise zum Hangar-, Cargo- und Industrie-Bereich führen können. An mehreren Stellen sind umfangreiche Abstell- und Betriebsbahnhöfe möglich, und zwar sowohl für Güter- als auch für Personenzüge, falls diese in „RRI“ ein- und ausgesetzt sowie auch gewartet werden. Da „RRI“ mit Sicherheit ein bedeutender Luftfracht-Standort und somit auch ein bedeutendes Güterverkehrszentrum wird, bietet es sich an, zumindest eines dieser Gleisareale als KLV-Bahnhof anzulegen.

#### Start-, Lande- und Rollbahn-Bereich

Es sind insgesamt vier, jeweils 4.000 m lange Runways etwa in West-Ost-Richtung vorgesehen. Je zwei Runways befinden sich nördlich und südlich der Fluggast-Terminals in einem Abstand von 600 m zueinander, so dass wie am Flughafen Frankfurt / Rhein-Main (Abstand zwischen Runway Nord und Süd ca. 550 m) versetztes Starten und Landen möglich ist. Dagegen sind die den Fluggast-Terminals nächst benachbarten Runways 2.400 m voneinander entfernt und erlauben somit echte Parallel-Starts und -Landungen (Abstand der Parallel-Runways am Flughafen München 2.300 m). Wenn jeweils ein Runway-Paar nur zum Landen bzw. nur zum Starten verwendet wird, ergibt sich, heutige Flugleittechnik vorausgesetzt, eine Kapazität von ca. 110 bis 120 Flugbewegungen pro Stunde oder je nach Dauer der Nachtruhe ca. 1.800 bis 2.400 Flugbewegungen pro Tag.

Die Taxiways sind so angeordnet, dass sie für den Einrichtungs-Betrieb geeignet sind, also auf keinen Taxiway sich Flugzeuge entgegenkommen. Es finden lediglich sich verzweigende oder sich vereinigende, ungünstigstenfalls sich kreuzende Rollvorgänge statt. Diese Konzeption schafft im Bodenbereich des Flughafens eine maximale Durchsatz-Kapazität. Sämtliche Luftverkehrs-relevanten Funktionsbereiche sind an das Taxiway-System angebunden.

„Garzweiler II“ hat eine durchschnittliche Geländehöhe von etwa 90 m ü NN. Allerdings differiert sie zwischen dem Nordrand und dem Südrand des Geländes um ca. 20 m, außerdem ist das Nierstal bei Kuckum und Keyenberg um ca. 10 m eingeschnitten. Es ist prinzipiell möglich, „RRI“ vollkommen eben anzulegen, was in den nördlichen Bereichen eine Gelände-Auffüllung von ca. 10 m und in den südlichen Bereichen einen Gelände-Abtrag von ebenfalls ca. 10 m bedingt. Verglichen mit den niederländischen Plänen, in der Nordsee westlich der Randstad Holland eine künstliche Insel für einen Entlastungs-Großflughafen „Schiphol II“ aufzuschütten, wofür aufgrund der Meerestiefe ca. 23 m Aufhöhung erforderlich sind, ist eine derartige Gelände-Modellierung gering. Doch diese ist gar nicht erforderlich: Auch wenn die natürliche Topographie weitgehend belassen wird – das Nierstal muss allerdings auf jeden Fall aufgefüllt werden – können Runways und Taxiways mit Längsneigungen von weniger als 0,7 % sowie alle Rollfelder völlig eben angelegt werden. Solche kleinen Gelände-Unebenheiten sind auch bei anderen Flughäfen üblich.

Die nächstgelegenen Siedlungen können zumindest vom bodennahen Fluglärm auf den Runways durch die hohen Hangars im Norden, das Cargo-Terminal im Westen und die Luftfahrt-affinen Industrie-Anlagen im Süden abgeschirmt werden. Insgesamt stellt sich die Nachbarschafts-Situation von „RRI“ Richtung Norden, Westen und Süden etwa gleich gut wie am Flughafen München, in Richtung Osten sogar besser dar – eine in Rhein/Ruhr wohl einzigartige Gunst-Situation.

### Zentralbereich – Fluggast-Terminals

„RRI“ soll nicht nur ein einziges Fluggast-Abfertigungsgebäude bekommen, sondern – ähnlich wie der New Yorker Flughafen JFK – eine ganze „Flughafen-Stadt“ mit vielen Terminals werden. Daher ist der zentral gelegene Terminal-Bereich von vorneherein darauf ausgelegt, dass er etappenweise von mehreren Bauherren (z.B. unterschiedlichen Luftverkehrs-Gesellschaften) realisiert werden kann. Dabei sind wichtige Schnittstellen wie etwa die unterirdische Eisenbahn-Erschließung mit Haltestellen und Bahnhöfen, Gepäck-Logistik- und -Beförderungs-Systeme oder die Kommunikations-Infrastruktur verbindlich definiert, wodurch das in JFK bemängelte, Fluggast-unfreundliche Nebeneinander vermieden wird. Dennoch kann jeder Bauherr bzw. Nutzer „sein“ Terminal samt Nebengebäuden individuell gestalten.

