

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	10
noch: Tagesordnungspunkt 3 Bedarf, Alternativen und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens.....	10
Wolfgang Houben (Einwender):	10
Hans-Günter Welke (Antragstellerin):	13
Wolfgang Houben (Einwender):	13
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	21
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	21
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	23
Wolfgang Houben (Einwender):	23
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	24
Friederun Selig (Einwenderin):	24
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	25
Franz-Josef Bönsch (Einwender):	25
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	26
Ingrid Simon (Einwenderin):	26
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	27
Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):	27
Wolfgang Houben (Einwender):	28
Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):	28
Wolfgang Houben (Einwender):	29
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	29
Hans Wilke (Einwender):	29
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	34
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	36
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	36
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	37
Ulrich Mischke (Einwender):	38
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	44
Ulrich Mischke (Einwender):	44
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	44
Ulrich Mischke (Einwender):	44
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	44
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	44
Ulrich Mischke (Einwender):	45
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	45
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	45
Ulrich Mischke (Einwender):	45
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	46
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	46
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	46
Ulrich Mischke (Einwender):	46
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	46
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	46
Ulrich Mischke (Einwender):	46
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	47
Ulrich Mischke (Einwender):	47
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	47
Ulrich Mischke (Einwender):	47
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	47
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	47
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):	47
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	47
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):	47
Ulrich Mischke (Einwender):	48
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):	48
Ulrich Mischke (Einwender):	48
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):	49

Ulrich Mischke (Einwender):.....	49
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	49
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	49
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	49
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	50
Heinz Meurer (Einwender):	50
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	50
Heinz Meurer (Einwender):	51
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	51
Heinz Meurer (Einwender):	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	51
Rolf Ewald (Betroffener):	51
Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):.....	57
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	62
Wolfgang Houben (Einwender):	62
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	63
Ulrich Mischke (Einwender):.....	63
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	63
Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):.....	63
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	64
Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):.....	64
Wolfgang Houben (Einwender):	64
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	64
Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):.....	64
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	65
RA Karsten Sommer (Vertreter):.....	65
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	65
Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):.....	65
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	65
Wolfgang Houben (Einwender):	65
Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):.....	66
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	66
Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):.....	66
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	66
Herbert Schäfer (Einwender):	66
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	66
Herbert Schäfer (Einwender):	66
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	67
Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):.....	67
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	67
Lars Siewert (Stadt Willich):	67
Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):.....	68
Lars Siewert (Stadt Willich):	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	68
Ingrid Simon (Einwenderin):	69
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	70
Ingrid Simon (Einwenderin):	70
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	72
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	73
Wolfgang Houben (Einwender):	73
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	73
Martina Stall (Stadt Willich):.....	73
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	76
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	77
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):.....	77
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	79
Heinrich Wilhelm Meurer (Betroffener):.....	79
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	79
Heinrich Wilhelm Meurer (Betroffener):.....	79

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	79
Christoph Lange (Einwender):	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	79
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	79
Martina Stall (Stadt Willich):	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	81
Martina Stall (Stadt Willich):	81
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	81
Martina Stall (Stadt Willich):	81
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	81
Martina Stall (Stadt Willich):	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	82
Christoph Lange (Einwender):	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	82
Lars Siewert (Stadt Willich):	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	82
Lars Siewert (Stadt Willich):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	83
Lars Siewert (Stadt Willich):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	83
Lars Siewert (Stadt Willich):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	83
Martina Stall (Stadt Willich):	83
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):	84
Martina Stall (Stadt Willich):	84
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):	84
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	84
Martina Stall (Stadt Willich):	84
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	85
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):	85
Martina Stall (Stadt Willich):	85
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	86
Christoph Lange (Einwender):	86
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	86
Christoph Lange (Einwender):	86
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	95
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):	95
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	95
Christoph Lange (Einwender):	96
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	96
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):	96
Christoph Lange (Einwender):	96
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	102
Christoph Lange (Einwender):	102
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	102
Christoph Lange (Einwender):	102
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	103
RA Karsten Sommer (Vertreter):	103
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	105
RA Karsten Sommer (Vertreter):	105
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	109
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	109
RA Karsten Sommer (Vertreter):	110
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	110
RA Karsten Sommer (Vertreter):	110
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	112
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	112
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	112

RA Karsten Sommer (Vertreter):	113
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	119
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	119
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	119
RA Karsten Sommer (Vertreter):	119
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	121
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	121
RA Karsten Sommer (Vertreter):	121
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	122
RA Karsten Sommer (Vertreter):	122
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	122
RA Karsten Sommer (Vertreter):	122
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	122
RA Karsten Sommer (Vertreter):	122
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	122
RA Karsten Sommer (Vertreter):	122
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	122
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	123
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	123
RA Karsten Sommer (Vertreter):	123
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	123
RA Karsten Sommer (Vertreter):	123
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	124
RA Karsten Sommer (Vertreter):	124
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	124
RA Karsten Sommer (Vertreter):	125
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	125
RA Karsten Sommer (Vertreter):	125
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	125
RA Karsten Sommer (Vertreter):	125
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	125
Wolfgang Houben (Einwender):	125
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	125
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	126
RA Karsten Sommer (Vertreter):	126
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	126
Christoph Lange (Einwender):	126
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	126
Wolfgang Houben (Einwender):	126
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	126
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	127
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	127
RA Karsten Sommer (Vertreter):	127
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	130
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	131
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	131
RA Karsten Sommer (Vertreter):	131
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	131
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	132
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	132
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	132
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	133
RA Karsten Sommer (Vertreter):	133
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	133
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	133
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	134
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	134
RA Karsten Sommer (Vertreter):	134
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	134

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	135
RA Karsten Sommer (Vertreter):	135
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	135
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	135
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	135
Wolfgang Houben (Einwender):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	136
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	136
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	136
RA Karsten Sommer (Vertreter):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	137
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	137
RA Karsten Sommer (Vertreter):	137
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	137
RA Karsten Sommer (Vertreter):	137
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	137
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	138
RA Karsten Sommer (Vertreter):	138
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	138
RA Karsten Sommer (Vertreter):	138
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	138
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	138
RA Karsten Sommer (Vertreter):	138
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	138
RA Karsten Sommer (Vertreter):	139
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	139
RA Karsten Sommer (Vertreter):	139
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	139
RA Karsten Sommer (Vertreter):	139
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	139
RA Karsten Sommer (Vertreter):	139
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	140
RA Karsten Sommer (Vertreter):	140
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	140
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	140
RA Karsten Sommer (Vertreter):	140
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	140
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	140
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	141
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	141
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	141
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	141
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	141
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	141
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	141
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	141
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	141
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	141
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	141
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	141
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	141
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	141
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	142
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	142
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	142
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	142
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	142
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	142
Lars Siewert (Stadt Willich):	142
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	142
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	143

Lars Siewert (Stadt Willich):	143
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	143
Lars Siewert (Stadt Willich):	143
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	143
Lars Siewert (Stadt Willich):	143
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	143
Lars Siewert (Stadt Willich):	143
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	143
Lars Siewert (Stadt Willich):	144
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	144
Lars Siewert (Stadt Willich):	144
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	144
Lars Siewert (Stadt Willich):	144
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	144
Lars Siewert (Stadt Willich):	144
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	144
Lars Siewert (Stadt Willich):	144
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	145
Lars Siewert (Stadt Willich):	145
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	145
Lars Siewert (Stadt Willich):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Lars Siewert (Stadt Willich):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
RA Karsten Sommer (Vertreter):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
RA Karsten Sommer (Vertreter):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	146
Wolfgang Houben (Einwender):	146
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	147
Wolfgang Houben (Einwender):	147
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	148
Wolfgang Houben (Einwender):	148
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	148
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	148
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	149
Bernd Neffgen (IHK):	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	151
Bernd Neffgen (IHK):	151
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	151
Wolfgang Houben (Einwender):	152
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	152
Wolfgang Houben (Einwender):	152
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	152
Bernd Neffgen (IHK):	152
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	153
Lars Siewert (Stadt Willich):	153
Bernd Neffgen (IHK):	154
Lars Siewert (Stadt Willich):	154
Bernd Neffgen (IHK):	154
Lars Siewert (Stadt Willich):	154
Bernd Neffgen (IHK):	154
Lars Siewert (Stadt Willich):	154
Bernd Neffgen (IHK):	154
Lars Siewert (Stadt Willich):	154
Bernd Neffgen (IHK):	154
Lars Siewert (Stadt Willich):	154
Bernd Neffgen (IHK):	154
Lars Siewert (Stadt Willich):	154
Bernd Neffgen (IHK):	154
Lars Siewert (Stadt Willich):	154
Bernd Neffgen (IHK):	155
Lars Siewert (Stadt Willich):	155

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	155
Lars Siewert (Stadt Willich):	155
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	155
Lars Siewert (Stadt Willich):	155
Bernd Neffgen (IHK):	155
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	156
Ingrid Simon (Einwenderin):	156
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	156
Ingrid Simon (Einwenderin):	156
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	156
Bernd Neffgen (IHK):	156
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	156
Bernd Neffgen (IHK):	157
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	157
Andrea Lentz (Einwenderin):	157
Bernd Neffgen (IHK):	157
Andrea Lentz (Einwenderin):	157
Bernd Neffgen (IHK):	158
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	158
Bernd Neffgen (IHK):	158
Andrea Lentz (Einwenderin):	158
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	158
RA Karsten Sommer (Vertreter):	158
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	159
Bernd Neffgen (IHK):	159
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	159
Dr. Gerhard Fennhoff (Einwender):	159
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	161
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	161
Dr. Gerhard Fennhoff (Einwender):	161
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	161
Dr. Gerhard Fennhoff (Einwender):	161
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	161
Dr. Gerhard Fennhoff (Einwender):	161
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	165
Ferdinand Lutter (Einwender):	165
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	166
Ferdinand Lutter (Einwender):	166
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	167
Ferdinand Lutter (Einwender):	167
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	167
Ferdinand Lutter (Einwender):	167
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	167
Ferdinand Lutter (Einwender):	167
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	168
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	168
Ferdinand Lutter (Einwender):	168
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	170
Herbert Schäfer (Einwender):	170
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	171
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	171
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	171
Herbert Schäfer (Einwender):	171
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	172
Richard Scholz (Einwender):	173
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	173
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	173
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	174
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	174

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	176
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	176
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	176
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	176
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	177
Christian Klose (Einwender):	177
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	183
Andrea Lentz (Einwenderin):	183
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	185
Birgit Züнкler (Einwenderin):	185
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	185
Birgit Züнкler (Einwenderin):	186
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	186
Birgit Züнкler (Einwenderin):	186
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	186
Birgit Züнкler (Einwenderin):	186
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	186
Birgit Züнкler (Einwenderin):	186
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	186
Wolfgang Houben (Einwender):	187
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	187
Birgit Züнкler (Einwenderin):	187
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	187
Birgit Züнкler (Einwenderin):	187
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	188
Birgit Züнкler (Einwenderin):	188
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	188
Birgit Züнкler (Einwenderin):	188
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	188
Birgit Züнкler (Einwenderin):	188
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	188
Birgit Züнкler (Einwenderin):	188
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	189
Birgit Züнкler (Einwenderin):	189
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	189
Birgit Züнкler (Einwenderin):	189
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	189
Birgit Züнкler (Einwenderin):	189
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	190
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	191
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	191
André Konopka (Einwender):	191
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	192
André Konopka (Einwender):	192
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	192
André Konopka (Einwender):	192
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	192
André Konopka (Einwender):	192
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	192
André Konopka (Einwender):	192
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	193
Maria Berghus (Einwenderin):	194
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	195
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	195
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	200
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	200
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	200
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	201
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	201
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	202
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	202

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	202
Kai Oelert (Einwender):	202
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	203
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	203
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	203
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	203
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	203
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	203

Beginn: 10:01 Uhr

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meine Damen und Herren! Es ist 10:01 Uhr. Wir können die Erörterung fortsetzen.

noch:

Tagesordnungspunkt 3

Bedarf, Alternativen und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Nachdem gestern der Tag der Gutachter war, wollen wir heute versuchen, viele Einwender und Betroffene zu Wort kommen zu lassen. Wir haben eine lange Rednerliste: Noch 22 Redner stehen auf der Liste zum Thema „Bedarf“. Wenn wir uns ein bisschen konzentrieren, Wiederholungen vermeiden, den Zeithorizont von zehn Minuten pro Beitrag im Auge haben, kommen wir sicherlich durch. Das verlangt natürlich auch ein bisschen Disziplin, aber ich schätze, das werden wir schon hinkriegen.

Als erster Redner auf der Liste steht Herr Wolfgang Houben. Sie haben das Wort.

Wolfgang Houben (Einwender):

Guten Morgen, Herr Marten! Guten Morgen, Frau Hörr! Meine Damen und Herren! Ich weiß nicht, ob ich mit den zehn Minuten auskomme. Ich fürchte, das wird nicht ganz reichen.

Zuerst möchte ich noch mal auf die Bezirksregierung, auf deren Aufgaben und Selbstverständnis zurückkommen. Wenn ich das richtig sehe, dann versteht sich die Bezirksregierung auch als Dienstleister der Bürger. Das heißt, wir von den Initiativen, wir Einwender erwarten von der Bezirksregierung die gleiche Unterstützung, die auch der Antragsteller, der Vorhabensträger genießt.

Herr Sommer hat gestern noch mal die Sitzordnung hier kritisiert. Gestern Vormittag war im Saal als Besucher der verkehrspolitische Sprecher der grünen Landtagsfraktion, Herr Oliver Keymis, und äußerte sich – ich sage das mal vorsichtig – über die kalte Atmosphäre des Aufbaus hier und über die merkwürdige Nähe von Antragsteller und Entscheidungsbehörde. Vielleicht kann die Bezirksregierung in diesem Punkt noch mal nachdenken, ob das die richtige Anordnung ist. Es gibt ja jetzt eine gute Woche Zeit, darüber nachzudenken. Es wird eh abgebaut und neu aufgebaut. Mal sehen, ob da Spielraum ist.

Ein anderer Punkt – der bezieht sich auf die Mitarbeiter der Bezirksregierung und auf den gestrigen Nachmittag –: Bei mir haben sich eine Menge Leute aus dem Kreis der Einwender und dem Publikum gemeldet, die meinten – leider sind die Herren Klinger und Hartmann heute nicht hier, die gestern die beiden Plätze einnahmen –, dass die ihre Mimik vielleicht doch etwas besser unter Kontrolle bringen sollten.

(Beifall bei den Einwendern)

Insbesondere beim Gutachter Faulenbach da Costa gestern Nachmittag war deren Mimik zum Teil doch – ich sage mal – sehr offen legend, sehr eindrucksvoll. Ich denke, ich kann das beurteilen: Ich habe mich beruflich sechs Jahre mit dem Thema „Kommunikation“ auseinandergesetzt; da beschäftigt man sich auch mit solchen Dingen. Ich will meine Vorwürfe an die Bezirksregierung an der Stelle nicht wiederholen, aber habe die Bitte, da vielleicht auf die Mitarbeiter einzuwirken, dass bestimmte Dinge nonverbaler Art einfach nicht notwendig sind. – Okay.

Dann möchte ich beginnen mit der Industrie- und Handelskammer. Ich habe hier zwar noch niemanden von der Industrie- und Handelskammer gesehen und gehört. Aber in der Presse z. B. gestern und auch heute trommelt sie ja sehr eifrig für das Vorhaben des Flughafens. Dazu möchte ich sagen: Die Industrie- und Handelskammer sollte ihre Position an der Stelle durchaus überdenken. Sie wird zum ganz großen Teil finanziert aus Zwangsmitgliedschaften von Unternehmern, Unternehmen, Händlern und Handwerkern, die da überhaupt nicht Mitglied sein wollen, sondern die ganz entschieden dagegen streiten. Da sollte die Industrie- und Handelskammer sowohl ihr eigenes Verhalten als auch die Öffentlichkeitsarbeit ein wenig anders gestalten.

Einen ganz besonderen Punkt möchte ich ansprechen: Die Bürgerinitiative gegen Fluglärm in der Stadt Korschenbroich hat unter hohem finanziellen und persönlichen Aufwand die Wahlplakate der Parteien CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen am Montag nach der Wahl mit Hinweisplakaten auf den Erörterungstermin überklebt, nachdem sichergestellt war, dass alle Parteien der Industrie- und Handelskammer untersagt hatten, die Wahlplakate mit ihren Werbeplakaten zu überkleben. Die Industrie- und Handelskammer ist hingegangen und hat in einem weiten Teil Korschenbroichs die von der Bürgerinitiative geklebten Plakate überklebt, was ich für eine Unverschämtheit halte. Airpeace hat deswegen auch die Industrie- und Handelskammer angeschrieben und an dieser Stelle – ich sage mal – zu Wiedergutmachung aufgefordert: mit Fristsetzung Neudruck der Plakate und Androhung von Schadensersatz. Ich halte das für ein unverschämtes Vorgehen einer Vereinigung wie der Industrie- und Handelskammer.

Dann gab es gestern einen Artikel in der „Neuss-Grevenbroicher Zeitung“: Industrie- und Handelskammer kämpft für den Flughafenantrag. – Dazu, denke ich, gibt es eine ganze Menge zu sagen. Herr Porschen von der Industrie- und Handelskammer sagt, wenn Mönchengladbach den Anschluss an den Wettbewerb verpasse, entstehe daraus ein Standortnachteil. Ich wiederhole mich nur ungern, ich habe das schon mal gesagt: Dieser Pleiteflughafen, der uns nachher 10 Millionen € im Jahr kosten wird, ist ein viel größerer Standortnachteil für die Region als ein ausgebauter Flughafen, der dann angeblich Verkehr trägt. Wichtig ist „angeblich“; denn wir haben ja gestern zum Teil sehr eindrucksvoll belegt be-

kommen, auf wie schwachen Füßen die Passagierprognose und die Bedarfsprognose stehen.

Mit der Industrie- und Handelskammer gleich in eine Position gepackt der Förderverein des Flughafens: Am Montagabend war es, glaube ich, im Westdeutschen Rundfunk, da konnte man Herrn Schückhaus in einem kurzen Beitrag hören, dass das Verkehrsaufkommen in den nächsten 20 Jahren um das Dreifache wachsen würde. Ich wage, das für den Luftverkehr im Allgemeinen durchaus zu bezweifeln. Für den Luftverkehr in Mönchengladbach würde das bedeuten, dass hier nicht mal ein halbe Million Passagiere fliegen, wenn sich das Aufkommen in 20 Jahren verdreifacht. Also bitte ich, da doch ein bisschen ernsthafter mit der Sache umzugehen.

Ich habe eingangs ein wenig zu unserer Auffassung der Aufgaben und auch zum Selbstverständnis der Bezirksregierung gesagt. Ich möchte zu uns, den Einwendern und den Mitgliedern der Initiativen, und zu unseren Erfahrungen sowohl mit dem Antragsteller als auch mit der Bezirksregierung heute Morgen etwas sagen, damit unsere Position an bestimmten Stellen vielleicht allen Beteiligten hier im Saal ein wenig verständlicher wird.

Fast alle von uns beschäftigen sich mit dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach seit deutlich mehr als zehn Jahren. Ich selber bin Mitglied der Initiative in Kleinenbroich seit 1991, seit 1993 dort im Vorstand und habe insbesondere das Ausbauverfahren 1995 folgende hautnah miterlebt. In diesem Ausbauverfahren und den Salamischeiben, die danach kamen – wir alle erinnern uns: Auflastung, Neubau der Bahn an dieser Stelle, der Versuch, die Stopways zu benutzen, usw. –, wurde schrittweise versucht, den Verkehrslandeplatz auszubauen. Die Argumente, mit denen das Instrumentenlandesystem 1995 und die Verlängerung und der Neubau der Bahn begründet wurden, waren exakt dieselben. Zum großen Teil waren es dieselben Gutachter, die mit ihren Gutachten belegt haben, dass nach diesem Umbau der Flughafen ein Wirtschaftsträger in dieser Region wäre, dass er erfolgreich sein würde.

Wir haben damals ganz vehement all diese Dinge bestritten. Leider waren die Möglichkeiten in dem damals gewählten Verfahren deutlich geringer, als wir es diesmal im Planfeststellungsverfahren sehen. Deswegen versprechen wir uns von diesem Planfeststellungsverfahren, dass wir mit unseren wohl begründeten Argumenten diesmal besser und tiefer durchdringen, als das mit schriftlichen Einwendungen in der Vergangenheit möglich gewesen ist.

Die Verkehrsentwicklung, die damals prognostiziert wurde, die Geschäftsentwicklung für den Flughafen, die Anzahl der Arbeitsplätze, all das, was damals diskutiert wurde, ist so, wie wir es vorhergesagt haben, nicht eingetroffen. Ich halte es für geradezu unglaublich, wenn Herr Zerbe sich heute hierhin setzt und so tut, als würde das diesmal alles besser werden. Warum das alles nicht eingetroffen ist, wird stets mit den unwägbareren Änderungen im Luftverkehr begründet, mit den immer größer werdenden Flugzeugen usw. Gleichzeitig konnten wir gestern in der Diskussion über die Flugzeuggröße hören – wir haben ja noch mal über die durch-

durchschnittliche Anzahl Passagiere und tatsächlich darin sitzende Passagiere diskutiert –, dass die Airlines ständig kleinere Maschinen einsetzen, um auf den völlig unrentablen Linien zurechtzukommen. Irgendwo steckt in all diesen Argumentationen ein ganz erheblicher Widerspruch.

Jetzt muss ich mal eben hier in meinem Zettelkasten suchen. – Da haben wir es! Herr Welke hat uns gestern erzählt, dass er hier in Mönchengladbach mit der BAe 146 geflogen ist. Wenn ich mich recht entsinne, ist die BAe 146 in der Lage, hier in Mönchengladbach sicher zu starten und zu landen, sonst hätte Herr Welke das sicher nicht gemacht; das hat er uns gestern ausführlich erläutert, dass das so ist. Und für die Menge der Passagiere pro Flug, die vermutlich hier in Mönchengladbach fliegen, wenn denn überhaupt jemand fliegt, ist dieses Flugzeug ebenfalls groß genug. Frage an Herrn Welke an dieser Stelle: Ist das so richtig oder ist das so falsch?

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Im Jahre 2003 wurde das Flugzeug auf bestimmten Strecken eingesetzt. Das heißt, es waren schon klar vorgegebene Strecken nach Zürich, Bergamo, Wien und London Stansted, also Flugstrecken, die ungefähr im Bereich eine Stunde bis eine Stunde dreißig liegen. Auch dort hatten wir schon eine hohe Auslastung. Für diese kurzen Strecken hat die BAe 146 gereicht. Allerdings muss man sagen, dass wir bei bestimmten Wetterlagen, insbesondere wenn es warm war – wir hatten den warmen Sommer 2003 –, schon mit Einschränkungen zu rechnen hatten.

Wolfgang Houben (Einwender):

Okay. Das bedeutet also, das Flugzeug wäre für den Regionalluftverkehr – über die Frage, was „Region“ ist, werden wir uns gleich sicher noch mal unterhalten – ein völlig ausreichendes Fluggerät. Insofern kann ich nicht wirklich verstehen, warum der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach kontinuierlich in die Pleite fliegt.

Herr Johlen hat uns gestern in dem Beitrag von Herrn Schulze einmal ganz ausführlich beschrieben, welche Aufgabe ein solcher Verkehrslandeplatz hat, und hat uns erzählt, im Auftrag des Landes würde der der Daseinsfürsorge dienlich sein. Diesen Auftrag des Landes, den würde ich doch ganz gern mal sehen. Denn wenn ich mir den Auftrag des Landes ansehe, da ist z. B. das Luftverkehrskonzept 2010: Das gibt Mönchengladbach eine klar definierte Aufgabe mit einer 1.440-m-Bahn. Ich will hier jetzt nicht sagen, dass ich bei einem Antrag für eine 1.440-m-Bahn nicht hier stehen würde. Aber diesen Auftrag für eine 1.440-m-Landebahn, den gibt es vom Land. Wenn wir in diesem Auftrag weitergehen, dann müssen wir in die Politik wechseln; denn die Aufträge erteilt hier die Politik und nicht die Ministerialverwaltungen und die Regierungspräsidien. Und die Politik im Düsseldorfer Landtag positioniert sich inzwischen quer durch alle Fraktionen gegen den Ausbau in Mönchengladbach. Ohne Frage! Vielleicht kann Herr Johlen im Laufe der Diskussion irgendwann noch mal er-

zählen, wo wir diesen Auftrag zur Daseinsfürsorge des Landes gerade auf Mönchengladbach bezogen finden.

Daseinsfürsorge – da muss ich auf die Verluste, die der Platz erwirtschaftet, zurückkommen. Wir haben gestern mehrfach andere Flugplätze als Vergleichsflugplätze vorgestellt bekommen. Ich nehme jetzt nur mal wieder Dortmund – hier bei uns läuft ja sehr viel genauso wie in Dortmund –: Wir haben Kontakt mit den Kollegen in Dortmund aufgenommen und dort in Erfahrung gebracht, dass man auch da sehr weit von den Betroffenen weggerückt ist. Ich glaube, im Fall Dortmund waren es 20 km; hier bei uns, wie gesagt, für mich persönlich als Betroffenen sind es 17 km. Insofern ist Dortmund durchaus vergleichbar.

In Dortmund hat man den Flughafen ausgebaut, erwirtschaftet heute Verlust ohne Ende, was durch die Stadtwerke getragen werden muss. Ich habe in den vergangenen Wochen irgendwann einen Vortrag dazu gehört, in dem vorgerechnet wurde, dass jeder Billigfliegerpassagier in Dortmund durch die Stadtwerke mit 18 € subventioniert wird. Das heißt also, jeder Dortmunder muss für die Fliegerei dort 18 € aufbringen. Ich sehe das nicht als Daseinsvorsorge, wenn ich Flughäfen über Wasser, Gas und Strom subventionieren muss. Ganz und gar nicht!

(Beifall bei den Einwendern)

Dann hatten wir gestern Vormittag den Vortrag von Prof. Dr. Hamm zur Wirtschaftlichkeit an dieser Stelle. Interessant war, dass er in seiner Untersuchung das Thema „Lebensqualität“ außer Acht gelassen hat. Das ist natürlich besonders praktisch bei einer solchen Untersuchung. Interessant ist auch, dass er auf meine Kritik an seiner Methodik nicht wechseln konnte. Fakt ist, dass, wenn ich wie vielen tausend Unternehmen auch immer einen Brief schreibe mit der Bitte um Rückantwort und davon 22,7 % zurückbekomme, dies keine repräsentative Auswahl, Stichprobe ist. Jeder, der von Statistik auch nur ein ganz klein wenig Ahnung hat, weiß, dass an eine repräsentative Stichprobe andere Kriterien anzulegen sind. Ich wiederhole, was ich gestern Vormittag gesagt habe: Wenn unsere Wahlforscher den gleichen Maßstab anlegen würden, wären deren Prognosen völlig unbrauchbar. Jeder von uns konnte am 22. Mai eindrucksvoll erleben, wie uns um 18 Uhr sozusagen auf das Pünktchen angegeben wurde, wie das Ergebnis ist. Das, was Prof. Hamm uns hier vorgetragen hat, mag ja wissenschaftlich sein, aber doch eher wissenschaftlich in der Qualität von Theologie als in der Qualität von Mathematik.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Konkret und auf den Punkt gebracht, war das, was Prof. Hamm hier vorgetragen hat, nichts als eine Nebelkerze, was uns allen etwas die Sinne verwirren und den Blick auf das Wesentliche verstellen soll. Nichtsdestotrotz: Das Gutachten, die Folien, die er hier gezeigt hat, sollten uns, den Initiativen und den Trägern öffentlicher Belange, zur Verfügung gestellt werden.

Denn aus der Erinnerung das Ding noch mal zu kritisieren ist sicherlich relativ schwierig. Wenn man es in der Hand hat, kann man das qualifizierter machen.

Aber es gibt einen weiteren Vorwurf, den man der Untersuchung machen muss: Sie ignoriert vollständig das, was uns Boston Consulting und Booz Allen Hamilton zum weltweiten Luftverkehr erzählen. Hier werden uns immer wieder Zahlen vorgerechnet, mit denen man an Durchschnittswerten operiert, die sich auf ein völlig anderes Umfeld beziehen. Wenn wir Wachstum in internationaler Luftfahrt hernehmen, um die Entwicklung in Mönchengladbach zu beschreiben, dann liegen wir damit falsch. Wenn wir Zahlen von internationalem Flugverkehr überhaupt hernehmen, liegen wir damit falsch. Boston Consulting wie Booz Allen Hamilton geben eine klare Beschreibung, wie sich der Luftverkehr entwickeln wird. Das ist das Wesentliche daran. Niemand von uns bezweifelt, dass er sich entwickelt. Aber wir müssen beachten, wie. Beide Unternehmensberatungen sagen ganz deutlich: Im Luftverkehr wird es eine Konzentration geben, eine Konzentration auf die großen Drehkreuze, und ein Weg von den kleinen Provinzflughäfen.

In dem Zusammenhang müssen wir auch auf das Thema „Region“ zurückkommen. Das, was Prof. Hamm als „regionalwirtschaftliche Entwicklung“ betrachtet, unterscheidet sich von dem, was unsere Flieger uns hier als „Regionen“ vorstellen, ganz wesentlich. Denn ich glaube nicht, dass Prof. Hamm unter „Region“ Tunesien, Ägypten, Israel und die Kanaren versteht, sondern ich glaube, dass er den Begriff „Region“ ein ganz klein wenig enger fasst. Aber auf Regionen und Europa kommen wir nachher noch zurück.

(Beifall bei den Einwendern)

In dem gleichen Artikel von der Industrie- und Handelskammer, den ich vorhin hochgehalten habe, wird Herr Hunold als Fachmann für Luftverkehrsentwicklung zitiert. Auch Herr Hunold erzählt uns von Kapazitätsproblemen, die es in Düsseldorf gäbe. Auch Herr Peters hat gestern Morgen versucht, uns anhand einer Grafik zu zeigen, dass der Flughafen Düsseldorf überlastet sei. Fakt ist: Wenn wir den Flughafen Düsseldorf unter dem Gesichtspunkt „beantragte Slots“ betrachten, dann ist er sicherlich überlastet, dann ist er möglicherweise sogar ganz erheblich überlastet. Wenn allerdings der Flughafen Düsseldorf für jeden nicht in Anspruch genommenen Slot eine angemessene Pönale kassieren würde, dann wäre am Flughafen Düsseldorf, denke ich, ausreichend Platz. Und wenn es eine sinnigere Kooperation statt ruinösen Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften gäbe, dann wären auch die Flugzeuge etwas voller. Denn es macht ja wenig Sinn, ständig mit weniger als zwei Drittel oder drei Viertel gefüllten Flugzeugen in der Gegend herumzufliegen und den Anwohnern zu erzählen, es gebe einen unermesslichen Bedarf. Last, not least hier die Erinnerung an Hunold: Wenn wir das nicht schaffen, schafft es niemand. – Er hat es nicht geschafft. Und in dem Punkt traue ich ihm.

Herrn Peters hatte ich gerade schon angesprochen: dass wir, wenn wir die Auslastung von Düsseldorf betrachten, uns nicht auf die angeforderten, sondern auf die in Anspruch genommenen Slots konzentrieren müssen. Ein anderer Punkt ist: Bei Personal sprach er auf die Kritik hin, dass der Flughafen Personal abgebaut hätte, an, dass Outsourcing ein völlig normaler Prozess sei. Grundsätzlich teile ich diese Meinung. Aber: Alle Menschen, die fliegen, müssen das Geld, das das Fliegen kostet, auch verdienen. Ich habe noch von keinem Beschäftigten, der einer Outsourcing-Aktion zum Opfer gefallen ist, gehört, dass sich sein Einkommen durch diese Aktion verbessert hat. Ganz im Gegenteil: In der Regel verschlechtert sich das Einkommen der Outgesourcten. Und, was viel schlimmer ist, ein Teil der Leute wird irgendwie, irgendwann nicht weiter beschäftigt und in neuen Verträgen durch preiswerteres Personal ersetzt. Daseinsvorsorge sehe ich da auch nicht. Das war der Auftrag, den die Flughäfen haben, habe ich gestern gelernt. Unserem Volkseinkommen insgesamt und der Möglichkeit zu fliegen dient das Ganze auch nicht.

Zurück zu den Fragen, wohin man denn eigentlich fliegen soll. Gelernt habe ich gestern, dass Regionalflugverkehr Flugverkehr innerhalb Europas ist. Mein Gedächtnis sagt mir, dass wir so etwas früher als „kontinental“ im Unterschied zu „interkontinental“ bezeichnet haben und dass wir ehemals mal als regional betrachtet haben, von Nürnberg nach Frankfurt zu fliegen, von München nach Frankfurt, von Hannover nach Frankfurt, um von dort oder von anderen Drehkreuzen weiterzufliegen.

Was mir auch neu ist, ist, dass Tunesien, Ägypten, die Türkei und die Kanaren zu Europa gehören. Ich erinnere mich an den Vortrag von Herrn Welke, bei dem wir darüber diskutierten, wie lang die Landebahn sein soll und wie schwer die Flugzeuge sind und wie gut die Flugzeuge ausgelastet sind. Das waren Beispiele, an denen uns vorgerechnet wurde, dass für ein sicheres Fliegen von Mönchengladbach aus eine 2.320 m lange Bahn erforderlich ist. Wenn Tunesien, Ägypten und die Türkei von hier aus nicht erreichbar sind, dann halte ich das nicht für ein Malheur. Seine Aufgabe als Regionalflughafen kann er auch mit einer kürzeren Bahn wahrnehmen. Denn all die Ziele, die ich gerade aufgelistet habe, gehören nicht zu den Aufgaben von Regionalflugverkehr. Das kann man so nicht sagen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich glaube, Herr Prof. Johlen war es gestern, der irgendwann gesagt hat: Einen Flugplatz zu bauen, auf dem man nicht fliegen kann, macht doch keinen Sinn. – Ich will das ergänzen: Einen Flughafen zu bauen, auf dem keiner fliegen will, macht auch keinen Sinn.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann gab es gestern eine längliche Auseinandersetzung um die Prioritätenregelung, die letztlich darin endete, dass die Herren Peters und Kames endlich mal mit Papieren rausrückten, deren Herausgabe sie seit vielen Monaten verweigern. Schon interessant, dass das

plötzlich, wenn man in Erklärungsnot ist, herauskommt. Was ich aber für viel wichtiger halte: Wenn man den Antrag Mönchengladbach positiv bescheiden will, dann muss sowohl in der Erörterung als auch vor der späteren Entscheidung die Regelung zwischen Mönchengladbach und Düsseldorf klar vorliegen. Denn wir können doch hier nicht den Ausbau eines Platzes genehmigen, ohne überhaupt eine Betriebsgrundlage dafür zu haben. Wir alle wissen: Ohne eine vernünftige Regelung zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach kann hier in Mönchengladbach nicht geflogen werden. Es ist allen, insbesondere den Betroffenen, unzumutbar, zu sehen, dass ins Blaue hinein gebaut wird, nach dem Motto: Die beiden Flughäfen werden sich danach schon einigen. – Das kann es nicht wirklich sein. Die Regelung muss vorher da sein.

Ganz nebenbei: Es wäre auch angemessen, wenn Herr Zerbe den Trägern öffentlicher Belange und den Initiativen Kopien der Dinge, die er hier gestern unter die Kamera gelegt hat, zur Verfügung stellen würde, damit wir das als Belege in unseren Unterlagen und zur Auswertung vorliegen haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe mir aufgeschrieben, noch Zahlloses zur Bedarfsprognose von Prof. Wolf zu sagen. Aber ich denke, nach dem länglichen Vortrag gestern Nachmittag erübrigt sich das. Ich denke, wir haben alle verstanden. Ich habe – ich bitte, das deutlich zur Kenntnis zu nehmen – an dem, was Prof. Wolf gemacht hat, überhaupt keine Kritik. Das, was er gemacht hat, ist das, was er mit den Mitteln, die ihm zur Verfügung stehen, machen kann. Wofür ich überhaupt kein Verständnis habe, ist, dass der Antragsteller damit umgeht und so tut, als sei das etwas Unabweisbares. Das ist etwas, was möglicherweise passieren kann. Es ist nicht einmal wahrscheinlich.

Last, not least gab es gestern manchmal die Anmerkung: Förderung des Luftverkehrs. – Ich frage mich: Was soll „Förderung des Luftverkehrs“ sein? Was soll das für eine gesellschaftliche Aufgabe sein? Fliegerei ist doch kein Wert an sich.

Über die Fluglärmbelastung müssen wir auch noch mal reden.

Dann möchte ich auf einen Beitrag von Friederun Selig am Dienstagnachmittag zurückkommen. Da ging es um Arbeitsplätze. Wir haben auch gestern schon über Arbeitsplätze diskutiert, insbesondere im Zusammenhang mit dem Gutachten von Prof. Hamm. Das Gutachten von Prof. Hamm ging von einer bestimmten Anzahl Arbeitsplätze am Flughafen aus. Nur dann kann es zu diesen wirtschaftlichen Effekten in der Umgebung des Flughafens kommen. Der Flughafen selber lehnt allerdings eine ernsthafte Beschäftigung mit dem Thema „Arbeitsplätze“ ab. Die Antwort von Herrn Zerbe auf die Frage von Friederun Selig war in Bezug auf die Arbeitsplätze völlig unzufrieden stellend. Darüber sollten wir noch mal reden, noch mal gucken: Was ist denn überhaupt mit Arbeitsplätzen hier am Verkehrslandeplatz Mön-

chengladbach? Die aktuellen Zahlen, die uns vorliegen – die wurden ja gestern erläutert –, können es wirklich nicht sein, die einen Ausbau rechtfertigen. Selbst wenn die sich verzehnfachen, hat das keinen regionalwirtschaftlichen Effekt.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann gab es gestern einige Male die Frage nach der Nullvariante, nach der Alternativenbetrachtung Nullvariante: „Was wäre, wenn ...?“. Herr Zerbe hat darauf geantwortet mit: Marktfähigkeit geht völlig verloren. – Das ist das, was wir ihm bereits im Verfahren 1995 erklärt haben: dass es hier in Mönchengladbach keine Marktfähigkeit gibt und dass man da tun kann, was man will. Manchmal kommen mir die Herren von der Flughafengesellschaft vor wie die Stopfer berühmter Finanzlöcher: Die nehmen ein Finanzloch und stopfen es, indem sie ein anderes herstellen. Das heißt, sie streuen uns Sand in die Augen, dass sie die 5 Millionen Verlust, die sie im Augenblick jährlich machen, dadurch beiseite schaffen könnten, dass sie auf diese 5 Millionen nicht weitere 5 Millionen draufpacken, sondern dass sie weitere 50 Millionen investieren, um diese 5 Millionen aufzufangen.

(Beifall bei den Einwendern)

Fakt ist: Auch diese 50 Millionen, mit denen Sie das Loch stopfen, werden Sie wahrscheinlich nicht verdienen können, sondern Sie reißen nur ein neues Loch auf, das dann etwa 10 Millionen € groß ist. Ich denke, das kann an dieser Stelle nicht unbedingt sehr sinnvoll sein.

Wenn wir zurückschauen: Die Kollegen vom Verkehrslandeplatz Mönchengladbach haben bisher ungefähr 30 oder 35 Millionen DM volkswirtschaftlichen Schaden angerichtet. Es ist einfach zu sagen: Die Verluste werden durch die Flughafengesellschaft Düsseldorf getragen, die ja immerhin etwas Gewinn macht. – Das stimmt, dass man in Düsseldorf Gewinn macht. Nur: Ohne diese 35 Millionen Verlust, die man in Mönchengladbach hätte tragen müssen, wäre der Gewinn in Düsseldorf entsprechend größer geworden. Ich kann überhaupt keinen nützlichen Beitrag von Mönchengladbach zur Ertragsfähigkeit von Düsseldorf sehen. Also macht das alles an dieser Stelle keinen besonderen Sinn.

Dann haben wir gestern über die Betriebszeiten gesprochen. Zu den Betriebszeiten hieß es, diese Verspätungsregelung sei ein offenes „Scheunentor“,

(Beifall bei den Einwendern)

sozusagen zu fliegen, wann man will. Ich habe hier eine Liste; ich habe ein einziges Blatt mit nach vorne genommen; die Liste insgesamt ist 17 Seiten lang, rund 55 Zeilen pro Seite, und listet alle Flüge nach 23 Uhr in Düsseldorf im Jahr 2004 auf, nicht im ganzen Jahr, sondern nur in neun Monaten des Jahres: also 17 Seiten mal 55 Zeilen in 2004.

Ich habe mir die Liste mal vorgenommen und mir auf der ersten Seite nur die Landungen angestrichen, die nach 23:30 Uhr waren, also auf die 23 Uhr noch mal 30 drauf. Ich erlaube mir, die mal vorzulesen, damit wir einen Eindruck davon bekommen, was das für ein Scheunentor ist.

01.05.: 23:41 Uhr

02.05.: 23:46 Uhr, 23:33 Uhr, 23:35 Uhr

05.05.: 23:53 Uhr, 23:38 Uhr

07.05.: 23:33 Uhr, 23:59 Uhr

08.05.: 23:37 Uhr, 00:12 Uhr

09.05.: 23:54 Uhr

11.05.: 23:36 Uhr, 23:42 Uhr, 00:47 Uhr

12.05.: 23:51 Uhr, 23:51 Uhr, 23:43 Uhr

13.05.: 23:37 Uhr

14.05.: 23:37 Uhr, 23:50 Uhr

15.05.: 23:35 Uhr, 00:06 Uhr

Ich denke, das waren nicht mal ganz 20 von den 55. Die anderen liegen zwischen 23 Uhr und 23:30 Uhr.

Genau so etwas würde uns hier in Mönchengladbach mit einer Verspätungsregelung, wenn denn überhaupt geflogen wird, auch drohen. Wir müssen, wenn wir uns mit dem Antrag befassen, auch hier in den Initiativen natürlich ernsthaft davon ausgehen, dass die Genehmigung positiv beschieden wird und dass das, was in den Prognosen angedroht wird – ich sage ausdrücklich „angedroht“ –, auch tatsächlich eintritt. Auch wenn wir selber das bezweifeln, müssen wir trotzdem davon ausgehen, dass so etwas passieren kann. Ich denke, die Genehmigungsbehörde muss ebenfalls davon ausgehen, dass das passiert, was beantragt worden ist. Dass das wahrscheinlich nicht passiert, ist eine andere Geschichte. Aber das kann ja nicht der Grund für die Genehmigung sein, dass man sagt: Das, was da prognostiziert wird, passiert sowieso nicht, also macht euch keine Sorgen darüber. – Das kann es wirklich nicht sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Es gibt einen zweiten Punkt, den man, wenn man diese Liste vor sich hat, betrachten muss. Man muss nämlich mal betrachten: Für wann waren diese Flüge geplant? – Ich habe hier auf der ganzen Seite, die ich eben vorgelesen habe, weniger als eine Hand voll geplanter Ankunftszeiten: 22:40 Uhr, 22:45 Uhr, 22:50 Uhr, 22:55 Uhr und die allerfrüheste 22:15 Uhr. Bei der 22:15 Uhr unterstelle ich, dass es sich tatsächlich um ein Problem handelte. Wenn in Düsseldorf allerdings vier, fünf, sechs Maschinen im Flugplan mit 22:55 Uhr eingetragen sind, dann ist es kein Wunder, dass einige dieser Maschinen erst nach 23 Uhr reinkommen. Ich halte das für eine rechtswidrige Nutzung der Genehmigungs- und Verspätungsregelung. So, liebe Leute, geht es nicht!

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte auf das zurückkommen, was ich eingangs gesagt habe: auf uns selber, welche Erfahrungen wir mit Verkehrslandeplatz und Bezirksregierung haben. Ich habe vorhin das Verfahren 1995 angesprochen, in dem wir uns alle ernsthaft damit auseinander gesetzt haben. Für mich selber gilt – ich denke, jeder hier im Saal weiß das –, dass ich im Rat der Stadt Neuss und im Kreis Neuss Bündnis 90/Die Grünen vertrete. Zur Politik bin ich überhaupt erst durch den Flughafen gekommen. Ohne den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach wäre ich wahrscheinlich nie auf den Gedanken gekommen, mich im Stadtrat oder sonst wo politisch zu engagieren. Begonnen habe ich, mich zu engagieren, weil mich das, was ich erlebt habe, wie Antragsteller und Genehmigungsbehörde mit Bürgern umgehen, böse gemacht hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich will Ihnen etwas anderes dazusagen: Ich war in der Zwischenzeit politisch ziemlich aktiv. Ich habe für den Landtag kandidiert, einen Wahlkreis gemacht, ich habe zum Deutschen Bundestag einen Wahlkreis gemacht, den Süden Krefelds, den Norden des Kreises Neuss. Möglicherweise kommt dies durch die vorgezogene Bundestagswahl wieder auf mich zu. Die dürfen mir ruhig unterstellen, dass ich das ernsthaft getan habe und dass ich mich mit den Themen ernsthaft auseinander gesetzt habe.

Eines will ich Ihnen sagen: Mein „böse“ ist nicht weniger geworden. Es ist mehr geworden. Wenn ich erlebe, wie Behörden untereinander – Kreisbehörde, Regierungspräsidium –, wie die Landesministerien miteinander und mit den Kommunen und mit den Menschen in den Kommunen umgehen, dann fühle ich mich manchmal in die Kaiserzeit zurückversetzt, wo von oben nach unten geherrscht wurde. Ich möchte uns allen ins Gedächtnis zurückrufen: Behörden, auch Ministerien, auch die Bezirksregierung sind Dienstleistungsunternehmen für uns Bürger. Die sollten nicht Gegner von uns sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Beamte und Angestellte in diesen Dienstleistungsunternehmen sollten bitte schön manchmal auch daran denken, dass ihr Unterhalt durch unsere Steuern finanziert wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich betone: durch unsere Steuern, denn die Steuern des Verkehrslandeplatzes, die können es nicht sein, denn der zahlt aufgrund seiner Verluste keine.

(Beifall bei den Einwendern)

Das waren jetzt nicht ganz zehn Minuten, es ist ein bisschen länger geworden. Dafür bitte ich um Entschuldigung. Ich verspreche auch Besserung, weil ich – leider! – an den nächsten beiden Tagen der Erörterung nicht teilnehmen kann, sondern erst gestern in zwei Wochen wieder hier auftauche. Aber ich verspreche Ihnen: Wir werden uns auch dann noch intensiv miteinander auseinander setzen. – Herzlichen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Houben. Wir wissen ja alle: Zeit ist relativ. Insofern wird das nachgesehen.

Vielleicht nur eine Anmerkung zu Ihren Wünschen an die Bezirksregierung: Ihre Wünsche sind längst Realität. Die Bezirksregierung versteht sich als Dienstleister. Wir sind Staatsdiener. Ich hoffe, Sie werden diesen Eindruck auch aus diesem Erörterungstermin mitnehmen.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt hat sich Rechtsanwalt Johlen zu Wort gemeldet. Bitte sehr.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Ich werde nur kurz sprechen und auch nur deshalb, weil ich unmittelbar von Ihnen angesprochen worden bin. Ich bedauere, missverstanden zu sein, muss allerdings zu meiner Entschuldigung sagen, dass die Bereitschaft des Auditoriums, das, was von der Antragstellerseite gesagt wird, entweder überhaupt nicht oder misszuverstehen, recht ausgeprägt ist. Das möchte ich mal allgemein zur Charakterisierung dieses Verfahrens hier sagen, nachdem sich Herr Hunold ja darüber sehr ausgebreitet hat.

Zum Sachlichen: Ich habe davon gesprochen, dass der Ausbau eines Flughafens der Da-seinsvorsorge dient. Das ist keine Erfindung von mir, sondern das ist eine Aufgabe, die dem Luftverkehr durch das Luftverkehrsgesetz zugewiesen worden ist. Ich wollte auch nicht sagen, dass der Ausbau hier im Auftrage des Landes ausgebaut wird. Da habe ich mich wahrscheinlich etwas missverständlich ausgedrückt. Ich habe gesagt, als wir über die Arbeitsplätze diskutierten, Herr Hunold: Ziel des Luftverkehrsgesetzes ist es nicht, durch die Maßnah-

me als solche Arbeitsplätze zu schaffen, also sozusagen eine Institution zu schaffen, die sich mit sich selbst beschäftigt und keine Aufgabe erfüllt. Die Tatsache, dass durch den Flughafenbetrieb Arbeitsplätze geschaffen werden, kann ein Element im Rahmen der Abwägung sein – die Abwägung wiederum ist auch eine politische Entscheidung –, das in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden kann. Nichts anderes wollte ich sagen.

Lassen Sie mich bitte ein Wort zur Daseinsvorsorge sagen: Sie reden hier gerne über die Luftverkehrsgesellschaften, über einen Flughafenträger, der Riesenverluste macht usw. Da werden immer sozusagen blutleere Institutionen vorgeschoben, auf denen man natürlich recht gut und ohne jemandem weh zu tun herumhacken kann. Wir müssen uns aber darüber im Klaren sein, dass wir, wenn wir hier über Abwicklung von Flugverkehr reden, über Bürgerinnen und Bürger reden wie Sie und ich. Wir reden darüber, ob irgendwann in der Zeit bis 2015 1,2 Millionen, 1,5 Millionen oder 1,8 Millionen Bürgerinnen und Bürger diesen Flugplatz benutzen können, um in Ferien zu fahren, um Geschäftsreisen zu unternehmen. Das ist das Problem, und dessen sollten Sie sich sicher sein. Und Sie sagen diesen Bürgerinnen und Bürgern: Nein, bitte nicht vom Flughafen Mönchengladbach aus, sondern bitte geht nach Dortmund, nach Weeze oder nach Maastricht. Das sagen Sie diesen Bürgern. Von Düsseldorf – das kann ich Ihnen sagen – werden die Leute in zehn Jahren nicht mehr fliegen können; denn wir haben hier zwar keine faktische, sondern rechtliche Kapazitätsbegrenzung, die nur sehr schwer zu knacken sein wird.

Zweitens – und da nähere ich mich auch schon fast dem Ende –: Es wird immer dieses unsägliche Luftfahrtkonzept der Regierung als eine unüberwindbare rechtliche Schranke dem Flughafenausbau entgegengehalten werden. Vielleicht orientieren wir uns auch hier an den Fakten, und ich darf Ihnen hierzu drei oder fünf Sätze aus dem Luftfahrtkonzept vorlesen:

Die 1.200 m lange Start- und Landebahn ist für einen uneingeschränkten Einsatz einiger dort bereits verkehrender und anderer im Regionalluftverkehr eingesetzter Flugzeugtypen zu kurz. Die Folge sind Nutzlastbeschränkungen für bestimmte Flugziele, z. B. München, Berlin, Barcelona, und dementsprechend mangelnde Wirtschaftlichkeit dieser Flugverbindungen.

Jetzt hören Sie bitte gut zu!

Ein erster Lösungsansatz ergäbe sich aus der Handlungsoption 15 N: Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach auf 1.440 m Gesamtlänge durch Umwidmung und Mitbenutzung der jeweils vor Kopf liegenden 120 m langen Stoppbahn.

Also ein erster Lösungsansatz, der weitere nicht ausschließt, und zweitens dazu: Das, was hier als erster Lösungsansatz aufgezeigt wurde und ja von vielen, auch von Ihnen, nun als die Ideallösung präsentiert wird, ist durch die Stadt Korschenbroich verhindert worden. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Johlen. – Jetzt habe ich zwei Zwischenfragen. Erst Herr Houben, dann Frau Selig. Vielleicht kann Frau Selig schon mal das tragbare Saalmikro bekommen. Erst Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Prof. Johlen, wir schicken die Leute nicht nach Dortmund, Köln oder sonst wohin, sondern wir bezweifeln, dass sie das Angebot in Mönchengladbach annehmen. Dazwischen liegt ein ganz erheblicher Unterschied.

Wir reden auch nicht über „blutleere“ Institutionen. Ich kann das auch deutlicher machen. Es ist der Herr Zerbe und sein Vorgänger, die hier ein Unternehmen führen, das sie nicht gewinnbringend kriegen, das einfach nicht gewinnbringend ist. Und ein Flughafen kann auch keine Versorgungsinstitution auf sonstige Art und Weise sein. So geht das nicht. Also „blutleer“ ist das nicht. Für uns ist das schon personifiziert. Wir kennen die Leute, den Herrn Böse, den Herrn Zerbe, den Herrn Kames durchaus, und wir wissen, wer sich für uns hinter dem Verkehrslandeplatz verbirgt.

Ich habe eine Bitte an Herrn Marten: Ich habe vorhin am Pult einen Punkt, den ich für ganz wichtig halte, vergessen, der sich um die Beteiligung der Bürger an diesem Verfahren dreht. Mich haben sehr viele Leute angesprochen, insbesondere nach den Presseberichten in den ersten Tagen, in denen sich z. B. die „Rheinische Post“ auf eine sehr hämische Art und Weise über die mangelnde Bürgerbeteiligung hier ausließ. Am gestrigen Tag hätte ein Bürger überhaupt gar keine Chance gehabt, zu Wort zu kommen. Ich selber hatte mich gestern Morgen um halb neun auf die Rednerliste setzen lassen, habe den Platz von dem Herrn Reh, der bereits auf der Liste stand, in Anspruch genommen und bin gestern nicht mehr drangekommen.

Ich habe einen Vorschlag zur Sache, den Sie bitte überdenken. Was halten Sie davon, beispielsweise abends um 18 Uhr eine Redestunde für Bürger nach einer gesonderten Redeliste einzuführen, auf der die Dauerredner – sage ich jetzt mal –, also Initiativen, Träger öffentlicher Belange und Vertreter des Antragstellers, definitiv nicht zu Wort kommen, auch nicht zu auslassenden Antworten?

(Beifall bei den Einwendern)

Weil: Wir müssen einfach versuchen, die Bürger zu motivieren, hierher zu kommen. Glauben Sie mir, es ist nicht einfach: Die Masse der Bürger bei uns in der Stadt schreibt uns, ruft uns an, schickt E-Mails und fragt: Was sollen wir überhaupt da? Und diejenigen, die hier gewesen sind, bestätigen das noch, indem sie sagen: Und wenn wir kommen, haben wir überhaupt gar keine Chance, zu Wort zu kommen. – Ich selber werde mich dafür am kommenden Sonntag in Kleinenbroich auf die Straße stellen – es gibt da ein Straßenfest – und werde dafür werben. Es wäre schön, wenn ich eine Antwort hätte.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Selbstverständlich. – Wir haben ja die Spielregeln zu Beginn des Erörterungstermins miteinander diskutiert. Ich hatte den Appell an Sie gerichtet, nur zehn Minuten zu sprechen, damit möglichst viele zu Wort kommen, habe aber dann auch gleichzeitig gesagt, dass die Gutachter, insbesondere die Gutachter der Bürgerinitiativen, einen größeren Zeitraum eingeräumt bekommen; denn sie sind nicht ständig verfügbar. Und wir haben ja gestern mit Rechtsanwalt Sommer und Herrn Faulenbach da Costa auch eine sehr interessante Diskussion erlebt, wo wir alle dazulernen konnten. Deswegen war das eine Ausnahmesituation.

Den Wunsch der Bürger, die tagsüber arbeiten müssen und nur abends wenig Zeit haben und dennoch ihr Anliegen vortragen wollen, habe ich gehört. Wir haben das bisher so geregelt – aber darüber kann man natürlich auch noch mal nachdenken, ob man es nicht auch anders macht –, dass sich diejenigen, die nur wenig Zeit haben, bei der Wortmeldestelle erklären und sagen: Ich bin nur von 18 bis 19 Uhr hier; ich möchte gerne vorgezogen werden. Dann trage ich Ihnen das vor. Und derjenige, der als nächstes auf der Rednerliste stünde, muss damit einverstanden sein, dass wir jemanden vorziehen. Wir könnten natürlich auch Ihre Methode anwenden, dass wir ab einer gewissen Uhrzeit eine neue Rednerliste machen mit dem Appell allerdings, sich relativ kurz zu halten, damit viele vortragen können.

Jetzt möchte ich noch die beiden Zwischenrufe abhandeln, Frau Selig und der Herr dort hinten. Erst mal Frau Selig.

Friederun Selig (Einwenderin):

Ich hatte eigentlich nicht vor, noch mal hier das Wort zu ergreifen, tue das aber, weil ich jetzt hier namentlich genannt wurde. – Ich hatte in meiner Ansprache noch nicht an Sie, die Bezirksregierung, den Antrag gestellt, speziell eine Untersuchung, eine Prognose, ein Gutachten – wie auch immer Sie das nennen – zu den Arbeitsplätzen hier am Mönchengladbacher Flugplatz zu initiieren, weil die Zahlen, die immer von der Antragstellerin kommen, sehr ungenau sind und auch eine riesige Spanne haben. Ich bin der Meinung: Wo wirklich alles, jeder Flügelschlag und jeder Pups – auf Deutsch gesagt –, untersucht werden kann, ist das

sicherlich möglich. Moment! – Ja, das ist es eigentlich – – Ich stelle hiermit offiziell den **Antrag** auf solch ein Gutachten.

Einen Satz hatte ich am Dienstag vergessen: Ich erinnere daran, dass ein Arbeitsplatz im Luftfrachtverkehr – das bezieht sich auf Fracht genauso wie auf Personen – 1999 mit circa 65.000 Mark jährlich subventioniert wurde, was heute ja etwa zwischen 30 und 35 € ausmacht. Das sollten wir auch mal bedenken. – Ich danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank, Frau Selig. Vielleicht können Sie das Mikro schon weiterreichen. – Ihren Antrag haben wir natürlich registriert. Wir werden nach dem Erörterungstermin überlegen, welche weiteren oder ob weitere Gutachten erforderlich sind. Aber das möchten wir erst im Lichte der gesamten Veranstaltung entscheiden. – Bitte sehr. Können Sie bitte auch Ihren Namen nennen?

Franz-Josef Bönsch (Einwender):

Ja. – Guten Morgen! Mein Name ist Bönsch. Ich gehöre dem Vorstand der Interessengemeinschaft Herrenshoff an, bin Haupteinwender. Ich habe heute Morgen erst erfahren, dass es diesen Namen gibt: „Haupteinwender“. Das hört sich wie eine Auszeichnung an.

Aber ich muss etwas sagen zu dem Wort „Daseinsfürsorge“. Da ist mir dann doch der Kragen geplatzt, und da konnte ich nicht mehr länger warten, um das zu sagen, was ich jetzt hier sagen will. Dass man also das Projekt Flughafenausbau so auslegt, dass das eine Maßnahme für die Daseinsfürsorge sein könnte, spottet jeder Beschreibung.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn ich „Daseinsfürsorge“ höre, dann denke ich an die Menschen in Kleinenbroich, Korschenbroich, in Willich, in Viersen. Ich denke – jetzt komme ich auf den Punkt, auf den ich sowieso noch kommen wollte – an die Kinder in der Maternusschule, an die Kinder im Maternuskindergarten, an die Kinder, die jeden Tag auf der größten Korschenbroicher Sportanlage Sport treiben. Für die haben Sie erst mal die Verpflichtung der Daseinsfürsorge.

Und der Unterricht – hier spreche ich als Lehrer mit 40-jähriger Erfahrung in der Klasse und in der Ausbildung von Grundschullehrern – findet heute nicht mehr so statt, dass man die Fenster zumachen kann, und dann ist das Fluglärmproblem gelöst. Der Unterricht hat heute nichts mehr mit Lehrern zu tun, die nach Kindern mit Kreide werfen. Die haben wir mal erlebt, aber heute findet Unterricht anders statt. Unterricht vor allen Dingen in Grundschulen findet sehr viel im Freien statt. Und wer einmal gesehen hat, wie Kinder auf Lärm reagieren, wenn sie beispielsweise eine Klassenarbeit schreiben, der wird sich sehr überlegen, ob es Daseinsfürsorge ist, wenn man glaubt, man müsste in 300 oder 400 m Höhe Flugzeuge über diese Schule fliegen lassen, über die Schulhöfe.

Hinzu kommt ja noch, dass in Kleinenbroich – das sollen wir ruhig mal erwähnen – überhaupt die einzige Hauptschule Korschenbroichs und die einzige Realschule beheimatet sind. Also, in Kleinenbroich ist ein Schulzentrum. Und bei Sichtflug drehen die Maschinen schon so früh ab, dass sie dann auch noch die anderen Schulen mit berühren und natürlich belästigen.

Ein letztes Wort – dann kann meine Meldung auch gestrichen werden –: Ich werde in den letzten Tagen von vielen Bürgern in Herrenshoff angerufen, die sich über den Austragungsort – das ist schon öfter gesagt worden, aber ich habe den Auftrag, das hier vorzutragen – empört haben. Man sagt: Die Stadt Mönchengladbach hat es geschafft, den Flugplatz, den Lärmüll an den äußersten Rand ihrer Stadt, nämlich nach Korschenbroich, Willich, Viersen zu legen.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt legen Sie für die Betroffenen die Möglichkeit, sich zu äußern, an das andere Ende dieser Stadt. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln benötigt man fast eineinhalb Stunden, wobei ich also rechne, dass ich zum Bahnhof gehen muss – – Eineinhalb Stunden, das heißt also: Der, der hierher kommt, braucht drei Stunden. Ein normal arbeitender Mensch kann hier überhaupt nicht teilnehmen.

(Beifall bei den Einwendern)

Hier sitzen nur Rentner und Arbeitslose. Normal Arbeitende – – Unser Vorsitzender, der Herr Goltsch, ist bis nachmittags halb fünf beschäftigt, dann kommt der aus Düsseldorf. Wie soll der das noch hierher schaffen?

Die Flughafenhalle wäre ausreichend groß genug gewesen. Dort finden Festivals statt. Warum hätte man diese Veranstaltung – – Wir brauchen keine VIP-Lounge, keinen Schickimicki-Rahmen. Es hätte genügt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Bönsch. – Noch eine Zusatzfrage? – Können Sie noch einmal das Handmikro reichen?

Ingrid Simon (Einwenderin):

Mein Name ist Ingrid Simon. Ich möchte doch jetzt mal eine Lanze für die Antragstellerin brechen; denn um so viel zu lernen, wie ich von Demokratie hier gelernt habe, muss ich erst 60 Jahre alt werden. Ich hätte nie daran geglaubt, dass wir eine solche Demokratie haben.

Ich habe in den letzten paar Tagen, die ich hier bin, unheimlich viel gelernt. Und zwar habe ich mir schon mal ein Konzept überlegt, was man mit der Antragstellerin mal besprechen könnte, wie so etwas funktioniert.

Ich würde nämlich ein vierstöckiges Schiff bauen – ich habe zwar kein Geld; macht aber nichts; Neuss könnte man dann noch ausbaggern; ich mache das jetzt in Kurzform, um mich nicht zu lange daran aufzuhalten –, den Bürgern dann erst mal an den Häusern die Gärten wegnehmen. Das hat noch einen wirtschaftlichen Vorteil: In den Gärten sind nämlich die Vögel, und die Fressen das ganze Ungeziefer weg. Dann könnten wir nämlich auch Pestizide produzieren, natürlich in China. Und einen Arbeitsplatz hätten wir erst mal hier. Und der geht ja schnell kaputt, wenn der immer Pestizide macht. Und dann hätten wir 30 gleich hinterher, die wir dann auch verballern könnten. Wenn das nicht funktioniert – das ist doch ganz toll –, ich meine, wenn die Bürger das vierstöckige Schiff nicht vor der Nase haben wollen, dann ist das doch wunderbar: Dann wird das wieder abgeschafft, und dann zahlen die Steuerzahler auch noch ihre eigene Vorsorge, dass das vierstöckige Schiff vor der Nase liegt. Und wenn das nicht funktioniert, na ja, wenn die sich wehren – ich meine, das ist ja nun eine Unverschämtheit –, dann könnten wir es ja so machen: Dann befragen wir die Yachtbesitzer, ob da Bedarf für dieses vierstöckige Ausflugsschiff ist. Und dann kriegen wir das auch schon hin.

Also, vielen, vielen Dank, meine Damen und Herren – „Herren“ sind es ja nur, wie ich sehe –: Ich habe so viel gelernt, und demnächst sitze ich in Ihren Reihen und dann treffen wir uns alle gemeinsam auf Mauritius, um da zu leben. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank. – Ich sehe jetzt keine weitere Wortmeldung. – Doch! Könnten Sie bitte mit dem Mikro nach hinten links gehen. – Ich habe noch die Bitte – wir wollen ja auch die Rednerliste fortsetzen und die Redner zu Wort kommen lassen –, dass wir vielleicht die Zwischenfragen und Zwischenrufe auf einen Minimum begrenzen, damit wir in der Rednerliste weitergehen können. – Bitte sehr.

Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):

Ja, vielen Dank. – Mein Name ist Hans Wilhelm Laumanns. Ich stehe als Nummer 34 auf der Rednerliste. Ich hätte es sehr begrüßt, wenn der Vorschlag, den Herr Houben eben gemacht hat, die interessierten Bürger in einer separaten Stunde alle zu Wort kommen zu lassen, schon früher gekommen wäre. Und ich hätte es erst recht begrüßt, wenn die Möglichkeit bestanden hätte, jemandem, der sich zur Rednerliste angemeldet hätte, auch sagen zu können, wann er ungefähr dran ist. Ich bin heute den dritten Tag da. Ich muss heute Mittag vor der Mittagspause weg; ich bin geschäftlich unterwegs. Ich habe in den vergangenen Tagen hier sehr viele Stunden verbracht, die ich mir hätte sparen können, wenn es diese organisa-

torische Anregung schon früher gegeben hätte. Verstehen Sie das aber bitte nicht als Vorwurf. Ich denke, man wird im Laufe einer Veranstaltung auch klüger.

Das vorausgeschickt möchte ich Herrn Houben ansprechen. Herr Houben, wir beide kennen und – so darf ich annehmen – schätzen uns schon einige Zeit und wir befanden uns in der Sache bei persönlich gutem Verständnis. Ist das so richtig, Herr Houben?

(Wolfgang Houben [Einwender]: Durchaus!)

– Prima! Dann darf ich annehmen, dass Sie meine zwei Anmerkungen zu Ihrem Vortrag, den ich im Übrigen nicht als sehr strukturiert empfunden habe, auch nicht als persönlich empfunden, sondern als sachliche Kritik.

Ich möchte eingehen auf Ihren Hinweis, dass 22 % Befürworter aus der Studie von Herrn Prof. Hamm nach Ihrer statistischen Kenntnis nicht als repräsentativ gelten. Ich habe Sie da richtig verstanden, dass so ist, Herr Houben?

(Wolfgang Houben [Einwender]: 22,5 % oder 22,7 %)

– Hatten Sie als nicht relevant für die Untersuchung bezeichnet, nicht als repräsentativ.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich glaube, dass Sie die Zahlen einfach nicht parat haben. 22,7 % war der Rücklauf insgesamt.

(Hans Wilhelm Laumanns [Betroffener]: Ja, genau!)

Das waren nicht die Befürworter. Sie haben das schon sehr schön gesagt. Das ist das, was ich Prof. Hamm vorgehalten habe. Geantwortet haben auf diese Umfrage eigentlich nur die, die mit dem Problem Flughafen im weitesten Sinne etwas zu tun haben. Und Sie haben es auf den Punkt gebracht: Es waren die Befürworter, die geantwortet haben, und nicht die, die an diesem Flughafen völlig desinteressiert sind, weil sie in Düsseldorf oder sonst wo fliegen oder den Flughafen für ihr Geschäft überhaupt nicht brauchen.

(Beifall bei den Einwendern)

Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):

Herr Houben, ich bin Ihnen sehr dankbar für diese Klarstellung. Dann darf ich diese 22,5 % Response möglicherweise im Zusammenhang bringen mit der Relation 17.000 negativer Einwender zur Einwohnerzahl der betroffenen Gemeinden und darf es Ihrer statistischen Kenntnis überlassen, da eine Prozentzahl zu bilden. Ich denke, die wird kleiner ausfallen als die 22 %. So viel zu diesem Punkt von mir.

Zu Ihren 18 €, die aus Steuergeldern in Dortmund mit jedem Flugschein subventioniert werden, Herr Houben: Ich denke, mit der gleichen Begründung müssten sie andere Leistungen der Öffentlichkeit ebenfalls infrage stellen bzw. streichen. Dann dürften z. B. Theater überhaupt nicht mehr spielen. Denn jeder Theaterspielplatz – das wissen Sie selbst aus Ihrer politischen Tätigkeit – wird mit über 80 € pro bezahlter Karte subventioniert. Sagen Sie mir einen Beitrag, der in Relation steht zu diesen 18 €. Herr Houben, das, was Sie da gemacht haben, war nicht in Ordnung.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich denke, darauf muss man was sagen. Wer Mitglied des Fördervereins ist und den Flughafen mit einem Theater verwechselt, der hat ein wirklich ernsthaftes Problem, Wirtschaftsunternehmen richtig zu betrachten.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meine Damen und Herren, Herr Laumanns hatte ein Problem angesprochen, das sicherlich offenkundig ist. Wenn wir keine Redezeitbegrenzung haben, jeder also im Prinzip so lange reden kann, wie er will, können wir nicht verlässlich sagen, wann der nächste, übernächste oder drittnächste Redner drankommt. Wir kriegen das nur dann verlässlich hin, wenn wir die Redezeit begrenzen.

Ich stelle das mal so als Alternative dazu in den Raum: Wenn wir merken, wir kommen sonst nicht durch, dann müssen wir sicherlich zu diesem Mittel greifen. Anfangs hatte ich allerdings eingeleitet mit der Hoffnung, dass wir ohne Redezeitbegrenzung auskommen, damit wir das Thema auch wirklich umfassend von allen Seiten beleuchten und erörtern können.

(Beifall bei den Einwendern)

Deswegen mein Vorschlag: Wir führen noch keine Redezeitbegrenzung ein, aber es gibt den Appell, sich bitte relativ kurz zu fassen. Zehn Minuten sind eigentlich eine ausreichende Zeit, um sein persönliches Problem oder meinetwegen auch eine allgemeine Situation darzulegen. Versuchen wir's einfach mal. – Als nächster Redner steht Herr Hans Wilke auf der Liste. – Sie gehen bitte ans Rednerpult.

Hans Wilke (Einwender):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich der Mitglied der Neuss-Grefrather Bürger gegen Fluglärm e. V., lege aber Wert darauf, als Einzeleinwender behandelt zu werden. Mein Einwand kommt von mir selbst, er ist mit niemandem abgesprochen. Das vorausgeschickt.

Zur Diskussion heute Morgen ein Hinweis an Sie, Herr Marten: Der RP ist Dienstleistungsunternehmen; Sie bezeichnen sich so. Nehmen Sie bitte das, was da gesagt worden ist, ernst. Und ich würde über die Sitzungsordnung hier auf dem Podium auch tatsächlich nachdenken.

(Beifall bei den Einwendern)

Es ergibt sich für mich als unbefangenen Einwender wirklich der Eindruck: Hier ist eine Konfrontation. Und das darf nicht sein. Sie sind nicht konträr zu uns, sondern Sie sind unsere Dienstleistungsbehörde. Ich appelliere an Sie, unvoreingenommen und unparteiisch zu handeln. Das heißt aber, dass der Antragsteller drüben eigentlich woanders sitzen müsste. Wie Sie das machen, weiß ich nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann zum Antragsteller: Einer der Herren – ich glaube, Herr Johlen war es – hat sich über die Parteilichkeit des Publikums beschwert. Ja, meine Herren, was erwarten Sie eigentlich anderes! Hier sitzen Leute, die von dem Flughafen massiv beschwert werden, die wehren sich. Und die sollen Ihnen dann Beifall klatschen für Ihre Äußerungen? Es ist doch klar, dass wir hier Partei sind. Ich bin auch Partei gegen Sie. Daraus mache ich gar keinen Hehl.

Dann wurde unterstellt: Die Bürger wollten unbedingt fliegen, und wir erwarten ein höheres Fluggastaufkommen. – Aber damit ist ja nicht gesagt, dass die von Mönchengladbach aus fliegen müssen. Es gibt genug andere Flughäfen.

(Beifall bei den Einwendern)

Auf die Luftverkehrskonzeption 2010 komme ich gleich noch zu sprechen.

Ich erhebe also als betroffener Bürger Einspruch gegen die Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach. Ich sage mit Bewusstsein „Verkehrslandeplatz“ und nicht „Flughafen“, denn das will er erst werden.

Ich werde von dem Ausbau ganz unmittelbar betroffen. Mein Anwesen liegt genau unter der Anflugroute zum VLP Mönchengladbach. Die bis November 2003 anfliegenden vierstrahligen Maschinen des Typs BAE 146 der Air Berlin fahren schräg über meinem Grundstück im Landeanflug das Fahrwerk aus. Sie wissen also, wie sehr ich davon betroffen bin in Grefrath. Den Korschbroichern geht es schlimmer, denn da sind die Maschinen niedriger.

Im Übrigen ist es interessant, dass die Air Berlin von Mönchengladbach, das doch so viele Vorteile bietet – Anbindung mit der Bahn, Parkplätze usw. –, nach Düsseldorf abgewandert ist. Das als Vorbemerkung.

Die Begründung für den Antrag auf Planfeststellung ist für mich nicht schlüssig.

Das Ziel des Antrags der Flughafengesellschaft ist es doch, das in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befindliche Unternehmen zu sanieren. Die Gesellschaft hat doch nach Angaben von Airpeace – und die sind ja wohl belegbar – ein Defizit von jährlich 5 Millionen €. Und zur Sanierung dieses Unternehmens, das Defizite erwirtschaftet, ist der Ausbau notwendig. Das wollen wir doch mal hier festhalten: Das ist doch der eigentliche Grund. Alles andere – Fluggastaufkommen und die arme Bevölkerung mit genügend Flugzeugen zu versehen, dass sie aus der Nähe abfliegen kann – ist doch nur Sand in den Augen.

(Beifall bei den Einwendern)

Zur Sanierung ist der Ausbau also notwendig. In der Antragsbegründung heißt es daher richtig, dass der Verkehrslandeplatz nur erhalten werden kann, wenn er wirtschaftlich betrieben wird. Und dazu ist die Ermöglichung eines Regionalluftverkehrs ohne die bestehenden technischen Einrichtungen erforderlich. Das steht wörtlich in der Rechtfertigung.

Interessanterweise wird der Antrag aber hauptsächlich nicht mit den wirtschaftlichen Schwierigkeiten begründet, sondern mit der Notwendigkeit, den zunehmenden regionalen Flugverkehr abzuwickeln. Hier soll der VLP sowohl eine Entlastungsfunktion für den Airport Düsseldorf International übernehmen, als auch zusätzlichen Regionalluftverkehr.

In der Luftfahrtverkehrskonzeption von 2010, 2002 veröffentlicht, heißt es aber: Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach würde aufgrund der Lagebeziehung zum Verkehrsflughafen Düsseldorf und insbesondere der An- und Abflugrouten nicht favorisiert. Das klingt etwas anders als das Zitat aus dieser Studie, wo eben Mönchengladbach durchaus einen guten Platz einnimmt.

Der Ausbau des Flughafens geht zulasten der Bevölkerung des Rhein-Kreises Neuss und der anderen Kreise, die bisher schon vom Flugverkehr des Airport Düsseldorf International durch Lärmemissionen beeinträchtigt werden. Der Ausbau gefährdet aber auch die Sicherheit des Flugverkehrs und die der Bevölkerung. Hier kreuzen sich nämlich die Flugverkehre von Düsseldorf und Mönchengladbach. Wenngleich technische Sicherheit sehr hoch getrieben werden kann: Eine absolute Sicherheit ist nicht erreichbar. Das weiß jeder Techniker. Dieser Gesichtspunkt wird auch in verschiedenen Stellungnahmen der Landesregierung in den Jahren 2001 und 2002 betont. Zitat:

Für die Landesregierung hat bei allen Ausbaumaßnahmen immer den Höchststellenwert die Sicherheit. Dies hat sie auch in ihrer Luftverkehrskonzeption 2010 wiederholt betont.

So schreibt sie in einer Stellungnahme zu einer Kleinen Anfrage der Grünen im Jahre 2001.

Die Gewährleistung dieser Sicherheit ist aber abhängig von fehlerlosem menschlichem Handeln. Und das ist praktisch nicht erreichbar. Hier gibt es keine inhärente Sicherheit in sich,

die also gewährleistet ist, sondern die Sicherheit ist abhängig von menschlichem Handeln. Eine absolute Sicherheit kann es also nicht geben. Die Schlussfolgerung daraus kann nur sein, zusätzliches Gefahrenpotenzial zu vermeiden.

Wie Tschernobyl eine Warnung für die Nutzung der Kernenergie ist, so sollte der ebenso unvorhersehbare wie wirklich unvorstellbare Zusammenstoß zweier hoch fliegender Flugzeuge über dem Bodensee eine Warnung für das angestrebte Vorhaben sein. Und das Ihnen bitte als Genehmigungsbehörde ins Stammbuch! – Ich mache ja nur allgemeine Ausführungen. Ich kann mich nicht wie die Herren hier zu interessanten technischen Einzelheiten äußern. Aber das Bodenseeunglück hat kein Mensch für möglich gehalten. Und über Tschernobyl kann man diskutieren. Das war ein marodes Kraftwerk, aber auch da ist menschliches Versagen die Ursache gewesen, nicht die Technik.

In dem Zusammenhang war für mich die Diskussion gestern Morgen hochinteressant, wie Herr Sommer diskutiert hat, ob es hier eine Prioritätenregelung gibt oder nicht. Die Prioritätenregelung – ja oder nein –: Das heißt doch alles: Regelung von menschlichem Handeln. Und wohin das führt, haben die beiden Unglücke gezeigt, die ich Ihnen aufgezeigt habe.

Die behauptete Zunahme des Flugverkehrs wird von mir ebenso wenig bestritten, wie die Ausführung der Flughafengesellschaft zur Lage des VLP und das Ergebnis der Studie von Prof. Hamm zur regionalwirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Mönchengladbach. Aber alle aufgezeigten positiven Ziele, Impulse für die Wirtschaft, Entlastung des Arbeitsmarktes und insbesondere Deckung des Flugbedarfs, lassen sich auch auf andere Weise erreichen. Und dazu bietet sich der Airport Niederrhein in Weeze an, der nicht erst ausgebaut werden muss, sondern der heute schon in der Lage ist, den prognostizierten Verkehr weitgehend aufzunehmen.

(Beifall bei den Einwendern)

Hier starten und landen heute schon Maschinen vom Typ Boeing 737 und Airbus 320, für die der VLP erst ausgebaut werden muss. Der Flugbetrieb des Airports Niederrhein-Weeze führt nicht über Ballungsgebiete und ist auch nicht durch mögliche Kollisionen gefährdet, wie beim gleichzeitigen Betrieb des Mönchengladbacher und Düsseldorfer Flughafens nicht mit Sicherheit auszuschließen ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Hinsichtlich der Lage des Airport Niederrhein und seiner Leistungsfähigkeit und seiner Verkehrsanbindung gibt es eine Studie, die im Auftrag des Kreises Kleve und der niederrheinischen IHK erstellt worden ist. Zitat:

Die Gründer sehen den Flughafen als Wachstumsmotor für die gesamte Region. Die bieten mit ihren 17 Millionen Menschen im Umkreis von 90 km einen Markt, der seinesgleichen sucht,

heißt es in einem Pressebericht.

Es macht mir doch keiner weiß, dass der, der von Mönchengladbach aus fliegen kann, nicht auch von Weeze aus fliegen kann. Und für die Probleme, die Sie sich hier einhandeln, wenn Sie die Planfeststellung genehmigen und hier etwas passiert, müssen sich alle persönlich verantwortlich fühlen, was Sie hier heraufbeschwören.

(Beifall bei den Einwendern)

In der Hinsicht möchte ich nicht in Ihrer Haut stecken. Ich habe in meinem Beruf mit Genehmigungsverfahren zu tun gehabt, aber die waren technisch in den Griff zu bekommen. Aber hier ist menschliche Sicherheit gefragt. Und für menschliche Arbeit zur Gewährleistung dieser Sicherheit können Sie nicht garantieren. Herr Marten, denken Sie darüber nach, wenn Sie das genehmigen.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass der Bedarf des Regionalflugverkehrs schon heute durch den Airport Niederrhein-Weeze und gegebenenfalls durch die Mitbenutzung des Airports Köln/Bonn seit dessen Anschluss an das ICE-Netz der Bundesbahn befriedigt werden kann.

Der Ausbau des VLP ist also aus diesem Grunde nicht notwendig. Im Gegenteil: Der Ausbau gefährdet die Sicherheit und die Lebensqualität Tausender Menschen, die unter seinen Anflug- und Abflugrouten wohnen, ebenso wie die Sicherheit des Flugbetriebes von Düsseldorf und Mönchengladbach.

Ein Ausbau von Mönchengladbach liegt daher offensichtlich nicht im öffentlichen Interesse – ich würde sogar härter formulieren: er widerspricht dem öffentlichen Interesse.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Sanierung eines bestehenden Unternehmens zulasten der Bevölkerung und der öffentlichen Sicherheit ist nicht hinnehmbar.

Beim pflichtgemäßen Abwägen aller Belange müssen Sie, die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis kommen, dass der Antrag der Flughafengesellschaft offensichtlich dem öffentlichen Interesse zuwiderläuft und daher zurückzuweisen ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Zum Abschluss gestatten Sie mir noch eine Bemerkung – über den Service hatten wir schon gesprochen; den will ich hier nicht ansprechen –: Ich habe durch Zufall erfahren, dass Ihrer Behörde seit kurzem zwei Gutachten zu den von mir herausgestellten Punkten Weeze und Sicherheit vorliegen. Die Gutachten sind mir nicht zugänglich gemacht worden. Ich weiß nicht, wie ich drankommen kann. Gestern habe ich von Airpeace erfahren, sie stehen im Internet. Da stehen sie nicht drin. Ich nehme das mit Erstaunen zur Kenntnis und betrachte das als Verfahrensmangel, den ich hiermit rüge.

Damit bin ich am Ende meiner Ausführungen. Ich hoffe, ich habe die Zeit eingehalten.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Wilke. Was die Stellungnahmen anbelangt, über die wir hier ja schon reichlich gestritten haben: Die können Sie im Rahmen der Akteneinsicht lesen, und Sie können sich auch Kopien mitnehmen. Wenn Sie sich bitte an einen Mitarbeiter der Bezirksregierung wenden: Der führt Sie dann zu dem Akteneinsichtsraum, in dem auch ein Kopierer steht.

Als Nächster auf der Rednerliste steht Herr Herwig Scholz.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Einen schönen guten Morgen, Herr Marten, meine Damen und Herren! Mein Name ist Herwig Scholz. Ich bin Mitarbeiter der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Bezirksstelle für Agrarstruktur für den Regierungsbezirk Düsseldorf und vertrete die öffentlich-rechtlichen Belange der Landwirtschaft.

Zunächst muss ich hier noch etwas zu dem Verlust landwirtschaftlicher und gartenbaulicher Arbeitsplätze loswerden, was wir am Dienstag schon mal diskutiert hatten, was von der Seite des Antragstellers hier etwas infrage gestellt wurde.

In diesem Verfahren sollen der Landwirtschaft und dem Gartenbau deutlich über 200 ha Nutzfläche dauerhaft entzogen werden. Das ist in einen Prozess eingebettet, der in Nordrhein-Westfalen jedes Jahr etwa 7.000 ha Nutzfläche kostet; die gehen der Landwirtschaft verloren.

Unabhängig von der Frage der Existenzgefährdung einzelner Betriebe bedeutet der Verlust in jedem Fall den Entzug von Flächen für die Urproduktion. Wir erzielen in der reinen Landwirtschaft – ich meine damit Getreide, Zuckerrüben, Kartoffeln – jährliche Umsätze von 2.000 bis 3.000 € je Hektar. Wenn wir das in Verbindung mit Tierhaltung machen, läuft es etwa auf das Doppelte hinaus. Das würde bei einer rein landwirtschaftlichen Nutzung jährliche Um-

satzverluste im Umfang von 400.000 bis 600.000 € ausmachen; diese Umsätze würden dieser Region unwiederbringlich verloren gehen.

Im Gartenbau werden auf den sonderkulturgeeigneten Flächen, um die es hier zu einem größeren Teil geht, Umsätze erzielt, die in der Regel zwischen 10.000 und 20.000 € je Hektar liegen und in einzelnen Fällen auch deutlich darüber gehen können.

Sie können sich ausrechnen, um welche Größenordnungen es in Landwirtschaft und Gartenbau geht, auch wenn nur ein Teil der Flächen gartenbaulich genutzt wird. Wir brauchen einfach einen gewissen Fruchtwechsel und streuen deswegen auch Getreide dazwischen.

Mit dem Flächenverbrauch ist unweigerlich auch der Verlust von Arbeitsplätzen verbunden. Wir gehen als Fachbehörde davon aus – das haben wir der Bezirksregierung mitgeteilt –, dass es sich dabei um 22 bis 25 Arbeitsplätze handelt. Solange der Antragsteller nichts Gegenteiliges vorlegen kann, bitte ich die Bezirksregierung, das auch als Fakt in dieses Verfahren mit einzustellen.

Es ist Fakt, dass man in der Landwirtschaft den Boden nicht vermehren kann und dass durch eine Schaffung von Ersatzland für existenzgefährdete Betriebe in vielen Fällen andernorts uns bis jetzt noch nicht bekannte Betriebe durch den Flächenentzug wiederum in Existenzgefahr gebracht werden, ohne dass diese neu Betroffenen sich über dieses Planfeststellungsverfahren wehren können. Das ist in unserem Rechtsstaat leider so. Sie wissen also noch gar nicht, dass sie tatsächlich betroffen sind, weil der Antragsteller, um die jetzt gemeldeten existenzgefährdeten Betriebe zu befriedigen, hingehen und irgendwo Ersatzland versuchen wird zu erwerben, dieses dann den existenzgefährdeten Betrieben zukommen lässt. Aber die Betriebe, die bisher auf diesen Flächen gewirtschaftet haben, werden um ihre Existenz gebracht.

Mir sind einige solcher Schicksale bekannt. Landwirtschaftliche Betriebe sterben in der Regel langsam und leise. Das ist eine alte landwirtschaftlich-betriebswirtschaftliche Weisheit. Insbesondere die sonderkulturgeeigneten Flächen sind in dieser Region jetzt schon knapp. Die Betriebe lassen sich nicht so einfach verlagern wie eine Schreinerei von einem Gewerbegebiet in ein anderes.

Ich will dazu noch ein paar Anmerkungen machen. Ich bin in dieser Region, insbesondere im Kreis Viersen, 14 Jahre lang als Unternehmensberater für landwirtschaftliche Betriebe tätig gewesen. Ich habe es auch erlebt, Herr Zerbe, wie der ein oder andere Betrieb lachend den großen Scheck in Empfang genommen hat und dort auch Probleme gelöst wurden. Das war positiv für diesen Betrieb. Zweifellos! Ich habe danach aber auch den Nachbarbetrieb besucht, junge Betriebsleiter, die auf diese Flächen gehofft hatten, die Sie jetzt zuforsten wollen. Diese Existenz ist kaputt. Die Expansionsmöglichkeiten, auf die dieser Betrieb vielleicht sogar durch Versprechungen in der Vergangenheit gehofft hatte, gebaut hatte, seine Ausbil-

dung aufgebaut hatte, sind verloren gegangen. Ich habe in solchen Fällen dann in der Regel den langsamen Ausstieg aus der Landwirtschaft planen müssen. – Dies dazu.

Ich habe noch ein bisschen zum GEP; mir ist das noch mal durch den Kopf gegangen. Ich komme also noch einmal auf die Ziele des GEP und die Unabweisbarkeit des Bedarfs zurück, die wir am letzten Dienstag besprochen haben. Herr Prof. Johlen hat uns am Dienstag seine Auffassung dargelegt, dass die Interpretation vergleichbar mit dem Naturschutzrecht zu sehen sei. Habe ich das so richtig verstanden, Herr Prof. Johlen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Vergleiche hinken immer. Aber es war so gemeint.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Ich habe in meiner Tätigkeit in der Bezirksstelle mit dem Naturschutzrecht ein bisschen zu tun. Dort spricht man von Vermeidbarkeit, Verminderbarkeit, Ausgleich und Ersatz. Der GEP verwendet aber den Begriff „unabweisbarer Bedarf“. Für mich ist die Frage: Hat der Regionalrat dies unabsichtlich so abweichend vom Naturschutzrecht formuliert? Oder steckt vielleicht doch etwas anderes dahinter? Wollte der Regionalrat wirklich die Anlehnung an das Naturschutzrecht? Ist es nicht auch denkbar, dass er mit „unabweisbarem Bedarf“ ausgerechnet eine solche, hier mehrfach bekundete und beabsichtigte Angebotsplanung verhindern wollte und tatsächlich die Unabweisbarkeit an diesem Ort geprüft wissen wollte? Das würde dann nach meiner Einschätzung ähnlich wie eine Umweltverträglichkeitsprüfung wiederum eine Variantenprüfung von Alternativstandorten und Ausnutzung der Kapazitäten anderer Standorte beinhalten. Das könnte dann auch zu der Frage führen, ob zwingend nur in Mönchengladbach der Flugbedarf gedeckt werden kann. Ob in diesem Zusammenhang die Planrechtfertigung über eine Bedarfsbefriedigung den Anforderungen der Zielsetzung des GEP und somit des Regionalrates gerecht wird, wage ich erst einmal zu bezweifeln.

Ich komme nun auf das parallel laufende GEP-Änderungsverfahren zurück. Die Bezirksregierung hatte die Bedarfsprüfung und somit auch die Prüfung des unabweisbaren Bedarfs auf die Planfeststellung verwiesen und damit – ich erlaube mir, dies hier einzufügen – viel Unmut in dem Erörterungstermin auf sich gezogen.

(Beifall bei den Einwendern)

Frau Hörr hatte sich hier in diesem Verfahren zu der Bedarfsprüfung und auch zur Prüfung des unabweisbaren Bedarfs entsprechend den Zielen des GEP bekannt. Für uns ist es jetzt spannend, wie im Folgenden damit umgegangen wird. Die Befürchtung einiger – auch ich

kann mich in diesem Moment nicht ganz verwehren – ging meiner Einschätzung nach dahin, dass im GEP-Verfahren gar nicht weiter darauf eingegangen wird und der Regionalrat in Unkenntnis des Prüfergebnisses über den Bedarf oder unabweisbaren Bedarf die Änderung des GEP beschließt. Die Folge wäre dann, dass über die Vereinbarkeit mit den Zielen des GEP im Planfeststellungsverfahren nicht mehr befunden werden muss, da mit der Änderung des GEP die Ziele des GEP als geprüft gelten.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Wie kann man diesen Befürchtungen entgegenreten? Es ist ja auch eine Frage, wie man damit umgeht. Ist es auch Sicht der Bezirksregierung denkbar oder sogar beabsichtigt, dass das GEP-Änderungsverfahren vor der Erarbeitung einer Beschlussvorlage für den Regionalrat die Ergebnisse der Prüfung des Planfeststellungsverfahrens bezüglich der GEP-relevanten Ziele abwartet? Und macht es sich dann das Prüfergebnis für die Erarbeitung der Beschlussvorlage zu Eigen? Dann wäre uns in vielerlei Hinsicht geholfen und einem größeren Teil des Unmutes, der sich im Erörterungstermin des GEP-Änderungsverfahrens breit gemacht hat und hierhin ausstrahlt, der Boden entzogen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank, Herr Scholz. Sie haben zu Recht Frau Hörr zitiert, die gesagt hat: Natürlich werden die Ziele des GEP in diesem Verfahren beachtet. – Sie müssen allerdings zur Kenntnis nehmen, dass wir es mit zwei verschiedenen Verfahren zu tun haben: zum einen dem GEP-Änderungsverfahren – da ist der Regionalrat Herr des Verfahrens – und dem Planfeststellungsverfahren über den Ausbau des Verkehrslandeplatzes – da ist die Bezirksregierung Herrin des Verfahrens. Beides läuft parallel. Ob das günstig ist oder nicht, darüber kann man trefflich streiten. Mir ist der Zeitplan des Regionalrates so geläufig, dass ich meine, sagen zu können, dass er in der Julisitzung über die Änderung entscheiden will. Ob er das tut, weiß ich nicht. Das ist seine Sache. Wir werden bei der Planfeststellung natürlich den GEP zu beachten haben, der dann gilt. Das ist selbstverständlich. – Okay.

(Herwig Scholz [Landwirtschaftskammer NRW]: Dann erübrigt sich im Zweifelsfall die Prüfung des unabweisbaren Bedarfs!)

– Nein. Wenn das Ziel noch so drinsteht, werden wir das natürlich beachten müssen – allerdings auch in der Rangigkeit der gesetzlichen Vorschriften. Ich meine, der GEP hebt ja nicht das Luftverkehrsgesetz aus. Das müssen Sie auch bedenken.

Als Nächster auf der Rednerliste steht Herr Mischke.

Ulrich Mischke (Einwender):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ulrich Mischke, Neersen, betroffener Bürger.
Am ersten Tag habe ich unter anderem vorgetragen:

Kraft gesetzlicher Bestimmungen hat die Bezirksregierung das Verfahren objektiv und fair gegenüber Befürwortern und Gegner des Flugplatzausbaus durchzuführen. Die Bezirksregierung hat insbesondere unabhängig das Für und Wider zu untersuchen, zu bewerten und abzuwägen. Es müssen deshalb hohe rechtsstaatliche Ansprüche an das Verfahren und Verhalten der Bezirksregierung gestellt werden.

Nach Ablauf der ersten zwei Erörterungstage hat es sich jedoch gezeigt, dass die Verhandlungsführung der Bezirksregierung diesen hohen Ansprüchen nicht immer gerecht geworden ist – bei aller persönlichen Wertschätzung der handelnden Personen; da ich Person und Sache immer streng trenne.

Ich zitiere aus der Informationsschrift der Bezirksregierung für diesen Erörterungstermin. Da heißt es wörtlich:

Die Antragstellerin und ihre Gutachter müssen

– die Betonung liegt auf „müssen“ –

zu den schriftlich eingereichten und mündlich erläuterten Einwendungen Stellung nehmen.

Tatsächlich sind in den ersten beiden Tagen sehr viele Fragen, teilweise auch Fragen, die ich gestellt habe, von der Antragstellerin nicht beantwortet worden.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich gebe zu: Gestern war dies schon wesentlich besser. Ich frage die Verhandlungsführung mit Blick auf diese ersten beiden Tage gleichwohl: Warum sorgt die Verhandlungsführung nicht dafür, dass alle Fragen beantwortet werden? Welchen Beitrag leistet die Verhandlungsführung eigentlich zur Sachaufklärung?

Ein besonders negatives Beispiel – ich will ja auch konkretisieren, was ich hier sage – mussten wir am Dienstag erleben. Herr Siewert von der Stadt Willich hat an diesem Tag ganz konkrete Fragen an Herrn Zerbe gerichtet und zugleich jeweils auf die Antworten gewartet. Herr Zerbe – das ist mein Eindruck – kam dabei erheblich ins Schwimmen. Es war direkt peinlich, zu sehen, wie hilflos und teils widersprüchlich er antwortete und nervös wurde. Die

Antworten – das betonte Herr Siewert – auf diese gestellten Fragen waren jedoch für seine weiteren Ausführungen wichtig.

In dieser Situation schaltete sich die Verhandlungsführerin Frau Hörr zugunsten von Herrn Zerbe mehrmals ein und verlangte von Herrn Siewert massiv, er solle seine Fragen gesammelt vortragen und nicht einzeln jeweils auf die Antworten von Herrn Zerbe warten.

Ich denke, es geht zu weit, wenn die Verhandlungsführung dem Redner auch noch vorschreiben will, in welcher Form und wie er seine Fragen stellt.

(Beifall bei den Einwendern)

Mir ist auch unangenehm aufgefallen, wie Frau Hörr die Vertreter der Flughafengegner hier am Mikrofon immer wieder zur Eile drängte. Es geht hier um elementare Interessen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger: um seelische, gesundheitliche und finanzielle Interessen. Da ist Eile einfach nicht angebracht. Vorrang müssen die Sachaufklärung und die Interessenwahrnehmung haben, selbst wenn es der Verhandlungsführung oder Einzelnen nicht passen sollte.

(Beifall bei den Einwendern)

Im Gegensatz dazu blieb selbstverständlich anscheinend völlig unbeanstandet, wenn gelegentlich – wir haben das gerade gestern bemerkt – auf kurze, aber kritische Fragen von Herrn Sommer oder Herrn Faulenbach da Costa nicht ein, nicht zwei, nicht drei, sondern gelegentlich vier Vertreter des Flugplatzes Mönchengladbach hintereinander geantwortet haben – unbeanstandet von der Verhandlungsführung. Ich denke, im Interesse der Gleichbehandlung und Ausgewogenheit sollte sich die Flughafenseite bei Antworten in der Regel auch auf einen oder zwei Sprecher beschränken.

Ich persönlich denke: Nachdem so viele Fragen bisher nicht beantwortet worden sind – ich werde nachher auf meine Fragen zurückkommen –, empfiehlt es sich, so wie Herr Siewert zu verfahren, was gestern – muss ich sagen – ja auch positiv praktiziert wurde. Die Verhandlungsführung möchte dagegen – so zeigte sich das in den ersten zwei Tagen –, dass jeder Redner seine Fragen hier geschlossen als Paket vorträgt und dann das Mikrofon verlässt. Herr Zerbe sucht sich dann aus, ob er überhaupt antwortet und, wenn ja, zu welchen Fragen er antwortet. Hier müsste die Verhandlungsführung meines Erachtens nachfassen und Herrn Zerbe auffordern, die Fragen auch tatsächlich zu beantworten.

(Beifall bei den Einwendern)

Es kann nicht sein, dass die Mehrzahl der gestellten Fragen – es waren insbesondere Fragen der Bürger – nicht oder nur unvollständig oder oberflächlich beantwortet werden. Sollte die Antragstellerin die Antwort auf Fragen verweigern, was ja auch das Recht der Antragstel-

lerin ist, müsste für das Protokoll festgehalten werden: Die Antragstellerin verweigert eine Antwort auf die gestellte Frage bzw. auf die gestellten Fragen.

(Beifall bei den Einwendern)

Allerdings muss ich auch anmerken, dass die Bezirksregierung, also die Verhandlungsführung, sich ebenso geweigert hat, sofort auf Fragen zu antworten. Sie hat am Montag gesagt: Wir sammeln die Fragen und antworten später, vielleicht auch erst morgen. – Es ist dann auch erst Dienstagmorgen der Fall gewesen. Tatsächlich sind dann aber doch nicht alle Fragen beantwortet worden.

Ich möchte jetzt Herrn Zerbe ansprechen. Herr Zerbe, Sie haben in der von mir soeben geschilderten Situation am Dienstag, als Herr Siewert hier stand, zuerst geleugnet, dass Sie Gutachten, die Herr Siewert zitiert hat, kennen würden. Aber Herr Siewert half Ihnen auf die Sprünge. Über den Inhalt dieser Gutachten war im vergangenen Jahr bei einer Versammlung in Mönchengladbach gesprochen worden. Sie haben an dieser Versammlung teilgenommen. Diese Gedächtnislücke war Ihnen selbstverständlich peinlich – falls es überhaupt eine war; denn der Inhalt dieser Gutachten passte Ihnen überhaupt nicht in den Kram. Der Inhalt dieser zitierten Gutachten beweist nämlich, dass Ihre Prognosenzahlen in den Antragsunterlagen absolut nicht schlüssig sind. Daraufhin wollten Sie – ich denke, aus Verärgerung – Herrn Siewert vorführen und fragten ihn, wie er denn an diese Gutachten gelangt sei. Sie erweckten mit dieser Frage offensichtlich ganz bewusst den Eindruck, Herr Siewert sei rechtswidrig an diese Gutachten gelangt.

(Beifall bei den Einwendern)

Welche Blamage für Sie, als er Ihnen eindeutig sagen konnte, dass er die aus dem Internet hatte! Ich denke, dieser Diskussionsstil war und ist schlechter Stil.

Herr Zerbe, am Dienstag sind Sie auch angesprochen worden, dass die Flughafengesellschaft Mönchengladbach zur Begründung der Installation des Instrumentenlandesystems in Mönchengladbach und in der unmittelbaren Umgebung damals ausgeführt hatte, damit würden 5.000 Arbeitsplätze geschaffen. Auch zu dieser Aussage, die hier mehrmals wiederholt wurde, haben Sie geschwiegen. Ich frage Sie deshalb und erwarte darauf auch eine Antwort: Wo sind die 5.000 versprochenen Arbeitsplätze geblieben? Warum sollten wir Ihnen nach diesen windigen Versprechen diesmal glauben?

(Beifall bei den Einwendern)

Ich frage auch die Bezirksregierung Düsseldorf. Nach diesen Erfahrungen müssen Sie die Angaben der Antragstellerin doch besonders kritisch unter die Lupe nehmen. Werden Sie dies tatsächlich tun?

(Beifall bei den Einwendern)

Im Zusammenhang mit dem von Herrn Siewert zitierten Gutachten griff am Dienstag erneut die Verhandlungsführerin ein und erklärte sinngemäß, diese Gutachten könnten jetzt nicht mehr ins Verfahren eingeführt werden, dies sei zu spät – zumindest habe ich es so verstanden –, dies hätte bereits bei den schriftlichen Einwendungen geschehen müssen. Ich frage die Verhandlungsführung: Warum lassen Sie es zu, dass jetzt nachträglich zwei Gutachten der Antragstellerin, die ich immer noch nicht kenne – ich war noch nicht oben in diesem Raum –, in das Verfahren eingeführt werden? Warum verweigern Sie aber das gleiche Recht den Ausbaugegnern, die lediglich zur Untermauerung ihrer Argumente öffentlich zugängliche Gutachten zitieren?

(Beifall bei den Einwendern)

Ich frage Sie: Warum messen Sie mit zweierlei Maß?