Zu beiden Seiten der inneren Ringstraße sind jeweils acht Terminals, jedes mit 10 Gates, zum gemeinsamen Rollfeld hin so angeordnet, dass zwischen den Terminals ausreichend dimensionierte Flugzeug-Fahrgassen verbleiben. Die innere Ringstraße verbreitert sich vor jedem Terminal-Eingangsbereich, um dort Kurzparker-, Taxi- und Busparkplätze zu bieten. Die beiden großen Kopf-Terminals am westlichen und östlichen Ende der „Flughafen-Stadt“ weisen bis zu 27 Gates auf. Insgesamt besitzt „RRI“ für die Passagier-Luftfahrt also über 210 Gates im A-380-Format, und zwar alle direkt an den Terminals. Es gibt keine Vorfeld-Abfertigungs-Standplätze, die nur mit Zubringerbussen zu erreichen wären. Damit ist er in der Lage, mindestens 120 Mio. Fluggäste pro Jahr abzufertigen.

Die Terminals sind untereinander mit Service-Gebäuden (Parkhäuser für Fluggäste und Angestellte, Büros für die Fluggesellschaften, Ladengeschäfte) verkettet, die für umsteigende Fluggäste zugleich als Passagen zwischen den Terminals dienen. Auf diese Weise entsteht entlang der inneren Ringstraße zumindest im Endausbau-Zustand ein geschlossener Gebäude-Ring, der einen langgestreckten „grünen Anger“ umschließt. Die Oberlichter der Querbahnsteige für die fünf Airport-Shuttle- bzw. Fernbahn-Haltestellen-Paare lassen sich gestalterisch in den Angerpark integrieren. Am Rand des „grünen Angers“ können bei Bedarf weitere Service-Bauten (Hotels, Büro- und Dienstleistungs-Gebäude) errichtet werden, die ebenfalls von der inneren Ringstraße aus erschlossen sind.

Geeigneterweise bleiben die beiden Kopf-Terminals dem internationalen Langstrecken-Flugverkehr vorbehalten und übernehmen in dieser Hinsicht auch gewisse Hub-Funktionen, während die übrigen Terminals vorwiegend für innereuropäische Mittelstrecken-Dienste bestimmt sind. Dadurch ergibt sich zugleich eine übersichtliche Aufteilung in Non-Schengen- und Schengen-Zonen. Dagegen sollte der nationale Kurzstrecken-Luftverkehr vollständig mit dem Schienenpersonen-Fernverkehr auf den Boden zurückgeholt werden, wie es auch erklärtes Ziel etwa der Deutschen Lufthansa ist. Insofern wird natürlich auch „RRI“ ein bedeutendes Drehkreuz, jedoch weniger in der Kombination Luft-Luft, sondern vielmehr in der Kombination Schiene-Luft bzw. Luft-Schiene.

Die General Aviation soll in „RRI“ nicht vertreten sein. Zwar bieten die vier Runways eine enorme Start- und Lande-Kapazität. Trotzdem sollte mit diesem „wertvollen“ Potential sorgsam umgegangen werden. Es wäre nicht zu verantworten, wenn Großraum-Flugzeuge (nicht nur im A-380-Format), nach deren Transport-Leistung dringende Nachfrage besteht, „RRI“ nicht frequenzieren könnten, nur weil der Slot gerade für einen winzigen Privatjet der General Aviation benötigt wird.

## Dezentrales Check-In und Check-Out

Üblicherweise finden heute sämtliche den Fluggast betreffende Abfertigungs-Funktionen am Flughafen statt. Diese sollen mit „RRI“ teilweise ausgelagert werden, d.h. dem Fluggast in enger Kooperation mit der Schiene entgegen kommen. Konkret sollen