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe z. B. Herrn Marten auch nach den Unterlagen gefragt, die an die Antragstellerin versandt worden sind. Hier konkret handelt es sich um die Gegenargumente der Einwender, also unsere Einwendungen. Dabei hatte ich unter anderem ausgeführt, diese Zusammenstellung wäre aber auch eine wertvolle Hilfe gewesen für alle Kommunen, Bürgerinitiativen, Organisationen und Bürger, die Einwendungen erhoben haben. Die betroffenen Kommunen, Bürgerinitiativen, Organisationen und Bürger kennen nämlich bis heute nur jeweils ihre eigenen, ihre persönlichen Argumente gegen den Flughafenausbau. Sie wissen also nicht, was die anderen vorgetragen haben. Es wäre für die Einwender sehr interessant und wichtig, die Argumente auch der anderen zu kennen.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie haben diese aber, wie gesagt, nur der Antragstellerin zur Verfügung gestellt, nicht jedoch den Gegnern. „Was hätte das eigentlich geschadet?“, habe ich gefragt. Warum wird hier nicht für Gleichbehandlung gesorgt? Ich habe insbesondere auch gefragt: Wir wissen z. B. auch nicht, ob Schreiben oder Gutachten unserer Rechtsanwälte, unserer Kommunen, unserer Organisationen und auch Schreiben der Bürger an die Antragstellerin weitergegeben worden sind. Wir wissen auch nicht, ob das Datenschutzgesetz verletzt worden ist. Meinen Antrag, deshalb zumindest den betroffenen Kommunen und Bürgerinitiativen diese Unterlagen zur Verfügung zu stellen, haben Sie dann abgelehnt mit dem Hinweis, es handele sich um verwaltungsinterne Vorgänge.

Sie aber, Herr Marten – deswegen spreche ich das erneut an –, haben nicht zu meinen Ausführungen Stellung genommen, dass durch die einseitige Übergabe dieser Unterlagen an die Antragstellerin aus einem verwaltungsinternen Vorgang eine öffentliche Sache, ein öffentli-

cher Vorgang geworden ist. Dies ist meines Erachtens verwaltungsrechtlich unstrittig. Deshalb: Warum gehen Sie auf diesen Aspekt meiner Frage nicht ein? Wollen Sie also weiter behaupten, dass dieser verwaltungsinterne Vorgang, den ich insoweit gar nicht bestritten habe, nachdem Sie ihn aber an einen der Beteiligten versandt haben, damit dieser die Möglichkeit hat, da eine Bewertung vorzunehmen, dass er nach diesem Ablauf immer noch ein verwaltungsinterner Vorgang ist? Ich bestreite das und ich möchte, dass Sie dazu konkret Stellung nehmen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte ebenfalls, dass Sie konkret Stellung nehmen, ob Schreiben oder Gutachten unserer Rechtsanwälte, unserer Kommunen, unserer Organisationen und auch Schreiben der Bürger an die Antragstellerin weitergegeben worden sind. Auch dazu haben Sie bisher keine Stellung genommen.

Ein weiterer wichtiger Punkt aus meiner Sicht: Ich hatte am Montag unter anderem vorgetragen – dazu haben Sie anschließend nicht Stellung genommen –: Die Antragsunterlagen der Antragstellerin verschleiern die wahren Absichten der Flughafengesellschaft in Düsseldorf und Mönchengladbach. – Die Flughafengesellschaft Mönchengladbach ist zwar Antragstellerin für dieses Verfahren. Da die Düsseldorfer Flughafen GmbH Mehrheitseigner der Mönchengladbacher Flughafengesellschaft ist, steht hinter diesem Antrag selbstverständlich uneingeschränkt oder – klarer gesagt – maßgeblich der Flughafen Düsseldorf. In den Antragsunterlagen steht kein Wort, dass mit dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach das eigentliche, das entscheidende Ziel verfolgt wird, nämlich zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach ein Flughafensystem nach der EU-Verordnung 2408/92 zu bilden. Ein Flughafensystem besteht gemäß dieser Verordnung aus zwei oder mehreren Flughäfen, die als Einheit – das ist das Entscheidende hier – dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen. Voraussetzung für dieses Flughafensystem ist jedoch – das ist ganz wichtig in diesem Zusammenhang – der Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach; sonst macht dies keinen Sinn.

Die Bezirksregierung Düsseldorf und damit auch Sie, Herr Marten, als Verantwortlicher für die Luftverkehrspolitik, Entschuldigung, es muss heißen: die Landesregierung in Düsseldorf und damit auch Sie und die Bezirksregierung kennen diese Pläne sehr genau; denn diese werden unter anderem in dem Gutachten von Prof. Beder ausführlich dargestellt. Ich will es nicht noch weiter ausführen; Sie kennen das ja. Das ist ja auch von einem Ministerium, spricht: von einer Landesregierung in Auftrag gegeben worden.

Herr Zerbe kennt dieses Gutachten ebenfalls, denn er hat von sich aus in einem anderen Diskussionsbeitrag positiv auf dieses Gutachten Bezug genommen. Entsprechende Einzelheiten zu diesen Plänen hätte die Antragstellerin in den Antragsunterlagen z. B. unter den Stichworten „Beschreibung des Vorhabens“, „Bedarfsbegründung“ und „Prognosen“ zwin-

gend nennen müssen. Die Ausbaupläne hätten damit teilweise völlig anders begründet werden müssen. Darauf hätte die Bezirksregierung gegenüber der Antragstellerin meines Erachtens bestehen müssen. Insbesondere hätten die Prognosen im Hinblick auf den voraussichtlichen Einsatz des Fluggeräts, Art des Flugverkehrs, z. B. mehr Personen- oder Frachtverkehr, und zeitliche Auslastung, z. B. Nachtflugverkehr in Mönchengladbach, erläutert werden müssen, weil bei einem solchen System die Verkehre zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach aufgeteilt werden. Jedenfalls würden diese keinesfalls so abgewickelt werden, wie sie in der vorliegenden Prognose bis zum Jahre 2015 zugrunde gelegt worden sind.

Ich hatte deshalb ausdrücklich beantragt, dass im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens auch das von Mönchengladbach und Düsseldorf angestrebte Verfahren nicht völlig ausgeblendet werden kann und die Antragstellerin entsprechende Unterlagen vorlegt. Gestern, auf die Frage von Herrn Faulenbach da Costa, habe ich dazu nichts Konkretes gehört. Ich fordere die Antragstellerin deshalb auf: Beantworten Sie bitte meine Frage zum Thema „Flughafensystem Düsseldorf/Mönchengladbach“! Was streben Sie an? Oder was haben Sie zu verschweigen?

Die Bezirksregierung frage ich: Welche Konsequenzen ziehen Sie für dieses Planfeststellungsverfahren?

In diesem Zusammenhang wurden bereits mehrmals Anträge gestellt, verschiedene Verfahren, die den Flughafen Düsseldorf und den Flugplatz Mönchengladbach betreffen, zusammenzulegen, z. B. im Zusammenhang mit der Erhöhung der Eckwerte am Flughafen Düsseldorf. Diese Anträge wurden von der Verhandlungsführung bzw. Vertretern der Bezirksregierung jeweils abgelehnt. Dies habe nichts miteinander zu tun. – Angesichts des angestrebten Flughafensystems hat dies sehr wohl, und zwar unmittelbar miteinander zu tun. Ihre Auskunft, Herr Marten, ist deshalb meines Erachtens falsch. Und das wissen Sie meines Erachtens auch. Bei einem Flughafensystem werden beide Flughäfen als Einheit gesehen. Deshalb können Sie den Zusammenhang von Düsseldorf und Mönchengladbach nicht bestreiten.

Ich fordere deshalb nochmals beide Parteien auf, zu meinen Fragen nach dem Flughafensystem endlich Stellung zu nehmen. Damit es Ihnen leichter fällt, zu antworten – dann will ich hier auch unterbrechen, weil ich da noch einen kurzen Anhang habe –, lese ich Ihnen nochmals die Passage aus dem Gutachten der Landesregierung vor, auf die ich mich beziehe. Dort heißt es wörtlich – ich zitiere –:

Die Flugplätze Düsseldorf und Mönchengladbach streben ebenfalls eine Anerkennung als Flughafensystem an. Zusammen mit den Flughafensystemen Frankfurt/Hahn und Berlin wären es – Genehmigung der Anträge vorausgesetzt – dann drei Flughafensysteme in Deutschland, für die die Verordnung 2408 aus 92 Gültigkeit hätte.

Ich wäre dankbar, wenn Sie jetzt zum Thema „Flughafensystem“ antworten könnten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Mischke. Sie haben viele Punkte angesprochen, die Sie ja bereits am ersten und am zweiten Tag angesprochen hatten. Deswegen wiederholt sich manches. Vielleicht haben wir auch in vielen Bereichen eine andere Sicht der Dinge. Es gehört eigentlich dazu, dass man respektiert, dass ein Gesprächspartner nicht die gleiche Meinung vertritt, die man selber hat. Ein Erörterungstermin ist auch nicht nur ein Frage-und-Antwort-Spiel – Einwender fragen, Antragsteller antworten –, sondern hier geht es um einen Meinungsaustausch, um eine Positionsbeschreibung. Der Erörterungstermin dient der Vorbereitung der Planfeststellungsbehörde, hinterher eine sachgerechte Entscheidung zu treffen. Das ist also etwas mehr als nur fragen und antworten.

Zur Meinungsfreiheit gehört auch, auf Fragen mal nicht zu antworten. Sie können niemanden zwingen, auf Ihre Frage eine Antwort zu geben. Die Verhandlungsführung kann vermitteln, aber es gibt keine Sanktion. Man kann daraus seine Schlüsse ziehen. Das ist dann Aufgabe der Bezirksregierung oder auch Ihre Aufgabe. Deswegen läuft das nicht so, wie Sie sich das vielleicht vorstellen.

Zur Verhandlungsführung von Frau Hörr möchte ich in Erinnerung rufen: Wenn ich mir das richtig notiert habe, haben Sie gesagt, Frau Hörr habe immer wieder zur Eile gedrängt. – Ich kann mich daran erinnern, dass Frau Hörr nach drei Stunden Sachvortrag einmal einen Hinweis auf die Uhr gemacht hat, mehr aber nicht. Und ich hielt das für völlig angemessen.

Ulrich Mischke (Einwender):

Entschuldigung, ich habe nicht von gestern, sondern vom ersten und vom zweiten Tag gesprochen. Ich habe ausdrücklich gesagt, dass es gestern besser war.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie haben Frau Hörr angesprochen, und Frau Hörr hat gestern vorgesessen.

Ulrich Mischke (Einwender):

Die hat aber am zweiten Tag nachmittags geleitet.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich schaue jetzt mal rüber zu Herrn Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ja, Herr Mischke, ich würde gerne auf zwei Punkte mal eben eingehen. Das von Ihnen angesprochene Flughafensystem ist aus unserer Sicht nicht Gegenstand des Verfahrens und

liegt dem Antrag auch nicht zugrunde. Dass ein Flughafensystem gute Ergebnisse zeigen könnte, das haben Sie auch schon dargestellt. – Erster Punkt.

Zweiter Punkt: Sie haben mich zu einem Thema angesprochen, ich hätte 1995 beim IFR-Verfahren 5.000 Arbeitsplätze versprochen. Herr Mischke, 1995 war ich seit einem Jahr in Diensten der Flughafengesellschaft Düsseldorf. Ich bin hier 2002 angefangen. – Danke.

Ulrich Mischke (Einwender):

Ich habe in diesem Zusammenhang gesagt: Der Flughafen, die Flughafengesellschaft hat das versprochen. – Ich habe in diesem Zusammenhang nicht Ihren Namen genannt. Ich habe das nämlich sehr wohl unterschieden. Ich weiß, dass Sie diesen Flughafen noch nicht allzu lange leiten.

Gut. Ich nehme diese Antworten zur Kenntnis: dass die Bezirksregierung zu meiner Frage „Flughafensystem“ also keine Stellungnahme abgibt. Und ich nehme zur Kenntnis: Dass Sie ausgeführt haben, steht hier nicht zur Diskussion. Das war ja das, Herr Zerbe, was Sie gerade ausgeführt haben. – Danke.

Ich komme auf einen letzten Punkt: Ich hatte im Zusammenhang mit dem Bedarf eine Reihe von Fragen gestellt, insbesondere an die Antragstellerin. Die sind nicht beantwortet worden. Ich möchte diese Fragen jetzt gerne wiederholen. Und Sie haben die Möglichkeit, entweder zu sagen: „Ich beantworte diese Fragen“, oder: Nein. – Bei „Nein“ gehen wir sofort zur nächsten. Aber mir sind diese Fragen wichtig.

Erstens. Warum wird von der Antragstellerin begründet – ich zitiere –: „Nur mit dem Neubau einer Start- und Landebahn von 2.320 m Länge kann der Flugplatz wettbewerbsfähig bleiben“, obwohl der Verkehrslandeplatz nachweislich noch nie wettbewerbsfähig wurde? Warum begründet die Antragstellerin ihre Behauptung nicht mit schlüssigen und nachprüfbaren Zahlen? – Erste Frage.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Melden Sie sich bitte noch mal an.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Mischke, dazu ist in den letzten drei Tagen mehrfach ausgeführt worden. Wir wiederholen uns jetzt in meinen Augen.

Ulrich Mischke (Einwender):

Vielen Dank. Ich nehme zur Kenntnis, dass zu der Frage, warum hier entgegen den tatsächlichen Verhältnissen behauptet wird, dass der Flughafen schon mal wettbewerbsfähig war, die Antragstellerin nicht Stellung nehmen will.

Die zweite Frage: Warum verzeichnet der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach seit den 60er-Jahren ununterbrochen große Verluste?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe, vielleicht lassen Sie das Mikro eingeschaltet. Dann kann sich der Dialog vielleicht entwickeln.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Weil er in seiner jetzigen Auslegung nicht wettbewerbsfähig ist.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Drücken Sie noch mal?

Ulrich Mischke (Einwender):

Dritte Frage – das sind alles Fragen, die ich am Dienstagmorgen gestellt habe –: Warum haben alle Fluggesellschaften, die in Kenntnis der Länge der jetzt vorhandenen Start- und Landebahn sich in Mönchengladbach angesiedelt haben, trotzdem den Flugplatz in kürzester Zeit wieder verlassen? Ist es richtig, dass diese Fluggesellschaften Mönchengladbach deshalb wieder verlassen haben, weil die Kundennachfrage in Mönchengladbach keinesfalls ihren Erwartungen entsprach? Denn die Länge der Start- und Landebahn, die war ja vorher bekannt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie können sprechen.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Auf dieser Start- und Landebahn konnten in Mönchengladbach wettbewerbsfähige Produkte, Flugzeuge und Preise nicht durchgesetzt werden.

Zweitens: Sie wissen wie ich, Herr Mischke, dass wir den Konkurs von zwei Gesellschaften hatten: der RAS und der britischen Debonair. Und auf das Thema „Wechsel Air Berlin von Mönchengladbach nach Düsseldorf“ bin ich auch schon eingegangen.

Ulrich Mischke (Einwender):

Wie beurteilen Sie die Untersuchung der renommierten, neutralen und unabhängigen Unternehmensberatungsfirma Boston Consulting, wonach zwar der Flugverkehr noch weiter zunehmen wird, es in Deutschland gleichwohl eine „Flughafenüberfrachtung“ gibt – wörtliches Zitat aus dem Gutachten?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir können Boston Consulting nicht hindern, solche Meinungen zu verbreiten.

(Unruhe bei den Einwendern)

Ulrich Mischke (Einwender):

Dann habe ich jetzt zwei Fragen an die Bezirksregierung. Welche Schlüsse zieht die Bezirksregierung aus der mehr als negativen Entwicklung des Flughafens Dortmund, der ja trotz Verlängerung der Start- und Landebahn Riesenverluste macht, im Hinblick auf Bedarfsberechnungen, Prognosen und Wettbewerbsfähigkeit für das Mönchengladbacher Verfahren? Also kurz: Werden diese Überlegungen und Erfahrungen von Dortmund Berücksichtigung finden bei Ihren Entscheidungen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Welche Schlüsse die Bezirksregierung zieht, kann sie Ihnen natürlich erst nach dem Erörterungstermin sagen, wenn das Bild umfassend ist. Wenn ich jetzt Einzelentscheidungen begründen würde, würde ich mir den nächsten Befangenheitsantrag einhandeln. Das möchte ich vermeiden.

Ulrich Mischke (Einwender):

Eine weitere Frage an Herrn Zerbe: Warum wurde in den Prognoseberechnungen der Antragstellerin nicht der Airport Weeze berücksichtigt, zu dessen Einzugsgebiet z. B. die Kreise Kleve und Wesel und die Stadt Krefeld und der nördliche Teil des Kreises Viersen gehören?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich würde Herrn Wolf noch mal kurz bitten, dazu zwei, drei Sätze zu sagen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Einfach drücken.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Ist gedrückt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich habe auch freigeschaltet. Sie können sofort reden.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Im Jahr 2002 gab es keinen Hinweis darauf, dass in Weeze ein wesentliches Flugangebot entstehen würde. Dass das ein Jahr später anders war, das war aus der Sicht 2002 eigentlich reine Spekulation und nicht absehbar.

Ulrich Mischke (Einwender):

Vielen Dank, Herr Prof. Wolf. Aber wenn Sie hier von Spekulationen reden: Bei Prognosen muss man ja auch immer in die Ferne, in das Unbekannte, in den Nebel sehen. Und das ist in anderen Fällen bei Ihnen sehr positiv gemacht worden bezogen auf und zugunsten des Flughafens. Aber dass sich in Weeze was tun würde, das war länger bekannt, nämlich schon seit dem Jahre 2000, als bekannt wurde – das heißt, sogar noch früher –, dass die englische Militäreinheit diesen Flugplatz verlassen wird. Bereits da hatten sich sowohl die Gemeinde Weeze als auch der Kreis Kleve bemüht, diesen Flugbetrieb anderweitig fortführen zu können.

Ich habe dann mehrere Punkte, die ich zusammenfasse – dann bin ich auch am vorletzten Punkt –: Bei diesen Prognosen fehlen mir konkrete und ausreichende Angaben bei den Berechnungen der Einzugsgebiete. Beispielsweise gab es im Gegensatz zu Weeze schon den Flughafen Maastricht. Da zählen Aachen, der Kreis Aachen, die Kreise Heinsberg und Düren als Einzugsgebiet. Und gleichwohl haben Sie gestern ausgeführt, dass man das eigentlich vergessen kann, obwohl ja Maastricht auch nach dem heutigen Stand mit Mönchengladbach überhaupt nicht vergleichbar ist; denn immerhin – ich habe Sie richtig verstanden – mindestens drei Fluggesellschaften, glaube ich, bedienen den jetzt. Ich weiß nicht: Können Sie hier auch sagen, wie hoch die Passagierzahlen in Maastricht im letzten Jahr waren?

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Ich kenne die Zahlen aus dem letzten Jahr nicht, aber es müssen ungefähr um 350.000 gewesen sein. So sind jedenfalls ältere Zahlen. Wir haben für 2002 das Angebot in Maastricht als für den Raum Aachen, Heinsberg, Düren, weil nach Auskunft der dortigen Flughafenverwaltung nur 3 % Deutsche in Maastricht abgeflogen sind, nicht relevant für eine solche Berechnung angesehen, denn – ich habe das gestern sehr ausführlich dargelegt – wir haben einen ganz erheblichen Sog aus Aachen in Richtung Düsseldorf. Ich glaube, 67 % der Aachener Flugreisen gehen ab Düsseldorf, ein großer Anteil geht nach Köln, einige gehen nach Hahn. Da zählt Maastricht mit dem Angebot – – Ich habe das auch begründet, dass unsere niederländischen Nachbarn und unsere Reisenden in Urlaubsgebieten nicht unbedingt die gleichen Hotels teilen wollen. Da gibt es so etwas wie ein Grenzhemmnis. Deswegen haben wir im Jahre 2002 Maastricht nicht aufgenommen.

Würden wir heute über diesen Flugplatz reden, dann müssten wir die Berlin-Strecke natürlich mit einführen. Wir wissen nicht, wie lange sie existiert, aber sie wäre dann gegeben. Aber im Jahre 2002 über eine Berlin-Strecke von Easyjet ab Maastricht nachzudenken, um nicht „zu spekulieren“ zu sagen, das haben wir uns nicht getraut.

Ulrich Mischke (Einwender):

Wären Sie bereit, die Zahlen nach dem heutigen Stand zu aktualisieren?

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Ich weiß nicht, ob das zur Debatte steht. Wir haben die Zahlen für Weeze, wie Sie ja auch dem Internet entnehmen konnten. Das ist nicht von uns eingestellt worden, aber ich habe es zumindest dort gelesen. Wir haben unser Gutachten ja ergänzt um die Zahlen von Weeze.

Ulrich Mischke (Einwender):

Vielen Dank. – Eine letzte Frage: Herr Zerbe, Sie haben, wenn ich das richtig mitgekommen habe, ausgeführt, dass zum Einzugsgebiet des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach mehr als 7 Millionen Einwohner gehören. Wenn ich die Zahlen der anderen nordrhein-westfälischen Flughäfen wie Düsseldorf, Köln, Bonn, Münster, Osnabrück, Dortmund, Paderborn, Aachen–Merzbrück usw. nehme, und zwar die Zahlen, die dort ebenfalls für Ihr Einzugsgebiet genannt werden, dann komme ich auf weit über 50 Millionen Einwohner. Wir wissen ganz genau: Das kann nicht so sein. Aber es geht schon, weil es eben erhebliche Überschneidungen gibt. Und dazu habe ich eine Frage, wie Sie diese Überschneidungen bewerten und trennen wollen und Prognosen für Mönchengladbach ableiten. Das ist meine letzte Frage. Ich darf mich schon bei Ihnen bedanken.

(Beifall bei den Einwendern)

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Mischke, Sie wissen natürlich, dass die Addition der Einwohnerzahlen zu keinem vernünftigen Ergebnis führt, weil sich die Kreise der Catchment Areas überschneiden. Ansonsten habe ich auch ausgeführt, dass sich die Catchment Areas Düsseldorf und Mönchengladbach auch überschneiden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Wolf.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Herr Mischke, ich entnehme Ihren Worten, dass Sie gestern auch da waren.

(Ulrich Mischke [Einwender]: Ja!)

Ich habe da sehr ausführlich auf eine Tabelle aus unserem Gutachten verwiesen, wo wir aus der Fluggastbefragung dargestellt haben, wie viele Reisende aus den einzelnen Raumordnungsregionen abfliegen und von welchen Flughäfen sie abfliegen. Das bedeutet: Mönchengladbach hat aus bestimmten Kreisen – das zieht sich über einen ganzen Raum, Nordrhein-Westfalen, hin – eine gewisse Anziehungskraft gehabt, die aber wesentlich geringer war als Düsseldorf.

Insofern kann man einen Einzugsbereich eines Flughafens nur dann richtig sehen, wenn man gleichzeitig die Ausschöpfung des Potenzials durch einen Flughafen mit in Betracht zieht. Und die Ausschöpfung eines Potenzials in einem gewissen Raum ist durch einen Regionalflughafen wesentlich geringer als durch den Flughafen Düsseldorf.

Wenn man also über diesen Begriff „Catchment Area“ spricht, müsste man im selben Zusammenhang sagen, wie viel denn der Flughafen davon ausschöpft. Denn ich kenne eine Marketinganalyse vom Flughafen Köln/Bonn. Der hat ganz Nordrhein-Westfalen als Einzugsgebiet, also Düsseldorf auch gleich mit drin. Warum auch nicht, wenn er angibt, was er aus diesem Raum ausschöpft. Insofern muss man, glaube ich, diese beiden Bereiche zusammen nehmen, dann bekommt man ein vernünftiges Bild. Und in dem Gutachten können Sie sehen, wie diese Ausschöpfung 1998 ausgesehen hat und wie wir sie nach unseren Prognosen für 2015 sehen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank. – Herr Meurer, bitte.

Heinz Meurer (Einwender):

Herr Marten! Meine Damen und Herren! Ich habe noch eine ergänzende Frage an Herrn Prof. Wolf. Ich habe verstanden, dass Sie 2000, als Sie das Gutachten erstellt haben, keine Unterlagen über den Flughafen und das Einzugsgebiet Maastricht hatten. Das habe ich so weit verstanden. Aber Sie haben für die anderen Kreise, z. B. Kleve, Viersen, Krefeld, sogar bis Borken, die Differenzen der Marktanteile, die zukünftig bis 2015 zu erwarten sind, prognostiziert. Warum haben Sie das für den Flughafen Maastricht nicht gemacht, und zwar das, was 2015 der Flughafen Maastricht Mönchengladbach an Passagieren wahrscheinlich wegzieht? – Danke.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Ich darf mich auch da wiederholen. Wir haben, wie ich Ihnen gesagt habe, das, was wir von den deutschen Flughäfen kennen, nämlich die Fluggastbefragung und damit das Potenzial, in den holländischen Provinzen, in den niederländischen Provinzen nicht. Wir wissen also nicht, wie viel von den niederländischen Nachbarn in Maastricht abfliegen, das heißt, wo sie dann herkommen. Wir wissen nur, dass aus Deutschland relativ wenige kommen. Und ein Angebot für Maastricht für das Jahr 2015 zu schätzen, das haben wir uns auch nicht zuge-
traut, weil wir ja aus der Nähe zu Maastricht sehen, welche Schwierigkeiten auch dieser Platz hat. Ich habe jetzt vermutlich Ihre Erwartungen nicht getroffen, aber sagen Sie mir, wo das Problem liegt. Vielleicht können wir dann doch noch irgendwie zusammenfinden.

Heinz Meurer (Einwender):

Ich bin überrascht, dass Sie das aus dem Kreise Borken und Kleve und Wesel können, aber für Maastricht nicht. Wir sind ja heute nicht mehr Deutschland und Holland; wir sind doch ineinander.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Herr Meurer, aus meiner grenznahen Sicht und nicht nur allein aus dem Bereich des Luftverkehrs – aber darüber, glaube ich, brauchen wir nicht zu sprechen –, sehe ich das nicht ganz so. Wir haben von Borken und von all den Kreisen in Nordrhein-Westfalen die entsprechenden Unterlagen. Sie meinen jetzt, wenn wir Maastricht mit einem Angebot versehen hätten für 2015, dann hätten wir zumindest eine Abwanderung aus den deutschen Raumordnungsregionen und Kreisen für Maastricht errechnen können, unabhängig davon, was die Holländer noch zusätzlich bringen.

Wie gesagt: 2002 haben wir uns über eine Angebotserstellung 2015 in Maastricht mit den damaligen Flughafenchefs unterhalten, aber da war überhaupt nichts zu erwarten. Und da müssen Sie auch sehen, dass es eine beinharte Konkurrenz zwischen Maastricht und Lüttich gibt. Wir haben eine ganze Reihe von Magister- und Diplomarbeiten über diesen Bereich schreiben lassen, um Unterlagen zu gewinnen. Leider ist es uns nicht gelungen.

Heinz Meurer (Einwender):

Ich darf noch dazu sagen: Es ist schon eine beinharte Konkurrenz zwischen Flughafen Maastricht und Düsseldorf. Und es wird noch härter werden zwischen Maastricht und Mönchengladbach. – Das ist schon lange der Fall.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Als nächster Redner steht Herr Rolf Ewald auf der Liste. Er könnte sich schon mal nach vorne begeben. – Herr Mischke, Sie stehen dann unter 35 noch mal. Ist das zurückgezogen oder geschoben?

(Ulrich Mischke [Einwender]: Geschoben!)

– Geschoben. Okay! – Herr Ewald.

Rolf Ewald (Betroffener):

Schönen guten Morgen! Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Frau Hörr! Meine Damen und Herren! Am vergangenen Dienstag hatten sich Einwender und die Antragstellerin an den Begriffen „Einzugsgebiet“ und „Catchment Area“ aufgehalten, ohne einen Konsens zu finden. Wer im Internet eine Suchmaschine wie Google bemüht, bekommt die Erklärung auch als Laie kostenlos und unverschnörkelt und muss das Puzzle nur noch zusammensetzen.

In der Wasserwirtschaft bedeutet Einzugsgebiet ein Gebiet, das durch Wasserscheiden begrenzt ist. Das Goldmann-Lexikon beschreibt Einzugsgebiet als ein Gebiet, aus dem sich eine Stadt versorgt: mit Lebensmitteln, Arbeitskräften, Wasser und dergleichen.

Die Flughafenbranche definiert diesen Begriff naheliegenderweise ähnlich: ein Gebiet, wo die Passagiere herkommen. Sprachlich ist „Einzugsgebiet“ der deutsche Ausdruck, „Catchment Area“ der englische. Das habe ich in meinem Berufsleben gelernt, und daran hat sich, glaube ich, auch nichts geändert. Empirisch ist „Einzugsgebiet“ ein visualisiertes Ergebnis einer Fluggastbefragung.

Nachdem ich selbst mehrere Fluggastbefragungen begleitet habe, verstehe ich gut, weshalb manche Flughäfen dafür viel Geld ausgeben. Zu Planungszwecken muss ein Flughafen die Struktur seiner Passagiere wissen, z. B. – ein ganz simples Beispiel –, wie im Abfertigungsgebäude das Verhältnis Herren- zu Damentoiletten ausgelegt werden muss oder wo ein Damengeschäft etabliert und wo nicht eingerichtet werden kann, weil dort nämlich nur männliche Fluggäste vorbeikommen. Also führt dieser Flughafen eine Befragung seiner Fluggäste durch. Und die dann im Anschluss in unendlich langen und damit hoffnungslos unübersichtlichen Tabellen vorliegenden Ergebnisse werden beim Kriterium „Herkunftsort“ kurz und bündig, das heißt der Einfachheit halber in eine allen Interessierten vertraute Landkarte der eigenen Umgebung überführt, also visualisiert. Dadurch kann auch ein Nichtfachmann mit nur einem Blick sofort erkennen, wo die Aufkommensschwerpunkte und die geografischen Grenzen der Luftverkehrsnachfrage einer Region liegen.

(Karte: Flughafen Weeze)

Ich habe hier z. B. aus dem Internet das Einzugsgebiet vom Flughafen Weeze. Das kann jeder nachsehen.

Während bei einem 15 Millionen Jahrespassagiere zählenden Flughafen wie Düsseldorf die einzelnen Herkunftskreise – teilweise auch bevölkerungsschwache und auch noch welche in großer Entfernung, z. B. Heinsberg oder Borken – noch mit stattlichen Zahlen aufwarten, sieht das bei kleineren Flughäfen naturgemäß schmaler aus. Da es für die Definition eines Flughafeneinzugsgebietes aber keine verpflichtend einheitliche Darstellung gibt, verweisen kleinere Airports alternativ und legitimerweise auf die Bevölkerungspotenziale im Umland, wie wir das heute schon diskutiert haben. Ich habe mir ein paar Beispiele aus dem Internet geholt. Klagenfurth: 565.000 Einwohner im umliegenden Kärnten. Salzburg: 4 Millionen Einwohner. Mönchengladbach im Umkreis von 50 km: 7,8 Millionen Einwohner. Oder: Weeze verweist auf 11 Millionen Einwohner in einem Radius von einer Autostunde.

Im Vergleich zu allen anderen Airports hat Mönchengladbach aber eine langzeitige Unterbrechung des kommerziellen Verkehrs aufzuweisen und Airline-Newcomern zu erklären. Und

wie im richtigen Leben gilt auch hier der Grundsatz: Wenn eine attraktiv wirkende junge Dame – Herr Vorsitzender, gestatten Sie mir

(Verhandlungsleiter Ulrich Marten: Da höre ich sofort zu!)

dieses anmutige Bild – von ihrem Partner verlassen wird, lassen die „Platzhirsche“ von den benachbarten Konkurrenzplätzen nicht lange auf sich warten und zeigen sich diesem allein stehenden „Reh“ von ihrer besten Seite; das gilt auch für das Tierleben.

In dem uns interessierenden Fall war es jedoch weniger eine schön aussehende Dame, sondern die Kaufkraft der Luftverkehrsnachfrage in dieser Region, von der sich ein Anbieter mit seinem Luftverkehrsangebot, der einzige und letzte, Air Berlin, verabschiedet hatte. Um bei der Catchment Area zu bleiben, will ich mit nur einem Satz im Englischen folgern: If an airport does no longer catch demand in its area, than it has no longer a catchment area.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte hier keinen Beifall! Das gilt zumindest für den Augenblick. Wie wir aus der Nachkriegszeit wissen, sucht sich die Nachfrage ihr Angebot selbst. Im Falle von Mönchengladbach hat sich die Nachfrage als Alternative für das langfristig hinterlassene Vakuum an Flugverbindungen den Weg zur Konkurrenz gesucht und das Gesuchte in Weeze, Düsseldorf und Köln/Bonn offenbar für gut befunden: bei Ryanair, Easyjet, DBA, Germanwings, Air Berlin usw. Mit anderen Worten: Der Kuchen an Nachfrage aus Mönchengladbachs 50-km-Umkreis ist auf die umliegenden Airports erst einmal aufgeteilt. Das Einzugsgebiet von Mönchengladbach gewinnt also erst dann wieder Konturen, nachdem neue Verkehre gebunden worden sind.

Nach dem Brand 1996 am Flughafen Düsseldorf war man sich der Bindung seiner Kunden bewusst und befürchtete eine drohende Gefahr der Abwanderung großer Passagiermengen. Trotz Vergiftung seines Terminals wurde der Flugbetrieb fortgeführt, zwar nur notdürftig, nämlich in Zelten und in einer Flugzeughalle und mit langzeitigen Unannehmlichkeiten für Passagiere, aber der Flughafen hat an dem unerschütterlichen Willen zur Aufrechterhaltung des kommerziellen Flugbetriebs nicht den geringsten Zweifel gelassen. Dieses Vertrauen wurde zwei Monate später sogar mit einer neuen täglichen USA-Verbindung honoriert.

Die Frage wird sein, wie Mönchengladbach die prognostizierten 2,8 Millionen Jahrespassagiere aus seiner Region angesichts der ungeheuer attraktiven Konkurrenz an seinen Abflughafen zurückgewinnen kann; denn zwischenzeitlich haben die Passagiere im Großraum Mönchengladbach die Vorteile der benachbarten Konkurrenzairports für ihre Reiseentscheidung schätzen gelernt.

Um im Bild zu bleiben: Auch andere Mütter haben schöne Töchter, Herr Vorsitzender. Und in die Entscheidung einer Flugreise fällt bekanntermaßen nicht nur die Anreiseentfernung, son-

dem auch eine Vielzahl anderer Entscheidungskriterien wie Anreisezeit zum Flughafen – Düsseldorf erreicht man von hier aus in zwanzig Minuten –, Dauerhaftigkeit des Angebotes, hohe Abflugfrequenz, günstige Abflugzeiten, attraktive Ziele, nicht zu vergessen die in der Zwischenzeit rasant zugenommenen Kundenbindungsprogramme bei LTU, Lufthansa – Miles and More kennt jeder – British Airways, Air Berlin. Selbst der Flughafen Köln/Bonn hat ein Kundenbindungsprogramm. Dann ist die Frage: Ist ein oder sind mehrere Großveranstalter schon am Platz? Und nicht zuletzt ist da der Reisepreis.

Die Erfolge der Low-cost-Airlines zeigen a), dass das Kriterium – Entfernung zum Abflughafen – weniger wichtig als der Preis ist, und b), dass die Billigairlines nicht mehr nur das 235 km entfernte Frankfurt/Hahn bedienen, sondern mittlerweile auch das 20 km entfernte Düsseldorf, das 50 km entfernte Köln/Bonn und das 60 km entfernte Weeze.

Fazit: Auch wenn das Marktsegment der Billigcarrier für Mönchengladbach kaum noch in Betracht kommt, weil diese die benachbarten Konkurrenzflughäfen schon bedienen, hätte der Flughafen Mönchengladbach dann eine Entwicklungschance, wenn ihm – wie beim Flughafen Frankfurt/Hahn im Hunsrück – ein großer Bruder langfristig und massiv Auftrieb unter die Flügel verleiht.

Zweitens: Um wieder auf ein Einzugsgebiet verweisen zu können, muss Mönchengladbach Neuverbindungen akquirieren. Langfristig am lebensfähigsten sind natürlich solche, die von den benachbarten Konkurrenzflughäfen nicht angeboten werden. Da könnte man sich z. B. Gedanken machen über Paris-Orly mit den Anschlussverbindungen in die französische Fläche oder Malmö in Schweden. Mönchengladbachs Chancen liegen – das sage ich bewusst – vermutlich eher in der Bedienung von Nischen.

Drittens: Aufgrund der Reisefreiheit kann jeder Bürger auch seinen Abflughafen frei wählen. Nun ist die Summe aller Flugreisen in einer Region, also das Nachfragepotenzial, aber kein Privateigentum eines bestimmten Flughafens, sondern nur eine vor seiner Haustür liegende Chance. Je besser ein Flughafen diese Chance nutzt, umso bedeutender wird er als Standortfaktor. Lässt er diese Chance aber verstreichen, freut sich die Konkurrenz. Damit zeigt sich, wie in diesem Fall sogar überlebenswichtig das Thema „professionelle Airline-Akquisition“ ist.

Viertens: Hier entstand in der Diskussion häufig der Eindruck, als kämpften die Flughäfen gegeneinander um die Einzugsgebiete. Tatsächlich sind die Flughäfen nur mittelbar beteiligt. Unmittelbar tätig sind nämlich hier nur die an den Flughäfen – in diesem Fall also Düsseldorf, Niederrhein oder Weeze und Köln – operierenden und Passagiere generierenden Airlines, die ihre Verkaufsaktivitäten natürlich auch in den Raum Mönchengladbach richten.

Wir können mit Sicherheit erwarten, dass Ryanair in Weeze, LTU, Lufthansa, Air Berlin, die Deutsche BA, Eurowings, Condor und all die ausländischen Airlines in Düsseldorf und die

acht Billigairlines in Köln/Bonn mit sehr wachen Augen die Entwicklung des Nachfragepotenzials beobachten werden – auch in dieser Region. Und sobald es wächst, werden sie auch für diese Region ihre Kapazität pro Abflug von einem 50- auf einen 80-Sitzer oder von einem 80- auf einen 100-Sitzer und von einem 100- auf einen 120-Sitzer usw. bzw. die Anzahl der Abflüge in Köln/Bonn, Düsseldorf und Weeze aufstocken. Wie eine neue Airline auf einem geplanten Neuflyghafen wie Mönchengladbach gegen die sukzessive Angebotsausweitung der Airlines auf den sehr benachbarten Konkurrenzairports – zumal mit ungeheuer attraktiven Kundenbindungsprogrammen – bestehen will, bleibt mir aus zwei Gründen vorerst rätselhaft:

Die Älteren unter uns erinnern sich, dass dieses Phänomen viele Jahre in Köln/Bonn zu beobachten war, als sich das Angebot der Airlines dort nur sehr zäh gegen die Airlineangebote in Düsseldorf zu behaupten vermochte.

Mir ist ein Zitat von Hapag-Lloyd in Erinnerung, wo gesagt wurde, die sechste 727 in Düsseldorf ist schneller voll als eine Köln. Die Folge war: Der Flughafen Köln/Bonn verfolgte eine Umgehensstrategie – richtigerweise – und konzentrierte sich auf Nischen, zunächst auf die Gewinnung von Frachtnoten, später auf die Gewinnung von zwischenzeitlich acht Billigairlines.

In den 80er-Jahren hatte Köln nur einen Konkurrenten: Düsseldorf. Eine eventuell nach Mönchengladbach strebende Airline würde sich aber in Zukunft gleich gegen jede Menge Konkurrenten, auch 15 Billigairlines, an drei sehr benachbarten Konkurrenten durchzusetzen haben. Nehmen wir ein konkretes Beispiel! Welcher Veranstalter z. B. wäre denkbar, das Risiko einzugehen und einen spanischen Urlaubscarrier auf einer Route Mönchengladbach–Mallorca zu beschäftigen, wo man in Düsseldorf heute schon nahezu im Stundentakt nach Palma reisen kann? Fast alle aufkommensstarken Routen ex Düsseldorf werden zwischenzeitlich auch vom Niederrhein und Köln/Bonn bedient, teilweise sogar billiger. Müsste in Mönchengladbach ein erfolgreicher Newcomer billiger sein als jede andere Billigairline in Weeze, Düsseldorf oder Köln, und wie lange wäre er bereit, diesen mörderischen Preiswettbewerb durchzuhalten? Wenn VLM nach London-City wegen der Billigkonkurrenz ex Düsseldorf aufgab, dann scheint auch die Nachfrage im Raum Mönchengladbach nicht so zahlungskräftig zu sein, um höhere Flugtarife durchzusetzen. Was aber könnte in Mönchengladbach für eine Airline künftig so attraktiv werden, dass sie hier trotz der beinhalten Konkurrenz nebenan die Bedienung aufnimmt?

Herr Vorsitzender, nach 31 Jahren Marktforschung und Verkehrsförderung in einem anderen Flughafen und Begleitung einer Vielzahl von Diplomarbeiten und wissenschaftlichen Untersuchungen meine ich heute als Betroffener und als Privatier, dass an den Untersuchungsergebnissen von Herrn Prof. Wolf und der Repräsentativität der Aussagen von Prof. Hamm nicht zu rütteln ist. Das muss ich hier mal betonen, auch wenn es vielleicht manchem im Raum nicht gefällt. Das bedeutet aber nicht, dass ich mich allen von der Antragstellerin dar-

aus gezogenen Schlussfolgerungen vorbehaltlos anschließe. Nicht die Bedarfsprognose ist unsicher, sondern die Gewissheit, Airlines nach hier zu gewinnen.

Welche stichhaltigen Gründe glaubt die Antragstellerin vor dem Oberverwaltungsgericht in Münster erfolgreich vortragen zu können, damit trotz der großen Leerkapazitäten an den Nachbarflughäfen Weeze und Köln/Bonn und trotz der mörderischen Konkurrenz durch die Airlines untereinander bezüglich Preisen, kapazitiven Anpassungsfähigkeiten sowie ausgefeilten Kundenbindungsprogrammen, die an den Flughäfen Niederrhein und Köln operieren, der Eilbedürftigkeit eines von ihr gewünschten Sofortvollzugs zum Ausbau von Mönchengladbach stattgegeben wird?

Was rechtfertigt in einem flächenkleinen Dreieck – Niederrhein, Düsseldorf, Köln – die Etablierung eines vierten internationalen Flughafens, obwohl von denen jeder Verluste macht oder nicht ausgelastet ist? Konkret in meinem Fall: Was soll ich als in Raderbroich im Anflugsektor 3.1 wohnender Bürger das Fällen des Waldes 20 m vor der Haustür stillschweigend oder murrend hinnehmen, ohne von dem Bauvorhaben überzeugt zu sein, weil ich aus beruflicher Erfahrung weiß, dass es weitaus bessere Alternativen gibt?

Zum Schluss vielleicht noch ein etwas trauriger Exkurs: Im November 2002, kurze Zeit nach dem Terroranschlag auf das World Trade Center, fiel im New Yorker Stadtteil Queens ein Airbus A 300 der American Airlines mit 200 Personen an Bord bei schönstem Wetter vom Himmel. Absturzursache war laut dem Untersuchungsbericht des National Transportation Safety Board die Wirbelschleppung einer vorausgeflogenen B 747 von Japan Airlines. Das können Sie relativ einfach nachlesen im Internet Google. Sie brauchen bloß aufrufen: „Wake Turbulence“. Eine solche Wake Turbulence ist bekanntlich ein unsichtbarer, horizontaler Minitornado mit einer ungeheuren Rotationsenergie.

Wer garantiert uns a) angesichts der kurzen Entfernung Mönchengladbach–Düsseldorf und b) der weiterhin kreuzenden Verkehre von beiden Flughäfen, dass ein solcher Unfall sich hier nicht wiederholt, wo wir ja wissen, dass auch nach Düsseldorf in niedriger Höhe 747 operieren? Wer kann zu diesen Ängsten etwas sagen?

Meine Damen und Herren, ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit, aber bitte keinen Applaus.

(Der Redner schluchzt.)

Das Thema ist traurig genug.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Ewald. – Zum Thema „Flugsicherheit“ werden wir am Montag, den 13.06., noch intensiv miteinander diskutieren. Aber es ist sicherlich ein sehr ernstes und wichtiges Thema.

Herr Laumanns. Nun kommt es doch noch dazu, dass Sie Ihren Redebeitrag leisten können.

Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Mein Name ist Hans Wilhelm Laumanns. Ich bin Inhaber eines Großhandelsunternehmens für Zeitungen und Zeitschriften in Mönchengladbach. Als solcher stehe ich in erster Linie hier. Weiter bin ich aber auch in verschiedenen Institutionen der Stadt Mönchengladbach und in der Region ehrenamtlich tätig und werde Ihnen daher auch meine Sicht zum Flughafenausbau aus der Mitarbeit im Vorstand des Fördervereins des Flughafens, im Aufsichtsrat der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Mönchengladbach und in diversen Funktionen bei der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein darlegen.

Zunächst jedoch zu meinem Unternehmen und zu meiner ureigensten Motivation, hierher zu kommen und für den Ausbau des Flughafens zu werben. Ich habe hierzu in meinem Schreiben vom April 2004 an die Bezirksregierung ausgeführt, dass Unternehmen meiner Branche ausschließlich in einem definierten geographischen Gebiet tätig sein können. In meinem Vertriebsgebiet leben circa 600.000 Menschen, davon die Hälfte in Mönchengladbach und der engeren Umgebung. Das Gebiet umfasst im Norden die Städte Viersen, Dülken, Süchteln, im Westen die Stadt Erkelenz und Teile des Kreises Heinsberg, im Süden die Stadt Grevenbroich und Teile Dormagens, und im Westen verläuft die Grenze zwischen Korschenbroich und Kleinenbroich. Die Stadt Mönchengladbach und ihr Umland sind also für den geschäftlichen Erfolg meiner fast 900 Einzelhandelskunden und damit auch meines Geschäftes von hoher Bedeutung, was auch mein ehrenamtliches Engagement in der Stadt und in der Region begründet. Mein Unternehmen beschäftigt 80 Mitarbeiter, ist wesentlicher Auftraggeber für circa 20 Transportunternehmer und erwirtschaftet einen Umsatz von knapp 25 Millionen €.

Um es vorweg zu sagen: Für mich zählt der Flughafen Düsseldorf/Mönchengladbach zu den bedeutendsten künftigen Standortfaktoren für die Stadt Mönchengladbach und den mittleren Niederrhein. Seinen Nutzen für die hiesige Wirtschaft und mein Unternehmen konnte der Flughafen bisher nur unzureichend entfalten. Die von uns, das heißt von meinem Unternehmen, vielfach genutzten Flugverbindungen nach Hamburg, Berlin und München – hier befinden sich die Zentralen unserer wesentlichen Verlagslieferanten: z. B. Axel-Springer-Verlag, Heinrich Bauer, Burda, Gruner und Jahr, Jahreszeiten und Spiegel – wurden jeweils nach kurzer Erprobung trotz anhaltender Nachfrage von den Fluggesellschaften wieder eingestellt, da die viel zu kurze Start- und Landebahn einen profitablen Flugbetrieb nicht ermöglicht und

zeitgemäßes Fluggerät aufgrund der kurzen Bahn derzeit noch nicht eingesetzt werden kann.

Für mein Unternehmen ist, wie ich dargelegt habe, ein Regionalflughafen in Mönchengladbach mit Anbindung an deutsche Großstädte und mit Ferienflugverkehr von hoher wirtschaftlicher Bedeutung – Letzteres nicht zuletzt auch wegen der damit verbundenen infrastrukturellen Verbesserungen. Aus diesem Grund setze ich mich für den baldigen Ausbau ein.

Meine Damen und Herren, die Sicht des Flughafenfördervereines, an dessen Arbeit ich mich im Vorstand beteilige, hat mein Kollege Wolfgang Wegener am Montagmittag bereits dargelegt. Ich will die wesentlichen Punkte wiederholen, zuvor aber den Förderverein, der seine Arbeit unter das Motto „Flughafen ausbauen, Wirtschaft fördern, Region stärken“ gestellt hat, kurz vorstellen.

Seine Aufgabe laut § 2 der Satzung ist es – ich zitiere –,

die Entwicklung des Flughafens Mönchengladbach zu fördern. Der Verein verfolgt dabei insbesondere folgende Ziele und Zwecke: die regionalwirtschaftliche Bedeutung der Infrastruktureinrichtung „Flughafen Mönchengladbach“ einer breiten Öffentlichkeit näher zu bringen, die Entwicklung des Flughafens zum zentralen Regional- und Geschäftsflughafen am linken Niederrhein zu fördern, die Kontakte zwischen Flughafen und heimischer Wirtschaft zu intensivieren.

Der Förderverein Flughafen Mönchengladbach e. V. zählt über 100 Mitglieder. Das sind Unternehmen und Institutionen, die insgesamt über 10.000 Mitarbeiter, Arbeitnehmer beschäftigen. Aber es sind auch Privatpersonen. Unser Förderverein beantwortet die Frage „Wie profitiert unsere Region von einem Ausbau?“ wie folgt:

Zum einen besitzt ein Flughafen eine wichtige Knotenpunktfunktion für die Außenwirtschaft. Für viele international tätige Unternehmen ist die Nähe zu einem Flughafen ein wichtiger Standortfaktor. Unsere stark exportorientierte Region ist vor allem im Hinblick auf die nationale und internationale Standortkonkurrenz auf eine entsprechende Infrastruktur angewiesen, um im Wettbewerb um Unternehmensansiedlungen zu bestehen. Zum anderen hilft ein Flughafen unserer Region bei der Bewältigung des Strukturwandels. Denn vor allem innovations- und produktionsorientierte Unternehmen achten bei ihrer Standortwahl auf die Nähe zu einem Flughafen.

Ich komme zur Frage, inwiefern ein Flughafen Einfluss auf die Wirtschaftsstrukturen einer Region hat. Als wichtiger Standortfaktor für Unternehmen verhindert eine gute Anbindung an den Luftverkehr nicht nur die Abwanderung bestehender, sondern fördert auch die Ansiedlung neuer Unternehmen. In Zeiten einer fortschreitenden Internationalisierung der Geschäftsbeziehungen gehören regelmäßige Flüge zum Alltagsgeschäft in den Unternehmen,

sodass ein Großteil der Firmen die Anbindung an einen Flughafen als wichtiges Argument in ihrer Standortwahl betrachtet.

Spitzenverbände der Industrie widmen dem Geschäftsreiseverkehr höchste Aufmerksamkeit, sodass sich sogar Interessenvertretungen seitens der Wirtschaft gebildet haben. Hotels, Ausstellungs- und Konferenzzentren in der Nähe von Flughäfen werden immer stärker nachgefragt – ein Indiz dafür, dass trotz der immer stärker genutzten elektronischen Kommunikation der persönliche Kontakt zwischen Geschäftspartnern unverändert von hoher Bedeutung ist.

Der Flugverkehr gilt zudem auch bei Geschäftsreisenden als außerordentlich sicher, zuverlässig sowie zeit- und kostensparend.

Würden Interessen ganzer Wirtschaftszweige nicht beachtet bzw. würden die Signale aus der Wirtschaft nicht erkannt, so liefe die Region Gefahr, Marktanteile und damit Arbeitsplätze an andere Regionen oder an das Ausland zu verlieren. Zu einer stabilen, zukunftsorientierten und konkurrenzfähigen Wirtschaftsstruktur auch unserer Region gehört ein funktionierender Flughafen.

Trotz oder gerade auch wegen der Zweifel, die dem folgenden Aspekt verschiedentlich entgegengebracht werden, will ich zu den voraussichtlichen Effekten für den Arbeitsmarkt etwas sagen und blende dazu zunächst zurück in das Jahr 2001. Zu Beginn des Jahres 2001 sind – in Vollzeitäquivalenten ausgedrückt – 395 Personen im Bereich des Flughafens beschäftigt. Diese Firmen fragen weitere Investitionsgüter und Vorleistungen nach, die indirekt wiederum zwischen 95 und 130 Arbeitsplätze sichern. Ein Großteil dieser Beschäftigten gibt ihr Einkommen in der Region aus und schafft somit weitere Nachfrage, die wiederum zwischen 95 und 130 Arbeitsplätze sichert.

Nun zur Zukunft: Einer allgemein bekannten Formel zufolge kalkulieren Fachleute überschlägig, dass pro 100.000 Fluggästen zwischen 90 und 100 neue direkte Arbeitsplätze entstehen. Unterstellen wir einmal, dass der Flughafen Mönchengladbach im Endausbau vielleicht 1,5 Millionen Passagiere jährlich abfertigt, so ergibt dies eine hochgerechnete Mitarbeiterzahl von 1.300 bis 1.500 Personen. Der gesamte regionale Beschäftigungseffekt läge sogar zwischen 2.000 und 2.500 Arbeitsplätzen. Diese Angaben sind der vom Förderverein in Auftrag gegebenen Untersuchung von Prof. Hamm entnommen. Ich will auf die Inhalte der Studie jetzt nicht weiter eingehen; das hat Herr Hamm gestern im Zuge dieses Verfahrens bereits selbst getan.

Ich will damit den Teil des Fördervereines abschließen und komme zur Sicht der Wirtschaftsförderungsgesellschaft. Sie sollten wissen und bei meinen Erläuterungen vor Augen haben: Es handelt sich bei dieser Gesellschaft um eine GmbH, an der mehrheitlich die Stadt Mön-

chengladbach, aber auch die Industrie- und Handelskammer, die Kreishandwerkerschaft und 35 Unternehmen aus der Stadt Mönchengladbach beteiligt sind, so auch mein Unternehmen.

Die privaten Gesellschafter haben unter anderem mich aus ihrer Mitte in den Aufsichtsrat der Gesellschaft entsandt, wo ich seit Anbeginn mit dazu beitrage, die Sicht der Wirtschaft in die Entscheidungen einzubringen und die Arbeit des ehemaligen Wirtschaftsförderungsamtes wirtschafts- und praxisorientiert zu gestalten.

Meine Damen und Herren, ich will es kurz machen: Die Gesellschafter der WFMG befürworten einhellig den Ausbau des Flughafens Mönchengladbach. Sie haben auf die Frage „Wollen wir die Wirtschaftsregion stärken und am Wachstumsmarkt Luftfahrt partizipieren oder überlassen wir die großen Chancen anderen Regionen?“ eindeutig reagiert: „Wir befürworten und unterstützen den Ausbau“, lautet ihre Antwort. Zudem weist die WFMG mit Recht auf die optimale Verkehrsanbindung durch die A 44 an den Flughafen Düsseldorf International hin.

Ich komme nun vor meiner Zusammenfassung zur Position der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein. Sie wissen, der Kammerbezirk umfasst die Gebiete der ehemals selbstständigen Kammern Krefeld, Mönchengladbach und Neuss. Die IHK agiert als kritischer Partner der Politik, als unabhängiger Anwalt des Marktes und als kundenorientierter Dienstleister der Wirtschaft. Dabei verfolgt sie das Gesamtinteresse der Wirtschaft. Die IHK produziert gleichermaßen individuelle Dienstleistungen für Mitgliedsunternehmen wie auch öffentliche Güter, von denen alle Mitglieder profitieren. Und sie übernimmt gesetzliche Aufgaben. Dies macht den besonderen Charakter der IHK aus und begründet ihren öffentlich-rechtlichen Status. Das IHK-Kredo: Wir machen uns stark für Ihren Erfolg und erbringen Leistungen für eine starke Region.

Die IHK Mittlerer Niederrhein ist das gemeinsame Unternehmen von rund 60.000 Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistung in der Region Mittlerer Niederrhein sowie gestaltende Kraft des Wirtschaftsraumes zwischen Maas und Rhein. Ihren Praxisbezug zur Wirtschaft stellt sie unter anderem durch die Einbeziehung sachkundiger Unternehmer in die Entscheidungsfindung zu Fachfragen sicher.

Ich möchte an dieser Stelle darauf hinweisen, dass ich sowohl dem Außen- und Großhandelsausschuss angehöre wie auch dem Ausschuss für Verkehr und Logistik und auch der Vollversammlung, dem Parlament der Kaufleute. Darüber hinaus habe ich vier Jahre dem Präsidium der Kammer angehört und auch dort im Dienste der heimischen Wirtschaft gearbeitet.

Auch die Position der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein ist eindeutig. Auch sie befürwortet den Ausbau des Flughafens. Im Februar des Jahres 2003 hat der Verkehrsausschuss eine Resolution erarbeitet, der sich die Vollversammlung kurz darauf voll inhaltlich angeschlossen hat. Es heißt dort:

Die Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein unterstützt die Flughafengesellschaft Mönchengladbach beim Ausbau des Flughafens. ... Nur mit einer leistungsfähigen Start- und Landebahn von 2.400 Meter Länge wird es gelingen, das Linienangebot weiter auszubauen und neue Fluggesellschaften zu etablieren.

Die Kammer verweist im Weiteren unter anderem auf die entlastenden Wirkungen, die von einem Ausbau für Düsseldorf International zu erwarten sind, auf die regionalwirtschaftlichen positiven Aspekte, auf die betriebs- und volkswirtschaftlichen Vorteile, die den exportorientierten Unternehmen des Niederrheins durch das Angebot für zeit- und kostensparenden Geschäftsreiseverkehr entstehen, und auf die indirekten positiven weichen Faktoren des Ausbaus wie Image, Adresse, Ambiente, die bei einer Standortwahl für Unternehmen immer eine Rolle spielen.

Das Kammerpapier schließt mit dem Satz:

Deshalb sollte mit dem Ausbau des Flughafens Mönchengladbach ebenfalls die Planung des interkommunalen Gewerbegebietes zwischen den Städten Mönchengladbach, Viersen und Korschenbroich wieder neu belebt werden. Hier sind für die Zukunft wesentliche regionalwirtschaftliche Effekte zu erwarten.

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich fasse meine Ausführungen wie folgt zusammen: Sowohl aus Unternehmenssicht als auch aus übergeordneter städtischer und regionalwirtschaftlicher Betrachtungsweise plädiere ich ebenso wie die von mir erwähnten Organisationen Förderverein Flughafen Mönchengladbach e. V., Wirtschaftsförderung Mönchengladbach GmbH und Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein für den Ausbau des Flughafens Düsseldorf/Mönchengladbach.

Im Interesse und aus Respekt vor der Sache habe ich auf jegliche Polemik verzichtet und mich bei meiner Argumentation bewusst auf den Gesichtspunkt beschränkt, von dem ich etwas verstehe: die Position der Wirtschaft in unserer Region. Ich verstehe z. B. überhaupt nichts von flug- und sicherheitstechnischen Fragen, nichts von Lärm und wenig von Naturschutz und noch weniger von den Dingen, die sonst noch Gegenstand des Genehmigungsverfahrens sind. Ich versichere aber gern, dass ich diese hochspeziellen Themen mit großem Vertrauen den sachverständigen Fachleuten beider Parteien, also den Ausbaugegnern wie auch meiner Seite, den Ausbaubefürwortern, überlasse. Die größte Hoffnung allerdings setze ich nach den Gutachterbeobachtungen, die ich gestern machen durfte, auf die Fachleute der Genehmigungsbehörde.

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, es ist mir bekannt, dass das deutsche Planfeststellungsverfahren zu den strengsten Genehmigungsverfahren weltweit gehört und es

alle nur denkbaren öffentlichen und privaten Belange berücksichtigt. Auch bin ich mir sicher, dass wir hier in diesen Tagen ein rechtlich und verfahrenstechnisch hundertprozentig korrektes Verfahren erleben, und will sowohl für mich als auch für den Flughafenförderverein betonen, dass wir die Einwände der Ausbaueegner keinesfalls gering schätzen, sondern sie achten. Ich möchte jetzt aber keinesfalls missverstanden werden. Darum zur Verdeutlichung: Wir achten sie, aber wir teilen sie nicht oder wir teilen sie nicht in vollem Umfang. Wir wünschen und fordern allerdings auch, dass unsere Argumente ebenfalls geachtet, angehört, bedacht, diskutiert und angemessen bei der Entscheidung berücksichtigt werden. Wir hoffen im Interesse einer dringend notwendigen Stärkung des gesamten Wirtschaftsraumes, dass am Ende des Verfahrens die Genehmigung für den Ausbau steht und diese einmalige Chance beherzt ergriffen wird.

Ich fasse zusammen: Die Wirtschaft will den Ausbau. Er dient dem Gemeinwohl.

Ich schließe hiermit meine Ausführungen und bin dankbar für die Aufmerksamkeit, mit der Sie meiner Darstellung gefolgt sind. – Vielen Dank.

(Beifall bei der Antragstellerin)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gern geschehen, Herr Laumanns. – Als nächste Rednerin steht Frau Ingrid Simon auf der Liste. – Herr Houben, haben Sie noch eine Frage?

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich würde Herrn Laumanns gern fragen, ob der Förderverein oder eventuell die Industrie- und Handelskammer sich vorab bereit erklären würden, die zu erwartenden Verluste des Flughafens zu übernehmen, wenn sie denn auftreten. – Das als Erstes.

Als Zweites: Die Industrie- und Handelskammer hat 1995 im Ausbaufahren mit den gleichen Argumenten pro Flughafenbau argumentiert. Man möge daran ein wenig die Kompetenz der dortigen Kommentare ablesen. Für mich geht das gegen null. Wer über die Kompetenz der Industrie- und Handelskammer und der Kommentare etwas wissen möchte, möge bitte auch die jährlichen Kommentare zu den kommunalen Haushalten lesen. Das ist ebenfalls sehr erhellend.

Wenn der Förderverein und die Industrie- und Handelskammer Interesse an einem interkommunalen Gewerbegebiet haben, kann ich als Korschenbroicher Ratscherr hier sagen: Auch wir haben ein sehr großes Interesse daran, beispielsweise auf dem Gelände des jetzigen Verkehrslandeplatzes plus anliegendem Korschenbroicher Gelände so etwas zu machen.

Was den wirtschaftlichen Nutzen angeht: Ich weiß nicht, ob Verlagslieferungen über Mönchengladbach für die Verlage wirklich sinnig sind. Ich selber arbeite in einem Transportunternehmen. Ich denke, das, was man für die Region Düsseldorf von Hamburg oder München aus anliefert, deckt als Beilage leicht den Bedarf, den wir für die Region Mönchengladbach haben. Die Anbindung über die A 44 ist genau das, was die Gladbacher brauchen, nämlich an den Düsseldorfer Flughafen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Mischke, Sie haben auch eine Zusatzfrage? Nehmen Sie bitte das Mikro.

Ulrich Mischke (Einwender):

Herr Laumanns, ganz kurz dazu noch eine Frage. Ich bin Ratsmitglied in Willich. Willich hat ein Gewerbegebiet. Münchheide. Das hat sich in den letzten 25 Jahren so positiv entwickelt, wie wohl kein Gewerbegebiet am ganzen Niederrhein. Wir haben allein circa 40 japanische Firmen. Keine einzige Gewerbeansiedlung oder der Ausbau eines Gewerbebetriebes dort ist bisher an irgendwelchen Flugverkehrsschwierigkeiten gescheitert. Ganz im Gegenteil: Es sind immer die positiven Möglichkeiten herausgestellt worden, die wir durch Düsseldorf haben. Ich habe die Frage an Sie: Ist Ihnen bekannt, dass in Mönchengladbach eine Gewerbeansiedlung und der Ausbau eines Gewerbebetriebes in der Vergangenheit deswegen gescheitert sind, weil der Flughafen hier eine so kurze Start- und Landebahn hat?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Drücken Sie einmal das Mikro?

Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):

Ich weiß zwar, dass man eine Frage nicht mit einer Gegenfrage beantwortet, aber – ich darf vielleicht zunächst auf Sie eingehen –: Ist Ihnen bekannt, ob in Willich möglicherweise eine Ansiedlung nicht zustande gekommen ist, weil Mönchengladbach nicht am Netz ist?

(Wolfgang Houben [Einwender]: Ja klar!)

Ist Ihnen das bekannt, dass das nicht ist?

(Ulrich Mischke (Einwender): Ist mir bekannt!)

– Das finde ich bemerkenswert.

(Weiterer Zuruf)

– Ich kann Sie schlecht verstehen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Laumanns, Sie haben das Wort.

Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):

Ich würde gerne auf Herrn Houben eingehen. Herr Houben, offensichtlich – das kann ich Ihnen aber nicht wirklich vorwerfen – verstehen Sie von meinem Geschäft nun wirklich nichts. Aber das tun die wenigsten. Wir arbeiten eher im Untergrund, im Hintergrund und tun Gutes. Also will ich einmal kurz korrigieren: Es geht nicht darum, mit dem Flugverkehr irgendwelche Zeitungen und Zeitschriften nach Mönchengladbach zu bringen. Das machen wir anders, das machen wir besser, angemessener. Bei meiner Ausführung ging es darum, zu sagen: Wir als Unternehmen nutzen den Personenflug nach Hamburg, Berlin und München z. B. heute von Düsseldorf aus. Wir wissen um die Kosten, wir wissen, dass das besser geht, wir wissen, dass das komfortabler geht. Und aus diesem Grund habe ich gesagt, befürworte ich den Ausbau Mönchengladbach. So möchte ich das bitte verstanden wissen.

Ihre anderen Fragen darf ich bitte noch mal kurz haben, damit ich keine vergesse.

Wolfgang Houben (Einwender):

Die Frage war, ob Sie, der Förderverein und die Industrie- und Handelskammer sich denn vorab verpflichten würden, die Verluste zu übernehmen, die aus dem Ausbau entstehen. Sie haben uns vorhin vorgetragen, wie viele Firmen mit wie vielen Beschäftigten im Förderverein zusammengeschlossen sind. Das dürfte doch für Sie bei der positiven Aussicht des Flughafens eine leichte Übung sein, diesen nicht zu erwartenden Verlust vertraglich abzudecken.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte noch mal drücken.

Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):

Ich bewundere Sie. Sie sind Politiker. Und die Spezies ist nicht unumstritten in der Bevölkerung.

(Unruhe bei den Einwendern)

Wenn ich Sie so argumentieren höre, entwickle ich zunehmend Lust, mich dieser Meinung anzuschließen. Also ich halte Ihre Argumentation nicht für redlich, um das mal deutlich und vorab zu sagen. Wie kommen Sie dazu, diese Frage zu stellen?

(Lachen bei den Einwendern)

Wie kommen Sie, Herr Houben, dazu, einem Investor, der bereit ist, viel Geld in die Hand zu nehmen, vorzuschlagen, diese Verluste vielleicht doch lieber nicht zu machen? Wie kommen Sie dazu, sich in wirtschaftliche Dinge einzumischen und jemandem zu empfehlen, das eige-

ne Geld vielleicht doch nicht zu investieren? Tun Sie das auch bei einem Einzelhändler, der an irgendeiner Ecke ein Geschäft öffnen will?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir hatten, Herr Rechtsanwalt Sommer, auch noch eine Wortmeldung von Herrn Schäfer.

(Zuruf)

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Herr Laumanns, ist Ihnen vielleicht bekannt, dass hier niemand irgendwelche privaten Gelder in die Hand nimmt? Ist Ihnen bekannt, dass der Flugplatz Mönchengladbach genauso wie jeder andere Flugplatz aus öffentlichen Geldern bezahlt wird und dieser Ausbau daher nichts damit zu tun hat? Ich weiß, ich bin selber ein Privatmensch, ich habe auch mein eigenes Büro, ich habe auch meine Beschäftigten. Aber es ist nun wirklich verfehlt, über einen mutigen Investor zu reden, wenn wir über eine Gesellschaft reden, die seit Jahren von Zuschüssen lebt, die eigentlich überhaupt kein Geschäft mehr hat und zugegebenermaßen versucht, es hier aufzupolieren, aber nicht mit eigenen Geldern. Auch da müsste man dann redlich bleiben.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte.

Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):

Herr Dr. Sommer, ich weiß jetzt nicht, was Sie unter „eigenen Geldern“ verstehen. Aber nehmen wir mal an, dass es sich hierbei um eine Gesellschaft handelt, die hier auch wirtschaftlich orientiert ist. Die Gesellschafter dieser Gesellschaft haben sich entschlossen zu investieren. Sie unterliegen dabei wirtschaftlichen Kriterien, Aufsichten usw. Ich möchte eigentlich an dieser Stelle diesen Punkt auch nicht weiter diskutieren. Sie wissen ja selbst um die internen Zusammenhänge. Die können wir beide nicht ändern. Dennoch stellt sich die Frage, woher Sie insgesamt die Berechtigung nehmen, den Gesellschaftern Empfehlungen zu erteilen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Also dann doch noch mal Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ja, darauf muss ich dann doch ganz kurz was sagen. Ich nehme das schlicht und ergreifend aus meiner Kompetenz, die vorhergegangenen Verfahren alle beobachtet zu haben. Sie sind von der IHK immer mit den gleichen Argumenten befürwortet worden. Keines dieser Verfah-

ren – nicht der Ausbau '95, nicht die Veränderungen der Landebahn – haben den wirtschaftlichen Erfolg, den die Industrie- und Handelskammer vorhergesagt hat. Nicht ich habe den vorhergesagt, sondern die Industrie- und Handelskammer. Ich habe deren Kompetenz in dieser Sache bestritten. Was hier abgeht, ist schlicht und ergreifend, dass Mönchengladbacher Kommunalpolitiker einen Flughafen brauchen und sich nicht damit zufrieden geben können, ihre Stadt zu entwickeln.

(Beifall bei den Einwendern)

Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):

Herr Houben, ich war davon ausgegangen, dass wir über den Inhalt meiner Darlegungen diskutieren. Ich fühle mich nicht in der Lage, Ihnen auf diesem Gebiet jetzt zu folgen, und will das auch nicht tun.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Haben Sie noch Interesse, eine Zusatzfrage von Herrn Schäfer zu beantworten?

Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):

Von Herrn Schäfer?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schäfer, bitte.

Herbert Schäfer (Einwender):

Herr Laumanns, ich kann nur so fragen: Da Sie von 600.000 Kunden sprechen – – –

(Hans Wilhelm Laumanns [Betroffener]: Einwohner in meinem Vertriebsgebiet!)

– Ah so.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte noch mal drücken.

Herbert Schäfer (Einwender):

Da Sie von dem Einzugsgebiet reden, in dem Menschen auch schlafen müssen, und von 10.000 Arbeitnehmern, die auch schlafen müssen und zu dem Kreis der Wirtschaftsförderungsgesellschaft gehören – so habe ich Sie doch richtig verstanden? –:

(Hans Wilhelm Laumanns [Betroffener]: So ungefähr, ja!)

Nehmen Sie doch bitte zur Kenntnis, da ich in Willich die Einwendungen, vor allem die qualifizierten Einwendungen, alle kenne, dass es in Willich Unternehmer und auch Arbeitnehmer gibt, die sagen: Wir gehen hier weg, denn was nutzt uns ein Arbeitsplatz, wenn wir nicht mehr schlafen können.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte sehr.

Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):

Herr Schäfer, das ist exakt der Punkt, den ich eben angesprochen und auch sehr ernst gemeint habe, den ich für mich persönlich auch gerne noch mal deutlich unterstreiche. Ich teile nicht alle Ihre Argumente, aber sofern Menschen direkt betroffen sind, bin ich sofort auf Ihrer Seite. Ich bitte aber auch um Verständnis, dass ich das im Einzelfall natürlich in keiner Weise beeinflussen kann und daher eben auch gesagt habe: Dazu dient dieses Verfahren, um die Interessen dieser Menschen mit zu berücksichtigen. Ich kann es nicht, Sie können es nicht, jeder von uns beiden kann aber seine Meinungsäußerung hineingeben. Und dann, denke ich, sollten wir uns dem Ergebnis der Beratung und der Entscheidung auch in demokratischem Verständnis beugen. Alle Beteiligten, Herr Schäfer! Das würde ich mir wünschen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Keine Wortmeldung mehr!)

Dann Herr Siewert. Sie hatten sich gemeldet. Vielleicht kann das Saalmikro genommen werden.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Meine Damen und Herren! Verehrter Vorsitzender! Verehrter Antragsteller! Sehr geehrter Herr Laumanns! Wir haben eben gehört, dass der Förderverein ein Gutachten in Auftrag gegeben hat. Wir sind alle sehr interessiert den Ausführungen von Prof. Dr. Hamm gefolgt. Sie hatten festgestellt oder Herr Hamm hatte von sich gesagt, dass er dieses Gutachten für die Fachhochschule Niederrhein erstellt hat und nicht Mitglied des Fördervereins ist. Sie hatten eben ausgeführt, dass der Förderverein dieses Gutachten in Auftrag gegeben hat. Eine Frage: Der Arbeitgeber von Herrn Hamm, das ist die Fachhochschule Niederrhein? Ist das richtig?

Hans Wilhelm Laumanns (Betroffener):

Ich kann Ihre Frage nicht beantworten. Ich bin über die persönlichen Belange und Hintergründe von Herrn Prof. Hamm nicht informiert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Gut. Dann lassen wir diese Frage einfach mal ungeklärt. – Ich habe mir gestern erlaubt, mal hier oben in der Trägerlounge zu prüfen, wer denn alles im Förderverein ist. Und ich musste feststellen, dass die Fachhochschule Niederrhein da wohl auch Mitglied ist. Ist das richtig?

(Hans Wilhelm Laumanns [Betroffener]: Das ist korrekt!)

– Ja gut. Dann werde ich das nicht werten, sondern einfach nur zur Kenntnis nehmen. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr.

(Hans Wilhelm Laumanns [Betroffener]: Sie erwarten keine Antwort dazu?)

– Herr Laumanns. – Keine weiteren Nachfragen? – Dann danke ich für Ihren Beitrag.

Jetzt schaue ich mal auf die Uhr. Als nächste Rednerin wäre Frau Simon dran. Wie lange brauchen Sie ungefähr?

(Ingrid Simon [Einwenderin]: Zehn Minuten! Ich halte mich hoffentlich daran!)

– Zehn Minuten. Okay. – Wir haben dann weitere Redner auf der Liste, wenn ich das jetzt richtig sehe, Herrn Lange, der allerdings nicht da ist, Frau Stall – ist da –, Herrn Houben, Herrn Neffgen und Frau Selig, und dann käme erst Rechtsanwalt Sommer. Ich möchte diejenigen, die als Vorredner vorgesehen sind, fragen, ob Sie einverstanden sind, dass Herr Rechtsanwalt Sommer nach der Mittagspause als Erster redet.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Aber nicht, wenn das wieder drei Stunden dauert!)

– Herr Rechtsanwalt Sommer, Sie haben die Einschränkung gehört.

(RA Karsten Sommer [Vertreter]: Wenn Sie nur zehn Minuten brauchen!)

– Das heißt, Sie sprechen sich vielleicht in der Mittagspause ab. Jetzt gebe ich Frau Simon das Wort. – Sie können reden.

Ingrid Simon (Einwenderin):

Wunderbar, es klappt ja sogar. – Sehr geehrte Frau Hörr! Sehr geehrter Herr Marten! Ich fange mal umgekehrt an, die Dame zuerst. Sehr geehrte Damen und Herren! Mein Name ist Ingrid Simon, ich bin Betroffene aus Viersen/Süchteln.

Ich möchte ganz kurz auf meine Vorgänger eingehen. Herrn Laumanns als Unternehmer kann ich nicht so ganz nachvollziehen. Ich war wirklich selber mal Unternehmerin, es ist zwar etwas her, aber ein paar Millionen Umsatz hatte ich auch und keine GmbH, sondern eine Einzelfirma, ich habe also alles Geld zur Verfügung gestellt, bin volles Risiko eingegangen und habe nicht irgendwelche öffentlichen Gelder beansprucht. Damit möchte ich es aber auch schon abgetan haben.

Es sind hier viele Vorträge gehalten worden, die äußerst fachbezogen, kompetent waren. Ich möchte jetzt mal auf die andere Seite eingehen. Herr Ewald hat mich sehr berührt. Ich denke auch, dass diese Seite, der Otto Normalverbraucher, das Lieschen Müller mal abgedeckt werden müsste. Deswegen möchte ich mal von mir sprechen, von meiner Familie. Das betrifft natürlich auch unsere Straße, weil die Auswirkungen ja dieselben sind; ich höre das auch täglich aus der Nachbarschaft.

Also: Wir haben 1998 ein Haus in Viersen gekauft; das war schon etwas älter. Wir haben uns dazu entschlossen, da wir die ruhige Natur in der Nähe der Niers als lohnenswerte Altersvorsorge betrachteten. Selbstverständlich wurde ich bei den Behörden vorstellig, weil es mir um die Ruhe ging, um geplante Änderungen zu erfahren, ob irgendwas zu erwarten wäre. Man versicherte mir, die Niers-Aue sei ein wertvolles Naherholungsgebiet, wo unter anderem auch seltene Brutgebiete der Nachtigallen und Fledermäuse seien. Das hat mich natürlich einigermaßen beruhigt, nach Viersen zu ziehen. Viersen ist mein zwölfter Wohnort; ich hatte an und für sich gedacht, ich sollte hier bleiben.

Es war allerdings die größte Fehlentscheidung unseres Lebens, und ich möchte die Jahre zurückdrehen, um diese missliche Entscheidung zu revidieren.

Im Laufe der wenigen Jahre in Viersen haben sich die Lärmquellen für uns schon ständig erweitert. Durch die Abholzung der Bäume an der Niers und am Bahndamm – das ist circa 4 km entfernt – fährt die neue US-Lok je nach Windrichtung die ganze Nacht direkt durch unser Bett. Übrigens: Heute Nacht habe ich ungefähr eine Stunde, anderthalb geschlafen – die fuhr nämlich wieder. Ein Artikel, wie ernst die Sache ist, ist auch schon in der „Rheinischen Post“ gewesen, vom 27.06.03: US-Dieselloks bollern durch die Nacht.

Zudem kommen zweimal in der Woche – in der Regel dienstags, donnerstags – Transportflugzeuge zwischen Holland und Köln, nehme ich mal an. Ich meine, man kann das nicht so genau feststellen, aber das ist das, was ich in Erfahrung bringen konnte. Diese Flugzeuge kommen zwischen zwei und vier Uhr. Diese dröhnenden, unendlich langen Geräusche kann man gut zehn Minuten, eine Viertelstunde hören. Mit anderen Worten: Die wecken Tote auf.

Lustig sind auch die direkt über uns kehrenden Düsseldorfer Maschinen nicht, was in letzter Zeit ja auch verstärkt ist.

Die Modru 4T sollte eigentlich südwestlich über Lobberich fliegen. Aber warum in die Ferne schweifen, wenn man auch die Süchtelner nerven kann? Die landenden Jets sind – Nord und Ost – noch tiefer und ausgesprochen gut zu genießen.

Am Sonntag, wenn rundum die Rasenmäher und Holzsägen verstummen, kommt die alte Tante Ju. Nicht einmal, nicht zweimal – Herr Mischke, ich habe nicht von Ihnen abgekupfert – nein: sechsmal. Ich habe es gezählt.

Frau Selig – ich weiß nicht, ob sie jetzt noch da ist – hat einen schönen Vortrag – –

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein, im Augenblick nicht.

Ingrid Simon (Einwenderin):

Da wollte ich jetzt eigentlich fragen, ob das Relikt aus einer schlimmen Zeit sie wirklich so stört, wie sie hier den Eindruck gemacht hat, was mich sehr berührt hat.

Ebenfalls werden die wenigen sonnigen Tage in unserer Region auch gerne von armen gestressten Privatpiloten genutzt, die sich von den schweren Fahrten nach Österreich erholen müssen. Lieschen Müller sollte dafür mehr Verständnis aufbringen, wenn die Rasenmäher am Sonntag über die Köpfe schwirren. Schließlich machen das die Flugschüler und Hubschrauberpiloten doch auch.

Einen kleinen Vorgeschmack von dieser rigorosen Planung bekamen wir von der – Gott sei Dank – kurzen Episode der Air Berlin. Die konnte nämlich bei uns mit dem Besenstiel weiterbefördert werden. Die kleinen heulenden Jets im Steigflug knapp über dem Hausgiebel – das sind Einfamilienhäuser, nicht etwa Hochhäuser – lassen den unverschämten Terrassenbenutzern die Erdbeere im Hals stecken bleiben.

Eigentlich wollten wir schon eine Kanone in den Garten stellen, haben uns nach Schätzung der geflogenen Höhe aber für ein normales Gewehr entschieden. Zum Glück brauchten wir nicht tätig zu werden. Gewundert hätte es mich bei dem ständigen Air-Berlin-Geheule allerdings nicht. Das hat sich ja erledigt.

Herr Zerbe sieht sich nun sicherlich bestätigt, wie segensreich die Flugzeuge für diese Region sind. Nicht nur die unendlich vielen lukrativen Arbeitsplätze – dem „Spiegel“ waren übrigens damals aktuell bei der Air Berlin die Erwartungen von Herrn Hunold an seine Mitarbeiter einen Artikel wert –, Herr Zerbe hat ein großes Arbeitspotenzial vergessen: Die Ärzte bekommen schließlich viel Arbeit, wenn es da richtig losgeht. Denn Lärm macht erwiesenermaßen krank; das ist ja wohl von niemandem hier abzustreiten. Die Verschmutzung bei den Starts und Landungen machen die Lungenärzte froh.

Diese Tatsache hat anscheinend das Organ des Flughafens erkannt.

(Die Rednerin hält eine Zeitung hoch.)

– Schön grün. „VonHierAus“, die Zeitung in grünen Lettern. Die strapaziert übrigens jeden Haushalt. Hinweis für den 28. April 2004: Tag gegen den Lärm. – Meldung darunter: Flughafen MG beantragt Bahnverlängerung. – Die umfangreichen Unterlagen – 175fache Ausfertigung – wogen 3 t, wobei auch der Hubschrauberlandeplatz nicht vergessen wurde. Ich dachte schon, auf diesen Genuss verzichten zu müssen und mich nur auf den angestrebten Flugbetrieb und nächtliche Fracht freuen zu können. Ach, ein Flughafen ist immer wieder eine Freude. Nicht nur die obigen Geschenke werden verteilt, nein, man verspricht attraktive Preise, Gewinnspiele, Biergarten. Heißt das: Brot und Spiele in Neuauflage?

Aber, sehr geehrter Herr Zerbe – schön, dass Sie wieder da sind; es wäre schön, wenn Sie auch zuhören würden –, auch Lieschen Müller lebt im Jahre 2005 und lässt sich nicht mehr verdummen. Ihnen sind unvollständige Gutachten auch nicht behilflich. Trotzdem will ich Ihnen, lieber Herr Zerbe, einen Gefallen erweisen. – Kleine Vorbereitung!

(Die Rednerin zeigt über Monitor Fotos vom eigenen Haus.)

Ich biete Ihnen unser Haus zum Kauf an.

Es ist mit vielen Ersparnissen renoviert. Der Garten ist kuschelig angelegt, von tiefer liegenden Randsteinen umgeben, Natursteinpflaster neu verlegt. Der Pool ist schnell warm, da einige Raffinessen von uns erdacht wurden, ohne zusätzliche Energie zu verschwenden.

Natürlich – wie bei jedem Objekt – sind auch nicht zu verschweigende Nachteile vorhanden. Ich stelle Ihnen auch wegen der Katze im Sack Bildmaterial vor.

(Die Rednerin zeigt weitere Fotos von Haus und Garten.)

Wir haben gezählte 39 Vogelarten bei uns, Igel und Schmetterlinge, nicht zu vergessen renitente Eichhörnchen. Ich denke aber, dieses unangenehme Getier erledigt sich bei ihrem Projekt MG von selbst. Damit gebe ich Ihnen die Gelegenheit, ein Zeichen zu setzen, wie gut es sich in der von Ihnen geforderten Flugschneise leben lässt.

(Die Rednerin zeigt weitere Fotos von Haus und Garten.)

Für die Menschen, die um ihre vielfach versteuerte – die meisten haben nämlich kein Schwarzgeld –, zusammengesparte Altersversorgung – das eigene Haus – fürchten, wären Sie mit diesem Vorbild mit Sicherheit glaubhafter als mit dem von Ihnen an den Tag gelegten impertinenten Zynismus der ersten zwei Tage. Über die Sorgen und berechtigten Belange von Otto Normalverbraucher nachzudenken stände Ihnen gut zu Gesicht.

Den Verwaltungen und Politikern wäre es auch gut anzuraten, im Volk nicht nur alle vier Jahre Wahlvieh zu sehen.

Das Kapital sollte mal wieder über Leibeigenschaft und Fronarbeit nachdenken. Oder sind Sie doch schon durch die Salomitaktik dabei?

Ein guter Ansatz war der nicht neutrale Ort des Erörterungstermins. Diese abseits gelegene Veranstaltung – für viele betroffene Menschen sehr schlecht zu erreichen –, ist anscheinend mit Bedacht gewählt. Sicherlich ist ebenso zu berücksichtigen, dass die Zeit der Veranstalter bezahlt wird, während die vielen Protestnotenverfasser ihrem Tagewerk nachgehen müssen.

Legen Sie die kleineren Besucherzahlen – wie in der „Rheinischen Post“ vermerkt wurde – nicht als mangelndes Interesse aus. Auch wenn die Öffentlichkeit ausgeschlossen ist, sprechen die schriftlichen Einwände eine deutliche Sprache für das Anliegen der betroffenen Menschen.

Wolfgang Houben sprach von einer Show, die Bürgerbeteiligung vortäuscht. Was ist aus der Demokratie, wie sie sich hier darstellt, geworden? Alle für einen? Alle unterwerfen sich dem Kapital? Haben die Lebensziele der Masse keine Gültigkeit?

Ich bitte Sie inständig: Belehren Sie mich eines Besseren! – Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir danken Ihnen. Ich bin sicher, Sie werden eines Besseren belehrt.

(Ingrid Simon [Einwenderin]: Das hoffe ich!)

So! Dann würde ich sagen, machen wir mal die Mittagspause. Frau Stall und Herr Rechtsanwalt Sommer einigen sich, wer den Einstieg macht.

Jetzt haben wir 13:20 Uhr. 14:20 Uhr geht es also weiter.

(Unterbrechung von 13:20 Uhr bis 14:21 Uhr)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es ist 14:21 Uhr. Ich würde gerne fortsetzen. – Bevor Frau Stall das Wort bekommt, noch ein paar Erklärungen: Wir haben mit Abschluss des heutigen Tages eine Länderspielwoche vor uns. Aufgrund der Sicherheitslage, die zusätzlich eingetreten ist – man spricht davon, dass Herr Putin zum Fußballspiel kommen wird –, sind die Sicherheitsleute besonders darauf bedacht, keine verdächtigen Gegenstände vorzufinden. Wir sind deswegen gehalten, unsere Büros restlos zu räumen, Unterlagen und Gerätschaften mitzunehmen. Da geht es Ihnen nicht anders als uns. Ich will das nur noch einmal betonen. Das heißt: Vergessen Sie heute nach Abschluss der Sitzung nicht, Ihre Sachen mitzunehmen!

Herr Houben wollte eben noch eine persönliche Erklärung abgeben, und dann ist Frau Stall dran. – Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Danke sehr. – Ich habe heute Morgen ziemlich kräftig auf die IHK eingedroschen. Sie alle wissen, dass ich kein Freund davon bin. Aber die Fairness gebietet mir, etwas zu sagen. Wir haben die Industrie- und Handelskammer heute mit anwaltlichem Schreiben aufgefordert, den Schaden, den sie durch das Überkleben der Plakate in Korschenbroich angerichtet hat, wieder gutzumachen. Die Industrie- und Handelskammer hat sich noch heute Vormittag bei uns telefonisch gemeldet und zugesichert, nach Übersendung der Druckunterlagen die Plakate neu zu drucken und innerhalb von zwei Tagen – das heißt Montag und Dienstag – die vorhandenen IHK-Plakate wieder zu überkleben.

Ich denke, nach dem Angriff heute Morgen ist es nur fair, das zu sagen, dass sie Wiedergutmachung an dieser Stelle gelobt hat und wohl auch tun wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Stall.

Martina Stall (Stadt Willich):

Herr Marten! Meine Damen und Herren! Mein Name ist Martina Stall. Ich bin Technische Beigeordnete der Stadt Willich und spreche auch für diese.

Ich möchte jetzt noch mal, nachdem es bei den letzten Wortbeiträgen auch wieder sehr allgemeine Themen gegeben hat, noch mal auf die Themen „Bedarfsprognose“, „Prioritätenregelung“ und „Wirtschaftlichkeit“ zurückkommen. Ich bitte, mir das nachzusehen, wenn das Ganze etwas – ich will nicht sagen – durcheinander, aber zumindest von dem einen ins andere fließend übergeht. Vorhin wurde schon mal angemerkt, dass man etwas strukturierter reden sollte. Das fand ich einen etwas unhöflichen Hinweis gegenüber Herrn Houben, glau-

be ich, heute Morgen. Ich entschuldige mich jetzt schon mal dafür, wenn es nicht ganz so strukturiert ist, wie es gerne gewünscht war.

Thema „Bedarfprognose“: Ich möchte noch mal einen kleinen Schritt zurückgehen, und zwar an das GEP-Verfahren, dessen Anhörung im letzten Jahr und Anfang dieses Jahres gewesen ist, erinnern. Ich weiß, es hat hiermit nichts zu tun, aber ich möchte doch noch mal darauf hinweisen, dass Herr Konze seinerzeit im Verfahren nach vehementen Nachfragen und Forderungen der Kommunen, die Bedarfsfrage im GEP zu lösen, weil es eine regionalplanerische Frage ist, abgelehnt hat mit dem Hinweis, es würde in dem Planfeststellungsverfahren gelöst bzw. erörtert.

Jetzt haben wir natürlich die Prognose gelesen, Herr Prof. Wolf, die Sie uns vorgestellt haben, und Sie haben ganz am Anfang schon deutlich gesagt, dass Sie ja Vorgaben hatten. Unter der Vorgabe – das habe ich auch so den Unterlagen entnommen – war, dass Mönchengladbach eine 2.400 m lange Start- und Landebahn haben wird, dass sie also im Konzept der Flughäfen in Nordrhein-Westfalen vorhanden ist.

Unter dieser Voraussetzung will ich Ihre Prognose überhaupt nicht angreifen. Das steht mir gar nicht zu. Ich weiß auch nicht, ob ich das kann. Ich bin kein Statistiker von Hause aus. Das wird sicherlich seine Berechtigung haben. Das ist aber, finde ich, nach wie vor gar nicht die Frage; denn die Frage stellt sich eigentlich einen Schritt vorher. Bevor ich überhaupt auf die Idee komme, Mönchengladbach in irgendeiner Form zu berücksichtigen, muss ich mich doch erst mal fragen, ob ich zum jetzigen Zeitpunkt ohne diesen Flughafen überhaupt einen Bedarf habe. Das kann ich meiner Ansicht nach nur dann feststellen, wenn ich neben diesen Fluggastbefragungen, die Sie ja gemacht haben, auch feststelle, wie viel an Kapazitäten an den vorhandenen Flughäfen eigentlich noch zur Verfügung stehen.

Ich würde es vollkommen für richtig erachten, einen neuen Flughafen zu errichten oder zumindest darüber nachzudenken, wenn alle Flughäfen in dieser Region, die ich hier erreichen kann, bis zur Oberkante Unterlippe – so sage ich jetzt mal – voll sind und keinerlei Slots mehr zur Verfügung haben, die sie noch ausnützen können. Dann wäre es sicherlich gerechtfertigt, über die Einrichtung eines weiteren Flughafens nachzudenken. Aber das haben Sie gar nicht untersucht. Sie haben einfach nur gesagt: Es gibt bestimmte Einzugsbereiche, es gibt gleichwertige Flughäfen. Darunter haben Sie im Nachgang noch Weeze dazugenommen. Sie haben gleichartige Angebote unterstellt. Und dann ist es meiner Ansicht nach vollkommen klar, dass ich dann, wenn ich in Willich wohne und ein gleiches Angebot habe, sowohl in Weeze als auch in Düsseldorf als auch in Mönchengladbach als auch in Aachen, natürlich in Mönchengladbach abfliege. Das ist doch vollkommen klar. Das ist ja der nächste Flughafen.

Aber was ist denn, wenn Mönchengladbach nicht da ist? Fliege ich dann nicht? Ich fliege dann ja möglicherweise von Weeze, von Düsseldorf oder von Köln. Wo ist das Problem? Sie

haben eine Fluggastbefragung gemacht. Das sind, wie der Name schon sagt, Fluggäste. Die sind ja alle geflogen. Gut, wo die hergekommen sind – – Die mögen vielleicht auch längere Anreisewege in Kauf genommen; das will ich gar nicht infrage stellen. Aber auch das scheint gar kein Problem zu sein; denn die Leute fliegen ja trotzdem.

Ich sage Ihnen: Letztendlich ist das auch eine Frage des Preises und natürlich auch der Erreichbarkeit, wobei die Erreichbarkeit im Radius einer Stunde – das sind diese sogenannten Catchment Areas, die die alle irgendwie für sich in Anspruch nehmen – für einen normalen Passagier überhaupt kein Problem ist. Es geht in letzter Konsequenz um den Preis und um die Möglichkeit, das Angebot anzunehmen.

Wenn ich jetzt nach Mallorca fliegen möchte und kriege zu dem Zeitpunkt in Düsseldorf kein Ticket, weil da keine Verfügbarkeit mehr ist, dann frage ich mein Reisebüro: Wo kann ich denn abfliegen? – Dann sagen die mir möglicherweise: In Weeze können Sie, oder Sie können in Köln, oder Sie können in Aachen. – Ist doch kein Thema! Dann fliege ich von da. Wo ist das Problem? Warum muss ich da jetzt unbedingt noch einen weiteren Flughafen hier in der Umgebung haben, zumal wir ja alle wissen, dass alle Flughäfen Kapazitäten frei haben?

Ich will das für Düsseldorf jetzt gar nicht näher beleuchten; dagegen werden Herr Peters und seine Mitstreiter wortreich antworten können. Aber ganz klar ist, dass Köln/Bonn nicht ausgelastet ist, dass Weeze nicht ausgelastet ist und Dortmund auch nicht. Von daher ist erst mal die Frage: Wie viele Kapazitäten sind da eigentlich noch, um Menschen aufzunehmen, und wie lange wird das möglicherweise noch ausreichen, wenn man mal davon ausgeht, dass diese Prognosen, die Sie angestellt haben, alle richtig sind? Dabei haben Sie ja ganz klar und deutlich gesagt, dass Sie an der Grenze aufgehört haben, weil Sie sich nicht zutrauen, über die Grenze zu prognostizieren. Das kann ich auch nicht nachvollziehen, muss ich ganz ehrlich sagen. Prognose ist ja etwas anders als Wissen – das haben Sie vorhin selber auch konstatiert. Von daher, meine ich, könnte man durchaus auch eine Prognose für die holländischen Flughäfen wagen, zumal es tatsächlich so ist, dass der Flughafen Weeze im letzten Jahr eine Passagierbefragung durchgeführt und sich herausgestellt hat, dass 33 % der abfliegenden Passagiere aus den Niederlanden kommen. Da scheint es also keine Berührungängste zu geben. Also, ich kann mir kaum vorstellen, dass wir hier größere Berührungängste haben, in Holland abzufliegen – wie Sie vorhin dargestellt haben –, als die Holländer bei uns.

Meiner Ansicht nach kann sich bei einer solchen Prognose, die eine völlig andere ist als die, die Sie angestellt haben, herausstellen, dass wir mit Weeze, mit Dortmund, mit Aachen, mit Köln/Bonn und mit Düsseldorf zusammen noch Kapazitäten frei haben. Dann bestehen ja auch Möglichkeiten, Kapazitäten aus unterschiedlichen Segmenten in einen dieser Flughäfen noch unterzubringen. Dadurch könnte meiner Ansicht nach Weeze durchaus die dritte Start- und Landebahn von Düsseldorf werden. Warum muss das Mönchengladbach sein? So

weit ist das ja nun auch nicht entfernt. Und die Entfernung nach Hahn, das ja mit Frankfurt verbunden ist, ist ein bisschen größer.

So weit zum Thema Bedarfsprognose. Ich würde gerne eine Antwort dazu haben, warum eine solche Nullvariantenprognose im Hinblick auf die freien Kapazitäten anderer Flughäfen nicht erfolgt ist und ob sie noch erfolgen wird.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Frau Stall, das waren eine ganze Reihe von Fragen. Ich gehe mal in der Reihenfolge vor, wie Sie angefangen haben.

Zu den Vorgaben: Wir haben keine Vorgabe über 2.400 m Start- und Landebahn gehabt. Sie finden in unserem Gutachten: Wir sehen 1.200 m als zu wenig an. – Das war alles, was wir zur Start- und Landebahnlänge gesagt haben. Die Start- und Landebahnlänge 2.400 m stammt nicht von uns.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Eben! Das sage ich ja: Das war eine Vorgabe!)

– Aber nicht an uns. Für die Prognose waren 2.400 m keine Nachfrage. Die Vorgaben – die hatte ich gestern dargestellt – waren die beiden, sagen wir, Belastungsszenarien von Düsseldorf. Also, es bleibt bei der gegenwärtigen Genehmigungslage. Das wäre dann eine obere Grenze für Mönchengladbach. Oder der Flughafen kann die Zweibahnkapazität erreichen. Das wäre dann die untere Grenze der Nachfrage in Mönchengladbach. Ich habe auch schon gesagt, dass wahrscheinlich weder die untere noch die obere Grenze erreicht wird. Es wird sich irgendwo dazwischen einpendeln können.

Die Frage „Angebot Maastricht“: Es geht nicht darum, zu fragen, wie viele Passagiere aus Holland möglicherweise in Deutschland angesiedelt sind, sich dort in Flugzeuge setzen würden, sondern es geht darum, dass wir uns, weil wir vom Flughafen keinerlei Hinweise bekommen haben, dies auf irgendeine Art und Weise zahlenmäßig festlegen zu können, nicht getraut haben, ein Angebot an Flügen für ein Prognosejahr zu unterstellen. Das ist bei den niederländischen Flughäfen noch ein bisschen schwieriger als bei uns.

Die Frage, warum in Weeze ein großer Teil der Niederländer in die Flieger geht und warum die Deutschen nicht in die holländischen Flieger gehen, habe ich auch schon versucht deutlich zu machen. In Weeze geht es im Wesentlichen um Ziele, die nicht in erster Linie touristische Ziele sind. Da gibt es die Kanaren, da gibt es auch Palma de Mallorca, aber es gibt eben auch München, und es gab Berlin, und es gibt Stockholm usw. Das heißt, das sind Flüge, wo ich nicht als Pauschaltourist, sondern nur als Fluggast einchecke. Entweder suche ich mir was, oder ich habe eine Geschäftsreise.

Wenn ich die touristischen Flüge zu den sieben Destinationen, die angeboten werden, ab Holland nutze, geht es im Wesentlichen um touristische Flugangebote, um Pakete. Und diese Pakete habe ich gemeint. Die werden nicht gern angenommen.

Dass für Weeze im vergangenen Jahr eine Befragung durchgeführt worden ist von der IHK, ist sicherlich eine gute Hilfe. Nur: Wir hatten sie im Jahre 2002 nicht. Die Fluggastbefragung – das hatte ich auch schon mal erwähnt, aber ich tue das gerne wieder – ist keine Befragung von uns gewesen, sondern es ist eine Befragung, die auf allen Flughäfen in Deutschland in unregelmäßigen Abständen stattfindet. 2003 war die letzte, 1998 war die vorletzte, und die davor war von 1987. So schwach ist – das war ja gestern Abend ein wesentlicher Punkt, auch in der Aussprache mit Herrn Schulze – unsere Datenbasis. Wenn aber auf der anderen Seite eine Prognose gefordert ist, dann muss man eben auch mit dieser Datenbasis versuchen, etwas zu erarbeiten. Das haben wir gemacht.

Jetzt zur Frage nach der Nullvariante oder nach dem freien Spiel der Kräfte. Ich bin mir jetzt nicht sicher. Das müsste der Flughafen beantworten, ob der Antrag unter dem Aspekt, Düsseldorf hätte auf lange Sicht ausreichende Kapazitäten bis an die Zweibahnkapazität, in dieser Form und mit dieser Bahnlänge gestellt werden würde. Das weiß ich nicht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Johlen.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Darf ich dazu noch kurz Stellung nehmen? – Frau Stall, ich möchte nur zu Düsseldorf etwas sagen. Ich werde es nur einmal sagen, weil ich mich nicht gerne wiederhole. Ich möchte es doch einmal mit ein paar Sätzen zusammenfassend darstellen. Wir haben in Düsseldorf keine tatsächliche Kapazitätsbegrenzung, sondern eine rechtliche. Das ist Ihnen allen bekannt, aber ich glaube, Ihnen sind die Einzelheiten nicht bekannt. Ich will das, soweit es das Anwaltsgeheimnis auch nicht verletzt, sondern dargestellt ist, vielleicht mit ein paar Sätzen sagen: Im Mai 1964, also vor 41 Jahren, ist der sogenannte Angerlandvergleich geschlossen worden. Es ging unter anderem um den Bau einer Parallelbahn. Die Parallelbahn sollte aber nicht zu einer Erweiterung der Kapazität führen. Also hat man sich dahin gehend geeinigt, dass das aus beiden Bahnen bestehende System insgesamt nicht mehr genutzt werden kann, als auf einer Bahn möglich wäre.

Das heißt also, wir haben eine rechtliche Begrenzung der Ausnutzung auf ein Ein-Bahn-System. Diese rechtliche Begrenzung wird in zwei Richtungen sichergestellt, indem zum einen die Zahl der planbaren Bewegungen, also die Vergabe der Slots pro Stunde, begrenzt ist – über die Höhe kann man sich streiten –, und eine zweite Begrenzung ist die absolute Zahl der Bewegungen im Jahr.

Die Begrenzung der planbaren Bewegungen pro Stunde bedeutet, dass jedes Jahr etwa 20.000 Anträge auf Zuteilung von Slots abgelehnt werden müssen. Das heißt also, es finden 20.000 Bewegungen, für die ein Bedarf da wäre, nicht statt.