- *in allen größeren Rhein/Ruhr-Bahnhöfen, die von auf „RRI“ ausgerichteten Airport-Shuttle-Express-Zügen z.B. im 30-min-Takt bedient werden, sowie*
- *an allen ICE-Systemhalten der gesamten Bundesrepublik Deutschland (evtl. auch im benachbarten Ausland, z.B. in den Niederlanden und in Belgien), die von über „RRI“ geführten oder dort beginnenden und endenden ICE-Linien z.B. im Stunden-Takt berührt werden,*

spezielle Schalter für die Gepäck-Aufgabe und -Ausgabe sowie für die Sitzplatz-Reservierung im Flugzeug, aber auch im Airport-Shuttle-Express bzw. im ICE eingerichtet werden (Check-In und Check-Out). Hinzu kommen Flugschein-Verkaufsstellen. Die Flugreise beginnt und endet also bequem mitten in der Stadt „auf Flughöhe Null“ lange vor dem Start bzw. nach der Landung. Selbstverständlich ist im Flugschein-Preis stets die An- und Abreise mit der Eisenbahn inbegriffen. Aber auch nicht auf solche Weise abgefertigte Passagiere können mit diesen Zügen fahren, wenn sie wie bisher eine Bahnfahrkarte lösen.

Das dezentrale Check-In und Check-Out kann die psychologischen Hemmschwellen vieler heute noch vor einer Flugreise zurückscheuenden Menschen senken, weil dann die Passagier-Luftfahrt in einem ihnen vertrauten, urbanen Umfeld auftritt. Diese Konzepte sind an sich nicht neu: Längst beabsichtigt die Deutsche Lufthansa eine in diese Richtung gehende Kooperation mit der DB AG. Momentan scheinen diesem Ziel bahnseitig noch logistische Probleme entgegenzustehen, etwa in ICE-Zügen zolltechnisch „isolierte“ Gepäckabteile oder -wagen einzurichten oder Be- und Entlade-Vorgänge am Bahnhof auf die sehr kurzen Aufenthalts-Zeiten der ICE-Züge abzustimmen. Doch diese Probleme sind mittelfristig lösbar.

Aus Praktikabilitäts-Gründen (z.B. weil sich Fluggäste und „normale“ Bahnfahrer in den o.g. Flughafen-Zügen nur schwer trennen lassen) bleiben Sicherheits-, Pass- und Zollkontrolle (für Non-Schengen-Fluggäste) im Terminal-Bereich. Dort gibt es für Fluggäste, die mit eigenem PKW anreisen oder Flughafen-Züge nur als Bahnkunden nutzen, weiterhin sämtliche Abfertigungs-Einrichtungen und sonstige Dienstleistungen.

## Nordbereich – Hangars

Die Hangars sind samt Rollfeldern parallel zum nördlichsten Taxiway aufgereiht. Sie können bei gleicher Breite – diese ergibt sich aus der Länge der einzustellenden Flugzeuge – je nach Bedarf realisiert werden, z.B. von den in „RRI“ vertretenden Fluggesellschaften. Die mögliche Hangar-Kapazität ist etwa fünfmal so groß wie am Flughafen München „Franz Josef Strauß“.

Landseitig sind die Hangars von der äußeren Ringstraße aus erschlossen. Parallel zu den Hallen sind Parkplätze für Angestellte und Kunden angeordnet. Auch sind von der Güter-Ringbahn abzweigende Anschlussgleise möglich. Der zwischen den Parkplätzen und der äußeren Ringstraße verbleibende Platz kann für ergänzende Einrichtungen wie Werkstätten, Büros, Sozialgebäude genutzt werden.

## Westbereich – Cargo-Terminals

Der Luftfracht- und Luftpost-Bereich in „RRI“ folgt wie die Fluggast-Terminals dem Baukasten-Prinzip: Die sieben Cargo-Terminal-Abschnitte lassen sich nach und nach je nach Bedarf realisieren, etwa von den in „RRI“ vertretenen Luftfracht-Gesellschaften oder von großen Speditionen.

Die Cargo-Terminals, welche den Westrand des Flughafen-Areals bilden, haben im Endausbau eine Abfertigungs-Kapazität von 2,0 bis 2,5 Mio. t pro Jahr (Luftfracht und Luftpost zusammen), dies ist etwa das Sieben- bis Neunfache des Flughafens München „Franz Josef Strauß“ und entspricht jener des Flughafens Frankfurt / Rhein-Main. Auf sieben jeweils separat vom Taxiway-System aus erschlossenen Rollfeldern stehen insgesamt etwa 80 Abfertigungs-Standplätze im A-380-Format zur Verfügung.

Landseitig sind die Cargo-Terminals für den LKW-Zu- und -Abgangsverkehr von der äußeren Ringstraße aus durch mehrere Zufahrten erschlossen. Parallel zu den Lager-Gebäuden sind LKW-Vorfahrten, LKW-Abstellplätze sowie Parkplätze für Angestellte und Kunden vorgesehen. Außerdem sind Anschlussgleise von der Güter-Ringbahn aus möglich. Zwischen den LKW-Abstellplätzen und der äußeren Ringstraße verbleibt noch Platz für weitere Service-Einrichtungen wie Speditionen, Fuhrunternehmen, Werkstätten, Tankstellen, Büros oder Sozialgebäude.