Daneben haben wir natürlich noch die absolute Zahl der Bewegungen. Nun wird hier gesagt: Ja, Moment mal – am ersten Tag hat dazu ein Einwender vortragen –, wenn ich den 6. September irgendeines Jahres nehme, an dem soundso viele Bewegungen ausgeführt worden sind, und die dann mit 365 multipliziere, dann komme ich auf eine Zahl X. Und wenn ich davon die tatsächlich durchgeführten Bewegungen abziehe, dann habe ich ein Loch. – Das ist natürlich richtig. Nur: Es geht ja nicht darum, Bewegungen, die in den interessanten Stunden stattfinden sollen, nun auf den Samstagmorgen oder Sonntagmorgen 11 Uhr zu verlagern. Das ist ja nicht das Problem, sondern das Problem ist, ob zu den Zeiten, zu denen die Bürgerinnen und Bürger fliegen wollen, eine ausreichende Zahl von Flugbewegungen zur Verfügung steht. Das ist nicht der Fall.

Das heißt also, es ist nicht richtig, hier immer vorzutragen: Wir haben in Düsseldorf noch Kapazitäten. – In Düsseldorf sind keine Kapazitäten mehr frei, und es werden auch in den nächsten zehn Jahren keine frei sein. Das heißt also, der Bedarf an Flugbewegungen, der in dieser Region auftritt, kann durch Düsseldorf im Prognosezeitraum nicht erfüllt werden, und zwar aufgrund einer rechtlichen Kapazitätsbegrenzung. Das ist eine der tragenden Säulen der Bedarfsberechnung, aus der sich ergibt, dass hier ein Bedarf besteht.

Jetzt werden Sie sagen: Ja, da muss man diese rechtliche Grenze mal wegschießen. Angerlandvergleich ist disponibel. – Dazu muss ich Ihnen sagen: Der Angerlandvergleich war Gegenstand eines Verwaltungsstreitverfahrens vor dem OVG Münster. Das OVG Münster hat den Angerlandvergleich vor zwei oder drei Jahren für wirksam erklärt. Es hat in der mündlichen Verhandlung zum Ausdruck gebracht, dass es wegen Veränderung der Verhältnisse in den letzten 40 Jahren unter Umständen einen Rechtsanspruch der Flughafengesellschaft auf Modifizierung, auf Lockerung des Vergleiches geben könnte. Der könnte aber bei Gericht noch nicht durchgesetzt werden; darüber müssten die Parteien erst mal verhandeln. Das heißt also, es besteht die Möglichkeit, dass die Partner des Vergleiches sich mal wieder zusammensetzen und sagen: Können wir den Vergleich etwas lockern? – Und wenn das scheitern sollte, dann könnte man in Erwägung ziehen, erneut vor dem Verwaltungsgericht zu klagen und dann eben eine Modifizierung vielleicht auf dem Gerichtswege zu erreichen. Aber Modifizierung heißt nicht Zweibahnkapazität. Dem will ich aber nicht vorgreifen.

Ich wollte damit nur sagen, Frau Stall: Wir sind da sicherlich unterschiedlicher Auffassung; das ist klar. Sie haben selber gesagt: Prognosen sind unsicher. – Aber wenn es um die Frage geht, ob hier nach sachgerechten Kriterien festgestellt worden ist, dass hier ein Bedarf besteht, Flugbewegungen abzuwickeln, dann können wir vertretbarerweise – Sie sind anderer Auffassung – nicht davon ausgehen, dass Düsseldorf bis 2015 alle in dieser Region notwendigen Flugbewegungen abwickeln kann.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Frau Stall, bevor Sie fortfahren, gestatten Sie eine Zwischenfrage von Herrn Meurer? – Herr Meurer. Bitte mit Saalmikro.

Heinrich Wilhelm Meurer (Betroffener):

Vielen Dank, Herr Marten. – Ich habe auch nur eine ganz kurze Frage an Herrn Prof. Wolf: Ist es richtig, wenn ich jetzt feststelle, dass der Flughafen Maastricht nicht in die Prognose 2015 eingeflossen ist, auch nicht in der ergänzenden Betrachtung zum Gutachten?

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Das ist richtig.

Heinrich Wilhelm Meurer (Betroffener):

Okay, danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lange, hatte Sie auch noch eine Zwischenfrage? – Reichen Sie bitte das Mikro weiter.

Christoph Lange (Einwender):

Ich hätte eigentlich nur gern gewusst, wie es bei der behaupteten Knappheit an Start- und Landerechten in Düsseldorf möglich ist, dass für Frachtflieger wie diesen Frachtjumbo, dieses 30 Jahre alte Teil, das da jetzt herumsteht und wo man überlegt, ob man es verschrotten soll, Platz in Düsseldorf ist.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Peters.

Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):

Das können Sie natürlich bei jedem anderen Flugzeug auch sagen. Ich weiß nicht, aufgrund von was der Frachter diese Slots bekommen hat. Es waren sicher keine Großvaterrechte. Aber im Einzelfall ist es immer möglich, dass sie mal einen dazwischen kriegen. Aber das ist nun wirklich kein besonderer Umstand.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Stall.

Martina Stall (Stadt Willich):

Vielen Dank, Herr Marten. – Herr Prof. Johlen, ich glaube, Sie haben auf meine Frage eigentlich überhaupt nicht geantwortet. Vielleicht haben Sie es nicht verstanden, vielleicht habe ich mich auch zu blöd ausgedrückt. Aber ich sage es gerne noch mal:

Ich rede nicht nur von Düsseldorf und Mönchengladbach. Ich rede von einer regionalen Prognose. Ist es überhaupt notwendig, in irgendeiner Form einen weiteren Flughafen zu errichten? Wir müssen ja im Grunde davon ausgehen, dass es ein weiterer zusätzlicher Flughafen ist, denn heute findet de facto dort kein Verkehr statt, um den es hier geht – keiner, bis auf eine Linie nach Usedom, die aber nur im Sommer fliegt, und ansonsten: null. Wir haben hier keinen Flugverkehr – in diesem Sinne. Natürlich findet hier Flugverkehr statt, aber: in diesem Sinne.

Daher kann es meiner Ansicht nach – das ist auch eine Frage an die Bezirksplanungsbehörde bzw. an die Bezirksregierung – nicht sein, dass in erster Konsequenz nicht mal geprüft wird, ob es überhaupt einen regionalen Bedarf für einen solchen Flughafen gibt. Denn es ist doch Fakt, dass in Weeze Kapazitäten frei sind. Es ist doch Fakt, dass in Dortmund Kapazitäten frei sind. Es ist doch Fakt, dass in Köln Kapazitäten frei sind – und auch in Düsseldorf, wenn auch vielleicht nicht zu den Zeiten, die Sie gerne hätten. Ich habe das in Ihrem Antrag für die Eckwerterhöhung nachgelesen: Sie hatten in 2003 235.000 Starts und Landungen genehmigt; 156.000 sind ausgeführt worden. Das sind 80.000 weniger; die wurden da nicht in Anspruch genommen. Gut, jetzt liegt ein Teil in den Zeiten, wo keiner gerne fliegen möchte – mag ja alles sein –, aber dafür haben Sie ja jetzt auch noch die Eckwerteerhöhung beantragt, die Ihnen aus diesen Engpasssituationen hilft. Jetzt frage ich: Wir haben in Weeze genehmigte Starts- und Landungen – 50.000 Stück –, und es werden davon zurzeit nur 5.000 wahrgenommen: Wo ist denn da ein Kapazitätsengpass regional gesehen? Dass Sie das immer nur auf die beiden Flughäfen beziehen!

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn ich persönlich in Urlaub fliegen will und nach London, nach Shannon oder nach Barcelona oder was weiß ich wohin will, und ich kann von Weeze fliegen, ist das doch für mich aus Willich überhaupt kein Problem, eine Stunde zu fahren, um dann da zu fliegen. Wo ist das Problem, wofür brauche ich Mönchengladbach? Und wenn man sich die Fluggastbefragungen anschaut, dann sieht man auch, wie weit das in die Region ausstrahlt. Die Leute kommen von weit her, um dort abzufliegen. Jetzt sagen Sie: Ja, das ist wahrscheinlich alles über den Preis geregelt. – Ja klar, das ist es auch. Aber so wird es auch zukünftig sein. Und Sie, Herr Prof. Wolf, haben zum Preis zwar verbal in Ihrem Gutachten gesagt „Ja, das ist auch ein Faktor“, aber in letzter Konsequenz haben Sie gesagt: Die Angebote sind überall gleich auf den Flughäfen, und von daher gibt es eine entsprechende regionale Verteilung. – Das mag sein; das will ich gar nicht infrage stellen, wenn das so ist.

Aber ich will ja gar nicht, dass das so ist. Ich will erst mal wissen, ob es überhaupt einen Bedarf für einen Flughafen unter den jetzigen Voraussetzungen gibt. Das ist meine Frage. Und die geht nicht nur an den Vorhabensträger, denn aus Ihrer Sicht, aus Sicht des Vorhabenssträgers, kann ich sogar nachvollziehen, dass Sie das nicht gemacht haben – ist ja klar, man schneidet sich ja nicht ins eigene Bein –, sondern das ist etwas, was die Bezirksregierung

hätte fordern müssen und meiner Ansicht nach auch nach wie vor noch fordern muss. Wir haben es im GEP-Verfahren angesprochen, und wir wollten es da haben, weil es da unserer Ansicht nach auch hingehört. Damit wäre schon das Planfeststellungsverfahren hinfällig geworden. Da ist es aber abgelehnt worden. Es ist gesagt worden: Es wird hier verhandelt. – Und jetzt möchte ich auch, dass es hier verhandelt wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Würden Sie bitte dazu Stellung nehmen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja, es wird hier verhandelt. Wir reden seit anderthalb Tagen zu dem Thema „Bedarf“. Und das ist eine Kernfrage, wie Sie es auch herausgearbeitet haben. Und nach dieser Diskussion wird sich die Bezirksregierung dazu eine Meinung bilden.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Mit anderen Worten: Die Bezirksregierung hat zum jetzigen Zeitpunkt dazu keine Meinung!)

– Richtig.

Martina Stall (Stadt Willich):

Tut mir Leid. Das kann ich mir fast nicht vorstellen, weil das ja nun in aller Regel der Kristallisationspunkt der ganzen Angelegenheit ist. Darüber muss man sich doch Gedanken machen, oder?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja natürlich! Und Sie haben auch in der Vorbereitung des Erörterungstermins die Argumente gelesen und haben sich dazu Fragen notiert. Nur: Wenn ich schon eine feste Meinung hätte, dann bräuchten Sie gar nicht mehr erörtern. Dann könnten wir den Termin schließen und nach Hause gehen. Nein, wir wollen wirklich alle Seiten der Medaille beleuchten und uns erst dann eine abschließende Meinung bilden. Das ist Sinn eines Erörterungstermins.

Martina Stall (Stadt Willich):

Ja, aber die Fragestellung, ob es überhaupt eine regionale Bedarfsnachfrage oder -analyse geben muss, die müssten Sie doch eigentlich beantworten können, oder?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein. Sie haben hier eine Meinung vertreten. Sie haben heute und gestern und am Dienstag unterschiedliche Meinungen gehört. Und erst das Puzzle zusammengesetzt ergibt das Meinungsbild. – Gestatten Sie eine Zwischenfrage von Herrn Lange?

Martina Stall (Stadt Willich):

Ja, selbstverständlich.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Könnte das Saalmikro gereicht werden?

Christoph Lange (Einwender):

Vielleicht zur Klarstellung, Herr Marten: Es wäre wünschenswert gewesen, wenn ein solches neutrales Gutachten zu diesem Erörterungstermin vorgelegen hätte. Dann würden wir jetzt nämlich hier nicht über irgendwelche Tendenzmeinungen reden – die einen sagen so und die anderen sagen so –, sondern dann hätten wir ein neutrales Gutachten und könnten sagen, was denn nun wirklich Sache ist. Das ist der Punkt. Das hätten wir uns gewünscht: dass das von Ihnen im Vorfeld als Vorbereitung zu diesem Erörterungstermin aufgegeben wird, so ähnlich wie es z. B. in Leipzig gemacht wird. Da hat die Genehmigungsbehörde zwei Gutachter von sich aus beauftragt und noch einen Juristen obendrauf. Das ist ein bestehender Flughafen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wenn das von der Bezirksregierung Düsseldorf für erforderlich gehalten wird, dann kann das auch noch nach dem Erörterungstermin geschehen, wenn es das Ergebnis dieses Erörterungstermins wäre.

Herr Siewert, auch noch eine Zwischenfrage! Da muss ich erst mal Frau Stall fragen. – Ja? Okay.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Eine Frage nur – ganz bescheiden –: Als Sie die Einwendungen gelesen haben, die die Gebietskörperschaften gemacht haben, und einen zugegebenermaßen fachkundigen Gutachter eingeschaltet haben, der schon in mehr als 35 Ländern der Erde Flughäfen mit Kapazitäten von 30.000 bis 60 Millionen Passagieren abgearbeitet hat, hätte sich da nicht zwingend der Verdacht aufdrängen müssen, einen Gutachter im Rahmen des Amtsermittlungsgrundsatzes einzuschalten? Oder haben Sie die Kapazitäten, die das fachlich beurteilen können, im Hause?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir haben sehr viel Sachverstand in unserem Hause und werden den auch bei der Entscheidung über diesen Planfeststellungsantrag einsetzen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Darf ich noch was fragen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja, bitte.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Warum wurden erst so spät und nicht schon zum Erörterungstermin Gutachter eingeschaltet? Es hätte sich doch schon zwingend aufdrängen müssen. Ich habe hier meinen Freund Kopp/Ramsauer: Wenn ich den lese, dann drängt sich mir das auf.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie lesen das anders als ich. Wenn das zwingend gewesen wäre, hätten wir so gehandelt, wie Sie das fordern. Aber es war nicht so.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ja, gut. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Stall.

Martina Stall (Stadt Willich):

Ich möchte zu diesem Thema auch nicht weiter ausführen. – Ich komme noch mal ganz kurz zu dem Thema „Prioritätenregelung“, weil das gestern heiß und fettig diskutiert worden ist. Natürlich ist es richtig, Herr Prof. Johlen, dass auch Verkehr stattfinden kann in Mönchengladbach, auch unter der Prioritätenregelung. Vollkommen klar! Das hat gestern doch auch niemand bestritten. Aber ein planbarer Verkehr in den nachgefragten Spitzenzeiten, die ja in Mönchengladbach nicht anders sind als in Düsseldorf, der ist quasi nicht mehr möglich. Denn wenn in Düsseldorf – ich unterstelle jetzt mal, die Eckwerteerhöhung kommt durch – gerade in den frühen Morgenstunden – und das war ja der Ansatz – und in den späten Abendstunden, wenn alle zurückkommen – morgens fliegen alle, abends kommen alle zurück; deswegen sind das ja die Spitzenzeiten –, auch noch die Stundeneckwerte erhöht werden, dann frage ich mich, wann in Mönchengladbach noch einer dazwischenkommen will. Ganz abgesehen von der Problematik, dass es zu gefährlichen Situationen kommen kann beim Landeanflug, wenn gewartet werden muss. Aber darauf will ich jetzt nicht näher eingehen, weil wir das ja noch tun werden. Aber meiner Ansicht nach sind die Verkehre in keiner Weise mehr planbar, gerade nicht diese Verkehre, um die es ja geht.

Dann möchte ich zum dritten Punkt kommen, zum Thema „Wirtschaftlichkeit“. Es kann auch nicht sein, dass eine Luftverkehrsgesellschaft letztendlich auf Mönchengladbach reflektiert,

wenn Sie ihr noch nicht mal garantieren können, dass sie pünktlich starten und landen kann. Ich wüsste nicht, welche Luftverkehrsgesellschaft das tun würde.

(Beifall bei den Einwendern)

In dem Zusammenhang, Herr Peters, noch mal eine Frage zum Thema „Air Berlin“: Warum konnte Air Berlin denn auf einmal in Düsseldorf Slots kriegen und ist deswegen von Mönchengladbach weggegangen? Das ist doch eigenartig. Da stellt sich doch die Frage: Die haben in Mönchengladbach angefangen, und auf einmal waren da irgendwie Slots frei? Das ist sehr eigenartig.

Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):

Es war eine günstige Gelegenheit.

(Lachen bei den Einwendern)

Herr Hunold ist dafür bekannt, dass er günstige Gelegenheiten zu nutzen weiß. Wenn er das in dem Jahr nicht gemacht hätte – heute würde er es z. B. nicht mehr können.

Martina Stall (Stadt Willich):

So lange ist das ja auch noch nicht her.

Ich habe noch mal eine andere Frage; ich weiß nicht, vielleicht, Herr Peters, können Sie mir da auch weiterhelfen. Und zwar: Am Flughafen Düsseldorf verkehren ja auch Flugzeuge in einer wie auch immer gearteten Größenordnung, die auf einer Landebahn, wie sie in Mönchengladbach heute vorhanden ist, landen und starten können. Was meinen Sie, wie groß der Prozentanteil dieser Flugzeuge in Düsseldorf ist?

Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):

Der verändert sich naturgemäß. Der liegt zurzeit bei etwa 10 %, schätze ich.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Einmal drücken.

Martina Stall (Stadt Willich):

Also Sie wissen es nicht. Kann man das feststellen lassen? Das wäre nicht ganz unerheblich. Die Fragestellung, ob man nicht Kapazitäten in Düsseldorf bekommen könnte, indem diese Flugzeuge dann in Mönchengladbach versucht werden zu platzieren, wäre ja nicht ganz uninteressant. Ich weiß, die Flughafenwahl liegt bei den Fluggesellschaften. Vollkommen klar! Aber trotz und alledem wäre es doch interessant, zu wissen, wie viel Prozent der Flugzeuge, die in Düsseldorf heute starten und landen, auch in Mönchengladbach starten und landen könnten. Heute, mit der jetzigen Bahn!

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Peters.

Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):

Also das ist sicher relativ leicht herauszufinden. Wir haben ja sicher noch ein paar Tage Gelegenheit, es miteinander zu treiben.

(Unruhe)

Insofern könnte ich mir gut vorstellen, dass ich Ihnen die Antwort in Kürze nachreichen kann.

Aber noch mal zurück zu dem angenommenen Potenzial, das da besteht. Da darf man sich keine Illusionen machen, denn die sogenannten Incombants, also die, denen der Slot gehört, empfinden diesen Slot als ihr Eigentum. Das ist nach dem Code of Conduct der EU bisher auch nicht geregelt. Es sieht auch nicht so aus, dass es in absehbarer Zeit in unserem Sinne, im Sinne der Flughäfen, geregelt wird. Insofern sind die Slots ein hohes Gut für eine Luftverkehrsgesellschaft, die sie nicht nur nicht ohne große Not aufgeben wird, sondern die sie, solange sie irgendein Fluggerät hat, im Zweifel damit besetzt und die Großvaterrechte garantiert.

Martina Stall (Stadt Willich):

Ja, das ist mir vollkommen klar. Aber trotzdem wäre es interessant. Denn es würde sich ja z. B. die Frage stellen, ob solche Dinge nicht eventuell auch über den Preis zu regeln wären. Das aber nur am Rande.

Ich wollte ganz gerne noch mal auf die Äußerung von Prof. Hamm eingehen. Ich weiß nicht: Heute ist er, glaube ich, nicht da. Aber das ist auch nicht ganz so dramatisch. Er hat klar und deutlich gesagt, dass er den Wirtschaftsunternehmen die Frage gestellt hat: Wenn in Mönchengladbach ein entsprechendes Angebot wäre, würden Sie dann von Mönchengladbach aus fliegen? – Das treibt mir schon beim Aussprechen das Grinsen ins Gesicht, denn das ist eine solche Suggestivfrage. Das ist doch vollkommen klar! Was sollen die denn sagen? Wenn ich da ein Angebot habe – ja, klar, dann fliege ich da. Logischerweise! Also daraus kann man nun wirklich keinen Saft saugen, denke ich mal.

Die Fragestellung der Wirtschaftlichkeit bzw. der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens, die er so dargestellt hat: Gut, das will ich gar nicht mal in Abrede stellen; dazu will ich mich jetzt nicht äußern. Aber die andere Frage: „Was wäre, wenn der Flughafen nicht wäre?“, dann wäre da ja nicht Niemandland, sondern dann würde man dort ja etwas entwickeln. Wir haben das heute schon gehört: dass man da über ein interkommunales Gewerbegebiet oder sonst irgendwas nachdenken könnte. Das würde sich ja möglicherweise durchaus auch als wirtschaftlich darstellen. Diese Varianten sind naturgemäß nicht untersucht worden. Aber man soll nicht immer so tun, als wenn die Wirtschaftlichkeit an dieser Stelle alleine von dem

Flughafen abhängen würde. Es gibt auch andere Möglichkeiten, die Wirtschaftskraft in dieser Region zu steigern. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Haben sich die Herren geeinigt? – Herr Rechtsanwalt Sommer oder Herr Lange? – Dann bitte Herr Lange.

Christoph Lange (Einwender):

Herzlichen Dank. – Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich darf mich noch mal kurz vorstellen. Mein Name ist Christoph Lange. Ich bin erster Vorsitzender der „Bürger gegen Fluglärm“, Hauptsitz Meerbusch, 2.500 Mitglieder von Kettwig bis Korschenbroich. Unter anderem strengen wir derzeit drei Klagen gegen den Flughafen Düsseldorf – indirekt, natürlich verklagen wir nicht den Flughafen – an: eine gegen das Verkehrsministerium wegen Untätigkeit, wir sind an der Klage in Sachen Einbahnkapazität, also der derzeitigen Betriebsgenehmigung, beteiligt, wo jetzt die Revision vom Bundesverwaltungsgericht anhängig ist, und wir beklagen eine Route.

Ich möchte mich als Erstes entschuldigen, dass ich nicht so kontinuierlich hier sein kann. Das hat dienstliche Gründe. Ich möchte auch gleich einen Antrag stellen, weil ich in der Zeitung gelesen habe, dass eben „nur“ so wenige Leute hier seien. Ich denke, das ist vielleicht auch nicht schlecht, wenn ich das aus Meerbuscher Perspektive tue. Ich möchte gerne **beantragen** – ich möchte auch gerne wissen, ob ich das noch schriftlich tun muss –,

dass wir an jeweils einem Samstag noch eine Erörterung in Korschenbroich und in Neersen vorsehen, um der dortigen berufstätigen Bevölkerung ebenfalls die Möglichkeit zu geben, an dieser Erörterung teilzunehmen.

Muss so was auch schriftlich erfolgen? Dann würde ich das gerne nachher nachholen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein, nein. Das haben wir schon verstanden.

Christoph Lange (Einwender):

Gut. Prima. Danke schön.

Bevor ich mit Folien versuche, Ihnen vor allen Dingen was zu dem Thema „Bedarf“, aber ein bisschen sicherlich auch zu anderen Punkten zu sagen, möchte ich gerne Bezug nehmen auf einige Äußerungen von gestern und auch von heute, soweit ich sie mitbekommen habe.

Gestern hat Herr Faulenbach da Costa gefragt, wie es denn mit der Ausrichtung der Bahn bestellt sei. Ich möchte dazu nur ganz kurz Folgendes sagen: In Düsseldorf haben wir die Situation, dass die Stadt Duisburg für die neue Genehmigung ist, dass auch die Stadt Düsseldorf für die neue Genehmigung ist. Ich muss Sie bitten, mal hierher zu gucken.

(Der Redner zeigt eine Karte.)

Duisburg ist da, Düsseldorf ist da, und die Bahn ist hier, und zwar in dieser Ausrichtung. Keine weiteren Fragen. Und wie schön ist das in Mönchengladbach, dass die Stadt Mönchengladbach als Hauptanteilseigner dieser Flughafengesellschaft auch querab liegt, sodass der ganze Lärm und Dreck sich über die Nachbarkommunen ergießt.

Dann ist mir gestern aufgefallen, dass sowohl Prof. Johlen als auch Prof. Wolf etwas über Prognosen gesagt haben und dass man überhaupt erst mal ein Angebot schaffen müsse. Die Frage ist einfach falsch formuliert. Die Frage müsste nämlich lauten, ob überhaupt Nachfrage vorhanden ist.

Herr Prof. Wolf hat eben gesagt, er habe nicht gewusst, wie lang die Bahn ist. Ich kann nicht verstehen, wie man eine Prognose machen kann, wenn man überhaupt nicht weiß, welche Flugzeugmuster auf dieser Bahn starten und landen können.

Zu dem, was eben diskutiert wurde: untere Grenze 18.300 Flugbewegungen in Mönchengladbach. Wenn ich das mit gut 1.000 € an Start- und Landegebühren multipliziere, so wie das in Düsseldorf üblich ist, komme ich auf rund 20 Millionen € Einnahmen. Wenn Sie von 700 Arbeitsplätzen sprechen und wir nur vorsichtig 30.000 € anrechnen, dann haben wir bereits Personalkosten von 21.000 €, sodass eigentlich von vornherein klar ist, dass Sie mit dem unteren Wert im Leben keine Wirtschaftlichkeit erreichen können, vielleicht – aber das wage ich auch zu bezweifeln – mit dem oberen Wert. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass Düsseldorf jetzt schon, was den reinen Flugbetrieb angeht, defizitär ist, und zwar mit rund 230 € pro Flugbewegung. Das macht etwa 40 bis 45 operative Millionen Minus.

Dann haben Sie eben noch davon gesprochen, Sie hätten eine schwache Datenbasis. „So schwach ist unsere Datenbasis“, haben Sie gesagt. Ich bin Dozent für Betriebswirtschaftslehre und versuche, meinen Studenten beizubringen, dass man es manchmal nicht ändern kann, dass man aber das Problem dadurch versucht zu lösen, dass man ein Worstcase-Szenario aufstellt, also eine Prognose für den schlimmsten anzunehmenden Fall. Wenn Sie das hier tun würden, dann hätten Sie überhaupt keine Chance, null Komma null – all die Millionenverluste, die bis jetzt aufgelaufen sind, nicht eingerechnet.

Herr Faulenbach da Costa hat gestern auf einen weiteren wichtigen Punkt hingewiesen, auf den ich hier alle auch noch mal aufmerksam machen möchte. Das ist nämlich das „Scheunentor“ verspätete Landungen, um eine zusätzliche Attraktivität für Fluggesellschaften zu schaffen. Eben kam das Thema „Air Berlin“. Ich möchte Ihnen sagen, dass im Sommerflug-

plan 2005 die Fluggesellschaft Air Berlin, die es ja noch nicht so lange gibt, auch am Flughafen Düsseldorf noch nicht so lange gibt, genau die Hälfte aller Startrechte um Punkt 6 Uhr und witzigerweise genau die Hälfte aller Landerechte um Punkt 22:55 Uhr hat. So ködert man Billigflieger.

Ein weiterer Punkt: Der Flughafengeschäftsführer Dr. Schwarz aus Düsseldorf wettet in der Presse, in allen Medien gegen subventionierte Flughäfen, prügelt auf Weeze rum, prügelt auf Dortmund rum, vergisst dabei seine 103 Millionen aus den Mitteln des Regionalverbandes für den Skytrain und wird uns nicht erklären können, worin der Unterschied zu der Investitionsruine Mönchengladbach bestehen soll.

Ein letzter Punkt noch: Ich finde es absolut nicht akzeptabel, dass hier in diesem Verfahren und auch in allen anderen Verfahren immer eine Art Beweislastumkehr praktiziert wird. Nicht wir müssen beweisen, dass das alles, was Sie da gemacht haben und prognostizieren, nicht stimmt, sondern Sie müssen beweisen, dass das stimmt.

(Beifall bei den Einwendern)

Nichtsdestotrotz machen wir uns die Mühe, und es kostet uns viel Zeit, aber wir machen sie uns, Ihnen jeden einzelnen Punkt zu widerlegen. Es gibt keinen Grund, aber auch gar keinen Grund für den Ausbau von Mönchengladbach. – Das als Einleitung.

Ich möchte zunächst Bezug nehmen auf den Artikel, den wir gestern in der Zeitung lesen konnten.

(Der Redner zeigt einen Zeitungsartikel.)

Ich denke, dass jedem auch aus der bisherigen Erörterung klar geworden ist, dass es einen sehr großen Zusammenhang zwischen dem Flughafen Düsseldorf und dem Flughafen Mönchengladbach gibt. Ich habe eben schon darauf hingewiesen, dass es Slots zuhauf für Air Berlin in Düsseldorf gab. Sie können in der Medieninfo vom 17.03.2005 die erfreuliche Mitteilung lesen, dass Hola Airlines jetzt jeden Sonntag nach Mallorca fliegt und und und. Wir haben also Frachtflieger, wir haben Billigflieger, wir haben irgendwelche Exoten. Ich hatte es am Dienstag schon mal gesagt: 170 Destinationen, mehr als in Heathrow. Von Knappheit kann – weiß Gott – keine Rede sein.

Ich möchte Ihnen hier jetzt einige Dinge, die ich am Dienstag auch schon gesagt habe, die ich in der Veranstaltung in Kaarst auch mal gezeigt habe, zeigen und versuchen zu erklären.

(Folie: Passagiere pro Flugzeug)

Sie sehen in dieser Grafik die Auslastung pro Flugzeug in Düsseldorf. Das hat sich auf 76, 77 Passagiere pro Flugzeug eingependelt. Wir hatten mal 88. Wenn jetzt der Einwand

kommt, dass das an den Einschränkungen liegen würde, dann möge man sich bitte mal die durchschnittliche Passagierzahl der Lufthansa angucken: Die liegt exakt bei 57,2 Passagieren pro Flugzeug. Datenquelle – bevor da drüben große Aufregung ausbricht – ist der Geschäftsbericht 2004 des Flughafens Düsseldorf, den ich natürlich vorsichtshalber mitgebracht habe und Ihnen gegebenenfalls gleich auch gerne zeigen kann. Die Kapazität pro Flugzeug in Düsseldorf beträgt laut Flughafenzeitung „VonHierAus“ rund 110 Passagiere.

Damit das jetzt nicht nur unsere Darstellung ist, zeige ich Ihnen mal was ganz Schönes.

(Folie)

Sie sehen ein internes Papier des Flughafens. In diesem internen Papier des Flughafens – das kann man sehr schlecht lesen; das liegt daran, dass es ein paar Mal kopiert worden ist; ich fand es eines Tages in meinem Briefkasten – geht der Flughafen selbst davon aus, dass wir bis zum Jahre 2006 – das ist die Zahl, die ganz unten rechts in der Ecke steht – eine Passagierzahl pro Flugzeug haben in der Planung von 84,7 Passagieren. – Der Mitarbeiter versucht, das größer zu machen. Da unten sehen Sie es: 84,7.

Was auch sehr interessant ist – wenn wir uns das mal anschauen –: Wenn Sie ein bisschen zurückgehen, dann sehen Sie, dass da für das Jahr 2004 Prognosen sind in Höhe von 84,6 Passagieren. Ich habe Ihnen eben gezeigt, dass diese Prognose, die im Jahr 2001 erstellt worden ist – vom Flughafen selbst –, weit überhöht ist. Wir hinken der deutlich hinterher.

(Folie: Sommerflugplan '04)

Dieses Bild kennen Sie aus der gestrigen Veranstaltung. Das ist nämlich das, womit der Flughafen im Antragsverfahren „Stundeneckwerterhöhung in Düsseldorf“ argumentiert: dass man dort soundsoviele Slotanträge gehabt habe. Hier ist beispielhaft Donnerstag, der 24. Juni 2004, abgebildet. Sie hatten, glaube ich, gestern einen Tag im Juli. Ich kann Ihnen gleich mal an ein oder zwei anderen Tagen zeigen, wie sich das faktisch darstellt. Ich möchte schon hier und jetzt, damit ich es gleich nicht vergesse, Herr Marten, den **Antrag** stellen,

dass Sie bitte als Genehmigungsbehörde die Offenlegung dieser angeblichen Slotanträge fordern. Wir möchten gerne wissen: Wer hat zu welchen Zeiten welchen Slot beantragt?

Wir sind in dieser Hinsicht auch mit dem Flughafenkoordinator für die Bundesrepublik Deutschland im Kontakt. Denn man kann ja viel behaupten, was angeblich alles beantragt worden sei – ob das stimmt, ist eine andere Frage.

(Folie: VCD-Newsletter „Flugverkehr und Umwelt“)

Dann wurde eben die Regelung der Slotvergabe angesprochen. Ich habe gerade noch ein Blatt aus dem neuesten VCD-Newsletter rausgesucht. Wichtig ist eigentlich nur die Überschrift: „EU will die Vergabe von Slots an Flugplätzen neu regeln“, und zwar einzig und allein aus dem Grunde, weil man festgestellt hat, dass diese ganze Sache nicht so funktioniert, wie sie funktionieren sollte, dass nämlich Airlines Slots bunkern, um anderen Airlines den Marktzutritt zu verweigern. Bevor so etwas nicht europaweit geregelt ist, kann man meines Erachtens nicht von Kapazitätsengpässen und Ähnlichem sprechen, weil da blockiert und gebunkert wird.

In dem Zusammenhang die Reihenfolge vielleicht mal etwas anders, als ich es gedacht habe: ebenfalls ein flughafeninternes Papier.

(Folie: Slotrückgaben)

Da hat Herr Honerla als Leiter von Aviation Marketing in Düsseldorf eine sehr schöne Übersicht gemacht: Das sind die Slotrückgaben im Sommer 2003. Da sehen Sie, dass von den beantragten Slots 20.176 zurückgegeben worden sind. Das entspricht einer Quote von 18 %. Allein unsere liebe Lufthansa hat im Sommer 2003 9.500 ihrer Slots zurückgegeben. Das ist eine Quote von 23 %. Wie man angesichts dieser Fakten – und das sind Flughafenunterlagen! – noch von einem „Bedarf“ reden kann und von einem „Überquellen“ in Düsseldorf, ist mir absolut unverständlich.

(Beifall bei den Einwendern)

So sieht das über Tage aus. Das ist genau das, was eben angesprochen wurde: dass wir Zeiten haben, in denen der Flughafen Düsseldorf jetzt und heute schon gegen die gültige Betriebsgenehmigung verstößt.

(Folie: Geplante Flugbewegungen Freitag, 15.10.2004)

Das ist all das, was oberhalb des durchgezogenen, waagerechten, schwarzen Pfeils oben notiert ist. Sie sehen aber auch ganz deutlich, dass es Zeiten gibt, z. B. zwischen 8 Uhr und 9 Uhr in diesem Fall, wo insgesamt nur 28 Flugbewegungen durchgeführt worden sind. Die dunklen, schwarzen unteren Balken sind die geplanten Starts. Die helleren grauen Säulen sind die geplanten Landungen.

Es gibt eine ganz eindeutige Positionierung der Fluglärmkommission in Frankfurt. Die hat den Flughafen Frankfurt gezwungen, zunächst mal die bestehenden Möglichkeiten über Tage auszulasten, bevor man über weitere Erhöhungen gerade in den sensiblen Tagesrandzeiten nachdenken kann und nachdenken soll.

Wenn Ihnen das, was ich Ihnen vom 15. Oktober 2004 gezeigt habe – das ist der Freitag zu Beginn der Herbstferien, einer der verkehrsreichsten Tage des Jahres, und trotzdem haben

wir noch diese erheblichen Lücken da drin –, zu alt sein sollte, zeige ich Ihnen hier etwas, was einen guten Monat alt ist.

(Folie: Geplante Flugbewegungen Dienstag, 19.04.2005))

Das ist die entsprechende Grafik – nicht nach Starts und Landungen unterteilt, sondern einfach nach der Zahl der Flugbewegungen – für Dienstag, den 19.04.2005. Auch hier erkennen Sie ganz deutlich a) die Überschreitungen – 44, 46, 42, 42 –, Sie erkennen aber b) genauso gut die Löcher. Ich sage Ihnen ganz eindeutig: Es kann nicht sein, dass Anwohner, gleich, wo sie wohnen, höher und höher und höher belastet werden, nur weil es den Fluggesellschaften offensichtlich nicht gelingt, ihre Flüge so zu koordinieren, dass die frei verfügbaren Slots auch tatsächlich genutzt werden. Das geht nicht an.

Jetzt nehmen wir mal wieder was vom Flughafen selber.

(Folie: Seite 3 des Antrags auf Erhöhung der Stundeneckwerte in Düsseldorf)

Das ist die Seite 3 des Antrags auf Stundeneckwerterhöhung in Düsseldorf. Wenn Sie sich die Tabelle – über die habe ich am Dienstag schon kurz gesprochen – mal genau angucken, dann stellen Sie fest, dass wir im Jahre 1999 rund 105.000 zugeteilte Slots hatten. Die waren also da. Davon sind dann 97.700 genutzt worden. Die Nutzungsquote, wenn man das ausrechnet, liegt bei 93 %. Dann gucken Sie mal, wie sich das im Jahre 2003 darstellt – das sind die obersten Zahlen –: Da sind die zugeteilten Slots auf über 115.000 gestiegen, also mithin 10.000 mehr als im Jahr 1999. Nichtsdestotrotz ist aber die Zahl der tatsächlichen Bewegungen um rund 5.000 auf 92.700 gesunken. Das heißt im Klartext: Sie haben hier im Antrag des Flughafens selbst den unwiderlegbaren Beweis – den unwiderlegbaren Beweis! –, dass dieser Bedarf nur vorgetäuscht ist, die Fluggesellschaften diese Geschichten bunkern und anschließend nicht entsprechend nutzen. Das ist deren Problem.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich zeige Ihnen jetzt einen Auszug aus einer Aktennotiz von Herrn Ministerialrat Meyer aus dem Landesverkehrsministerium.

(Folie: Aktennotiz von Ministerialrat Meyer aus dem Verkehrsministerium)

Er ist mittlerweile pensioniert, hat aber nichtsdestotrotz in einer Aktennotiz die Fakten für Düsseldorf unmissverständlich festgehalten. Er spricht zum einen – – – Wenn wir mal die linke Seite etwas größer haben können: Da steht unten über seiner Unterschrift „Bernd Meyer“ der schöne Satz:

Trotz dieser Erhöhung der Stundeneckwerte werden in der Sommerflugplanperiode 2003 nicht mehr Flüge im Linien- und Charterflugverkehr durchgeführt, als es in den Jahren 1995, 1996, 1997 der Fall war, und zwar bei seinerzeitigen Stundeneckwerten von 30 und 34.

Der Stundeneckwert ist mittlerweile auf 40 angehoben worden. Wie Sie eben gesehen haben, wird selbst das nicht beachtet.

Wenn Sie dann mal auf die rechte Seite dieses Blättchens gucken, sehen Sie auch einen Grund, woran das liegt, dass wir hier nicht die Passagiere befördern können, die wir befördern wollen. Er stellt nämlich fest, dass hier in Düsseldorf immer mehr der Einsatz von kleinerem Fluggerät zu verzeichnen ist. Das ist das, was Frau Stall eben auch angesprochen hat: dass es mittlerweile gerade von der Lufthansa und ihren Tochterunternehmen sehr viele Businessflüge gibt, die man auch, wenn man denn wollte, auf der kurzen Bahn in Mönchengladbach abfertigen könnte. Nur: Wenn Sie den Flughafen Düsseldorf diesbezüglich fragen und auffordern, er möge diese Flüge doch verlagern, dann wird er Ihnen natürlich sagen, dass die Kunden das nicht wollen. Und das ist genau der springende Punkt: Denn das werden die Kunden auch bei einer längeren Bahn in Mönchengladbach nicht wollen, sondern sie werden das vorziehen, was für sie attraktiver und näher ist. Der Flughafen Düsseldorf ist mit seinen vielen Zielen, denke ich, ausreichend attraktiv.

„Bürger gegen Fluglärm“ führen seit 1. Mai 2004 eine regelmäßige Statistik über jede Flugbewegung in Düsseldorf. Ich möchte Ihnen jetzt mal das Ergebnis unserer Untersuchung für die Sommerflugplanperiode 2004 zeigen.

(Folie: Flugbewegungen in Düsseldorf in der Sommerflugplanperiode 2004)

Da sehen Sie, dass über 16.000 mögliche Start- und Landerechte in Düsseldorf nicht genutzt worden sind. 16.000! Die Zahl ist errechnet – Herr Peters hat es eben angesprochen und vorbeugend kritisiert –, indem wir die 641 Flugbewegungen, die man am 2. September 2004 durchführen konnte, ohne Behinderung durch die Stundeneckwerte verglichen haben mit dem, was da tagtäglich tatsächlich geflogen ist. Dann sehen Sie, dass da eine Riesen-, Riesenlücke klafft. Wenn der Flughafen immer argumentiert: „140.000 sind beantragt, 120.000 dürfen wir“, stelle ich die Frage: Warum fliegt er dann nur 100.000?

Dieselbe Untersuchung für das Winterhalbjahr 2004/2005!

(Folie: Flugbewegungen in Düsseldorf im Winterhalbjahr 2004/2005)

Wichtig ist eigentlich nur die Ecke unten rechts: Dieselbe Berechnung ergibt eine Differenz von 26.961 nicht genutzten Flugbewegungen. Meine Damen und Herren, wenn Sie diese nicht genutzten Flugbewegungen – das sind in der Summe 45.000, wenn nicht sogar ein

bisschen mehr – mal multiplizieren mit den nur 75 Passagieren, die in jedem Flugzeug sitzen, dann sind Sie bei einem Passagierpotenzial von über 3 Millionen, was Düsseldorf nicht nutzt, und zwar deswegen nicht nutzt, weil die Leute nicht wollen. Deswegen sitzen in der Lufthansamaschine nur 57, und deswegen sitzen in den anderen Maschinen nur 76 Leute. Ich möchte Ihnen klipp und klar sagen, dass das größte Flugzeug, das in Düsseldorf startet und landet, eine A330-800 ist mit exakt 387 Sitzplätzen. Und dann kommen Sie auf den enormen Wert von 76 Passagieren im Schnitt. Herzlichen Glückwunsch!

(Beifall bei den Einwendern)

Ganz neu und aktuell die entsprechende Übersicht für den Mai 2005!

(Folie: Flugbewegungen in Düsseldorf im Mai 2005)

Wiederum nur die Zahl unten rechts: Alleine im Monat Mai 2005 haben wir wieder über 4.000 – es sind genau 4.138 – nicht genutzte Flugbewegungen. Und das, meine Damen und Herren, trotz permanenter Übertretung der Betriebsgenehmigung! Auch das möchte ich Ihnen gerne zeigen.

(Folie: Übertretungen)

Jede Zahl, die Sie jetzt auf dem Tableau sehen – nicht ganz gut sichtbar, ein bisschen heller rot –, stellt eine Übertretung dar. Wichtig ist einfach nur die Botschaft, dass es sehr, sehr viele sind. Und wichtig ist auch die Konsequenz, die man daraus ziehen muss: Der Antragsteller ist nicht vertrauenswürdig. Ich möchte eigentlich allen hier dringend raten, keinen einzigen kleinen Millimeter an Vertrauen zu investieren. Das wäre ein genauso großes Fehlinvestment wie das, was die Flughafengesellschaft in Mönchengladbach macht.

Was in dem Zusammenhang ebenfalls sehr interessant ist, ist, dass die Zahl der Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten, also am frühen Morgen und vor allen Dingen am späten Abend, die Nachtlandungen, stetig zugenommen hat.

(Folie: Entwicklung der Gesamtflüge pro Monat im Vergleich zu den Nachtflügen pro Halbjahr)

Ich habe in dieser Grafik mal gegenübergestellt die Zahl der monatlichen Flüge – in blau – zu den Nachtflügen – in rot. Man muss nicht Mathematik studieren, um zu erkennen, dass der Anteil dieser Nachtflüge da, wo wir schlafen wollen, stetig zugenommen hat.

Das alles folgt – ich betone das noch mal – einzig und allein den Wünschen der Airlines. Denn man kann mir nicht erzählen – das wird auch nicht zu beweisen sein –, dass irgendjemand – egal, woher er kommt – gerne nachts um 3 Uhr aufsteht, um um 4 Uhr zum Flughafen zu fahren und einzuchecken, damit die Maschine um 6 Uhr abheben kann und man dann

um 8 Uhr vor seinem noch nicht bereiten Hotelzimmer in Mallorca steht. Das ganze Spielchen ein oder zwei Stunden später würde allen Beteiligten viel besser gefallen. Mit Ausnahme der Airlines! Aber die müssen ja Umläufe schaffen, damit sie die Tickets so billig anbieten können, und das wiederum, um die Nachfrage schön künstlich anheizen zu können.

Es ist schade, dass Herr Klinger heute nicht da ist. Aber Sie können das ja sicherlich auch vertretungsweise weitergeben. Ich habe es ihm gestern auch in die Hand gedrückt, wie im Übrigen viele von den Unterlagen gestern schon an Frau Hörr bzw. Herrn Marten übergeben worden sind. Wir versuchen das jetzt mal mit Folien, weil ich das leider nicht als Papier habe.

(Folie: Liste mit verspäteten Landungen im Mai 2005)

Das ist eine Auflistung aller verspäteten Landungen des Monats Mai 2005. Es geht jetzt gar nicht um den Einzelfall, sondern es geht nur um die Menge. Deswegen brauchen Sie sich da auch nicht so viel Mühe zu geben. Sie sehen: Die Seite ist schon voll, und da kommen noch zwei weitere.

(Folie mit weiteren Zahlen)

Das ist Seite 2. Dann landen wir in der Summe bei 171, nein: 173 – ich habe untertrieben! – verspäteten Landungen. Auch hier möchte ich noch mal dringend daran erinnern, dass Herr Faulenbach da Costa gesagt hat: Landungen, das ist ein Scheunentor, mit dem, wenn es anders nicht gelingt, die Fluggesellschaften angelockt werden.

(Folie)

Die nächste Grafik, meine Damen und Herren, zeigt Ihnen das Verhältnis der erlaubten Flugbewegungen. Das ist die obere Kurve. Ich habe hier mal die 664 pro Tag durch die 17 Betriebsstunden linear geteilt, da kommt 39 heraus. Faktisch sind es 40 pro Stunde und in der letzten Stunde 25. Wenn Sie sich dann mal die mittlere gelbe Kurve angucken, dann sehen Sie, dass sich trotz dieser Erhöhungen – das ist das, was wir eben von Herrn Ministerialrat Meyer auch gesehen haben – überhaupt nichts bewegt hat. Eine einzige Ausnahme zum Schluss: Das liegt daran, dass die Airlines in Düsseldorf neuerdings für nicht genutzte Slots Strafgeld bezahlen müssen. Der hat jetzt zwar leider schon wieder ein anderes Instrument gefunden; aber das hat sich offensichtlich ganz gut ausgewirkt. Die Zahl der Passagiere – das zeigt Ihnen die untere Linie – pendelt eigentlich ziemlich konstant um die 15 Millionen.

Ich denke, es hat jetzt jeder hier im Saal eingesehen, dass das nicht etwa an irgendwelchen Restriktionen liegt, die begründen würden, dass man Mönchengladbach ausbauen möchte, sondern dass das einzig und allein daran liegt, dass einfach nicht mehr Potenzial da ist. Das ist auch ganz logisch. Denn wenn Sie sich mal überlegen: Es gibt 18 Millionen NRW-Bürger, lassen Sie von denen die Hälfte flugfähig und flugwillig sein, dann landen wir irgendwo bei

einem Gesamtpassagierpotenzial von 30 Millionen bis 40 Millionen Passagieren. Die müssen sich auf die sechs bestehenden Verkehrsflughäfen Köln/Bonn, Düsseldorf, Dortmund, Paderborn, Münster/Osnabrück und Weeze aufteilen. Das ist genau das, was wir fordern: dass da nämlich vonseiten der Politik endlich mal ein vernünftiges Verkehrskonzept herkommt, das nicht nur den Interessen der Flughäfen und der Airlines dient.

Dann würde ich Ihnen ganz gerne zeigen, was von Zusagen und Äußerungen zu halten ist. Es trifft nun zufällig Herrn Peters.

(Folie: Artikel aus der „Rheinischen Post“ vom 30.08.1997)

Ich habe einen Artikel der „Rheinischen Post“ ausgegraben. Dieser Artikel der „Rheinischen Post“ datiert vom 30.08.1997. Da bekommt Herr Peters die Frage gestellt: Wird die jetzt noch genutzte Nordbahn nach dem 6. November stillgelegt? – Die Antwort lautet: In besonderen Fällen werden wir die Bahn als Ersatzbahn nutzen. Das heißt, wir werden weiterhin so tun, als gäbe es nur eine Bahn. – Weiter unten steht dann auch noch was davon, dass das an-gerlandvergleichskonform ist. Meine Damen und Herren, wir wissen alle, dass heute 70 % aller Landungen in Düsseldorf über diese parallele Ersatzbahn abgewickelt werden. Das ist von Zusagen, von Versprechungen und Verträgen zu halten!

(Hans-Joachim Peters [Antragstellerin]: Darf ich darauf direkt eine Antwort geben?)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte sehr, Herr Peters.

Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):

Die Kernaussage, Herr Lange, können Sie ja nicht bestreiten: dass die Einbahnkapazität nach wie vor gewährleistet ist und dass die Einbahnkapazität in Düsseldorf tatsächlich realisiert ist. All die theoretischen Fälle, die Sie hier auch als Durchschnittswerte angeführt haben, will ich gar nicht kommentieren. Ich möchte nur eine Bemerkung machen zu dem, was die Slotallokation und den Missbrauch von Slots angeht. Das ist verdienstvoll, was Sie da gemacht haben; das ist sicher auch sehr hilfreich für den Flugplankoordinator; das ist sicher auch hilfreich für IATA-Flugplankoordination. Diesen Missbrauch von Slothorten einzudämmen ist das Bestreben, das wir schon seit vielen Jahren haben. Da sind wir für jede Unterstützung dankbar. Wenn das gelingt, haben wir einen Teil unserer Probleme gelöst. Aber solange wir das nicht unter Kontrolle haben, können Sie uns das nicht vorhalten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Noch mal drücken.

Christoph Lange (Einwender):

Herr Peters, es ging auch gar nicht darum, Ihnen das vorzuhalten – Sie sind dafür ja sowieso nicht mehr verantwortlich –,

(Beifall bei den Einwendern)

sondern es ging schlicht und simpel darum, nachzuweisen, dass das, was Sie hier als Rechtfertigung Ihres Antrages auf Planfeststellung vorbringen, einfach nicht stichhaltig ist. Es gibt in Düsseldorf – und das ist auch die Aussage des Flughafenkoordinators für die Bundesrepublik Deutschland, von Herrn Claus Ulrich, und das ist auch die Aussage aus dem Bundesverkehrsministerium, von Herrn Esser – keine Kapazitätsengpässe. Das Bundesverkehrsministerium versteht nicht, warum Düsseldorf ein koordinierter Flughafen ist, weil es nicht die Probleme gibt, die es in Frankfurt gibt, die es in München gibt und die es anderswo gibt. Das ist die Aussage von Herrn Esser aus dem Bundesverkehrsministerium. Fakt!

(Matthias C. Tümpel [Antragstellerin]: Es steht doch im Gesetz, dass es ein koordinierter Flugplatz ist! Das geht doch gar nicht anders!)

– Richtig! Das ist wohl wahr. Nur, worum es mir hier geht – ich darf das noch mal betonen –, ist, nachzuweisen, dass das, was Sie hier als Rechtfertigung für Ihren Planfeststellungsantrag vorbringen, nicht glaubhaft und nicht stichhaltig ist. Es ist schlicht und simpel einfach nicht wahr.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Peters.

Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):

Gehe ich recht in der Annahme, dass Sie den Angerlandvergleich kennen? Gehe ich recht in der Annahme, dass Sie auch der Auffassung sind, dass der Angerlandvergleich Bestand hat, Rechtskraft hat? Wir können das bedauern oder wir können das beklatschen, aber es ist so. Sind Sie mit mir einer Meinung, dass die rechtlichen Beschränkungen, die uns durch diesen Angerlandvergleich auferlegt worden sind, nach wie vor Rechtskraft haben?

Christoph Lange (Einwender):

Erstens bin ich völlig mit Ihnen einig und zweitens würde ich mir wünschen, dass das die jetzige Flughafengeschäftsführung auch so sehen würde. Ich habe Ihnen das Urteil zum Angerlandvergleich mitgebracht, weil mir klar war, dass das zur Sprache kommen wird. Ich möchte einen Satz zitieren, denn das ist auch falsch gesagt und falsch dargestellt worden.

(Folie: Angerlandvergleich)

Insbesondere sind Flughafenunternehmer keiner Pflicht unterworfen

– keiner Pflicht unterworfen –,

Verkehrseinrichtungen im jeweils nachgefragten oder landesplanerisch gewollten Umfang zu schaffen und zur Verfügung zu stellen.

Keiner Pflicht! Und wir lassen gerade vom Bundesverfassungsgericht bzw. vom Bundesverwaltungsgericht in Sachen Einbahnkapazität klären, ob es notwendig ist, einen tatsächlichen Bedarf wirklich nachzuweisen, oder ob ein politisch gewollter Bedarf ausreicht.

Ich sage noch mal, was ich schon am Dienstag gesagt habe: Selbst dieser politisch gewollte Bedarf ist mittlerweile nicht mehr vorhanden. Selbst der ist schon weg. Sie haben ja gar nichts mehr.

In dem Zusammenhang vielleicht noch einige Zahlen und Hinweise zu dem Thema „Jobmaschine“ – ich hatte das am Dienstag schon erwähnt –: Eines unserer Mitglieder hat eine aktuelle Internetrecherche gemacht – das ist eine Momentaufnahme, aber ich glaube nicht, dass die in einem Monat anders aussieht, und auch nicht, dass die in drei Monaten anders aussieht –, was die aktuellen Jobangebote aller deutschen Verkehrsflughäfen angeht.

(Folie: Jobangebote)

Da kommen Sie für alle Verkehrsflughäfen auf die enorme Zahl von 26 Jobangeboten. Davon sind alleine 15 aus dem Bereich Berlin; das hat mit dem geplanten Ausbau in Schönefeld zu tun. Wenn Sie auf die Internetseite des Flughafens Düsseldorf gehen, finden Sie da aktuell – und das schon seit Wochen – exakt drei Stellenangebote. Kein Deut mehr!

Wie der Zusammenhang zwischen Flugbewegungen und Mitarbeiterzahl ist, das sehen Sie hier.

(Folie: Verhältnis Flugbewegungen und Mitarbeiterzahl)

Sie haben oben wieder die erlaubte Zahl der Flugbewegungen, diesmal dargestellt pro Woche. Und wir haben weiter unten die mehr oder minder konstante Zahl der Mitarbeiter des Flughafens Düsseldorf. Interessant ist die Entwicklung im letzten Jahr: Man hat es geschafft, für 1 Million Passagiere mehr, die man befördert hat, ganze 30 Leute mehr einzustellen. Das ist noch weniger als Herr Wowereit für Berlin prognostiziert hat: mit 59 Mitarbeitern pro Million Passagiere.

Ich sage Ihnen ganz klar: Solange in Düsseldorf noch Platz ist für Frachtjumbos, solange Platz ist für akquirierte Billigflieger, die man mit interessanten Slots ködert, so lange besteht in Düsseldorf keine Not und damit auch überhaupt keine Notwendigkeit, Mönchengladbach auszubauen, vor allen Dingen, wenn man den Schaden anguckt, den man damit anrichtet.

(Beifall bei den Einwendern)

Das alles sind auch keine neuen Erkenntnisse. Es gibt eine Studie des Wuppertaler Instituts für Klima, Umwelt und Energie vom Jahre 1997.

(Folie: Studie des Wuppertal Instituts)

In dieser Studie steht schon – das ist an der Seite markiert; diese Kopie ist auch sehr unscharf; ich lese es Ihnen vor, wenn es nicht besser zu sehen ist –, dass man selbst Düsseldorf, dem mit Abstand umsteigerstärksten Flugplatz in Nordrhein-Westfalen, keine bedeutende Drehkreuzfunktion zumessen kann. Dann lese ich Ihnen von Seite 117 einfach noch etwas vor:

Das ergibt für NRW schätzungsweise ein gesamtes Arbeitsplatzpotenzial von knapp unter 70.000 Arbeitsplätzen, basierend auf den Zahlen von 1995.

Und die waren noch zu optimistisch.

Unverständlicherweise operiert die NRW-Luftverkehrskonzeption schon für 1989 mit völlig überhöhten Ausgangszahlen und kommt mit dem Faktor 1,7 zweifach multipliziert auf Arbeitsplatzeffekte von ungefähr 168.000.

Das heißt im Klartext: Die ganze Sache ist mindestens zweieinhalbfach überhöht.

Dann schreibt er weiter unten:

Für die Diskussion um Arbeitsplätze wird unterstellt, dass Investitionen jeweils nur einmal getätigt werden. Arbeitsplätze, die im Luftverkehrsbereich entstehen, sind für andere gegebenenfalls sinnvollere Bereiche verloren. Beispielhaft dafür können insbesondere der Bahn- und der Tourismusbereich stehen.

Das heißt im Klartext: Sie argumentieren mit Arbeitsplätzen. Vorhin wurde richtig auch schon von Frau Stall gesagt, dass diese Arbeitsplätze auch woanders entstehen könnten. Ich wiederhole das, was ich am Dienstag gesagt habe: In Mönchengladbach werden sich andere Industrieunternehmen ansiedeln, weil hier Charterflugverkehr nach Bulgarien angeboten wird: exakt ein Brötchenschmierer und ein Sitzesäuberer, der dann die Krümel wieder wegmacht. Ansonsten siedeln sich Unternehmen an, weil sie in 15 Minuten über die A 44 in Düsseldorf sind.

Ich möchte noch ganz kurz einige Dinge zu den Gutachten sagen. Ich habe die gestern mal kurz durchgeblättert. In dem Gutachten von Ihnen, Herr Prof. Wolf, ist auf Seite 22 die Verfahrensweise dargestellt. Ich habe markiert, was da entscheidend ist.

(Folie: Gutachten von Prof. Wolf, Seite 22)

Vielleicht kann man das ein bisschen größer zeigen. – Da steht bei dem Prognoseaufkommen das kleine Wörtchen „maximales“ Prognoseaufkommen. Auf Seite 27 schreiben Sie selber – ich lese es vor –:

Nun berücksichtigen die vorliegenden Langfristprognosen noch nicht die Folgen des 11. September 2001.

Auf der Seite 30 führen Sie – das legen wir vielleicht noch mal hin, damit alle es sehen können –

(Folie: Gutachten von Prof. Wolf, Seite 30)

Wachstumsprognosen vor. Das Interessante daran ist, dass diese Wachstumsprognosen ausnahmslos aus dem Bereich der Luftverkehrswirtschaft kommen. Da ist völlig klar, dass man das möglichst nach oben rechnet.

(Folie: Gutachten von Prof. Wolf, Seite 33)

Sie rechnen auf Seite 33 – das sage ich Ihnen als Dozent – mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 1,7 % pro Jahr. Wir wären froh, wenn wir dieses durchschnittliche Wachstum erreichen könnten.

(Folie: Gutachten von Prof. Wolf, Seite 40)

Sie geben dann allerdings auf Seite 40 auch zu, dass es nach dem 11. September einen Einbruch gegeben habe und dass man einen Aufholprozess in Gang bringen wolle. Dann steht da: Der Aufholprozess könne aber vielleicht auch länger dauern.

Dann kommt wieder ein ganz entscheidender Punkt – über den ist hier auch schon diskutiert worden –: dass nämlich Ihre gesamte Prognose darauf abstellt, dass man erst mal ein luftseitiges Angebot eingibt, anschließend prüft, ob man mit diesem Angebot eine Nachfrage generieren, also schaffen, kann, die diesem Angebot entspricht und dann in Iterationsschritten versucht, das einander anzugleichen.

Ich sage noch mal: Umgedreht wird ein Schuh draus. Sie müssen beweisen, dass hier Bedarf besteht. Und genau dieser Bedarf ist nicht vorhanden. Da können sie generieren, was Sie wollen.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann nennen Sie auf Seite 44 als Prämisse der Modellrechnungen bei Ihrem Flughafenwahlmodell die Erreichbarkeit des Flughafens. Sie glauben bei unseren Verkehrsverhältnissen hier doch nun nicht im Ernst, dass irgendjemand aus dieser Region – schon gar nicht die Leute, die hier durch den Lärm betroffen sind – Mönchengladbach als Flughafen in Ihrem Wahlmodell wählen wird, wenn er mehr oder minder in derselben Zeit in Düsseldorf ist. Was da eine Rolle spielt, sind Parkplatzgebühren. Und deswegen sage ich immer: Die Billigflieger nach Weeze! Das hätte den unschätzbaren Vorteil, dass die Parkplatzgebühren nicht teurer sind als das Flugticket.

(Folie)

Weiterhin ist mir aufgefallen, dass Sie auf Seite 48 Differenzzahlen bilden. Was ich nicht erklärlich finde, ist, dass der Kreis Düren – das ist da, wo mein Fragezeichen hinzeigt – hier nur einen ganz geringen Zuwachs zu verzeichnen hat; denn das müsste ja eigentlich, wenn hier entsprechender Bedarf vorhanden sein sollte, eines Ihrer Einzugsgebiete sein. Warum das so nicht ist, weiß ich nicht. Ob da Köln/Bonn oder Maastricht eine Rolle spielt etc.? Aber das fehlt ja sowieso.

Auf Seite 55 nennen Sie Ihre Passagierzahlen: 1,141 Millionen mit 18.300 Flugbewegungen oder – sollte es in Düsseldorf bei der Einbahnkapazität bleiben – 2,64 Millionen mit 45.400 Flugbewegungen. Beides wird nicht reichen, diesen Flughafen rentabel zu betreiben.

Dann noch ein letztes Zitat aus diesem Gutachten, Seite 74: Er versucht auf Basis von Analogieschlüssen ... Das ist natürlich auch sehr interessant; denn was können wir mit Analogieschlüssen anfangen? Wir sind nicht Frankfurt/Hahn, wir sind auch nicht Lübeck, sondern wir sind hier in Mönchengladbach.

Ich **bitte** darum, dass die Genehmigungsbehörde das Gutachten der Boston Consulting Group mit in ihre Abwägung einstellt. Ich bitte weiterhin, dass die Genehmigungsbehörde das Klimagutachten des Stockholmer Instituts mit in die Abwägung einbezieht, in der ganz klar die Rede davon ist, dass wir in fünf oder zehn Jahren über diesen Flugverkehr anders reden werden.

Wenn ein Bedarf vorhanden wäre und wenn die Kapazitäten in Düsseldorf knapp wären, dann müssten doch diese kleineren Flugzeuge genauso gut von Mönchengladbach fliegen können. Wir haben eben gehört: Das sind 10 %. Genau das passiert nicht.

Herr Zerbe, Sie haben von Daseinsvorsorge gesprochen. Das Urteil des OVG bezüglich des Angerlandvergleichs ist eindeutig. Ich habe es eben vorgelesen. Es gibt überhaupt keine Pflicht und keine Notwendigkeit, dass Sie hier irgendetwas anbieten. Sie sind ein Unterneh-

men und müssen sich von daher wie jedes andere Unternehmen genau den Grundsätzen stellen. Ich sage das, was ich zu Düsseldorf gesagt habe, auch zu Mönchengladbach: Jedes andere Unternehmen wäre, wenn es so viel Krach und Gestank machen würde, längst geschlossen.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann haben Sie weiterhin gestern auf das Fluglärmgesetz abgehoben, das nun durch die Ereignisse in Berlin auf Halde geschoben ist. Eine erhebliche Erweiterung eines Flugplatzes wird in diesem Entwurf des Fluglärmgesetzes genauso behandelt wie ein Neubau.

Noch einen Satz zu der Prioritätenregelung: Wie da vorgegangen wird, zeigt Ihnen unter anderem die Simulation der Deutschen Flugsicherung für den Genehmigungsantrag in Düsseldorf. Da wird nämlich mit einem Simulationsmodell, das über weniger als zwei Stunden läuft und absolut idealtypische Bedingungen hat, vergeblich versucht nachzuweisen, dass 45 Flugbewegungen auf einer Start- und Landebahn möglich sind. Vier unabhängige Gutachter, davon drei von Flughafenseite, haben 37 festgestellt. Da werden Bedingungen so von links nach rechts geschoben, bis es dann endlich irgendwann passt. Das, denke ich, kann nicht Rechtfertigung für einen Planfeststellungsantrag sein.

Zu dem Lärmgutachten habe ich an den Gutachter, der aber heute, glaube ich, nicht da ist, nur die schlichte und simple Frage, wie es denn am Lärmmesspunkt 15, der von der Start- und Landebahn und dem Abhebeplatz weiter entfernt ist, lauter sein kann als am Lärmmesspunkt 5, sodass ich auffordern möchte – und das ist mein weiterer **Antrag –**,

dass bitte die Genehmigungsbehörde neutrale Gutachter

(Beifall bei den Einwendern)

zu Bedarfs-, Risiko- und Lärmfragen hinzuziehen möge.

Ich verweise noch mal auf das Beispiel Leipzig. Dort sind ganz andere und viel, viel größere Dimensionen, und dort holt sich die Genehmigungsbehörde regelmäßig externen, neutralen Sachverstand hinzu. Das halte ich hier auch für unumgänglich.

Ich habe eben schon beantragt – und das wiederhole ich, damit das auch im Zuge dieser Forderung, die Beweislastumkehr aufzuheben, klar ist –, dass die Flughafengesellschaft Mönchengladbach genauso wie die Flughafengesellschaft Düsseldorf dazu verdonnert wird, diese angeblichen Slotanträge offen zu legen, und zwar Ihnen als Genehmigungsbehörde, dem MVEL als Genehmigungsbehörde im Fall Düsseldorf und bitte schön auch der betroffenen Bevölkerung. Denn nur diese Behauptung und diese schönen Bildchen mit diesen 140.000 sind als Planrechtfertigung meines Erachtens ein kleines bisschen schwach.

Um die ganze Sache ein bisschen aufzuheitern, möchte ich Ihnen eine Geschichte erzählen, die mir in die Hände fiel. Sie ist von den Indianern irgendwo in Amerika und beschäftigt sich mit der Frage: Was tut man, wenn man merkt, dass man ein totes Pferd reitet?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Kennen wir, Herr Lange, kennen wir.

Christoph Lange (Einwender):

Kennen Sie? – Hat das schon jemand vorgetragen? Das ist aber schade.

(Zurufe von den Einwendern: Wir kennen es nicht!)

– Die anderen kennen es nicht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Na, gut.

Christoph Lange (Einwender):

Ich habe da ein paar Dinge herausgegriffen. Ich trage nicht alle 20 Punkte vor, keine Angst!

Also, als Erstes holt man mal ein Gutachten ein, wie man tote Pferde reitet. Und wenn das immer noch nicht klappt, dann macht man eine Auslandsstudienreise, um zu erfahren, wie man tote Pferde reitet. Und wenn das dann immer noch nicht fruchtet, dann wird dieses tote Pferd abgeschrieben. Genau das hat der Düsseldorfer Flughafen mit seiner Beteiligung an Mönchengladbach getan. Aber er wird weiter versuchen, dieses tote Pferd zu reiten.

Ich möchte das wiederholen, was ich am Dienstag schon gesagt habe: Herr Zerbe, Herr Dr. Peters, Sie alle stehlen uns allen Zeit, Geld und Gesundheit. Gott sei Dank ist es auch ein bisschen von Ihrem Geld. Ich schätze dass Herr Professor Johlen sich unter 2.000 € pro Tag nicht hierher bewegen würde.

Ich möchte Sie noch mal dringendst auffordern: Ziehen Sie diesen unbegründeten, aussichtslosen Antrag zurück.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie haben, wie die Veranstaltung in Kaarst gezeigt hat, keinerlei politische Unterstützung mehr, vielleicht mit Ausnahme des Stadtparlamentes in Mönchengladbach, aber dort ist man ja auch nicht lärmbeeinträchtigt, oder es sind nur Teilgemeinden. Das sind dann immer diejenigen, die die Hunde beißen, ähnlich wie Lohausen und Stockum in Düsseldorf. Es wird niemand aus dem lärmbeeinträchtigten Gebiet den Flughafen Mönchengladbach nutzen, so er denn ausgebaut werden sollte. Ich fand Ihre Formulierung im Indikativ gestern ausgesprochen

merkwürdig. Ich lege eigentlich Wert auf den Konjunktiv, und zwar den Irrationalis; denn ich denke und hoffe, dass es nicht kommen wird.

Ich kündige Ihnen weiterhin an, dass der gesamte Niederrhein von Dormagen bis Kempen, nicht nur den Flughafen Mönchengladbach boykottieren wird, sondern als Mitverursacher auch den Flughafen Düsseldorf. Wir werden das sicherlich mit allen schaffen. Aber das wird Ihnen wehtun. Dafür werden wir schon sorgen.

Alle Leute, die hier wohnen, werden auch nicht, wie das in Dortmund passiert, über Quersubventionen, über ihre Energiepreise oder Abwasserpreise ihren defizitären Betrieb hier mitfinanzieren.

Zum Schluss noch zwei Ergänzungen zu dem toten Pferd. Was kann man auch noch tun, wenn man merkt, dass man ein totes Pferd reitet? Man kann ein zweites totes Pferd kaufen. Und wenn dann gar nichts mehr hilft, dann nennt man das Jobmaschine. – Ich danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lange, weil Sie des Öfteren den Begriff der Beweislast gebraucht haben, ein kleiner Hinweis: Wir sind hier nicht im Zivilprozess. Wir sind im Verwaltungsverfahren. Da gibt es so etwas nicht. Weder die Einwender noch der Antragsteller hat eine Beweislast. Es gibt den Grundsatz der Amtsermittlung. Also von Amts wegen wird ermittelt. Der Antragssteller hat eine Darlegungslast – vielleicht haben Sie das gemeint –, der ist er nachgekommen. Und wenn darüber hinaus Ermittlungen anzustellen sind, also in Richtung Ihrer Slotanträge oder neutraler Gutachter oder was auch immer, wenn das entscheidungserheblich werden sollte, dann wird die Bezirksregierung von sich aus entsprechend ermitteln. Also bedarf es derartiger Anträge nicht.

Ihren Antrag, samstags an verschiedenen Orten zu tagen, möchte ich nicht, ohne die Mitarbeiter befragt zu haben, entscheiden, wobei ich Ihnen schon jetzt sage, dass ich von einem Wechsel des Erörterungstermins von einer Stadt in die andere wenig halte, weil man doch ein gewisses Equipment braucht, um vernünftig diskutieren zu können. Was die Samstagarbeit angeht, dazu werde ich mich noch äußern.

Herr Rechtsanwalt Sommer steht da. Sie wollten kurz nach der Mittagspause sprechen. Jetzt ist es 15:47 Uhr. Sie haben das Wort.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Vielen Dank. – Meine Damen und Herren, ich werde mich bemühen, auch die antragstellerseitige Riege vielleicht wieder etwas aufzuwecken und nicht alleine zu reden. Ich fand den Beitrag von Herrn Lange sehr hilfreich, das will ich vorwegschicken. Das war jetzt keinesfalls

ein Seitenhieb gegen den Beitrag von Herrn Lange. Er ist sehr hilfreich. Er zeigt vor allem eines, auf das ich gleich zurückkommen möchte.

Vorab vielleicht noch eine Bemerkung, wenn Sie mir die gestatten. Ich hatte schon gestern meinen Beitrag damit angefangen, aber ich glaube, es ist noch einmal angebracht, darauf hinzuweisen, vielleicht mit dem ganz platten Spruch „Nobody is perfect“. Nur: Wir stehen hier in unterschiedlichen Positionen. Wir machen alle mal den einen oder anderen Fehler. Wir haben gestern von Herrn Zerbe – ich komme gleich noch darauf zurück – demonstriert bekommen, wie man solche Fehler auf ganz fiese Art und Weise ausnutzt, indem er hier durch den Raum tanzte und von Herrn Faulenbach da Costa in einer völligen inakzeptablen Art und Weise Richtigstellungen: Zeigen Sie mir das in dem Gutachten – – Ich komme gleich darauf, Herr Zerbe, vielleicht können Sie mir auch etwas zeigen. Das geht nicht!

Der Unterschied in den Positionen ist der: Wir – und da meine ich jetzt Sie und mich – stehen hier und werden dafür bezahlt. Wir haben meines Erachtens nicht das Recht – und das ist vielleicht eher eine moralische Frage, werden Sie mir sagen, aber Sie werden es mir nachsehen, wenn ich auch einen gewissen moralischen Anspruch habe –, säuerlich zu gucken und haben auch nicht das Recht zu gucken wie die eingeschnappte Leberwurst. Wir haben das hier zu ertragen. Dafür sitzen wir hier. Und diejenigen, die auf der anderen Seite sitzen, verbringen hier ihre Freizeit. Ich bitte, das einfach noch mal ein bisschen zu berücksichtigen. Ich finde, das gehört auch ein bisschen zum guten Ton. Man kann sich beschimpfen; das finde ich völlig in Ordnung. Sie können mich auch beschimpfen. Ich bin auch in der Lage, da zurückzuschlagen; das ist überhaupt kein Problem. Aber bitte – und das geht insbesondere an den Kollegen Prof. Johlen –: Halten Sie sich mit dieser Arroganz zurück!

(Beifall bei den Einwendern)

Sie können nicht ernsthaft Ihren letzten Beitrag mit dem Spruch anfangen – ich komme gleich inhaltlich darauf zurück –, Sie kennten die Verhältnisse am Flughafen nicht im Einzelnen. Herr Lange hat Ihnen eben sehr gut demonstriert, wie gut wir hier seit Monaten und Jahren die Verhältnisse am Flughafen Düsseldorf aufzeichnen – aus den unterschiedlichsten Gründen – und wie detailliert diese Verhältnisse dokumentiert sind. Ich komme gleich darauf zurück, was Sie danach gesagt haben.

Das war eine persönliche Eingangsbemerkung, aber sie schien mir doch noch mal angebracht. Ich bin auch nicht derjenige, der sich lange mit Geschäftsordnungs- und Verfahrensanträgen aufhält; Sie werden es gemerkt haben. Da gäbe es sicherlich vieles, über das man sich streiten könnte: Die Sitzordnung ist das eine, der Umgang mit den Materialien ist das andere.

Eine Bemerkung auch zu dem, was Sie eben gesagt haben, Herr Marten: Man könnte sich darauf verlassen – so haben Sie sinngemäß gesagt; ich bin da mal ganz vorsichtig –: Der

Antragsteller hätte eine Darlegungslast. Herr Lange hätte das eventuell ein bisschen verwechselt, was wir ihm nachsehen – er ist Betriebswirtschaftler und nicht Jurist, die haben ihre eigene Sprache –, und er wäre dieser Darlegungslast in Bezug auf den Bedarf nachgekommen.

(Verhandlungsleiter Ulrich Marten schüttelt den Kopf.)

– Doch! Sie haben es leider so formuliert. Das war das, was mich so aufmerksam hat werden lassen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich habe das nicht auf den Bedarf bezogen, sondern ich habe das allgemein gesagt.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Das war genau mein Problem. Wir diskutieren über die Frage, ob er der Darlegungslast nachgekommen ist. Wir finden es unglücklich – das kam schon mehrfach zum Ausdruck –, dass die Bezirksregierung nicht vorher beigegeben ist und die Gutachten nachgefordert hat; denn unseres Erachtens ist es hier so offensichtlich, dass hier so viel fehlt, dass hier so viel Brüche drin sind, dass z. B. die Zahl der Arbeitsplätze erst am gestrigen Tag hier eingeworfen wird, obwohl sie irgendwie schon zur Begründung herangezogen wird – nicht so ganz deutlich, aber so halb deutlich –, und irgendwo hinten in den Unterlagen dann überraschenderweise auftaucht, nämlich bei der Verkehrsinfrastruktur. Beim allerletzten Gutachten steht sie dann irgendwie doch noch drin. Sie taucht irgendwie auf; sie ist aber nie dargelegt worden. Jetzt kommt Sie hier in den Termin in einer Art und Weise, die uns nicht mehr die Gelegenheit gibt, darauf einzugehen. Die Art und Weise, wie das geschehen ist – das werde ich gleich noch mal detaillierter aufzeigen –, zeigt: Da hat niemand vorher wirklich sorgfältig draufgeschaut.

Das Problem ist doch einfach Folgendes: Wir befinden uns hier im Verfahren. Was passiert? Wir erörtern das Ganze. Die Anhörungsbehörde sagt: Na ja, zu der Frage brauchen wir vielleicht ein Gutachten, das ist vielleicht ein bisschen zweifelhaft, aber vielleicht können wir es so auslegen. – Irgendwie kommt man dann zum Planfeststellungsbeschluss, vielleicht noch mit zwei, drei Zusatzgutachten. Wir kriegen nicht mehr mit, was da passiert. Wir können dazu nichts mehr sagen. Wir sind nach dem Erörterungstermin raus aus dem Verfahren. Wir können uns irgendwie schriftlich äußern, wir können Akteneinsicht betreiben – was auch immer. Ein unheimlicher Aufwand! Vielleicht betreiben wir den, vielleicht betreiben wir den nicht.

Wenn Sie jetzt sagen würden, Sie machen einen Planfeststellungsbeschluss, würde sich hier keiner beschweren und alle würden sagen: Prima! Dann lassen Sie uns das sofort ausfechten. Mit den Unterlagen gehen Sie in den Planfeststellungsbeschluss, und dann kriegen Sie den Flugplatz Mönchengladbach nie ausgebaut. Das wäre wunderbar. Nur so läuft es leider

nicht. Deswegen bitte ich noch mal um Verständnis dafür, dass auf der Seite der Betroffenen wenig Verständnis dafür besteht, dass nicht im Vorhinein die Gutachten hinzugezogen wurden. Deswegen auch immer das Beispiel Leipzig/Halle. Da saßen wir im Erörterungstermin, und die Sachverständigen der Anhörungsbehörde waren dabei. Da gab es eine richtige inhaltliche Diskussion, die hier nicht in die Gänge kommt. Herr Lange stellt sich tatsächlich hierhin und muss eine Stunde monologisieren, weil ihm leider inhaltlich keiner etwas entgegenhält. Das fand ich problematisch. Wo war der Vorhabenträger?

(Beifall bei den Einwendern)

Er hat sich diese Zahlen angeguckt. Er sitzt da. Er ist nicht, aber auch nicht im Ansatz in der Lage, auch nur ansatzweise eine einzige der vielen Zahlen, die Herr Lange präsentiert hat, infrage zu stellen. Ich habe es hier versucht nachzuvollziehen, soweit ich das kann. Diese Zahlen – wir zeichnen sie ja seit längerer Zeit auf – sind meines Erachtens recht plausibel. Und der Schluss, den er gezogen hat, ist auch recht plausibel und trotzdem sieht sich keiner mehr gehalten, darauf einzugehen.

Sie mögen jetzt sagen: Wir nehmen Herrn Lange nicht mehr so ernst. Der hat so eine Art, der ist so aggressiv. – Das habe ich mal so nebenbei gehört. Ich pflege das dann auch auszusprechen, was ich so nebenbei höre. Sehen Sie es mir nach, aber ich finde, die Auseinandersetzung über so etwas muss auch ehrlich laufen. – Das ist unfair. Das ist richtiggehend unfair, also jemandem hier auflaufen zu lassen nach dem Motto: Der kommt doch immer mit denselben Argumenten, das geht nicht. – Vielmehr haben Sie demonstriert: Sie haben dazu nichts zu sagen.

Dritte Bemerkung zu dem Wechselspiel hier: Wir haben heute Vormittag dank der Äußerung von Herrn Siewert etwas erlebt, was in seiner Tragweite hier noch nicht diskutiert wurde, was aber bezeichnend ist für das Spiel, das vonseiten des Vorhabenträgers getrieben wird. Ich respektiere sehr, dass es aufseiten des Vorhabenträgers Einzelpersonen gibt – das will ich vorwegschicken –, die ich für sehr aufrichtig auch in diesem Verfahren halte. Herr Prof. Hamm hat gestern das gerade Gegenteil demonstriert. Herr Houben hat gestern, wenn Sie sich erinnern, Herrn Prof. Hamm im Anschluss an dessen Vortrag aufgrund seines Eindrucks, dass er, Herr Prof. Hamm, vielleicht ein bisschen voreingenommen ist, gefragt: Sind Sie Mitglied des Fördervereins? Wie heißt dieser? Flughafen Mönchengladbach? Wie immer der Förderverein heißt, ist ja auch egal. – Herr Prof. Hamm hat darauf gesagt: Nein, das bin ich nicht.

Heute haben wir von Herrn Siewert gehört: Die Fachhochschule Niederrhein ist Mitglied des Fördervereins. Wir stellen fest: Herr Prof. Hamm hat erst mal nicht gelogen. Er hat nicht bewusst die Unwahrheit gesagt, weil er gesagt hat: Er ist nicht Mitglied. Herr Prof. Hamm hat zum Zweiten – und da hört's auf – hier in diesem Kreise vor allen Beteiligten vorgetäuscht, dass er dieses Gutachten unvoreingenommen erstellt hat. Das ist eine ganz unfaire Art und

Weise des Umgangs miteinander. Was Sie hier machen, ist: Sie lassen sich von voreingenommenen Institutionen, die sogar Mitglieder des Fördervereins sind, Gefälligkeitsgutachten erstellen.

(Beifall bei den Einwendern)

Und dann – da liegt der Hase im Pfeffer – haben Sie noch nicht einmal den Mut, hier zuzugestehen, dass diese Gutachten von Mitgliedern des Fördervereins gemacht wurden. Es gibt auf der ersten Seite dieses Gutachtens einen Verfasser und drei Mitwirkende. Von diesen drei Mitwirkenden sind zwei auch persönlich Mitglieder des Fördervereins. Man muss sich das vor Augen halten: Herr Prof. Hamm tritt hier auf und sagt dem versammelten Auditorium: Ich bin unabhängig. – Das hat er nicht wörtlich gesagt, das hat er sinngemäß gesagt. – Und wir kriegen im Nachhinein raus: Das ist ein Witz. Der Mann will uns verarschen. Das versammelte Auditorium wird hier einfach mal so in einer Anhörung vorgeführt. Dieser Gutachter hat sich gründlich disqualifiziert. Er ist nicht mehr glaubwürdig. Er hat einfach Mist gebaut.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich brauche dazu auch gar nichts zu beantragen. Ich würde mich aber freuen, wenn Sie ihm das so weiter vermitteln. Ich würde mich auch freuen, wenn er sich damit auseinandersetzt. Ich werde mich persönlich bei der Leitung der Fachhochschule Niederrhein für diese Art und Weise des Umgangs mit uns hier beschweren und werde mich auch über die fachliche Qualifikation von Herrn Hamm dabei äußern. Es kann nicht sein, dass jemand mit solchen Aussagen und einem solchen Versteckspiel das Renommee der Fachhochschule Niederrhein in der Weise in den Schmutz zieht. Das ist das eine, und das ist ein wenig symptomatisch für einiges hier im Umgang miteinander.

Die Bedeutung mancher Äußerungen hier kommt, glaube ich, nicht so richtig rüber. Ich hatte gestern schon mal – vielleicht unnötigerweise, oder vielleicht kriege ich das Gefühl dafür nicht, wie das bei Ihnen allen ankommt – darauf hingewiesen, dass Herr Prof. Johlen mal so nebenbei gesagt hat: Ja, man könnte das Vorhaben vielleicht auch unter dem Gesichtspunkt der Fluglärmverlagerung diskutieren.

Es geht noch weiter: Es kamen noch viele andere Andeutungen, und die werden hier leider, leider immer wieder nicht so richtig aufgenommen; deswegen muss man sie ab und zu, glaube ich, betonen. Ich möchte einen Gesichtspunkt vielleicht noch betonen und mich damit ein Stück weit jetzt – da mögen Sie sagen: in nicht ganz sachlicher Weise – an Horrorszenarien beteiligen. Aber es ist meiner Tätigkeit am Flughafen Düsseldorf und am Flughafen Köln/Bonn geschuldet, dass ich das schon mehrfach erlebt habe und es deshalb kein Horrorszenario ist.

Ich glaube aus der persönlichen Erfahrung mit einer Vielzahl von Verfahren und mit einer Vielzahl von Flughäfen, dass es im Augenblick ein Marktsegment gibt, worum sich der Flug-

platz Mönchengladbach eventuell mit Erfolg, wenn er denn einen Partner findet, bemühen könnte; denn er hat ja keinen Verkehr, er kann auf nichts aufbauen. Das einzige, was er kriegen kann, ist zufälligerweise irgendein neuer Billigflieger. Und was passiert, wenn er einen Billigflieger kriegt? Genau dasselbe, was in Düsseldorf passiert – Herr Lange hat es eben aufgezeigt –, genau dasselbe, was in Köln/Bonn passiert: Er kriegt ein Unternehmen, das darauf erpicht ist, möglichst viele Umläufe eines Flugzeuges an einem Tag fertig zu bringen. Das heißt nichts anderes als: Er kriegt ein Unternehmen, das morgens um 6 Uhr startet und abends nicht vor 23 Uhr reinkommt. Und dann wird sich der Flugplatz Mönchengladbach selbstverständlich darum bemühen, die Betriebszeiten so weit wie möglich in die Nacht auszuweiten. Das ist angesichts der Marktverhältnisse derzeit überhaupt das für den Flugplatz in Mönchengladbach einzig realistische Szenario für die nächsten Jahre. Machen wir uns doch nichts vor! Wenn Sie den kriegen, dann kriegen Sie ein bisschen Geld in die Kasse, und dann wollen Sie in die Nacht gehen, und dann erst werden die Leute merken, worum es bei dem geht, was Herr Faulenbach da Costa gestern angemerkt hat, nämlich: Wenn eine unbeschränkte luftverkehrsrechtliche Planfeststellung erteilt ist, dann haben Sie das Recht, uneingeschränkt davon Gebrauch zu machen.

Jetzt noch mal zu drei Fragen des Bedarfs – streng nach der Tagesordnung sozusagen. Unter dem Stichwort „Bedarf“ waren drei Stichpunkte, auf die ich noch einmal kurz eingehen möchte. Stichwort 1 „Luftverkehrskonzept“, Stichwort 2 „wirtschaftliche Auswirkungen“ und Stichwort 3 – und damit das Ende meine Ausführungen – „Alternativen“.

Stichwort „Luftverkehrskonzept“: Gibt es ein öffentliches Interesse – gegebenenfalls welches? – an diesem Flugplatzausbau? Das ist ja letztendlich die Frage, die für den Bedarf maßgeblich ist. Aus rechtlicher Sicht noch mal: Bedarf ist Planrechtfertigung. Da ist die Frage: Gibt es überhaupt einen Grund, diesen Flugplatz zu bauen? Und Bedarf ist zum Zweiten die Frage: Habe ich genügend gewichtige Gesichtspunkte, um mich mit meinem Vorhaben gegenüber den entgegenstehenden Interessen durchzusetzen? Diese beiden Gesichtspunkte sind es, die uns dabei umtreiben.

Die Frage ist nun: Wie definiere ich das, was da an Konflikt zwischen dem Luftverkehrskonzept des Landes Nordrhein-Westfalen und der Planung stattfindet? Das Luftverkehrskonzept des Landes Nordrhein-Westfalen – nur noch mal zur Erinnerung für alle – enthält die Handlungsoption 15 N. Jetzt will ich gleich eine Frage an Herrn Prof. Johlen loswerden. Die Handlungsoption 15 N heißt in meinem Papier auf Seite 47 im Wortlaut – Zitat Anfang –:

Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach auf 1.440 m Gesamtlänge durch Umwidmung und Mitbenutzung der jeweils vor Kopf liegenden 120 m langen Stoppbahnen.

Zitat Ende. – Zwei Absätze weiter heißt es dann – Zitat Anfang –:

Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach wird aufgrund der Lagebeziehung zum Verkehrsflughafen Düsseldorf und insbesondere der An- und Abflugrouten zueinander nicht favorisiert.

Zitat Ende.

Herr Prof. Johlen, Sie haben heute Vormittag diese Handlungsoption 15 N, wenn ich es richtig verstanden habe, auszugsweise oder sinngemäß zitiert und haben dabei ein zusätzliches Wort eingefügt. Sie haben nämlich – das haben Sie danach in einem kurzen Satz auch noch erläutert – diese Handlungsoption 15 N sozusagen als Beginn des Ausbaus interpretiert.

Könnten Sie mir noch mal sagen, auf welches Wort Sie sich dabei bezogen haben?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte sehr.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Sehr gerne, Herr Kollege, selbst auf die Gefahr hin, dass meine Ausführungen von Ihnen als arrogant bezeichnet werden – ein Ausdruck, den ich in der Auseinandersetzung zwischen Anwälten, die von dieser Seite aus als sehr sachlich geführt wird, als ungewöhnlich empfinde. Ich weise diese Bemerkung von Ihnen mit dem Ausdruck größter Empörung zurück. Wir bemühen uns auf dieser Seite, obwohl es uns sehr schwer fällt. Ihre Redebeiträge sind gespickt von Polemiken und Verbalinjurien

(Zurufe von den Einwendern)

und münden in Boykottaufrufen und darin, dass jeder, der eine andere Meinung vertritt – ich sage das wörtlich –, an den Pranger gestellt wird. Unter diesen Umständen ist das, was Sie hier von dieser Seite aus erleben, das Bemühen, sachlich zu bleiben. Ich glaube, in diesem Bemühen haben wir bisher Erfolg gehabt.

Ich habe heute nichts interpretiert. Ich habe nur wörtlich zitiert. Und das darf ich noch mal tun. Vor Ihrem Zitat steht drin:

Ein erster Lösungsansatz ergäbe sich aus ...

Das ist als erster Lösungsansatz zitiert. Ich gebe zu: Ich hätte, wenn ich es vollständig vorgelesen hätte – das bitte ich zu entschuldigen –, auch das, was Sie noch vorgetragen haben, nämlich „ein weiterer Verkehrsausbau“ usw., auch noch vorlesen müssen. Das wäre vollständig und richtig gewesen. Dafür entschuldige ich mich.

Nur, wir haben immer Folgendes vertreten: Der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für Mönchengladbach, der auf einer rechtlich gesicherten Basis nach bestimmten Kriterien zu erfolgen hat, ist letztlich – da bin ich ebenso missverstanden worden – auch eine politische Entscheidung. Das ist ganz klar. Ich habe doch Planungsermessen, und Planungsermessen ist doch auch von der Politik bestimmt. Das, was ich nie verstehe, ist, wieso Sie diese Luftfahrtkonzeption als unüberwindbares Hindernis ansehen.

Entweder bleibt die Landesregierung bei dieser Konzeption, dann haben wir Pech gehabt. Oder sie gibt sie auf, aber dann ist da doch kein Hindernis mehr. Das heißt, es ist so oder so eine politische Entscheidung. Das heißt also: Die Landesregierung kann es oder auch nicht. Warum soll das, was eine Regierung irgendwann mal als Konzept dargestellt hat, und zwar hier als ersten Ansatz, dann bei einer späteren Entscheidung ein unüberwindbares Hindernis sein? Wir werden mit der Zeit doch alle klüger.

Ich darf, um vollständig zu sein, Herr Kollege, weiter ausführen:

... hat die Luftverkehrskonzeption für deren Entscheidung selbstverständlich noch empfehlenden, aber keinen verbindlichen Charakter.

Auch das steht darin.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Könnten Sie mir noch mal sagen, worauf Sie gerade Bezug genommen haben?

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Seite 28 des Luftverkehrskonzepts, zweiter Absatz!)

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Seite 28.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Gut. Ich habe ja schon gesagt, ich stecke gerne auch ein, Herr Prof. Johlen. Ich glaube, ich muss das nicht kommentieren. Die Leute bewerten das für sich.

Aber das andere darf ich aus fachlicher Sicht kommentieren. Warum ist das Luftverkehrskonzept so wichtig? „Unüberwindbar“ hat keiner gesagt; das habe ich, glaube ich, auch nicht gesagt – hoffe ich jedenfalls nicht, und wenn, dann würde ich auch dafür mein plattes eingangs genanntes Sprichwort in Anspruch nehmen: Nobody is perfect. – Also, sehen Sie es mir nach. Unüberwindbar ist gar nichts in dem Zusammenhang.

Es ist wichtig. Warum ist es wichtig? Das ist relativ einfach. Es ist deswegen wichtig, weil es nicht das ist, was Sie gesagt haben. Und jetzt bringe ich mal ein Beispiel für den Vorwurf der

Arroganz, Herr Prof. Johlen. Um 10:50 Uhr heute Morgen haben Sie gesagt: Es wird immer dieses „unsägliche Luftverkehrskonzept der Landesregierung zitiert.“ Dass Sie als Jurist sich anmaßen, das Luftverkehrskonzept NRW 2010, das die Landesregierung vom Landtag zustimmend hat abnicken lassen – einstimmig, wohlgemerkt – als Konkretisierung der Festlegungen der Landesentwicklung – nicht einstimmig, glaube ich, sondern mit Mehrheit in allen Parteien; so war das; nicht ganz einstimmig; es gab, glaube ich ein paar Enthaltungen oder Gegenstimmen; ist aber auch egal –, dass sich jemand ausgerechnet als Jurist anmaßt, die Aussage, die die Legislative hier mit getroffen hat, wo sie ihre volle Unterstützung gegeben hat, als „unsägliches Luftverkehrskonzept 2010“ zu verbrämen, nur weil es einem nicht in den Kram passt, finde ich schon ein bisschen gewagt. – Aber gut, das nur als Beispiel und als Beleg. Wir können uns ja weiter beharken. Das ist der Sache ja auch vielleicht immer mal ganz dienlich.

Was bedeutet das Luftverkehrskonzept letztendlich? Aus meiner Sicht bedeutet das Luftverkehrskonzept eine Konkretisierung dessen, was wir im Landesentwicklungsprogramm landesplanerisch festgesetzt haben. Ich denke, auch da sind wir uns uneinig. Das haben Sie in Ihrem Erläuterungsbericht schon geschrieben.

Das Landesentwicklungsprogramm § 28 Abs. 4 enthält gewisse Vorgaben. Diese Vorgaben sind sehr allgemein. Sie nehmen sie in Bezug für Ihr Vorhaben, ohne das irgendwie plausibel abzuleiten. Das ist in der Tat aus diesen Vorgaben auch nicht plausibel abzuleiten, weil sie eben so allgemein sind. Aber: Das Landesentwicklungsprogramm wird konkretisiert: konkretisiert durch den LEP „Schutz vor Fluglärm, der sinngemäß – teilweise sogar wörtlich – die Aussagen der Luftverkehrskonzeption übernimmt, konkretisiert durch die Luftverkehrskonzeption des Landes Nordrhein-Westfalen 2010, verabschiedet durch den Landtag und damit sozusagen mit höchstdenkbaren Weihen ausgestattet, was die politische Auseinandersetzung angeht, aber damit zugleich auch Ausdruck des landesplanerischen Willens des Landes Nordrhein-Westfalen. Und diesen Konflikt hat die Anhörungsbehörde letztendlich zu bewerten. Da kann man nicht so tun, als ob das ein „unsägliches Luftverkehrskonzept“ ist, das die spinnerte Landesregierung hier mal eben aufgestellt hat und das keine Bedeutung im Verfahren hat. So geht's mit Sicherheit nicht.

Der Landesentwicklungsplan „Schutz vor Fluglärm“ ist ja – ich glaube, insoweit zumindest werden wir uns einig – eine landesplanerische Konkretisierung dessen, auch wenn sie diese Aussagen in erster Linie als Grundaussage übernimmt, um daraus für den Zweck des Landesentwicklungsplanes die notwendigen Ableitungen zu treffen, nämlich die Lärmschutzzone. Aber im Landesentwicklungsplan „Schutz vor Fluglärm“ – da möchte ich jetzt eine Frage anschließen; ich bitte noch mal um Aufmerksamkeit deswegen – heißt es im Erläuterungsbericht unter anderem unter Ziffer 2.3 Punkt 2 – Zitat –:

Die Flugplätze Essen/Mülheim und Mönchengladbach dienen der Entlastung des Verkehrsflughafens Düsseldorf im Bereich des Geschäftsreise- und des Regionalluftverkehrs.

In Ihrem Erläuterungsbericht, nein, machen wir es anders: Nicht in Ihrem Erläuterungsbericht, sondern wieder mal – – Da wir uns gerade so schön eingeschossen haben: Sie, Herr Prof. Johlen, haben gestern gesagt – 18:40 Uhr; ich höre Ihnen immer aufmerksam zu, wie Sie merken; Zitat –:

Es ist Aufgabe des Flugplatzes nach dem Landesentwicklungsplan, als Regionalflughafen zu dienen. Er kann diese Aufgabe nicht wahrnehmen.

Können Sie mir sagen, aus welcher raumordnerischen Festlegung – wo auch immer im Lande Nordrhein-Westfalen – Sie entnehmen, dass der Flugplatz Mönchengladbach erstens ein Regionalflughafen sei – Flughafen, wohlgemerkt; wir wissen, dass der Flughafen im Luftverkehrsgesetz ein besetzter Begriff ist –, und aus welcher Formulierung von Landesentwicklungsprogramm, Landesentwicklungsplan oder sonstiger raumordnerischer, landesplanerischer Festlegung Sie zum Zweiten den Halbsatz entnehmen, er könne diese Aufgabe nicht wahrnehmen?

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Soll ich schon antworten, Herr Kollege?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Rechtsanwalt Johlen, bitte.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Zunächst zum „unsäglichen Luftverkehrskonzept“: Dafür muss ich mich entschuldigen. Ich hatte das anders gemeint. Ich hatte nicht gemeint, dass die Luftverkehrskonzeption unsäglich sei. Das stünde mir nie an; das wäre auch von der Sache her völlig falsch. Da bitte ich um Entschuldigung. Ich wollte an sich auch sagen: unerträglich. Was ich meinte, war die ständige – –

(Lachen bei den Einwendern)

– Sehen Sie mal: Das ist genau das, was ich eingangs gesagt habe.

(Zuruf von RA Karsten Sommer [Vertreter])

– Ja, natürlich. Das weiß ich, dass das nicht mein Publikum ist. Aber die Art, wie hier auf Äußerungen reagiert wird, das ist schon bemerkenswert.

Was ich damit meinte, war: Ich wollte kritisieren, dass diese Luftverkehrskonzeption nun dauernd ins Spiel gebracht wird, um hier ein rechtliches Hindernis zu konstruieren. Das habe ich damit gemeint. Das ist für mich ein nicht erträgliches Verfahren. Gut.

Zum Zweiten, zu Ihrer konkreten Frage: Es geht um das Landesentwicklungsprogramm, nicht um den Landesentwicklungsplan. Der – das darf ich doch mal zitieren – besagt in § 28 Abs. 4 a in einem Obersatz:

Der wachsenden Bedeutung des Luftverkehrs ist angemessen Rechnung zu tragen.

Dann heißt es weiter:

Schwerpunktflugplätze für den Regionalverkehr sollen vornehmlich dem deutschen und europäischen Regional- und Ergänzungsflugverkehr dienen.

Dann haben wir noch ergänzend den LEP. Darin steht, dass die Flugplätze Essen/Mülheim und Mönchengladbach der Entlastung des Verkehrsflughafens Düsseldorf im Bereich des Geschäftsreise- und des Regionalluftverkehrs dienen sollen.

Ich brauche Ihnen ja wohl nicht zu sagen, dass der Begriff „Flugplatz“ der Oberbegriff für „Flughafen“ und „Verkehrslandeplatz“ ist. Das ist klar. Mönchengladbach ist ein Verkehrslandeplatz. Es ist beantragt, ihn in einen Flughafen umzuwidmen, damit er als Flughafen der ihm im Landesentwicklungsprogramm und im Landesentwicklungsplan zugeteilten Aufgabe der Abwicklung von Geschäfts- und Regionalluftverkehr gerecht werden kann. Mit der gegenwärtigen Bahn in einer Länge von 1.200 m kann er das nicht. Das ist selbst von Einwendenseite – ich könnte Ihnen das jetzt vorlesen, z. B. von der Stadt Korschenbroich in einem früheren Verfahren – immer wieder vorgetragen worden. Korschenbroich hat geschrieben:

Mit einer Länge von 1.200 m ist es überhaupt unmöglich, Regionalluftverkehr abzuwickeln.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Herr Kollege Prof. Johlen, darf ich das so verstehen, dass Sie den Begriff „Regionalflughafen“ in dem Zusammenhang vielleicht doch nicht mehr benutzen wollen?

Sehen Sie: Das ist ja jetzt ein böses Spiel, das wir hier treiben. Sie haben den Begriff „Regionalflughafen“ benutzt. Der steht in keiner landesplanerischen Festlegung. Wir brauchen uns nicht darüber zu streiten; wir wissen es beide. Nur, jetzt ist der Unterschied zwischen mir und Herrn Zerbe, dass ich nicht durch den Raum tanze, Ihnen die Unterlagen vor die Nase knalle und sage: Zeigen Sie mir, zeigen Sie mir, zeigen Sie mir! – Das ist eine Frage des Umgangs miteinander. Ich bitte einfach, zu respektieren – das war jetzt vielleicht ein bisschen ein ge-

meines Beispiel; wir müssen alle noch ein bisschen miteinander auskommen –: Das geht nicht. Man kann hier nicht den einen oder anderen Einwender oder auch dessen Sachverstand in dieser Art und Weise versuchen vorzuführen, sondern man sollte das schon auf sachlicher Ebene machen. Also: Sie meinten „Regionalflugplatz“. Klar.

Ich will wieder auf die Sache zurückkommen. Die Frage – und darauf kommt es in der Tat inhaltlich an –: Kann man aus landesplanerischen Festlegungen ablesen, dass dieser Regionalflugplatz Mönchengladbach eine Aufgabe zugewiesen bekommen hat, die er mit einer 1.200-m-Bahn nicht erfüllen kann? Diese Frage kann man, glaube ich, mit Ja beantworten, und zwar aus dem Grunde mit Ja beantworten, weil die Luftverkehrskonzeption 2010 des Landes Nordrhein-Westfalen – insoweit finde ich sie gar nicht so schlecht für Sie, aber auch nur insoweit – sagt: Wir haben eine Handlungsoption, Erweiterung 1.440 m. Leider sagt sie danach auch gleich wieder: Mehr darf es nicht werden, weil da ein Konflikt mit Düsseldorf besteht.

Ich hätte noch einen Absatz weiter zitieren können: Da wird ja auch noch begründet, warum man einen weiteren Ausbau aus Landessicht nicht will, definitiv nicht will. Die Gründe werden genannt.