Vom Westende der vier Runways sind die Gebäude des Cargo-Terminals-Bereichs ca. 1,5 km entfernt. Somit werden die Start- und Landevorgänge in den westlichen Einflug-Schneisen selbst bei stattlicher Gebäudehöhe (bis zu 20 m) nicht beeinträchtigt. Zum Vergleich: Am Flughafen Düsseldorf-Lohausen stehen etwa gleich hohe Bäume des „Forstbusches“ halb so weit vom Ostende des längsten Runways entfernt.

### Südbereich – Luftfahrt-affine Industrien

Das in „RRI“ zwischen dem südlichsten Taxiway und der äußeren Ringstraße zur Verfügung stehende Gelände eignet sich zur Ansiedlung von Produktions-Betrieben bevorzugt der Flugzeug-Industrie, z.B. für Zulieferer. Mittel- bis längerfristig ist dort sogar eine Flugzeug-Endmontage denkbar – ob für Airbus, Boeing oder andere Flugzeug-Hersteller, spielt nur eine untergeordnete Rolle. Aber auch Branchen der „New Economy“, die hinsichtlich ihres Waren-Empfangs bzw. -Versands oder ihres internationalen Managements- bzw. Kommunikations-Verbunds eine unmittelbare Flughafen-Nähe bevorzugen, sind willkommen. Mit mehr als drei km<sup>2</sup> entspricht die Verfügungsfläche dem DASA-Areal in Hamburg-Finkenwerder einschließlich der für den A 380 geplanten Erweiterung und ist per Luftfahrt, Straße und Schiene erschlossen.

Ein viertes Transport-Medium für schwere, sperrige und daher für den Schienen- bzw. Straßen-Transport nicht geeignete Lasten könnte hinzukommen, wenn seine technische, praktische und wirtschaftliche Tauglichkeit erwiesen ist: Der „Cargo-Lifter“, eine Art Güter-Luftschiff. Das zunächst geplante Modell „CL 160“, für welches gegenwärtig nahe Berlin eine Werfthalle gebaut wird, soll eine maximale Nutzlast von 160 t mit 135 km/h transportieren können.

„Spekulativ“ sind daher am „RRI“-Südbereich drei „Cargo-Lifter“-Stationen für Be- und Entladefunktionen vorgesehen. Um den übrigen Flugbetrieb nicht zu gefährden, befinden sich diese gut einen km vom nächstgelegenen Runway entfernt. Sollte der „Cargo-Lifter“ nicht einsatzreif werden, lassen sich die hierfür vorgesehenen Flächen auch für „konventionelle“ Logistik-Aufgaben nutzen.