1.440 m können Sie landesplanerisch begründen. Was ich nur feststellen möchte und noch mal klar machen wollte, ist: Landesplanerisch lässt sich nichts anderes begründen. Man kann selbstverständlich auf die allgemeinen Aussagen zurückgreifen, die Landesplanung würde vorgeben, man solle dem gesteigerten Luftverkehrsbedürfnis Rechnung tragen usw. Nur, man muss dann bitte auch zur Kenntnis nehmen, dass diese allgemeinen Aussagen konkretisiert wurden und dass diese Konkretisierung nun zufällig die Legitimation der Legislative des Landes Nordrhein-Westfalen erfahren hat – und damit höchste Weihen –, die vielleicht auch der Flugplatz Mönchengladbach zu berücksichtigen hätte.

Das heißt nicht zwingend, dass man nicht darüber hinweg kommt; das wissen wir auch alle. Das ist kein rechtliches Hindernis; das will ich auch gar nicht behaupten. Nur, wie Sie in der Abwägung – – Ich sage jetzt mal wieder: Beispiel München II, Nachtflugbeschränkung, Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes aus dem – – Jetzt müsste ich nachgucken. Da müssen Sie selber nachgucken. Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes – der schießt ja am Ende eine ganz komische Kapriole in seinem Urteil; insofern ist das auch sehr lehrreich, auch für mich als Juristen und vielleicht sogar für Laien –, der tatsächlich sagt: Dieser Ausbau oder diese Ausweitung, diese Freigabe der Nachtzeit für den Flughafen München II ist offensichtlich ein Verstoß gegen landesplanerische Vorgaben. Die raumordnerischen Vorgaben wurden nicht berücksichtigt. – Er sagt mit anderen Worten nichts anderes als: Das Ding ist rechtswidrig. Er hätte sich das Ganze auch sparen können, weil er im nächsten Absatz feststellt: Aber es hat leider kein Betroffener ein Recht darauf, Raumordnungsbelange einzuklagen. Also können wir das hier nicht rügen. – Normalerweise würde man sagen: Das Gericht hat vielleicht ein bisschen viel geprüft. Aber es hat es gesagt.

Und da, sage ich, kommt das Gewicht der raumordnerischen Belange zum Ausdruck, die hier auch zu prüfen sind und wo man letztendlich zu demselben Ergebnis kommen muss wie das Büro von Herrn Dr. Rüttgers – ich glaube, Herr Rothe hatte das Schreiben vom 29.04.2005 schon zitiert; ich bin kein CDU-Anhänger, also verdächtigen Sie mich bitte nicht in falscher Richtung; aber in dem Fall ist es doch passend –, wo noch einmal darauf hingewiesen wird, dass das nach wie vor politischer Konsens im Lande Nordrhein-Westfalen ist.

Die Ebene einerseits der Landesplanung und Raumordnung ist danach nach ihrem Gewicht meines Erachtens relativ klar.

Zum Zweiten: Die Frage des öffentlichen Interesses an diesem Flugplatz ist aus Landessicht zu verneinen – an dem Ausbau dieses Flugplatzes über 1.440 m hinaus. Ich werde am Ende noch auf die Frage kommen: Warum haben Sie denn die 1.440-m-Option gar nicht geprüft? Da hätten Sie ja ein öffentliches Interesse von Landesebene aus. Aber das ist letztendlich Ihr Bier, wenn Sie das nicht beantragt haben. – So weit zum öffentlichen Interesse vor dem Hintergrund der Raumordnungsbelange.

(Beifall bei den Einwendern)

Es gibt einen zweiten Aspekt, auf den ich in dem Zusammenhang noch mal zurückkommen wollte: Ich entnehme – das wollte ich jetzt einfach mal feststellen; die Anhörungsbehörde kann das dann für sich gewichten – dem Luftverkehrskonzept des Landes Nordrhein-Westfalen und zumindest dem LEP „Schutz vor Fluglärm“, der das ja fast wörtlich übernimmt, auch die Aussage, dass das, was hier beantragt ist an Potenzial, also das, was Herr Prof. Wolf hier prognostiziert hat, nicht den raumordnerischen Interessen des Landes Nordrhein-Westfalen entspricht, aus dem einfachen Grunde, weil hier eine Entlastungsfunktion für den – heißt es dort – Geschäftsreise- und den Regionalluftverkehr zugewiesen wird und weil wir der Prognose von Herrn Prof. Wolf entnehmen können, dass in beiden Szenarien, die hier wiederholt in Bezug genommen werden, die Mehrzahl der Flüge im Tourismusverkehr abgewickelt werden soll. Das wurde ja auch mehrfach erörtert. Da ist einfach das Potenzial da. Man sieht sozusagen das Potenzial, dass der Flugplatz Mönchengladbach eine eigenständige Stellung im Tourismusverkehr bekommt – wenn er denn eine Airline findet, die das abwickelt. Und dieses Potenzial ist ein Potenzial, das ihm raumordnerisch nicht zugewiesen ist, das ihm nicht zusteht, insbesondere im Vergleich mit der landesplanerisch festgelegten Funktion des Flugplatzes Düsseldorf.

Was man landesplanerisch gewichten muss, ist, dass hier ein bestimmtes Verhältnis von zwei Flugplätzen zueinander festgelegt wurde, mit bestimmten Hintergründen, die sicherlich mit zu gewichten sind. Dieses Verhältnis von Flugplätzen zueinander sehe ich so, dass der Flugplatz Düsseldorf das Grundbedürfnis befriedigt, auch und vor allem im Tourismusbereich – vielleicht auch, weil dort Geld zu verdienen ist; warum auch immer. Er befriedigt das Grundbedürfnis. Der Flugplatz Mönchengladbach soll ihn dabei so weit unterstützen, wie das

sozusagen zur ausreichenden Funktionswahrnehmung erforderlich ist. Diese raumordnerische Funktionszuweisung wird durchbrochen, wenn die Prognosen von Herrn Prof. Wolf sich realisieren. – Das zur Frage der Gewichtung der öffentlichen Interessen. Dass der Vorhabenträger das anders sieht, ist insoweit, glaube ich, in den Unterlagen dokumentiert.

Zweiter Punkt: wirtschaftliche Auswirkungen und Bedarf, aufgeführt als Tagesordnungspunkt und gestern hier aufgegriffen von Herrn Prof. Dr. Hamm in seinem Vortrag mit Zahlen, die ich im Einzelnen noch mal in Bezug nehmen möchte. Zur Vermeidung von Wiederholungen nehme ich teilweise auf das Bezug, was Herr Lange eben ausführlich mit gutem Zahlenmaterial dargelegt hat.

Vorab zur Einordnung wirtschaftlicher Auswirkungen: Das muss man, glaube ich, auch rechtlich noch mal klar kriegen, worüber man hier überhaupt redet. Es war von Vorhabenträgerseite – jetzt sage ich es mal anonym – immer wieder davon die Rede, die wirtschaftlichen Auswirkungen seien im Rahmen einer „politischen Entscheidung“ zu berücksichtigen. Worauf ich Bezug nehme, ist hier das rechtliche Gewicht der wirtschaftlichen Auswirkungen im Rahmen der Planfeststellungsentscheidung.

Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 19.05.2005 zum Aktenzeichen 4 VR 2000 aus '05 zu Ziffer II 2 b aa. Dort finden Sie es eigentlich sehr schön runterdekliniert: das öffentliche Interesse, das sich als sogenannter Sekundäreffekt, wie das Bundesverwaltungsgericht formuliert hat, darin ausdrückt: Wie viele Arbeitsplätze schaffe ich, wie viele weitere monetäre Sekundäreffekte habe ich eventuell noch? Beide sind ja in irgendeiner Weise von Herrn Prof. Hamm hier dargelegt worden. Beide sind rechtlich meines Erachtens klar als öffentliche Interessen zu bewerten. Was denn sonst? Worauf wollen Sie sich sonst stützen? Herr Prof. Wolf hat ja immer wieder demonstriert: Man kann sich auf sein Gutachten stützen, man kann es aber auch sein lassen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit können Sie selbstverständlich nicht prognostizieren. Sie können nur prognostizieren, dass es ein solches Szenario geben kann, wie Sie es aufgezeigt haben. Ob das eintritt oder nicht, wer weiß es? Sie nicht, wir nicht, keiner. Das wurde gestern Abend sehr schön von Herrn Scholz auch noch mal, denke ich, dargelegt, dass da ein ganz wichtiger Knackpunkt liegt.

Wenn es keine abgesicherte Prognose gibt – „abgesicherte Prognose“ meine ich jetzt im Sinne einer eventuell auch durch Trendentwicklungen, durch Trendprognosen verifizierbaren Prognose; das können Sie ja nicht, weil im Augenblick einfach nichts stattfindet; es ist also unmöglich; es gibt keine abgesicherte Prognose – – Sagen wir mal, die Chancen sind fifty-fifty und Sie haben das zu bewerten: Sie haben definitiv keinen Bedarf im klassischen Sinne, Sie haben definitiv keine Sicherheitsbelange. Sie haben vom Vorhabenträger bisher glücklicherweise nicht das Argument der Fluglärmumverteilung vorgetragen. Warten wir ab, ob es noch nachkommt. Sie haben also nur die Angebotsplanung. Entschuldigen Sie, wenn ich weiter an dem Begriff festhalte, aber die Rechtsprechung gibt es uns glücklicherweise so vor. Wir haben die Angebotsplanung. Und jetzt haben Sie die öffentlichen Interessen und dabei

die Sekundärinteressen, die von den Primäreffekten abhängen, also von dem, was dort tatsächlich stattfindet.

Wir haben einen zweiten Punkt zur Rechtfertigung hier im Erörterungstermin gehört, den ich so in den Unterlagen nicht gefunden habe. Herr Peters hat das auf den Punkt gebracht: das Überlaufen von Düsseldorf. Das ist stichpunktartig, glaube ich, der zweite Rechtfertigungsaspekt. Wo man sagen könnte – da finde ich die Diskussion auch genehmigungsrechtlich interessant –: Es kann ja ein echter Bedarf sein. Dieses Überlaufen von Düsseldorf kann ja auf einmal zum Bedarfsargument werden. Nun kann man sagen: Ja gut, wir können zwar für Mönchengladbach nichts aufzeigen, weil da nichts stattfindet und wir keine Entwicklung haben oder die Entwicklung abwärts ist und wir deswegen nicht nach oben prognostizieren können, aber wir können zusammen mit Düsseldorf wohl einen Aufwärtstrend prognostizieren.

Und da bitte ich jetzt noch mal in Erinnerung zu rufen, was Herr Lange hier ausgeführt hat. Deswegen werden Sie jetzt hoffentlich auch meine Enttäuschung verstehen, dass Sie auf die Zahlen im Detail nicht eingegangen sind. Herr Lange hat hier demonstriert: Es gibt am Flughafen Düsseldorf die von Ihnen aufgezeigte Entwicklung nicht. Herr Lange hat hier demonstriert: Die Nachfrage nach Flops,

(Heiterkeit)

Slots – Entschuldigung –, die Nachfrage nach Slots hat mit dem tatsächlichen Bedarf nichts zu tun. Die Nachfrage nach Slots ist eine Frage der Luftverkehrspolitik der Airlines. Sie wird – und das demonstriert das Ganze; der ganze Vorgang ist ja auch einer, der deutlich werden lässt, dass es hier nicht um tatsächlichen Bedarf geht – ja letztendlich auch davon geprägt, dass es eine Flugplankonferenz gibt, wo die Fluggesellschaften schon im Vorjahr ihre Wünsche anmelden. Da kommt dann dieser Haufen zustande, dieser Haufen an Wünschen, den Sie in der Grafik gezeigt haben.

Wir haben dann als Zweites gesehen, dass dieser Haufen von Wünschen – in der Grafik, die Herr Lange aufgelegt hat – nichts mit dem zu tun hat, was nachher koordiniert wird. Das wird beim Flughafen Düsseldorf sozusagen angeglichen an den Koordinierungseckwert.

Und wir haben zum Dritten gesehen, dass wir dann noch das große Problem des Slotmissbrauchs haben, der letztendlich demonstriert, dass der Bedarf weit unter den vergebenen Slots liegt. Man muss dem beikommen, indem man den Fluggesellschaften sogar noch Ordnungsgelder auflegt, um zu verhindern, dass sie sich über den Bedarf hinaus – und das ist das Entscheidende – Slots verschaffen bis zum Gehnichtmehr, um sich Marktvorteile zu verschaffen. Das ist ein harter Kampf. Aber dieser harte Kampf hat nicht die Bohne etwas mit einem Bedarf zu tun. Das ist schlicht und ergreifend falsch und lässt sich mit unendlich vielen Zahlen zum Flugplatz Düsseldorf – – Sie können auch andere Flugplätze nehmen. Wenn Sie

bessere Zahlen haben: Legen Sie sie endlich vor! Legen Sie den Bedarf dar! Sie werden es nicht können. Diese Behauptung können Sie also auch nicht aufrechterhalten. Ich gehe davon aus, dass Sie im Bereich des Bedarfs – aber vielleicht haben Sie ja noch Zahlen; zeigen Sie sie uns; wir sind gespannt, wir sind ja lernfähig – nichts vorzutragen haben.

Angebotsplanung, wirtschaftliche Effekte, Sekundäreffekte: Grunddaten waren bei Herrn Prof. Hamm 100 Arbeitsplätze – roundabout, circa, es war ein bisschen weniger – je 100.000 Fluggäste, mal Faktor 1,5 bis 1,7 für die weiteren Arbeitsmarkteffekte und die weiteren Sekundäreffekte, die aus diesen Zahlen abgeleitet sind, die also zwingend mit diesen Zahlen zusammenhängen, durch die zusätzliche Nachfrage, also monetäre Effekte.

Maßstab für diese Feststellung war eine Aufstellung internationaler Verkehrsflughäfen. Jetzt habe ich ein Defizit in meinen Aufzeichnungen, räume ich ein: Es war irgendwann in den 90er-Jahren, aber ich weiß nicht mehr, wann es war. Es war irgendein Bezugsjahr. Ich wollte es mir noch aufschreiben, habe es leider vergessen. Aber dieses Bezugsjahr ist entscheidend; denn die Entwicklung ist dramatisch abwärts. Es lässt sich anhand der Arbeitsplatzzahlen – Herr Lange hat es gezeigt; ich will jetzt darauf verzichten, Ihnen noch irgendwelche Grafiken vorzulegen; Sie können also auch von anderen Flughäfen diese Grafiken vorlegen – aufzeigen, dass die Arbeitsplatzentwicklung – – Die Zahlen aus Berlin wären übrigens spannend, weil der Wirtschaftsminister von Brandenburg neulich einräumen musste, dass es mit den Arbeitsplätzen vielleicht doch eher abwärts geht als aufwärts, wenn der Flughafen Berlin Brandenburg International gebaut wird. Kuriosum! Ich bin heute noch nicht so richtig dahintergestiegen, wie er auf die Behauptung kommt. Aber es ist eine kuriose Entwicklung. Wenn dem tatsächlich so ist, dann ist das sehr deprimierend als Entwicklung auch für alle anderen Flughäfen, nicht nur für Mönchengladbach. Für Mönchengladbach zeigt sich, dass das, was hier diskutiert wird, unrealistisch ist. Aber nichtsdestotrotz! – Entschuldigung, ich bin ein bisschen abgeschweift.

Ich komme zurück zum Thema: Maßstab internationale Verkehrsflughäfen irgendwann in den 90er-Jahren; Entwicklung geht abwärts. Was sagt Herr Prof. Hamm zu der Entwicklung? Nichts! Einfach gar nichts. Er hat nichts dazu gesagt. „Wir waren leider nicht in der Lage zu reagieren“, werden Sie uns jetzt entgegenhalten. Na gut, so ist es, wenn man auf ein Thema nicht vorbereitet ist und mit den Gedanken vielleicht gerade irgendwo anders ist. Das kann auch mal passieren. Wir haben nicht so schnell reagiert. Wir hätten nachfragen können. Ich weiß nicht, ob er was dazu sagen kann. Es wäre spannend, das zu erfahren. Vielleicht können Sie ihn ja noch mal bewegen, auch wenn wir seine Glaubwürdigkeit natürlich infrage stellen. Aber vielleicht fühlt er sich ja trotzdem motiviert. Also, er müsste irgendwas zu der Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen in den letzten Jahren sagen, da sie so offenkundig abwärts gegangen sind, dass es nicht mehr glaubhaft erscheint, aus den 90er-Jahren etwas abzuleiten.

Wir haben – wieder Beispiel Leipzig/Halle – gerade zu diesem Punkt ausführliche Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss auf Seite 159 ff. Auch zu empfehlen: Planfeststellungsbeschluss vom 04.11.2004 des Regierungspräsidiums Leipzig, in dem die Planfeststellungsbehörde sich noch mal mit diesen Sekundäreffekten auseinandersetzt, weil es ja auch in Leipzig/Halle zu diesem Zeitpunkt eigentlich um eine Angebotsplanung ging. Da wusste nämlich noch keiner, dass DHL tatsächlich kommt. Insofern stand das Ganze noch auf sehr wackeligen Füßen. Die Planfeststellungsbehörde hat selbst prüfen lassen und gesagt: Das, was der Vorhabenträger macht, können wir wohl nicht nachvollziehen. Wir müssen das von unseren Experten ein bisschen runterrechnen lassen oder wir müssen es neu rechnen lassen – Entschuldigung: nicht ein bisschen runterrechnen lassen; das würde das Ergebnis vorwegnehmen –, wir müssen es neu rechnen lassen. – Sie kommen zu anderen Ergebnissen: Statt 3.000 waren es dann nur noch – inzwischen habe ich es nachgeschaut – rund 1.800, rund die Hälfte. Das erfüllt mich etwas mit Sorge.

Wenn ich dann weiter in Rechnung stelle, dass Herr Prof. Hamm ausgeführt hat: Er hat 3 Millionen Passagiere als Grundlage genommen. – Nein? Hat er 2,7 genommen?

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Er hat gesagt: Wenn ..., dann ...)

– Sagen Sie es noch mal ausführlicher.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Seine Aussage war: Wenn ..., dann ...

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Noch mal drücken.

(RA Karsten Sommer [Vertreter]: Ich wollte Herrn Zerbe aussprechen lassen!)

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das war ausgesprochen.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Herr Zerbe, Sie wollen jetzt ernsthaft ins Protokoll einer Anhörung geben: „Seine Aussage war ‚Wenn ..., dann ...‘“?

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Ja!)

– Das wollen Sie als inhaltliche Aussage zu Protokoll geben?

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Ja!)

– Ah ja. Und dann wundern Sie sich, dass irgendjemand Ihnen sagt: „Das ist vielleicht nicht so richtig aussagekräftig, was Sie hier vorbringen“? Also gut. Jetzt versuche ich mal, Ihr „Wenn ..., dann ...“ zu interpretieren, weil Sie es ja nicht machen. Dann hat er wohl gesagt: Wenn 3 Millionen Passagiere kommen, dann haben wir die Arbeitplatzeffekte. – Ich hoffe, ich habe Sie richtig interpretiert.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: So ist es!)

– Aber halten Sie es mir nachher nicht entgegen. Ich danke damit für die Unterstützung; denn das war genau das, was ich ausdrücken wollte. Also: Meine Sorge begründet sich darin, dass Herr Prof. Hamm seinen Berechnungen 3 Millionen Passagiere zugrunde gelegt hat. Das entspricht, glaube ich, dem „Wenn ..., dann ...“.

Wir haben in den Gutachten von Herrn Prof. Wolf zwei Szenarien. Sie haben sie ja vorhin noch mal erläutert. Sein eines Szenario geht aus von 2,7 Millionen Passagieren, glaube ich, im Prognosejahr. Das andere geht aus von 1,41.

Herr Prof. Hamm hat leider nicht erläutert, warum seine Zahlen nicht mit dem Gutachten von Herrn Prof. Wolf übereinstimmen, jedenfalls kann ich es nicht mehr erinnern. Wenn jemand meinem Gedächtnis auf die Sprünge helfen kann, wäre ich für einen Hinweis dankbar. Was mich aber dabei bewegt, ist: Wenn wir jetzt mal annehmen, es tritt das ein, was Herr Prof. Wolf prognostiziert hat – fifty-fifty könnte ja sein –, dann liegen wir irgendwo im Bereich zwischen 1,41 und 2,7. Das heißt, von den 3 Millionen sind wir noch eine ganze Ecke entfernt. Da haben wir also schon mal einen Abschlag von 10 bis – jetzt schlägt mich das Rechenproblem wieder; iudex non calculat; die anderen können es besser – 100 %, irgendwo in dem Bereich. Also: Es wird schnell mal die Hälfte – und auch weniger als die Hälfte an Effekten, was er hier vorgerechnet hat. Er hat sich aber hierhin gestellt und hat das so dargestellt, dass er das für die Vorhabenträger sagt. Das finde ich ein bisschen unglaubwürdig. Hätte er hier wissenschaftlich korrekt dargestellt, wie er das für sich in Anspruch genommen hat, hätte er gesagt: Ich weiß, da ich hier für die Vorhabenträger stehe, dass es eine Bandbreite der Prognose von 1,41 bis 2,7 gibt oder zwei Szenarien, und ich stelle hier jetzt mal dem verehrten Publikum dar, was sich in den beiden Szenarien tut. – Das hat er nicht getan. Unredlich nenne ich das, unredlich; denn er hat dargestellt, welche Effekte – das war seine Aussage – dieses Vorhaben hat. Das hat er gerade nicht gemacht.

Weiter im Text! Er hat kein Wort darüber verloren, wie sich seine Zahlen – 100 Arbeitsplätze zu 100.000 Passagieren – verhalten ad 1 zu den allgemeinen Zahlen der Arbeitsplatzentwicklung an Regionalflugplätzen – wir haben schon mehrfach gehört: die sieht anders aus –, ad 2 zu der zeitlichen Tendenz – das hatte ich schon erwähnt –, ad 3 zu den tatsächlichen Arbeitsplatzzahlen am Flughafen, Flugplatz – Entschuldigung, jetzt komme ich auch schon

auf den Flughafen; so schnell passiert's – Mönchengladbach. Ich möchte sie hier noch mal zur Demonstration für alle auflegen.

(Folie)

Die sind hier aufgezeigt als Zahl der Arbeitsplätze in den Jahren. Es ist nicht hundertprozentig vergleichbar; ich weiß das. Ich vergleiche hier Äpfel mit Birnen; aber ich vergleiche hier auch nur Tendenzen. Die tatsächliche Entwicklung der Arbeitsplätze – – Dem muss man aus methodischer Sicht sicherlich die Zahl der Fluggäste entgegenhalten. Ich nehme jetzt mal das Jahr 2003, das letzte aufgeführte Jahr, mit 38 Arbeitsplätzen: 191.642 Passagiere stehen hier als Auszug aus dem Geschäftsbericht des Flugplatzes. Schenken wir uns die anderen Jahre! Wenn Sie sich die anderen Jahre anschauen: Da sieht das ähnlich aus. Das heißt hochgerechnet – ich habe es gestern schon mal kurz erwähnt – auf 200.000 Passagiere rund 40 Arbeitsplätze. Wenn Sie das hochrechnen auf 1 Million – mit den angeblich 1.000 Arbeitsplätzen pro 1 Million, die Herr Prof. Hamm angenommen hat –, kommen Sie auf ein knappes Fünftel.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir haben also eine Differenz von 500 % zwischen der tatsächlichen Zahl an Arbeitsplätzen am Flugplatz und dem, was der Gutachter prognostiziert. Jetzt sage ich nicht, dass diese Differenz nicht irgendwie erklärbar ist. Ich sage nur: Es ist der Gutachter nicht mehr glaubwürdig, der hier Zahlen an die Wand wirft und dem Publikum nicht mal mitteilt, wie es denn tatsächlich ist. Das ist unredlich, das ist unwissenschaftlich. Das hätte man aufbereiten müssen. Das ist nicht geschehen. Wir können über die Hintergründe auch vor dem Hintergrund des eingangs Gesagten lange spekulieren. Das ist aber vielleicht auch müßig.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe würde Sie gerne was fragen.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Frage: Ist Ihnen bekannt, dass Flughafenbetreiber sich Dienstleistungen außerhalb ihres eigenen Personalstandes einkaufen? Haben Sie dieses Phänomen schon mal irgendwo gesehen: bei der Betankung, bei den Lotsendiensten, beim Check-in-Personal, beim Informationspersonal, bei der Abfertigung und Ähnlichem?

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Herr Zerbe, Sie sprechen jetzt sehr treffend ein Problem an.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Diese 38 sind unsere eigenen Mitarbeiter, nicht mehr und nicht weniger, aber nicht die am Flughafen tätigen – und das wissen Sie auch.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Herr Zerbe, ich darf Ihre Frage jetzt beantworten: Ja. – Zum Zweiten würde ich dann gerne wissen: Wie viele Mitarbeiter haben Sie denn im Sinne der Prognosen von Herrn Prof. Hamm? Können Sie seine Prognose stützen? Haben Sie irgendeine Zahl? Oder wollen Sie jetzt geltend machen, dass wir die Darlegungslast im Verfahren haben?

(RA Prof. Dr. Heribert Johlen [Antragstellerin]: Machen Sie erst mal weiter, wir müssen schauen!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Haben Sie verstanden?

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Nein.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie sollen erst mal weitermachen. Die Zahlen werden gesucht.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Gut.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich würde Ihnen ganz gerne eben eine Schrift geben, die Zusammenfassung einer Studie von Airport Council International Europe und York Aviation: „Gesellschaftliche und ökonomische Impulse europäischer Flughäfen“, herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen. Das ist für Sie; ich bringe es Ihnen mal eben rüber.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Können Sie nur noch eben sagen, welche Bedeutung das jetzt im Verfahren hat? Wir müssen das ja irgendwie einordnen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Johlen.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Herr Kollege Sommer, Sie haben Zahlen genannt und haben gesagt: Das sind die am Flughafen, am Flugplatz tätigen Mitarbeiter. – Sie haben als Zahl diejenigen Mitarbeiter genannt, die unmittelbar bei der Flughafengesellschaft angestellt sind. Darauf hat Herr Zerbe erwidert, man dürfe diese nicht alleine rechnen, sondern müsse alle am Flughafen tätigen Mitarbeiter zusammenrechnen. Darüber sind wir uns doch beide einig.

Dann haben Sie gesagt: Wie viele sind das denn konkret? – Entschuldigen Sie bitte, aber wir haben nicht sämtliche Zahlen im Kopf; man ist ja auch nicht immer auf alles vorbereitet. Da hat Herr Zerbe gesagt: Darüber gibt es Erfahrungssätze, die sich in einem Skript niederschlagen, das er Ihnen gerne zur Verfügung stellt. Wenn Sie aber weiter darauf bestehen, zu sagen: „Wie viel sind denn nun konkret hier am Flughafen tätig?“, dann bitte ich um eine kleine Auszeit. Das werden wir dann auch feststellen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Drücken Sie zuerst, dann drücke ich.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ah ja, jetzt haben wir es. – Vielen Dank für die Zusammenfassung. Ich würde das in der Tat so sehen, dass die Darlegungslast insoweit, wenn der Vorhabenträger sagt: „Das sind öffentliche Interessen, die wir gerne für uns reklamieren wollen“, bei Ihnen liegt. Das müssen wir nicht im Erörterungstermin klären, auch wenn ich es schön fände, auch wenn Sie es nicht sofort verfügbar haben. Das muss ja irgendwie verwertbar sein, das muss auch irgendwie aufbereitet sein, und es muss letztendlich – und das ist der entscheidende Punkt – irgendwie zu Ihrer Prognose ins Verhältnis gebracht werden, die Sie ja für sich reklamieren, das heißt zu den Zahlen von Herrn Prof. Hamm, so Sie die noch für sich reklamieren. Da wird der entscheidende Punkt liegen. Das heißt, die reinen Zahlen wären für uns von Interesse, aber meines Erachtens für die Planfeststellung nicht das Ausschlaggebende. Aber das mögen Sie letztendlich bewerten. – Wollen Sie dazu direkt was – –

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein, nein. Ich höre Ihnen zu.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ach so. Okay.

Letzter Punkt zur Frage der Wirtschaftlichkeit: Wir haben vorhin eindrucksvoll von dem Vertreter der Landwirtschaftskammer – habe ich es jetzt richtig formuliert? – eine Berechnung gehört, nach welchen Erfahrungen im Einzelnen unter Zugrundelegung welcher Zahlen im Einzelnen davon auszugehen wäre, dass hier eine bestimmte Anzahl von Arbeitsplätzen verloren geht. Ich hoffe, dass das auch im Protokoll so weit angekommen ist und dass man

das nachher auch so weit verwerten kann. Denn ich habe das so verstanden, dass wir hier zweierlei Entwicklungen zu berücksichtigen haben: Zum einen sind die verloren gehenden Arbeitsplätze natürlich gegenüber den gewonnenen oder potenziell zu gewinnenden – so muss man es wohl formulieren – gegenzurechnen. Das heißt, wir haben ein Plus-Minus-Spiel, wo letztendlich ein Ergebnis rauskommen muss, aber das Minus muss auch mit drin sein. Zum Zweiten ist zu berücksichtigen, dass die Arbeitsplätze in der Landwirtschaft wahrscheinlich sofort verloren gehen oder relativ kurzfristig. Das weiß ich jetzt nicht, aber ich habe es so verstanden, dass es relativ kurzfristig ist. Das wäre gegebenenfalls auch noch mal nachzufragen, weil das meines Erachtens eine ganz entscheidende Frage ist.

Wenn man methodisch einigermaßen einwandfrei versuchen möchte, sich dem Ergebnis im Einzelfall zu nähern, dann müsste man ja fragen: Wie verhält sich das Ganze zeitlich? Wir haben eine Prognose für Arbeitsplätze im Jahre 2015 – kann eintreten, kann nicht eintreten. Wir haben ein bisschen was gegenzurechnen. Das haben wir aber schon gegenzurechnen im Jahre – – Ja, wann werden die Flächen in Anspruch genommen? 2006, wenn Sie dann anfangen können. Dann haben Sie vielleicht 2006, vielleicht 2007 mit dem Verlust von Arbeitsplätzen zu rechnen, die Sie dann als Arbeitsplatzverluste hochzurechnen haben, und eventuelle sekundäre Negativeffekte, die Sie den sekundären positiven Effekten ja auch noch entgegenhalten müssten, bis zum Jahre 2015.

Ich bin als Jurist jetzt leider nicht in der Lage, zu sagen, wie man das methodisch macht. Aber rein logisch erscheint es mir so. Und ich muss ganz ehrlich sagen: Als Genehmigungsbehörde würde ich mir das auch sehr genau angucken, weil mir das doch als ein Aspekt erscheint, der hier so offensichtlich und methodisch auch logisch dargestellt wurde, dass, wenn er nicht berücksichtigt wird, wohl ein Landwirt kommen und sagen würde: Nur über meine Klage.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Lassen Sie mal eben einen Zwischenruf zu?

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Jederzeit.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Es soll kein Zwischenruf sein. Herr Kollege Sommer, ich bin Ihnen noch eine Antwort schuldig. Ich hatte gesagt: Wir brauchen eine kurze Auszeit, um das rauszufinden. – Also: Sie hatten nach der Zahl der am Flughafen Mönchengladbach tätigen Personen gefragt, also der Arbeitsplätze. Darum geht es ja. Das waren am 01.01.2005 insgesamt 383, davon 259 Vollzeitkräfte und 124 Teilzeitkräfte. – Danke schön.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Darf ich noch mal eben nachfragen: Entspricht das etwa der Zahl der Arbeitsplätze – – Einfach methodisch: Sind das die Arbeitsplätze, die Herr Prof. Hamm auch prognostiziert hat? Oder sind da jetzt noch irgendwelche anderen mit drin? Also ist das sozusagen dieselbe Zahl, die wir mit 100 pro 100.000 gesehen haben?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das ist die Arbeitsplatzzählung am Flughafen echt zum 01.01.05.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Können Sie das irgendwie methodisch einordnen? Herr Prof. Hamm ist ja von einer bestimmten Methodik ausgegangen und hat gesagt: Wir haben hier eine bestimmte Zahl von Arbeitsplätzen. – Er kann damit wohl nicht die Arbeitsplätze bei den Airlines gemeint haben. Also, die Flugbegleiter sind nicht unbedingt Arbeitsplätze am Flugplatz. Gibt es da irgendwelche Differenzen, oder ist das jetzt diese Zahl, die er gemeint hat?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Arbeitsplatzzählung zum 01.01.2005 effektiv, die tatsächlichen Arbeitsplätze, die bei uns am Platz, nicht bei der Flughafengesellschaft, vorhanden sind und die es ohne den Platz nicht gäbe.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Na gut! Aus meiner Sicht zeigt das nur, dass man letztendlich – – Da kommen jetzt noch Zwischenmeldungen; ich ziehe mich mal zurück.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Zerbe, wie viele dieser Arbeitsplätze würden denn existieren, wenn tatsächlich überhaupt nicht geflogen würde? Sprich: Wie viele Arbeitsplätze davon sind bei Firmen, die in ihrem operativen Geschäft nicht zwingend vom Flughafen und Verkehrslandeplatz Mönchengladbach abhängen?

(Herbert Schäfer [Einwender]: Polizei oder Bundesgrenzschutz!)

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich habe nur die absoluten Zahlen. Das ist die Arbeitsplatzzählung.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Sommer, bitte.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ich will nur noch mal fürs Protokoll die Zwischenäußerung aufnehmen, die nicht durchs Mikro kam: Polizei und Bundesgrenzschutz – als Fragezeichen sozusagen, nur zur Demonstration dessen, was am Flugplatz wahrscheinlich an Personal ist. Das ist aber nicht flugplatzaffines Personal, oder wie immer man das nennt; ich weiß es nicht. Ich bin in dem Bereich nicht bewandert. Ich kann allenfalls versuchen, das logisch nachzuvollziehen, und bin damit hoffentlich auch nicht viel dümmer als die Anhörungsbehörde.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bevor Sie fortfahren: Herr Lange hat noch eine Zwischenfrage. Anschließend Herr Houben.

Christoph Lange (Einwender):

Ja. Ich möchte die Genehmigungsbehörde nur bitten, den Antragsteller aufzufordern, diese Statistiken detailliert vorzulegen. Ich möchte auch gerne begründen, warum.

In den 15,3 Millionen Passagieren, die für Düsseldorf immer vorgerechnet werden, sind nach meiner Kenntnis auch Passagiere der Lufthansa, die mit der Bahn nach Frankfurt reisen. Insofern wäre das schon sehr interessant, was da eingerechnet wird und was da nicht eingerechnet wird; denn sonst kann man überhaupt nicht abschätzen, was – im Konjunktiv! – vielleicht eventuell kommen könnte. Da muss wenigstens der Status quo mal klipp und klar auf den Tisch.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich will Herrn Zerbe gerne sagen, worauf meine Frage zielt. Es gibt am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach einige Firmen, die dort auch existieren könnten, wenn es den Verkehrslandeplatz nicht gäbe. Dazu meine ich unter anderem den Simulator und die daran angeschlossenen Arbeitsplätze. Die haben mit dem Flugplatz, wie Sie immer so nett sagen, nämlich überhaupt nichts zu tun. Und meine Frage zielte darauf, ob die da drin sind oder ob die da definitiv nicht mit drin sind.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Es sind alle in der Zahl drin, die am Flugplatz beschäftigt sind.

(Wolfgang Houben [Einwender]: Herzlichen Dank! Also vor Ort!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Rechtsanwalt Sommer, Sie haben das Wort.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ja, ich denke, klar geworden ist: Wir werden uns alle dem Thema noch etwas widmen müssen. Ich gehe allerdings davon aus, dass sich die Anhörungsbehörde dem Thema auch noch widmet. Es ist ja schließlich Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Und ich denke auch, dass es relativ klar ist, dass es nicht in einer Art und Weise Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, die ohne Weiteres logisch nachvollziehbar und letztlich auch bewertbar ist, mit anderen Worten: Auf der Grundlage können Sie keinen Planfeststellungsbeschluss pinseln. Da müssen Sie nämlich bewerten und gegenüberstellen. Insofern bin ich zuversichtlich, dass da noch ein paar Zahlen kommen.

Nur: Das macht genau das eingangs von mir auch geschilderte Dilemma des Anhörungsverfahrens deutlich. Nach dem Erörterungstermin ist erstmals für die Betroffenen Schluss. Es gibt keinen sogenannten Dialog der Betroffenen und der Anhörungsbehörde, wie es die Gerichte immer so schön formulieren. Insofern sind wir natürlich ab diesem Punkt schlechter gestellt. Ab diesem Punkt bekommen nur noch Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde die Daten, und wir müssen den Daten hinterherrennen, was wir natürlich auch machen werden, um sie dann überhaupt noch zu bekommen. Da können wir nur hoffen, dass uns von dieser Seite keine Steine in den Weg gelegt werden. Aber wir werden uns bemühen, da Schritt zu halten und sind äußerst gespannt, was Sie an Zahlen zu diesem Punkt noch vorlegen werden.

Dritter und letzter Punkt von meiner Seite aus: Alternativen oder Varianten, oder wie immer man das Ganze nennen will. Aussagen aus den Planfeststellungsunterlagen – ich versuche sie mal zusammenzufassen; das fällt mir auch nicht so ganz schwer, weil da nahezu nichts steht.

(Heiterkeit)

Rechtlicher Ausgangspunkt ist der: Im Rahmen der Planfeststellung haben – allgemeine Abwägungsgrundsätze, aber auch ausdrückliche rechtliche Vorgabe für die Umweltverträglichkeitsprüfung in § 6 Abs. 2 UVPG – die vernünftigerweise in Betracht zu ziehenden Varianten überprüft zu werden. Dieses wird uns durch die Planfeststellungsunterlagen nicht ermöglicht. Die Motivation des Vorhabenträgers, warum er keine Varianten vorlegt, ist klar gestellt, ist meines Erachtens auch so klar formuliert, dass man es gar nicht verkennen kann. Die einzi-

gen Ausführungen – berichtigen Sie mich bitte, wenn ich jetzt irgendwie falsch liege – finde ich dazu in der Antragsbegründung auf Seite 16 folgende, dort insbesondere auf Seite 17. Und dort wird dann ausgeführt, es gäbe eine Variante 1 und eine Variante 2. Die Variante 1 wäre die Realisierung von 2.320 m nutzbarer Länge und zweitausend und was weiß ich Gesamtlänge auf der Lage der alten Bahn. Und die Variante 2 ist die hier zur Planfeststellung beantragte.

Dieses würde ich gerne erörtern, weil ich der Meinung bin, dass das nicht die in Betracht kommenden Varianten sind. Die erste Variante, die angesichts der tatsächlichen Entwicklung des Flugverkehrs am Flugplatz Mönchengladbach – das wurde mehrfach gesagt – in Betracht kommt, ist die Nullvariante.

Mit anderen Worten: Die Untersuchung der Frage – – Ich räume ein: Nicht in allen Fällen, muss man wirklich eine Nullvariante untersuchen. Man kann es auch anders formulieren: Eigentlich schon, aber nicht in allen Fällen wird es ein Gericht beanstanden, wenn man die Nullvariante nicht untersucht. Aber in diesem Fall wird es das aus dem einfachen Grund beanstanden, weil dieses Vorhaben mit einem tatsächlichen Bedarf, mit Flugsicherheitsbelangen oder einer Fluglärmumverteilung nicht gerechtfertigt ist und von daher die Frage der klassischen Angebotsplanung auf die Alternativenplanung durchschlägt, weil sich die Nullvariante angesichts der tatsächlichen Entwicklung am Flugplatz Mönchengladbach geradezu aufdrängt.

Ich habe ja schon die Geschäftsberichte gezeigt. Nein, wir hatten es gestern erörtert; insofern brauche ich gar nicht mehr darauf einzugehen. Wir hatten es gestern also erörtert und waren einhellig zu der Meinung gekommen: Der Flugplatz hatte wohl ein bisschen Pech in letzter Zeit. Ihm ist der Verkehr weggebrochen. Insofern: Es gibt keinen wirklich nennenswerten Verkehr und schon gar nicht den, der prognostiziert ist. Hier drängt sich die Frage auf: Was passiert eigentlich bei den Primäreffekten, nämlich Bedienung des Luftverkehrs, der hier bedient werden soll, und bei den Sekundäreffekten, das heißt bei Arbeitsplätzen und Wirtschaftsentwicklung, wenn die Nullvariante realisiert wird, also wenn gar nichts gemacht wird?

Zweite zu prüfende Frage – und die ist meines Erachtens zwingend noch dazu zu prüfen – aus dem einfachen Grund: Sie entspricht den landesplanerischen Vorstellungen des Landes. Ich kann es als Jurist einfach nicht begreifen – muss ich ganz ehrlich sagen; da fehlt mir irgendwie das Verständnis –, wie man mit Planfeststellungsunterlagen umgehen kann, die die landesplanerischen Vorgaben ignorieren. Sie haben eine Handlungsoption 15 N, die Ihnen sagt 1.440 m, und das soll es dann auch sein. Da ist dann Schluss. Also, Sie haben eine ganz klare Vorgabe von der Landesebene, sozusagen als Bestimmung der öffentlichen Verkehrsinteressen, wie sie vonseiten des Landes Nordrhein-Westfalen definiert werden. Nun mag man sagen: Man kommt rechtlich darüber hinweg. – Aber man kann doch nicht ernsthaft behaupten: Man prüft das überhaupt nicht. – Das käme ja den vorhin schon etwas süffi-

sant erörterten Äußerungen von Ihnen, Herr Kollege Johlen, nahe oder würde sozusagen vermuten lassen, Sie meinten diese Äußerung tatsächlich ernst.

Es müssen doch die landesplanerische Vorgaben oder – ich sage jetzt vorsichtig – die Entscheidung von Landesebene zumindest im Rahmen der Alternativenprüfung Berücksichtigung finden. Das heißt, es hätte geprüft werden müssen: Was passiert, wenn wir das umsetzen, was das Land uns als seinen Wunsch – Handlungsoptionen – vorgibt, sowohl was die Primäreffekte als auch was die Sekundäreffekte angeht?

Vielleicht käme man zu dem Ergebnis – und dann würde sich diese Alternative in der Tat aufdrängen –, dass die Sekundäreffekte die gleichen sind, weil die Luftverkehrsentwicklung die gleiche ist, weil ich auf einmal zu dem Ergebnis komme: Das, was – um die Worte von Herrn Dr. Peters aufzugreifen – am Flugplatz Düsseldorf überquillt, kann ich auf dieser 1.440-m-Bahn abwickeln. Denn der allgemeine Trend in Düsseldorf, kleinere Flieger zu benutzen, wirkt sich dann vielleicht auch in den Klassen aus, die für den Flugplatz Mönchengladbach relevant sind. Das heißt: Für das reale Potenzial des Flugplatzes Mönchengladbach aus dem Überquellen des Flugplatzes Düsseldorf würde vielleicht die 1.440-m-Bahn ausreichen, wenn man das mal ernsthaft prognostizieren würde.

Dann hätte man ein ganz seltsames Ergebnis. Dann würde man nämlich einfach sagen: Die Sekundäreffekte von 1.440 und 2.320 m – das hört sich jetzt ein bisschen seltsam an, aber ist für mich nicht undenkbar – sind die gleichen: gleiche Anzahl von Arbeitsplätzen, gleiche wirtschaftliche Effekte mit dem kleinen Unterschied, dass ich nicht eine neue Bahn baue, dass ich auch nicht die Bauern vertreibe, sondern dass ich schlicht und ergreifend, meinetwegen auch in Nachtarbeit, damit ich den Betrieb nicht störe, wenn er denn mal wieder kommt, an beiden Seiten ein bisschen anbaue. Das, so würde ich mal spekulieren, wäre das Ergebnis.

Wir sagen: Das ist die sich aufdrängende Variante im Sinne der Rechtsprechung, die wir selbstverständlich auch, wenn es darauf ankommt, gerichtlich geltend machen werden. Sie ist deswegen die sich aufdrängende Variante im Sinne der Rechtsprechung, weil sie den landesplanerischen Vorgaben entspricht, weil sie dem demonstrierten öffentlichen Interesse des Landes am öffentlichen Luftverkehr am Flugplatz Mönchengladbach entspricht, weil sie erwarten lässt, dass die Sekundäreffekte in gleicher oder ähnlicher Weise eintreten. Ob Sie etwas anderes herausbekommen, kann sich nur dann entscheiden, wenn Sie diese Alternative endlich prüfen.

Das Dritte, was sich aufdrängen würde, nehme ich ungern in den Mund, aber der Vollständigkeit halber muss man es wohl sagen, auch weil es mehrfach erwähnt wurde. Es ist die 1.800-m-Variante, die Herr Faulenbach da Costa gestern mehrfach erwähnt hat. Es ist aus meiner Sicht nicht unbedingt eine Variante, die von vornherein einen Vorzug aufweist. Man könnte jetzt sagen – die Tendenz geht ja dahin, um die JAR-OPS-1-Anforderungen zu erfül-

len, kleinere Flugplätze auf diese Länge zu erweitern –: Unter Sicherheitsaspekten brauchen wir die 1.800 m. – Ich weiß es nicht. Das ist für mich reine Spekulation, weil es auch von den Flugzeugtypen abhängt und vor allem nicht unbedingt den Vorgaben des Landes und damit dem definierten öffentlichen Interesse am Luftverkehr am Flugplatz Mönchengladbach entspricht.

Das alles ist nicht erörterungsfähig, sondern kann letztendlich leider nur als Statement losgelassen werden, weil mir jede Grundlage für eine Erörterung fehlt. Insofern erübrigt sich aus meiner Sicht dazu auch jede Frage, sodass ich Sie damit nicht länger langweilen will.

Langweilen möchte ich Sie aber mit einer Frage – damit bin ich dann beruhigenderweise auch fast am Ende –: Die Variantenprüfung der Planfeststellungsunterlagen muss nun in der Tat mal erörtert werden. Ich darf mit Ihrer Zustimmung hoffentlich einen Satz zitieren, damit es auch alle mitbekommen. Da steht auf Seite 17 der Antragsbegründung zur Variante 1 – Entschuldigung, zur Erinnerung: Die Variante 1 war der Ausbau der bestehenden Bahn; Variante 2 die planbeantragte Variante einer Verschiebung – der Satz:

Die Variante 1 wurde verworfen, da die Verlängerung und Verbreiterung und Aufrechterhaltung des Flugbetriebes wirtschaftlich unwägbarbare Risiken bringt und technisch keine zufrieden stellende und längerfristige Lösung darstellt.

Meine Frage ist zunächst mal die: Wie sind diese beiden Aspekte miteinander verquickt? Es steht kein weiterer Satz zur Erläuterung dieses Satz da. Also sagen Sie mir bitte einerseits: Wo ist das Problem am Flughafen Mönchengladbach, unter Betrieb zu bauen? Herr Faulenbach da Costa hatte gestern Beispiele gebracht – ich kann auch andere Beispiele bringen –, wo unter Betrieb gebaut wird. Es ist aber auch, glaube ich, unzweifelhaft, dass an anderen Flugplätzen notwendigerweise unter Betrieb gebaut wird. Wo ist das Problem beim Bauen unter Betrieb unter den speziellen – bitte, und das ist die Frage – Verhältnissen des Betriebs am Flugplatz Mönchengladbach?

Die zweite Frage ist die: Was ist mit „wirtschaftlich unwägbarbaren Risiken“ gemeint?

Die dritte Frage ist die: Was ist mit „technisch nicht zufrieden stellender Lösung“ gemeint?

Und die vierte Frage ist die: Was ist mit „keine längerfristige Lösung“ gemeint? Das kann sich ja nicht auf die Bauarbeiten beziehen; die sind ja nicht längerfristig. Es kann sich ja nur darauf beziehen, dass die Konstellation dieser Bahn irgendwie erhebliche technische Nachteile bietet.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Wer antwortet bei Ihnen, Herr Zerbe?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Da es sich hier im Wesentlichen um eine technische Fragestellung handelt, würden wir das ganz gerne dann ansprechen, wenn unsere technischen Planer vollständig am Platz sind.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Sommer, Sie haben das gehört? Haben Sie es akustisch verstanden?

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Akustisch ist es angekommen. Es erstaunt mich freilich etwas, weil für heute „Alternativen“ auf der Tagesordnung stehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich würde einfach darum bitten, dass wir da eine Lösung finden. Ich glaube, es wurde im Vorhinein besprochen, dass mit dem heutigen Tage der Tagesordnungspunkt beendet werden soll. Das wird jetzt ein bisschen schwierig, wenn der Vorhabenträger zu dem einzigen Satz nichts sagen kann.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielleicht ist es auch eine Frage der Aufnahmefähigkeit. Was halten Sie davon, wenn wir eine kleine Pause machen und dann nach der Pause diese Fragen weiter abarbeiten? Einverstanden? – Gut. Dann werden wir so verfahren.

Ich habe noch eine Bitte. Wir haben jetzt noch 23 Redner auf der Rednerliste. Normalerweise müsste man die Rednerliste schließen. Wir hatten aber heute Morgen die Anregung von Ihnen, Herr Houben bekommen, auch den Berufstätigen die Möglichkeit zu geben, Ihr Anliegen vorzutragen. Deswegen werde ich die Rednerliste offen lassen. Ich habe nur die Bitte an diejenigen, die schon mehrfach gesprochen haben, sich zu überlegen, ob sie ihren Redebeitrag wirklich aufrechterhalten müssen. Wenn wir nämlich die 23 abarbeiten, könnte es heute ziemlich „länglich“ werden. Also: Bitte noch einmal überdenken! Und jeder kann ja dann für sich in der Pause die Entscheidung treffen, ob er auf der Liste bleiben möchte oder nicht.

Jetzt haben wir 17.10 Uhr. Ich schlage eine Pause bis 17.30 Uhr vor, und dann machen wir weiter.

(Unterbrechung von 17:10 bis 17:35 Uhr)

Wir setzen den Erörterungstermin um 17:35 Uhr fort. Herr Rechtsanwalt Sommer hatte an die Antragstellerin Fragen gestellt. – Herr Zerbe, darf ich Sie bitten, zunächst zu übernehmen?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ja, Herr Marten. – Zu den gestellten Fragen würde jetzt Herr Heidt vom Ingenieurbüro Spieckermann ganz kurz Stellung nehmen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte sehr, Herr Heidt.

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Danke, Herr Marten. – Herr Zerbe hat zu den angesprochenen Punkten gestern schon ausführlich Stellung genommen. Ich möchte hier nur noch einige Aussagen zu den gestellten Fragen von Herrn Sommer wiederholen.

Die bestehende Landebahn hat eine Breite von 30 m mit einer einseitigen Querneigung in einem Achsabstand von 115 m zur Achse des Parallelrollwegs. Dies hätte für einen Ausbau zur Folge gehabt, dass aus Sicherheitsgründen bezüglich Streifen und seitliche Hindernisfreiheit eine Verbreiterung nur in nördlicher Richtung erfolgen kann. Dadurch wird die Bahnachse um 7,5 m nach Norden verlegt. Der Abstand zur Achse Rollbahn A erhöht sich um 7,5 m auf 122,5 m. Die Rollbahn A läge damit vollständig im frei zu haltenden Sicherheitsstreifen plus/minus 150 m zur Bahnachse. Davon abgesehen wird nach Annex 14 Tabelle 3.1 ein Achsabstand von 176 m zwischen Start-/Landebahn-Achse und Parallelrollbahn gefordert. Außerdem wäre damit ein Großteil der vorhandenen Vorfeldflächen als derzeit voll funktionsfähig erschlossene Abfertigungs-, Abstell- und Betankungsflächen nicht mehr nutzbar. Neue Flächen müssten ausgewiesen werden, und dadurch müssten neue Flächen in Terminalnähe gebaut und versiegelt werden.