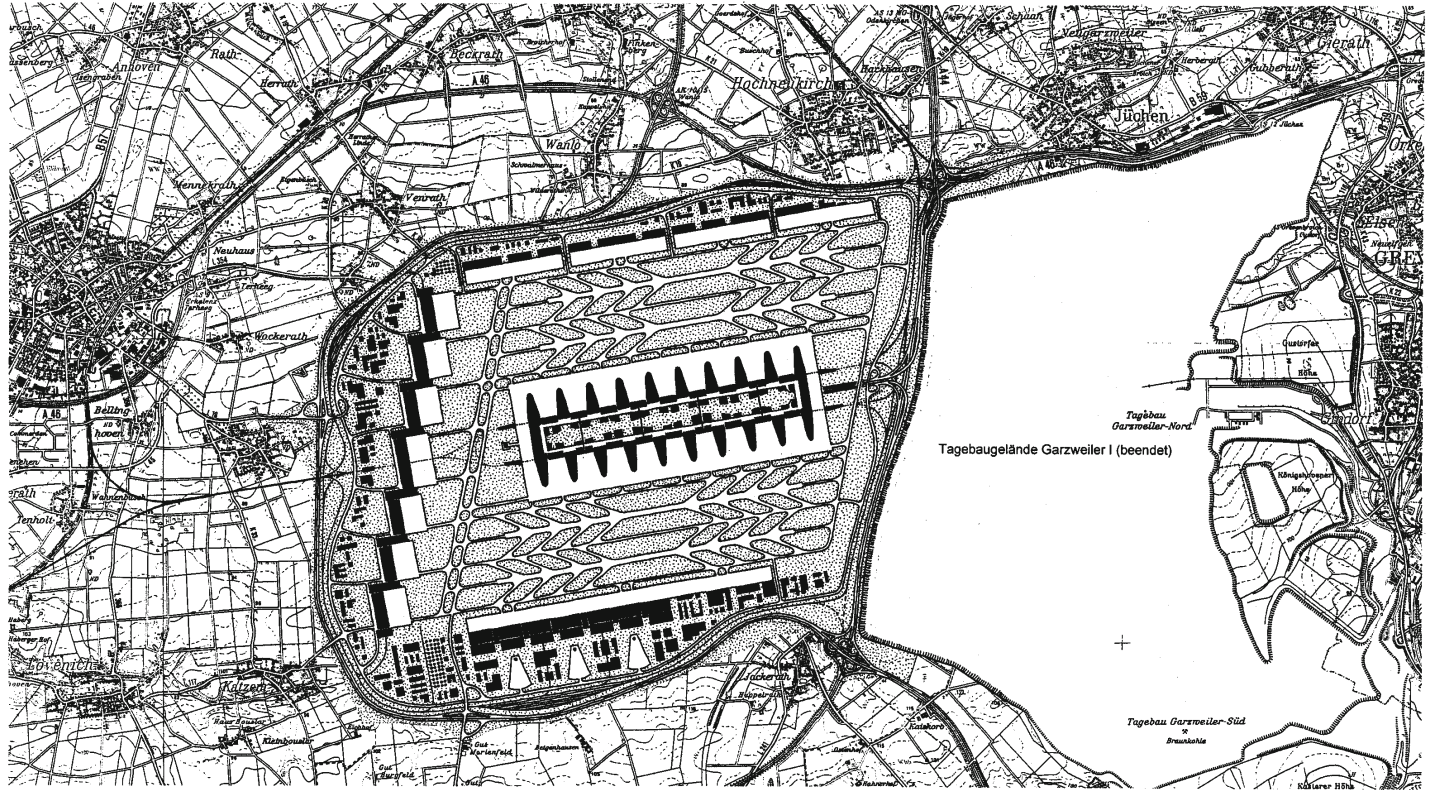
Bild 4:

**GARZWEILER I, IN BETRIEB**  
**GARZWEILER II, GEPLANT**



Bild 5:

**GROSSFLUGHAFEN  
RRI RHEIN-RUHR INTERNATIONAL**



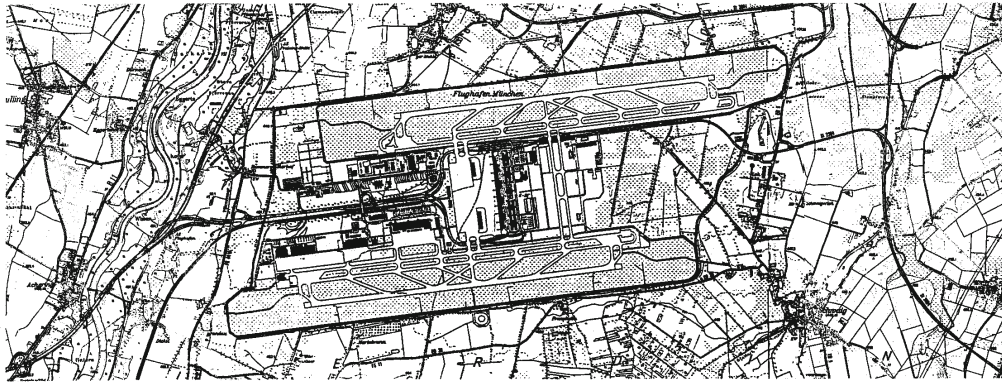


Bild 6:

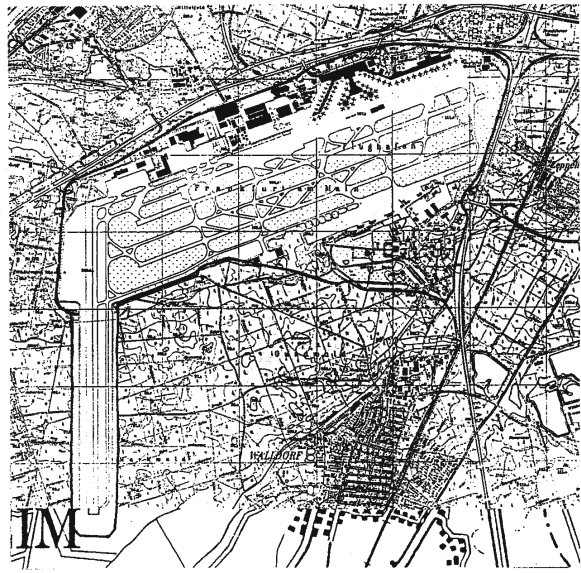
**GRÖSSENVERGLEICH**

**Flughäfen  
München „Franz Josef Strauß“,  
Frankfurt / Rhein-Main und  
Düsseldorf-Lohausen  
im gleichen Maßstab**

Oben: Flughafen  
München „Franz Josef Strauß“

Links unten: Flughafen  
Frankfurt / Rhein-Main

Rechts unten: Flughafen  
Düsseldorf-Lohausen





## Mögliche Einwände

Viele von „Garzweiler II“ direkt und indirekt betroffene Bürger, aber auch Träger öffentlicher Belange könnten folgende Argumente gegen „RRI“ vorbringen:

1. *Mit den Zwangsumsiedlungen stellt sich ein „Vom-Regen-in-die-Traufe“-Gefühl ein: Ob Braunkohle-Tagebau, ob Großflughafen – viele Alteingesessene werden dennoch von Haus und Hof vertrieben.*
2. *Der Eindruck, „reingelegt“ worden zu sein, drängt sich auf: Von Anfang an sei in „Garzweiler II“ ein Flughafen geplant, der Braunkohle-Tagebau nur „Fassade“ gewesen. Dieser habe als Vorwand gedient, um die betroffenen Bürger zu enteignen. Dabei hätten diese gegenüber der Verwaltung bzw. vor Gericht ungleich bessere rechtliche Argumente gehabt, sich gegen eine Zwangsumsiedlung zu wehren, wenn sie nur früh genug von den „wirklichen“ Absichten gewusst hätten.*
3. *Im westlichen Rheinland nehmen Fluglärm und weitere mit der zivilen Luftfahrt verbundenen Umweltbeeinträchtigungen erheblich zu.*
4. *Düsseldorf, Köln und Bonn verlieren mit der Auflassung der Flughäfen in Düsseldorf-Lohausen und in Köln/ Bonn-Wahn ihr „Tor zur Welt“.*
5. *An den Flughäfen Düsseldorf-Lohausen und Köln/Bonn-Wahn bereits getätigte bzw. geplante Ausbau-Investitionen sind verloren. Bei frühzeitiger Inbetriebnahme von „RRI“ können Abschreibungszeiträume nicht mehr voll ausgeschöpft werden. Dies gilt auch für die vorgesehene Anbindung des Flughafens Köln/Bonn-Wahn zur ICE-Neubaustrecke Köln – Rhein/Main.*
6. *Der Flughafen Köln/Bonn-Wahn weist noch erhebliche Ausbau- und somit Fluggaststeigerungs-Potentiale auf. Daher ist ein neuer Großflughafen gar nicht erforderlich.*
7. *So „gewalttätig“ ein Braunkohle-Tagebau in Natur und Landschaft auch eingreift, ermöglicht er nach Abbau-Ende eine vollständige Renaturierung mit erheblichen ökologischen Qualitäten. Beispiele hierfür gibt es in Deutschland zuhauf. Dagegen stellt „RRI“ auf Dauer einen irreversiblen Landschaftsverbrauch dar und versiegelt riesige Flächen. Ein solcher Eingriff in Natur und Landschaft ist nie mehr heilbar.*

Solcher Kritik lässt sich mit durchaus stichhaltigen Argumenten begegnen.

**Zu 1.:** *Es kommt darauf an, wie man den Nullfall definiert. Ist dies bei „Garzweiler II“ die Beibehaltung der Landwirtschaft mit einzelnen Siedlungen, aus denen die dort Sesshaften nicht zwangsumgesiedelt werden, so ist „RRI“ natürlich nicht „besser“ als ein Braunkohle-Tagebau. „RRI“ geht jedoch von einem Nullfall „Braunkohle-Tagebau“ aus, weil diese Nutzungsabsicht bereits heute rechtlich gesichert ist. Dann stellt sich ein Flughafen-Projekt für von Zwangsumsiedlung betroffene Bürger prinzipiell nicht anders als ein Braunkohle-Tagebau dar.*

**Zu 2.:** *Seit vielen Jahren ist die Absicht bekannt, in „Garzweiler II“ Braunkohle abzubauen. Dagegen wird die Idee, dieses Gelände stattdessen als Großflughafen zu nutzen, erstmals in dieser Denkschrift skizziert. Das ist jederzeit belegbar.*

**Zu 3.:** *Unstrittig entspannt sich die Fluglärm-Situation im Umfeld der Städte Düsseldorf, Köln und Mönchengladbach mit der Aufgabe der stadtnahen Flughäfen Düsseldorf-Lohausen und Köln/Bonn-Wahn sowie des „Hausflughafens“ Mönchengladbach dramatisch. Hingegen bringt „RRI“ im westlichen Rheinland keineswegs eine entsprechende Fluglärm-Mehrbelastung. Denn die Flugzeug-Technologie schreitet nach wie vor mit großen Innovationssprüngen fort (Triebwerke, Aerodynamik). Bis „RRI“ eröffnet wird, sind die dort startenden und landenden Maschinen nochmals deutlich leiser als die heute in Düsseldorf-Lohausen und*

Köln/Bonn-Wahn verkehrenden. Dies mag durch die größere Zahl der Flugbewegungen sowie durch die zunehmende Maschinengröße teilweise wieder aufgewogen werden. Doch kann „RRI“ zum Anlass genommen werden – und muss es aus Gründen der Flugsicherheit wohl auch – einige in der Nähe gelegene Militär-Flugplätze zu schließen. Militärjets verursachen bauartbedingt viel größeren Fluglärm als Passagierjets. So paradox es klingt: Mit „RRI“ kann sich die Fluglärm-Situation im westlichen Rheinland sogar verbessern.

**Zu 4.:** „RRI“ ist von der Düsseldorfer Innenstadt mit ca. 30 km und von der Kölner Innenstadt mit ca. 40 km ungleich weiter entfernt als die heutigen Flughäfen Düsseldorf-Lohausen (ca. 6 km) bzw. Köln/Bonn-Wahn (ca. 13 km). Dabei entspricht die Distanz zur Düsseldorfer City etwa der des Flughafens München „Franz Josef Strauß“ zur Münchener City. Doch für den Fluggast ist der Ort, wo sich die Runways und die Gates befinden, nur in zweiter Linie wichtig. Vielmehr beginnt und endet „Fliegen“ für ihn mit dem Check-In und Check-Out. Und gerade in Bezug auf diese Funktionen rückt „RRI“ in die Innenstädte von Düsseldorf und Köln sogar hinein: Check-In und Check-Out finden an den Hauptbahnhöfen in Düsseldorf und in Köln sowie an weiteren geeigneten Haltepunkten statt. Für den Fluggast endet bzw. beginnt das lästige Kofferschleppen also schon bzw. erst im Stadtzentrum. Demgegenüber stellt der Transfer zu bzw. von „RRI“ keinen wesentlichen Zeitfaktor dar.

**Zu 5.:** Selbstverständlich kann weder „RRI“ gleich in der Endausbaustufe eröffnet, noch können die alten Flughäfen Düsseldorf-Lohausen und Köln/Bonn-Wahn auf einen Schlag geschlossen werden. Vielmehr ist ein über Jahre laufendes Umzugs-Szenario zu entwickeln. Dann können dem etappenweisen Ausbau von „RRI“ entsprechend Düsseldorf-Lohausen und Köln/Bonn-Wahn sukzessive geschlossen werden. Dabei sollten die jeweils jüngsten Anlagen am längsten in Betrieb bleiben, so dass Abschreibungs-Verluste entweder gar nicht erst entstehen bzw. minimiert werden. Unabhängig davon sind die bestehenden oder noch geplanten Erschließungs-Infrastrukturen weder in Düsseldorf-Lohausen noch in Köln/Bonn-Wahn verlorene Investitionen, da sie gerade bei einer städtebaulichen Folgenutzung von Anfang an beste Standortbedingungen für Wohnen, Gewerbe oder Dienstleistungen schaffen, daher am Immobilienmarkt entsprechend große Grundstücks- bzw. Gebäude-Verkaufserlöse garantieren.

**Zu 6.:** Die Erweiterungs-Potentiale v.a. des Flughafens Köln/Bonn-Wahn sind unstrittig. Doch selbst wenn diese bis zum äußersten ausgeschöpft würden (hauptsächlich durch Ausbau der Terminal-Kapazität), wäre hierdurch nicht einmal das steigende Fluggastaufkommen in Rhein/Ruhr annähernd zu bewältigen. Nach wie vor hätte also die größte europäische Stadtregion keine wirklich adäquate Luftverkehrs-Infrastruktur. Allein die Vorstellung, in Köln/Bonn-Wahn nach Münchener Vorbild eine „echte“ Parallel-Start- und Landebahn anlegen zu wollen (Hierfür ist gemäß den ICAO-Vorschriften ein Mindestabstand zur bestehenden Piste von ca. 1.525 m erforderlich.), ist utopisch: Im Westen die Kölner Stadtteile Grengel und Wahnheide, im Norden das Terminal und im Osten und Süden das Naturschutzgebiet „Wahner Heide“. Luftfahrtplanerische Ambitionen und Hoffnungen auf den Standort Köln/Bonn-Wahn zu fokussieren, ist viel zu kurz gesprungen.

**Zu 7.:** Dieser Einwand ist prinzipiell nicht widerleg-, lediglich ein wenig relativierbar. In ökologischer Hinsicht (Versiegelung, Boden- und Grundwasserschutz, Reichhaltigkeit von Fauna und Flora) würde von den drei grundsätzlich denkbaren Nutzungs-Alternativen für „Garzweiler II“ (Beibehaltung der Landwirtschaft mit kleinen Siedlungen, Braunkohle-Tagebau mit anschließender Renaturierung, Großflughafen) die Tagebau-Folgelandschaft im Vergleich höchstwahrscheinlich am besten abschneiden. Dabei ist allerdings zu bedenken, dass eine naturnahe Landschaft erst in vielen Jahrzehnten entsteht. Doch auch die „Nutzungsart Großflughafen“ ist gegenüber der heutigen, ausgeräumten Agrarlandschaft keineswegs nur negativ zu beurteilen: Die mittlerweile mehrjährigen Erfahrungen mit dem Flughafen München „Franz Josef Strauß“ zeigen, dass die Artenvielfalt bei Fauna und Flora im Vergleich zur vorher dort dominierenden, intensiven Landwirtschaft sogar zunahm – ein Ergebnis, das vielleicht überrascht.

## Vorschläge zum weiteren Vorgehen

Im Weiteren wird unterstellt, dass in „Garzweiler II“ der dort vorgesehene Braunkohle-Tagebau nicht weiter verfolgt, stattdessen „RRI“ angestrebt wird. Um dieses Ziel tatsächlich zu erreichen, sind für die Fa. Rheinbraun als Vorhabensträgerin, für die Landesverwaltung als Genehmigungsbehörde und für die Landesregierung als politisch-gesellschaftliche „Managerin“ folgenden Verhaltens- und Handlungs-Maßnahmen von Belang:

- *Gemäß Bundesberggesetz haben die von Zwangsumsiedlung betroffenen Bürger Anspruch auf Rückenteignung ihres Grundeigentums, wenn im Zuge des Genehmigungsverfahrens das ursprüngliche Projekt-Ziel entfällt, hier also durch „RRI“ ersetzt würde (§ 96). Dies ist unbedingt zu vermeiden. Daher sollte die Fa. Rheinbraun auf jeden Fall neues Grundeigentum für die von Umsiedlung betroffenen Bürger schaffen, um Rückenteignungs-Ansprüche, zumindest Entschädigungs-Leistungen dauerhaft auszuschließen. Hierdurch entkoppelt die Fa. Rheinbraun die (Zwangs-) Umsiedlung in rechtlicher Hinsicht vom eigentlichen Projektziel. Dabei sollte sie Tagebau-Flüchtlingssiedlungen wie „Neu-Keyenberg“, „Neu-Holzweiler“ oder „Neu-Immerath“ nicht in den westlichen Einflug-Schneisen von „RRI“ anlegen, also das Gebiet zwischen Erkelenz / Lövenich und „Garzweiler II“ meiden.*
- *Der noch einige Jahre in „Garzweiler I“ weiterlaufende Braunkohle-Tagebau muss möglicherweise so modifiziert werden, dass für „RRI“ keine Beeinträchtigungen entstehen, etwa durch Grundwasser-Absenkungen, Staub-Emissionen, Lichtraumprofil der Braunkohle-Bagger in den östlichen Einflug-Schneisen. Natürlich ist dies nur bei zeitlicher Parallelität beider Nutzungen relevant, also nicht, wenn der Braunkohle-Tagebau in „Garzweiler I“ bereits zur Rekultivierung ansteht, noch bevor „RRI“ in „Garzweiler II“ den Flugbetrieb aufnimmt.*

„RRI“ bietet sich für eine echte Privatfinanzierung an. Denn Flughäfen sind im Unterschied zu fast sämtlichen Schienen- und den meisten Straßen-Projekten gewinnbringend und somit für private Investoren attraktiv.

Die Fa. Rheinbraun wird mit den per bergrechtlicher Genehmigung erlangten Enteignungstiteln Kompletteigentümerin von „Garzweiler II“. Daher könnte die Rheinbraun-Muttergesellschaft RWE „RRI“ in eigener Regie bauen, verfügt sie doch über hinreichend flüssige Mittel, um dieses Großprojekt in Angriff zu nehmen. Hinzu kommt, dass RWE auch Mitgesellschafterin beim Flughafen Düsseldorf-Lohausen ist und daher an der mit „RRI“ ermöglichten städtebaulichen Folgenutzung ebenfalls profitiert.

Hingegen könnten die Fluggast-Terminals sowie die Hangars von den in „RRI“ vertretenen Fluggesellschaften (z.B. von der NRW-„Hauslinie“ LTU) und die Cargo-Terminals von großen Speditionen errichtet werden.