Die bautechnischen Konsequenzen einer Verbreiterung der bestehenden Bahn sind darin zu sehen, dass ein Ausbau unter Betrieb nur in Nacharbeit unter Inkaufnahme erheblicher betrieblicher Unwägbarkeiten erfolgen könnte. Hierzu kämen Auswirkungen durch den Nachtbaubetrieb. In diesem Zusammenhang ist anzusprechen, dass er morgens ab 6 Uhr wieder betriebsbereit sein müsste.

Erschwerend wirken sich bei einer solchen Überlegung darüber hinaus die bautechnischen Schwierigkeiten, Belange hinsichtlich Entwässerung, Befuerung, Deckenhöhen, Tragfähigkeit für größere Flugzeugmuster und die Anschlüsse an den Altbestand aus. Die Qualität und Lebensdauer eines derart angestückelten Bauwerks entspricht nicht dem eines Neubaus.

Hinzuweisen ist darauf, dass eine S/L-Bahn mit der benötigten Länge nach Annex 14 eine Breite von 45 m haben muss. Weiterhin hat dies eine Verdoppelung der bestehenden Streifenbreite von derzeit insgesamt 150 m auf 300 m zur Folge.

(RA Karsten Sommer [Vertreter]: Kann ich mal eine Zwischenfrage stellen?)

Die Parallelverschiebung der Achse erfordert so lediglich den Neubau der benötigten S/L-Bahn-Infrastruktur und ist demnach die regelkonforme Umsetzung und Konsequenz. – Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Heidt, Herr Rechtsanwalt Sommer wollte Sie noch befragen.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Sie werden mir vielleicht nachsehen, dass ich das jetzt nicht in Gänze protokolliert habe. Können Sie das jetzt noch einmal Punkt für Punkt anhand einer Karte erläutern? Es ist wertlos, Argumente herunterzurattern, die in keiner Weise nachvollziehbar sind. Sehen Sie es mir nach: Aber das geht so nicht. Das ist keine Art.

(Beifall bei den Einwendern)

Das müssen Sie bitte schon mal anhand einer Karte, sodass ein vernünftiger Mensch das auch nachvollziehen kann, darstellen. Entschuldigung, wenn da jetzt ein bisschen Schärfe drin war; das war nicht beabsichtigt.

Und dann würde ich noch um eines bitten: Sagen Sie uns nicht noch einmal das, was in den Unterlagen steht. Also, dass Nachtbauarbeiten irgendwelche Schwierigkeiten bieten, ist eine schöne Behauptung. Ich wollte gerne eine Begründung. Wo liegt das Problem für den Flugplatz Mönchengladbach unter Betrieb zu bauen, wenn ein anderer Flugplatz, wo tatsächlich Verkehr stattfindet, unter Betrieb bauen kann? Das war die Frage.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe, könnte das jemand von Ihren Mitarbeitern vielleicht anhand der Karte darlegen? – Bei Herrn Rechtsanwalt Sommer liegt eine Karte. Man könnte direkt da hingehen. – Herr Rechtsanwalt Johlen, hatten Sie sich zu Wort gemeldet?

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Herr Kollege Sommer, es ist mal ganz gut, wenn Juristen etwas erklären, denn dann ist das vielleicht schon mal verständlich umgesetzt. Ich wollte nur – – Ich weiß nicht, ob Sie jetzt zuhören? – Ich wollte das, was der Techniker gesagt hat, vielleicht nur mit ganz einfachen Worten umsetzen, sozusagen als Einleitung für das, was Sie sehen.

Wenn Sie eine Bahn von 1.200 m nur um 1 m verlängern, kommen Sie in ganz andere Sicherheitsabstände rein. Das heißt also: Die Bahn in ihrer ursprünglichen Lage um 1 m, 100 m oder irgendwie verlängert, würde bedeuten, das alles das, was bisher in einem ausreichenden Abstand zu der Bahn da ist, nicht mehr einen ausreichenden Abstand hat, das heißt, ich komme mit der Abstandsfläche in jetzt bestehende Bereiche hinein – Vorfeldfläche,

Hochbauten –, die ich dann beseitigen muss. Das ist das, was der Techniker Ihnen gesagt hat, laienhaft und einfach ausgedrückt. Aber vielleicht kann er es jetzt anhand eines Planes erläutern.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte sehr, Herr Heidt.

(Karte: Flugplatz Mönchengladbach)

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Als Erstes noch mal: Wir haben im Moment eine einseitige Querneigung, das heißt, die Entwässerung der Bahn erfolgt von Norden in südliche Richtung. Hier ist eine sogenannte Schlitzrinne zur Erfassung des anfallenden Oberflächenwassers. Wenn die Bahn auf 45 m verbreitert werden soll, sollte aus technischen Gründen daraus ein sogenanntes Dachprofil gemacht werden. Das bedeutet: von der Bahnachse abfallend zu beiden Seiten mit 1,5 %, das heißt, das Oberflächenwasser muss auf beiden Seiten gefasst werden.

Zweiter Punkt zur Technik: Wir haben im Moment eine Mittellinienbefeuerung. Durch die Verschiebung der Bahnachse nach Norden, wie vorhin erläutert, würde diese Mittellinienbefeuerung entfallen. Es müsste dann für die einzelnen Bauabschnitte, sprich von Nacht zu Nacht, ein Übergang zwischen einem Dachprofil auf ein Querprofil geschaffen werden. Die ganze Befeuerung müsste angepasst werden – auch das in einem Schritt, der jeweils innerhalb einer Nachtbauphase erfolgen müsste.

Der zweite Punkt ist der: Wir haben im Moment einen Achsabstand der Rollbahn zum bestehenden Taxiway von 115 m. Annex 14 erfordert 176 m. Das heißt, wir würden weit in den Vorfeldbereich hineinkommen, damit ungehinderter Betrieb auf der Rollbahn möglich wäre. Große Teile des Vorfeldes würden entfallen, müssten zurückgebaut werden, sprich: Die ganze Anlage müsste – –

(RA Karsten Sommer [Vertreter]: Darf ich eine Zwischenfrage stellen?)

– Gern.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Herr Heidt, Sie haben uns gerade gesagt, sie würden nach Norden verbreitern. Ist die Karte, die wir da sehen, eingenordet?

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

So, wie Herr Kames gerade einen Stift hineingelegt hat, ist die Nordrichtung.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Okay. – Bitte, Herr Sommer.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Wenn ich davon ausgehe, dass das nach Norden verbreitert wird, warum komme ich dann näher nach Süden heran? Das habe ich nicht verstanden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte.

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Die Verbreiterung der Bahn kann ich aus Hindernisgründen nur nach Norden machen, weil ich nach Süden hin eingeschränkt bin durch den daraus entstehenden Sicherheitsstreifen, durch die Verlängerung auf zweimal 150 m, jeweils bezogen auf die Bahnachse. War das verständlich? – Im Moment haben wir – – Deswegen wäre es gut gewesen, wenn ein entsprechender Techniker das hätte erläutern können. Aber noch mal! Ihr Gutachter, der Herr Faulenbach da Costa, der hätte das vielleicht verstanden. Ich probiere es noch mal. Entschuldigung!

Also: Die Verbreitung der Bahn kann aus technischen Gründen nur nach Norden erfolgen. Es gibt Richtlinien. Das bedeutet: Im Moment haben wir einen Sicherheitsstreifen um die Bahn von 1.620 m in der Länge mal 150 m in der Breite. Das heißt: 75 m nördlich und südlich der Start-/Landebahn-Achse muss freigehalten werden.

Durch die Verlängerung fordert Annex 14 ICAO eine Streifenbreite, die die doppelte Breite hat, sprich: 150 m nach Norden und nach Süden. Das heißt, der Sicherheitsbereich wird weiter in den Vorfeldbereich hineinfallen. Daher, wie gesagt, kann es nur sinnvoll sein, die Verbreiterung der Bahn nach Norden zu machen. Bei 45 m Breite sollte, um das anzufallende Oberflächenwasser so schnell wie möglich von der Bahn wegzubekommen, ein Dachprofil eingebaut werden. Das bedeutet: Die jetzige Entwässerungsrinne auf der südlichen Seite könnte gehalten werden, aber wir kommen im Übergangsbereich in den einzelnen Bauphasen von einem Einsatzquerprofil auf ein Dachprofil. Dieser Übergang ist, wie man sich vorstellen kann, für den Flugbetrieb nicht unbedingt – na ja – angenehm. Sagen wir es so.

Die Mittellinienbefeuerng würde auf diese Art und Weise auch neu zu schaffen sein. – Eine Zwischenfrage, oder?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wollen sie die direkt zulassen? – Okay! Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich frage mich die ganze Zeit, von welchem Flugbetrieb hier gesprochen wird. Es findet überhaupt gar keiner statt. Und uns wird hier erzählt, der Ausbau sei während des Flugbetriebs nicht möglich. Da sollte man im Winter umbauen, dann fliegt dort überhaupt keiner.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Also, Herr Houben, Sie sprechen jetzt vielleicht vom Linienflugverkehr, aber Sie wissen, dass es im letzten Jahr über 40.000 Bewegungen gab. Also findet jeden Tag Verkehr statt.

(Zuruf von Wolfgang Houben [Einwender])

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Heidt, bitte drücken Sie noch mal das Knöpfchen, und dann können Sie fortfahren.

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Streifenbreite! – Wie ich gerade erläutert habe: Durch die Verlängerung wird sich der Streifen auf jeweils plus/minus 150 m verbreitern. Das bedeutet, dass ein großer Teil der bestehenden Vorfeldflächen nicht mehr zu nutzen ist. Das heißt auch, dass die bei weiterem Ausbau oder Schaffung von zusätzlichen Vorfeldflächen alle in südlicher Richtung praktisch vertieft werden müssen.

Wir hätten ein weiteres Problem: Ich muss durch die Einhaltung der seitlichen Hindernisfreiheit eine größere Vorfeldtiefe schaffen, damit ich Luftfahrzeuge in Senkrecht- oder Schrägposition aufstellen kann. Die Heckflosse darf nicht in die seitliche Hindernisfreiheitsfläche hineinragen. Das heißt, dass die Tiefe immer weiter nach Süden gestaffelt wird und dadurch auch von der Vorfeldfläche her ein Großteil nutzloser Fläche befestigt werden muss, der für die Abstellung von irgendwelchen Luftfahrzeugen nicht weiter nutzbar ist.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte, Herr Sommer.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Herr Heidt, ich habe gerade mal versucht, das auszumessen. Jetzt habe ich kein exaktes Lineal, aber selbst nach meinem Füller – –

(Reinhardt Heidt [Antragstellerin]: Darf ich Ihnen eines geben?)

– Gerne. Aber selbst nach grobem Messen mit meinem Füller und mit meinen Fingernägeln komme ich zu dem Ergebnis: Nach dem Plan hier wird der Abstand nicht verdoppelt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte ins Mikro sprechen, sonst kann der Stenograf das nicht mitbekommen. Nehmen Sie das Mikrofon von Herrn Rechtsanwalt Sommer.

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Ich verstehe die Frage nicht ganz.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ich sage es noch mal: Also, nach dem Lageplan – was haben wir hier: Maßnahmenanlage zum Bauwerksverzeichnis aus den Planfeststellungsunterlagen – müsste nach den Ausführungen von Ihnen der Abstand zwischen diesen beiden Bahnen, den beiden bestehenden Bahnen, halb so groß sein wie der Abstand zwischen den geplanten Bahnen.

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Falsch.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Also nicht.

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Dieser Abstand, den Sie gerade gezeigt haben, war der Abstand zwischen den beiden Achsen, und zwar Start-/Landebahn und Rollweg. Da habe ich vorhin gesagt: Der hat 115 m. Der müsste auf 176 m vergrößert werden, damit uneingeschränkter Betrieb möglich wäre. Ich habe von Streifen gesprochen. Das ist was anderes. Der Streifen ist nach Annex 14 bzw. BMV-Richtlinien ein Bereich um die S/L-Bahn, der freizuhalten ist. Der geht bis plus/minus 60 m vor bzw. nach der Startbahn und hat eine Breite bezüglich der jetzigen Bahnlänge von insgesamt 150 m. Durch die Bahnverlängerung wird der sich verdoppeln auf insgesamt 300 m, sprich 150 m nördlich, 150 m südlich der Bahnachse. Das, was Sie jetzt gezeigt haben, waren die 115 m. Wenn Sie da jetzt noch mal die 35 m dazunehmen, dann sehen Sie, was in der Fläche entfällt. Dann kommt noch mal die Rollbahnbreite dazu. Dann haben Sie aber immer noch nicht diese Fläche, auf der Sie Luftfahrzeuge abstellen können. Im Anschluss an die 150 m kommt eine Schrägfläche mit einer Neigung von 1:7, sprich 14,3 %, und diese sogenannte seitliche hindernisfreie Fläche ist freizuhalten. Kein Hindernis darf diese Fläche durchstoßen. Hindernis in diesem Fall ist ein abgestelltes Luftfahrzeug. War das verständlich?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Rechtsanwalt Sommer.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Das war verständlich. Ich habe das jetzt dahin gehend verstanden, dass dieser Abstand nicht derart zu verstehen ist, dass ich dort keine Rollbahn haben darf innerhalb dieses Abstandes,

(Reinhardt Heidt [Antragstellerin]: Richtig!)

sondern dass ich dort keine Hindernisse haben darf, das heißt permanente Hindernisse.

Wenn Sie mir noch eine Zusatzfrage gestatten: Sie haben, wenn ich Sie richtig verstanden habe, den Schluss aus der Abstandsverdoppelung gezogen, dass es Schwierigkeiten mit der Rollbahn und den Vorfeldern gibt. Dieser logische Schluss lässt sich dann aber nicht ohne Weiteres ziehen. Es lässt sich dann nur der logische Schluss ziehen, dass ich die Flugzeuge irgendwo anders abstellen muss, aber die Rollbahn kann da bleiben.

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Nein, die Rollbahn kann nicht bleiben. Ich habe immer gesagt: Sie brauchen einen Abstand zwischen beiden Achsen – SL-Bahn und Rollbahn – von 176 m. Wir haben 115.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ah ja.

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Im Moment.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Heidt. – Herr Rechtsanwalt Sommer, wollen Sie weiter fortfahren oder ist Ihre Frage damit beantwortet?

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Das Problem ist jetzt natürlich ein bisschen: Als Nichttechniker kann ich es nicht beurteilen. Und Herr Faulenbach da Costa kann es nicht beurteilen, weil er nicht da ist und das als Unterlage, wenn ich es richtig sehe – jetzt bin ich ganz vorsichtig, vielleicht wissen Sie es ja besser –, den Planfeststellungsunterlagen nicht beigefügt ist.

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Das ist nicht richtig. Die Unterlage ist beigefügt. Die ganze Unterlage ist durchgängig Bezug auf den Annex 14. Herr Faulenbach da Costa sollte sich mit dieser Anlage auskennen. Er hat

auch gestern Bezug drauf genommen. Das heißt, die ganzen Abstände, die hier in diesem Plan sind, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, sind da eingezeichnet. Die Anlage als solche ist für sich schlüssig.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Nein. Wir reden nicht über dasselbe, Herr Heidt.

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Entschuldigung.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ich rede davon, dass Planfeststellungsunterlagen so aufgebaut sein sollten, dass die Betroffenen die Aussagen nachvollziehen können. Die einzige Aussage – ich lese in der Regel, ich bin nun mal Jurist, ich kann mit Karten nicht ganz so viel anfangen wie Sie wahrscheinlich, das finde ich aber auch erst mal nicht so tragisch, ich lese nun mal in erster Linie – – Ich habe Ihnen den Satz vorhin vorgelesen. Wenn Sie mir jetzt sagen können, dass es irgendwo eine Erklärung dieses Satzes gibt, außer dass Sie mir sagen: „Da gibt es irgendwelche Karten“, mit denen ich nichts anfangen kann, dann würden Sie mir sagen: Die Betroffenen konnten was damit anfangen. – Wenn Sie mir jetzt sagen: „Das ist der einzige Satz“, dann sage ich: Die Betroffenen konnten nichts damit anfangen. – Ich kann nichts mit der Erklärung anfangen, weil ich sie nicht nachvollziehen kann. Sie erzählen uns jetzt hier was und sagen: Das ist so und so. – Wie soll ich das jetzt nachprüfen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Können wir dann nicht so verfahren – –

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Das kann ich letztendlich nicht. Also wir müssen jetzt bitte irgendein Verfahren finden – –

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ich meine, es ist natürlich die Frage, was das vor dem Hintergrund dessen, was ich davor ausgeführt habe, nach unserer Position noch bringen soll. Aber ich denke schon: Wir müssen ein Verfahren finden, wie die Aussage auf Seite 17 „Die Variante 1 wurde aus bestimmten Gründen verworfen“ nachvollziehbar dargestellt wird. Denn es ist eine reine Behauptung. Diese Behauptung hat meines Erachtens keine Begründung – außer einer Karte möglicherweise, die ich nicht lesen kann.

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Entschuldigung, die Behauptung hat die Begründung, dass diese ganze Anlage bzw. das, was wir hier vorhaben, durch die Deutsche Flugsicherung bzw. als Erstes durch die Bezirksregierung zu prüfen ist. Anders wird es nicht genehmigt. Die schauen danach, dass die entsprechenden Abstände eingehalten werden.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Herr Heidt, darf ich mal ganz klar sagen: Das ist mir schnurz.

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Okay.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie reden hier aneinander vorbei.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Es ist mir völlig egal, ob jemand anders das prüft. Hier geht es darum: Können die Betroffenen das nachvollziehen? Nehmen Sie das jetzt nicht persönlich. Aber darum geht es uns. Da würde ich jetzt gerne ein Verfahren finden. Würde es denn eine Darlegung des Vorhabenträgers zu diesem Satz auf Seite 17 geben?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Rechtsanwalt Sommer, Sie haben, ich glaube, gerade aneinander vorbeigeredet. Ihre Welt ist nicht die Welt von Herrn Heidt und umgekehrt. Daran wird es wohl gelegen haben. – Vielleicht, Herr Rechtsanwalt Johlen, nehmen Sie als Sparringspartner mal die Debatte auf.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Also: Die Vorlage von Antragsunterlagen wird ja immer – – Da bewegt man sich auf einem schmalen Grad zwischen Skylla und Charybdis. Auf der einen Seite wird gefordert, dass die Antragsunterlagen vollständig sind, richtig sind, eine Entscheidung ermöglichen, und auf der anderen Seite wird gefordert, dass sie für jeden Laien verständlich sind. Beide Ziele lassen sich nicht unbedingt erreichen. Dafür muss man Verständnis haben; das sagt auch die Rechtsprechung. Ich verstehe auch eine Gebrauchsanweisung für einen Videorekorder nicht. Tut mir Leid! In diesem Dilemma befinden wir uns. Ich finde, der Erörterungstermin dient ja auch gerade dazu, nun das, was vielleicht nicht verständlich ist, zu erklären, wobei ich aber immer noch auf das hinweisen möchte, was der Herr Vorsitzende eingangs dieses Termines gesagt hat: Es geht darum, Beeinträchtigungen der Bürger darzustellen, dass wir eine Anstoßfunktion haben. Und wir verlieren uns hier oft in technischen Einzelheiten, wo ich mich wirklich frage: Wer ist davon betroffen, dass es so oder so ist?

Ich habe versucht, eben in meiner Einleitung das, was hier von der technischen Seite her ausgeführt wird, laienhaft verständlich zu machen. Ich habe das, was Herr Heidt vorgetragen hat, so verstanden, dass er sagt: Wenn ich die Bahn verlängere – aber, Herr Heidt, bitte korrigieren Sie mich –, komme ich in neue Abstände rein. – Ist das richtig?

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Genau so ist es. Die werden sich verdoppeln.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Das heißt also: Wenn ich die Bahn in ihrer bisherigen Lage lasse und verlängere sie, sie muss sich auch verbreitern, hat das zur Folge, dass bestehende Anlagen in diese verbreiterte Abstandsfläche kommen. Ist das richtig?

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Genau so ist es.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Das wiederum hat zur Folge, dass ich jetzt sehr viel an bestehenden Anlagen beseitigen muss. Ist das richtig?

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Richtig.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Dazu gehören Vorfeldflächen und Hochbauten. Ist das richtig? Oder nur Vorfeldflächen?

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Nein, es gehören auch Hallen dazu.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Was gehört dazu?

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Hallen. Hangars.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Das heißt also, bestehende bauliche Anlagen muss ich beseitigen. Ist es dann auch richtig, dass der Aufwand insgesamt gesehen größer wird – oder verstehe ich das falsch? –: dass ich praktisch hingehen muss und einen Flughafen baue, nicht nur eine neue Bahn?

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Nein. Aber die ganze Struktur von dem Flughafen wird sich ändern. Also: Die bestehende Struktur muss geändert werden.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Halten Sie es unter diesen Umständen für vernünftigerweise geboten, auf eine Verlängerung der Bahn zu verzichten und dafür eine neue Bahn zu bauen? Ist das aus Ihrer Sicht richtiger?

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Selbstverständlich.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Eine Zwischenfrage hat Herr Siewert. – Herr Heidt, können Sie Herrn Siewert das Mikro geben?

Reinhardt Heidt (Antragstellerin):

Aber ja.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Meine Damen und Herren, für die Stadt Willich bitte ich, folgende Anmerkung zu machen: Ich bin auch Nichttechniker, ich bin nicht mal Jurist, aber ich hoffe doch, dass ich etwas gesunden Menschenverstand habe. Wir haben hier eben gehört, dass 2.320 m im Grunde genommen die Alternative verwirkt, dass wir hier im Grunde genommen keine Verlängerung vornehmen können.

Wir haben gestern gelernt – das habe ich gelernt –, dass Israel und Ägypten im Regionalverkehr erreichbar sind. Wir haben gestern auch gehört, dass hier auch Regionalverkehr und Europaverkehr abgewickelt werden muss. Angenommen, wir kommen zu dem Ergebnis, die Bahn würde genau 1.799 m lang werden, Herr Zerbe oder Herr Techniker – den würde ich da gerne fragen –: Was würde denn dann passieren? Was müsste da an Vorfeldflächen, an Hallen und Ähnlichem geändert werden? Können Sie mir das beantworten?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe. – Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Die Start-/Landebahn hat bekanntermaßen eine Länge von 1.200 m. Nach ICAO-Richtlinien und auch nach BMV-Richtlinien ist die Verdoppelung des Streifens – – Wir haben jetzt, wie eben erwähnt, zweimal 75 m seitlich der Bahn – das sind 150 m in der Länge – mal Bahnlänge selbst plus die eben genannten 60 m. Wir kommen auf etwa 19,8 ha. Wenn ich – rein theoretisch – die Bahnlänge von 1.200 auf über 1.200 – und da spielen auch 1.799 keine Rolle – um 1 m verlängere, komme ich in eine nächste Kategorie rein, die dann schlagartig den seitlichen Abstand verdoppelt, also auf insgesamt 300 m Streifenbreite. Das sind mindestens 39,6 ha, die ich total freizuhalten habe, auch an gleicher Stelle.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Das habe ich verstanden, was Sie gesagt haben. Sie haben gesagt: 1.800 m. – Und ich habe nach 1.799 m gefragt.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Und ich habe gesagt: 1.201 m.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Sie haben gesagt: 1.201 m. – Und was wäre bei 1.799 m?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Das Gleiche.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Das heißt: Welche Abstandsfläche hätten wir seitlich?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Die gleichen eben genannten 300 m Streifenbreite, ob ich jetzt 1.201 m habe oder 1.799. Da unterscheidet auch ICAO nicht mehr nach der Code-Zahl-Klassifizierung. Sobald ich über 1.200 m Grundlänge komme, verdoppelt sich die Streifenbreite auf 300 m – mit den eben genannten Auswirkungen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Sie zitieren da auch den – ich weiß nicht – ICAO, sagten Sie eben. Ich lese hier gerade was. Ich weiß nicht, ob es mir gestattet ist durch Herrn Sommer, denn der ist ja an sich noch dran – –

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Eben. Der ist noch dran.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Der ist noch dran. – Herr Sommer, gestatten Sie mir noch eine Frage an den Antragsteller? – Ganz bescheidene Frage nach der Tragfähigkeit: Welche Tragfähigkeit haben Sie im Moment?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Wir haben derzeit eine genehmigte Tragfähigkeit von PCN 30. Das hat nichts mit seitlichen Abständen zu tun.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Das ist mir klar. Aber generell: Man muss ja alle in Betracht kommenden Möglichkeiten heranziehen. Ich habe jetzt mal im AIP Germany nachgeguckt. Da stand PCN 30, was mich etwas verwunderte. Danach kamen die vier Buchstaben ASPH. Die sind etwas ungewöhnlich, oder?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Nein. Jeder PCN-Wert wird noch mit sogenannten Kennwerten versehen, um welche Oberfläche es sich handelt, um welchen Untergrund es sich handelt. Das ist für technische Unterlagen für den Flugzeugführer gegebenenfalls erforderlich. Es ist also schon interessant, zu wissen, ob es z. B. Asphalt oder Beton ist.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ja, gut.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Aber was das mit diesem Thema zu tun hat, ist mir nicht erklärlich.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich rede gerade von Alternativen. Sie sagten: ASPH. – Normalerweise, wie ich das nach der – –

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Das heißt Asphalt.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ja, richtig. Genau. Das wird normalerweise nur durch einen Buchstaben gemacht – nach der ACN-PCN-Methode. Das würde dann nämlich für Beton entweder „rigid“ oder „flexible“ lauten. Damit haben Sie den ersten Buchstaben geklärt. Wie ist das mit Reifendruck, Untergrund usw.? Haben Sie dazu auch Angaben?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Heidt wird dazu ein paar Ausführungen machen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Für die aktuelle Start- und – –

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Für Ihre Fragen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ja.

(Zuruf von RA Karsten Sommer [Vertreter])

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte. Sie haben ja eigentlich das Wort. Ich dachte, Herr Siewert würde eine Zwischenfrage stellen. Aber das – –

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ja, gut. Dann verzichte ich in Anbetracht der späten Zeit darauf. – Danke schön, Herr Sommer. – Danke schön, Herr Zerbe.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Sommer.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Vorschlag wäre, jetzt einfach – – Es ist ja offensichtlich darstellbar und es kann ja nicht allzu schwer sein. Es gibt auch in den Reihen der Initiativen einige Ingenieure, die sich damit sicherlich gerne mal beschäftigen würden und das nachvollziehen, was ich nicht kann. Nur, dazu muss man es in der Hand haben. Können Sie es nicht einfach darstellen und man verschiebt genau diese Detailfrage – weiß ich – auf den 15., 16., wann auch immer?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Auf einen Zeitpunkt, zu dem Herr Faulenbach da Costa vielleicht anwesend ist.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ja.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja? – Einverstanden, Herr Zerbe? – Okay. – Damit ist Ihr Beitrag beendet, Herr Rechtsanwalt Sommer. Herzlichen Dank.

Wir haben jetzt auf der Liste noch 18 Wortmeldungen. Wenn jeder Redner sich bemüht, innerhalb von fünf Minuten fertig zu werden, schaffen wir das bis 20 Uhr. Wenn nicht, gibt's ein Problem. Das wollte ich nur vorsichtshalber sagen.

Herr Houben, Sie haben das Wort.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich will versuchen, das so schnell wie irgend möglich zu machen. – Herr Laumanns war heute Morgen ja schon ziemlich mutig: Erst erklärt er uns, wie wichtig der Flughafen für die Wirtschaft der Region ist, und am Ende – auf Nachfrage – erklärt er mich dann für dumm, weil ich nicht verstehe, wie sein Geschäft funktioniert, und erklärt, dass er davon redet, dass er hin und wieder zu seinen Lieferanten fliegt. Ob er mit einem Flug nach München, Hamburg und sonst wohin jeden Monat die Wirtschaft der Region beflügelt, das wage ich aber doch ernsthaft zu bezweifeln.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann kommen wir noch mal auf das leidige Thema „Prof. Hamm“. Ich bin nicht Jurist. Deswegen darf ich mich auch nicht darauf zurückziehen, dass ich nicht rechnen kann. Deswegen: Prof. Hamm hat meinem Vorwurf, dass seine Untersuchung methodisch nicht richtig ist, sprich: der Frage, ob die Stichprobe repräsentativ oder zufällig ist, und dass dazwischen ein erheblicher Unterschied besteht, nicht widersprochen. Den Streit würde ich gern mit ihm irgendwann aufnehmen, wenn auch sein Gutachten, wie Herr Rechtsanwalt Sommer vorhin festgestellt hat, wirklich völlig unbrauchbar ist: weil er uns hier hinters Licht geführt hat, insbesondere dahin gehend, dass die Mitarbeiter Cremer und Hendrix, die vorne auf dem Blatt aufgeführt sind, ebenfalls Mitglieder des Fördervereins sind. Das ist ein Gutachten für sich selber. Das kann es nicht sein. Das kann der Antragsteller nicht in seine Unterlagen einfügen. So bitte nicht! Wie gesagt: Wenn er darüber streiten möchte und hierher kommt – ich bin ab 16. wieder da. Über die drei Rechenschritte aus dem statistischen Grundvokabular mag ich gern mit ihm streiten.

Ich blättere hier mal ein ganzes Stück drüber. Auch wenn man mir hinterher wieder vorwirft, ich würde das ziemlich unstrukturiert machen: Ich arbeite einfach meine Zettel, die ich im Laufe des Tages gemacht habe, ab; für das wirklich ordentliche Sortieren bleibt einem da keine Zeit.

Herr Zerbe und Herr Prof. Johlen, wenn wir hier über Arbeitsplätze reden, insbesondere darüber, dass durch Rationalisierungspotenzial an den Flughäfen die Zahl der Arbeitsplätze pro

Flug oder pro 100.000 Flüge – wie auch immer – derzeit noch permanent zurückgeht, dann ist es nicht lustig und es ist überhaupt nicht gut, wenn Sie sich daraus einen Spaß machen und auf Ihren Plätzen feixen, während hier darüber diskutiert wird.

(RA Prof. Dr. Heribert Johlen [Antragstellerin]: Das ist unglaublich! Ich erwarte von der Bezirksregierung, dass sie jetzt einschreitet!)

Das habe ich vorhin beobachtet, als hier darüber diskutiert wurde.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben hat das Wort.

Wolfgang Houben (Einwender):

Dann diskutieren wir hier ständig über die Entwicklung des Luftverkehrs. Und alle, aber auch alle ignorieren konstant die Untersuchungen Boston Consulting, Booz Allen Hamilton, aus denen ganz klar hervorgeht, dass die Konzentration und das Wachstum nicht in der Fläche stattfinden wird, sondern dass dies an den großen Drehkreuzen stattfinden wird, und dass selbst Flughäfen wie Düsseldorf, die gerade in der Nähe von 15 Millionen Passagieren pro Jahr sind, in den kommenden Jahren erhebliche Schwierigkeiten haben werden. Das wird permanent ignoriert und es wird so getan, als würde es diese Untersuchungen nicht geben.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann noch mal zu Arbeitsplätzen: Auf der Seite 6 – Konzept der landseitigen Erschließung für 2015 – habe ich gefunden, dass man 4.780 Arbeitsplätze am Flughafen zugrunde legt. Das ist genau die gleiche Zahl, die man uns hier vor zehn Jahren im Planverfahren „Instrumentenlandesystem“ präsentiert hat. Herr Laumanns hat vorhin ebenfalls probiert, meine Kompetenz an dieser Stelle infrage zu stellen. Ich frage mich, was das für Fachleute gewesen sind, die uns 1995 die Entwicklung vorhergesagt haben. Ich wusste es damals besser. Wir können uns gern darüber unterhalten.

Am Flughafen Düsseldorf, leider muss ich darauf noch mal zurückkommen – – Ein Kollege aus der Initiative hat mir aus Unterlagen der Flughafengesellschaft Düsseldorf – im Internet nachzusehen – noch mal einen Jahresvergleich zwischen 2000 und 2004 hergelegt: Fluggäste minus 4,4 %, Flugbewegungen plus 3,4 %, durchschnittliche Fluggäste pro Flugbewegung minus 7,3 %, Luftfracht plus 45 %, Mitarbeiter minus 13 % – da haben wir das angegebene Rationalisierungspotenzial –, Umsatzerlöse plus 7,2 %. Ich denke, das zeigt deutlich genug, dass die Entwicklung so, wie wir sie am Flughafen einschätzen, durchaus richtig ist.

Ich bedanke mich und hoffe, dass ich der Geschwindigkeit, die hier vonnöten ist, heute Abend damit gerecht geworden bin.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, die Geschwindigkeit war schon in Ordnung. Allerdings haben Sie ja an der Reaktion von Herrn Rechtsanwalt Johlen gemerkt, dass Ihre Wortwahl nicht unbedingt auf Gegenliebe gestoßen ist. Ich sehe allerdings: Wir sind am Ende eines langen, langen Tages. Da fällt schon mal ein unbedachtes Wort. Wir sollten jetzt auch nicht jedes Wort auf die Goldwaage legen. Bleiben wir doch so sachlich und ruhig wie in den ganzen letzten Stunden; dann kriegen wir das ordentlich über die Bühne.

Hier blinkt irgendwas. Ach: Herr Houben. Bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Marten, ich will das sehr gern beachten. Und beim nächsten Mal werde ich mir erlauben, das auf den Punkt, in dem Augenblick, wo es mir auffällt, hier deutlich zu machen, indem ich dann einfach mit einem Zwischenruf reingehe. Ich sitze hier den ganzen Tag und schaue Ihnen ins Gesicht. Und ich sehe, wann Sie feixen und wann Sie nicht feixen. Und an der Stelle haben Sie das getan. Sie fanden irgendetwas unglaublich lustig. Ob es das war, kann ich nicht beurteilen. Aber wenn dort einer über Arbeitsplätze redet, sollen Sie bitte zuhören und nicht feixen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das Thema hatten wir ja heute schon mal, Stichwort: Körpersprache. Sie haben das ja auch schon gerügt. Es ist auch nicht immer ganz einfach, bei jedem Redebeitrag wirklich neutral zu bleiben und keine Reaktion zu zeigen. Der Versammlungsleiter darf sich so was natürlich überhaupt nicht erlauben; das ist völlig klar. Wer da ein bisschen außerhalb des Blickfeldes sitzt, der macht nun mal eine Körpersprache, die vielleicht nicht angemessen wäre. Passiert!

Okay. Herr Rechtsanwalt Johlen, bitte.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Herr Houben, wenn Sie nicht wissen, ob wir über Arbeitsplätze gelacht haben, dann sollten Sie das auch nicht behaupten. Ich kann Ihnen nur erklären, dass mir die Erhaltung von Arbeitsplätzen ein sehr ernstes Anliegen ist und dass ich niemals auf die Idee kommen würde, wenn das jemand anschnidet, zu feixen oder zu lachen. Wie Sie auf diese Behauptung kommen können, das ist mir schleierhaft.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut. Das ist damit klargestellt. – Als Nächster auf der Rednerliste steht Herr Bernd Neffgen. Ist er im Saale? – Sie sind nicht so schnell. – Bitte noch mal den Knopf drücken. Dann kann ich Sie freigeben. Bitte sehr.

Bernd Neffgen (IHK):

Vielen Dank, Herr Marten. Frau Hörr! Sehr geehrte Damen und Herren! Mein Name ist Bernd Neffgen. Ich bin Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer – also der Institution, die Herr Houben nach eigener Aussage nicht mag – und werde jetzt versuchen, noch mal den Standpunkt der Wirtschaft hier einzubringen.

Vorab habe ich aber, glaube ich, doch die Verpflichtung, drei Punkte noch mal anzusprechen, die von Herrn Houben eben vorab eingebracht worden sind. Herr Houben, ich bin schon die ganze Zeit da, auch wenn Sie mich nicht gesehen haben. Sie sagten: Die Industrie- und Handelskammer ist nicht da. – Ich habe mir die Mühe gemacht, die ganzen Tage hier zu sein, und habe die ganze Sache wunderbar verfolgt. Das war schon in Ordnung.

Sie sagten, die Industrie- und Handelskammer sollte ihre Einstellung ändern. Sie haben das damit begründet, dass es auch bei den Verweigerern oder den Gegnern des Flughafens Unternehmen gibt, die gegen den Flughafen sind. Dazu müssen Sie wissen, dass die Industrie- und Handelskammer per Gesetz dazu verpflichtet ist, die Gesamtheit der Wirtschaft zu vertreten und nicht einzelbetriebliche Interessen. Ich darf Ihnen sagen: Wir haben dieses Vorhaben „Erweiterung Flughafen Mönchengladbach“ über viele Jahre verfolgt, in den verschiedensten Gremien der Industrie- und Handelskammer besprochen, haben die verschiedenen Aspekte abgewogen und sind in ständigem Kontakt und Diskussion mit den gewählten Vertretern der Wirtschaft in diesem Raum zu der Überzeugung gekommen, dass es besser ist für diesen Raum, für die wirtschaftliche Entwicklung, diesen Flughafen auszubauen.

Daran beteiligt waren Unternehmen im Ausschuss für Verkehr und Logistik, im Ausschuss für regionale Entwicklung, die 80 Unternehmer und Unternehmerinnen, ich muss es andersrum sagen: Unternehmerinnen und Unternehmer der Industrie- und Handelskammer – das ist das in einer freien und geheimen Wahl gewählte Parlament der Kaufleute, die uns hier vertreten –, plus, plus, plus. Sie sehen, wir haben eine relativ breite Basis, auf der wir unsere Entscheidung gefällt haben.

Ich stehe jetzt auch nicht hier als kleiner Geschäftsführer mit seinem vielleicht etwas eingeschränkten Horizont und Meinung, sondern ich vertrete hier tatsächlich die Auffassung der Unternehmen unseres Kammergebietes. Wir sind der gesetzliche Vertreter der Unternehmen dieses Kammergebietes. Ich sage Ihnen, dass wir das entsprechend beredet haben und unsere Meinung da gekommen ist. Wir haben überhaupt keinen Grund, Ihrer Meinung zu folgen und unsere Einstellung zu ändern.

In der ganzen Zeit – noch mal zur Verdeutlichung – der Erarbeitung dieses Verfahrens hat die Industrie- und Handelskammer nie mit ihrer Meinung hinter dem Berg gehalten, veröffentlicht. Und jeder Unternehmer konnte mich anrufen – meine Nummer war immer mit dabei – und konnte mit mir darüber diskutieren. Ich habe in der ganzen Zeit, wenn es hoch kommt, fünf Unternehmer von insgesamt 60.000 in unserem Kammerbezirk gehabt, davon etwa 18.000 HR-Firmen, also Handelsregisterfirmen, die mich angerufen und mit mir über dieses Thema diskutiert haben. Da stellte sich dann jedes Mal heraus – sage ich jetzt mal so, es ist tatsächlich so, das können Sie mir jetzt glauben oder nicht –, dass da gar nicht deren Betrieb betroffen war, um den sie sich gekümmert haben oder worum sie Angst hatten, sondern sie wohnten – das ist sicherlich ein Problem – in diesen Einflugschneisen. Sie hatten also kein Problem, das sie mit mir diskutieren wollten, mit ihrem Betrieb – dafür bin ich zuständig –, sondern es ging um ihr Grundstück. Das ist nicht meine Sache, muss ich ganz deutlich sagen. Die Industrie- und Handelskammer ist per Gesetz dazu aufgerufen, die wirtschaftlichen Belange und die Unternehmen zu vertreten. Ganze fünf! Mehr sind es nicht gewesen. – So viel dazu. Wir sehen also überhaupt keinen Grund und auch keine Veranlassung, unsere Einstellung hier zu ändern.

Das Letzte, was ich noch sagen muss, ist die Sache mit den Plakaten: Sie haben da von einer Unverschämtheit geredet und von einem Schaden, den wir zugefügt haben. Ich darf Ihnen ganz kurz schildern, was gelaufen ist: Die Industrie- und Handelskammer nutzt immer dann, wenn Wahlen gewesen sind, die Ständer der verschiedenen Parteien, um mit Plakaten „Mehr aus Bildung machen“ für die Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen, von Ausbildungsplätzen zu werben. Das machen wir jedes Mal nach einer Wahl. Ich glaube, ein wirklich honoriges und zu unterstützendes Unterfangen von uns!

Wir holen dazu jedes Mal die schriftliche Zustimmung der Parteien unseres Kammerbezirks ein. Das ist auch diesmal geschehen. Ich habe die Sache, nachdem ich das eben gehört habe, innerhalb von einer Stunde geregelt, indem ich mit den Leuten telefoniert habe. Es ist Folgendes geschehen: Der Betrieb, den wir beauftragt haben, mit den Ausbildungsplakaten zu überkleben, hat von uns die Anweisung bekommen: Ihr dürft das da und da machen, unter anderem in Korschenbroich-Liedberg. – Da hatten wir die Bestätigung der CDU. Der hat seine Leute rausgeschickt, junge Leute. Die haben in ihrer Euphorie in Korschenbroich alles zugeklebt. Das war von uns weder beabsichtigt, noch ist es eine Bosheit, eine Frechheit oder sonst irgendwas gewesen. Das ist leider passiert – auf Anweisung nicht von uns, sondern unseres Dienstleisters. Ich habe das eben innerhalb von einer Stunde telefonisch geklärt. Es ist anders als das, was Sie gesagt haben, Herr Houben. Die Airpeace wird die Druckvorlagen an den Dienstleister geben. Der wird sie drucken.

(Martin Rothe [Einwender]: Airpeace ohne Artikel, bitte!)

– Bitte?

(Martin Rothe [Einwender]: Es heißt nicht die Airpeace, sondern Air-peace!)

– Na, vielen Dank. Das ist ein wesentlicher Unterschied, ja? – Also Airpeace wird die Druckfahnen an unseren Dienstleister geben. Der wird sie auf seine Kosten neu drucken und wird sie auf seine Kosten bis Montagabend alle wieder überkleben.

Ich hoffe, ich habe Ihnen gezeigt, dass wir keine bösen Leute sind, dass es keine Absicht war oder sonst irgendwas. Nur zur Klarstellung!

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Bernd Neffgen (IHK):

Aber jetzt ganz kurz: Ich hatte einen schönen Vortrag gemacht, aber den kann ich mir letztendlich sparen. Ich habe eben schon mal aufgezeigt, dass wir uns innerhalb der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein in den verschiedensten Gremien mit den gewählten Unternehmern dieses Raumes in Verbindung mit vielen Diskussionen nach außen über dieses Vorhaben Gedanken gemacht haben. Wir haben festgestellt: Sollte der Flughafen Mönchengladbach in seiner jetzigen Funktion weiter bestehen, kann er keine positiven wirtschaftlichen Auswirkungen auf diesen Raum haben. Er kann sie nicht haben; die Entwicklung hat es ja auch gezeigt. Erst mit einem Ausbau wird der Flughafen Mönchengladbach in die Lage versetzt – was ihm dann hoffentlich gelingen wird –, hier positive Auswirkungen auf den Wirtschaftsraum zu haben. Das gelingt aber nur, wenn er ausgebaut ist.

Deswegen, nach Abwägung aller Gründe, sind wir zu der Auffassung gekommen, dass es für diesen Wirtschaftsraum sinnvoll ist, dass der Flughafen Mönchengladbach ausgebaut wird. Wir gehen davon aus, dass die ganzen Belange der betroffenen Bevölkerung natürlich im Rahmen der geltenden Gesetze entsprechend beachtet werden und dort entsprechende Maßnahmen, wenn es etwas geben sollte, getroffen werden. Sie verstehen hoffentlich unsere Abwägung.

Ich würde es dabei bewenden lassen und noch mal sagen: Wir hoffen und wünschen uns auch von der Bezirksregierung, dass dieses Verfahren möglichst schnell durchgeführt wird, und hoffen natürlich für – in unserem Sinne positiv – den Flughafen Mönchengladbach. – Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank, Herr Neffgen. – Als nächster Redner – – Hier blinkt es noch? Wo blinkt es? Herr Houben?

Wolfgang Houben (Einwender):

Ja. Ein kurzer Kommentar noch dazu.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja.

Wolfgang Houben (Einwender):

Erstens. Ich hatte heute nach der Mittagspause eine entsprechende Erklärung abgegeben, in der ich das hier geschildert habe. Die Druckvorlage ist inzwischen an den Dienstleister gegeben, sodass das stattfinden kann. Ich kann kurz erklären, warum ich das für unverschämte halte, was die Industrie- und Handelskammer gemacht hat: Wir haben bei vorhergehenden Wahlen die Industrie- und Handelskammer vor der Wahl aufgefordert, das diesmal nicht zu machen. Es wurden bei dem Bekleben die Plakate unserer Partei, obwohl keine Genehmigung vorlag, überklebt. Daraufhin habe ich mich telefonisch bei der IHK beklagt, sage ich jetzt mal dazu. Außer einer wirklich halbherzigen Entschuldigung nach dem Motto „Ja, ich kann auch nichts dafür, dass das passiert ist; das hat der Dienstleister falsch gemacht“ keine Reaktion! Wenn ich da jetzt sensibler reagiere, dann bitte ich um Ihr Verständnis.

Aber noch mal zu Ihrem Ja zum Flughafenausbau: Das gleiche Ja – und dazu haben Sie eben nichts gesagt – kam von der Industrie- und Handelskammer auch 1995. Die Prognosen haben sich nicht erfüllt. Also muss ich davon ausgehen, dass die Industrie- und Handelskammer damals eine falsche Entscheidung getroffen hat, den Ausbau damals zu unterstützen.

Und was Ihre Legitimation als Vertretung von Handel und Wirtschaft angeht, da darf ich Sie bitten, den Leuten im Saal auch deutlich zu machen, über wie viele Zwangsmitglieder in Ihrem Verein wir reden und wie deren Position zur Industrie- und Handelskammer ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich werfe Ihnen die Verfolgung von Eigeninteressen vor und nicht die Vertretung einer adäquaten Gruppe in der Bevölkerung.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Neffgen.

Bernd Neffgen (IHK):

Das waren zwei Punkte; darauf will ich gerne antworten. Noch mal, Herr Houben: Ich war die ganze Zeit hier. Sie hätten, ohne einen Riesenwind zu veranstalten, die ganze Sache mit mir ganz schnell besprechen können. Wir haben das nicht mit den Plakaten – – Das war keine Unverschämtheit von uns, das war nicht gewollt oder sonst irgendwas, sondern es ist ganz

einfach mit dem Dienstleister passiert. Ich habe das eben in Ihrem Sinne hoffentlich geregelt. Ansonsten, Herr Houben, bin ich weiterhin der Auffassung, dass es sinnvoll ist, hier für Ausbildungsplätze zu werben. Das werden wir auch in Zukunft tun. Daran werden Sie uns auch nicht hindern.

Die zweite Sache ist – ich habe das eben vergessen, ich wollte eben darauf eingehen – 1995. Sie haben mich ja in Ihren Ausführungen heute Nachmittag persönlich aufs Heftigste angegriffen; Sie haben mir hier heute Vormittag sämtliche Qualifikationen abgesprochen. Tatsächlich ist es so, dass ich derjenige bin, der die ganze Sache seit 15 Jahren – so lange bin ich bei der Kammer – verbrochen hat. Ich kann Ihnen nur sagen: Ihre Auffassung über meine Qualifikation, die tangiert mich relativ wenig. Seit 15 Jahren arbeite ich mit den verschiedensten Institutionen, Städten, Kommunen, Kreisen dieses Raumes – ich will mal sagen – vertrauensvoll und kompetent zusammen. Ich könnte Ihnen jetzt die verschiedenen Damen und Herren zeigen und sagen: Die können Sie gerne fragen. – So viel zu meiner Kompetenz.

Die dritte Sache ist: Wir haben damals im Verfahren '95 eine Stellungnahme für ein völlig anders gelagertes – wie soll ich sagen? – Vorhaben abgegeben. Wir brauchen von unserer Stellungnahme noch nicht mal was zurückzunehmen. Das, was angestrebt war, hat sich so nicht gezeigt, hat so nicht stattgefunden, weil der Markt sich völlig verändert hat. Entschuldigung! Damit haben sich die Rahmenbedingungen für unsere Prognose oder für unsere Stellungnahme doch fundamental geändert. Also konnte der Flughafen Mönchengladbach überhaupt nicht seine Funktion wahrnehmen. Wir haben von dem, was wir damals geschrieben haben, nichts, aber auch nicht das Geringste zurückzunehmen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Können Sie noch einen Augenblick bleiben, Herr Neffgen? Ich glaube, Herr Siewert hat noch eine Frage. – Bitte das Saalmikro an Herrn Siewert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Herr Neffgen, Sie gestatten eine Frage der Stadt Willich: Ich habe Sie eben richtig verstanden, dass kein einziges Unternehmen in Bezug auf den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach Fragen hinsichtlich der Sorge um Arbeitsplätze – –

(Bernd Neffgen [IHK]: Ich habe Sie akustisch nicht verstanden!)

– Ah so. Noch mal: Ich habe Sie eben richtig verstanden, dass kein Unternehmen sich bei Ihnen gemeldet hat aus Sorge um Arbeitsplatzverluste, die in irgendeinem Zusammenhang mit dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach stehen? Ist das richtig?

(Bernd Neffgen [IHK]: Ja!)

– Gut. Danke.

Bernd Neffgen (IHK):

Im Gegenteil! Ich kann Ihnen sagen: Bei mir haben sich Unternehmen gemeldet, die gesagt haben: Liebe Leute, wir stehen auch als Unternehmen zu dem Flughafen. – Es hat entsprechende Veröffentlichungen in der Presse gegeben gerade von einem Unternehmen aus Korschenbroich oder Willich – das weiß ich jetzt nicht mehr genau –, die klipp und klar gesagt haben: Wir wollen diesen Flughafen. Wir wissen, dass wir mit diesem Flughafen unsere Kompetenz weiter ausbauen und dass wir unsere Mitarbeiter schneller zu irgendwelchen Zielen bringen können. Das ist für uns bares Geld – plus plus plus. – Die werden diesen Flughafen ganz konkret nutzen, den sie brauchen für ihr Unternehmen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Also, die Firma Readymix hatte sich bei Ihnen nicht gemeldet? Der Herr Tarter?

Bernd Neffgen (IHK):

Readymix?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ja. Hatte der eventuell um die Vermittlung eines Gespräches gebeten?

Bernd Neffgen (IHK):

Ich habe mit der Firma Readymix den Herrn – –

Lars Siewert (Stadt Willich):

Tarter.

Bernd Neffgen (IHK):

Bitte?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Mit dem Herrn Tarter.

Bernd Neffgen (IHK):

Noch mal!

Lars Siewert (Stadt Willich):

Tarter. Ich buchstabiere mal – –

Bernd Neffgen (IHK):

Herr Tarter! Genau! Ich habe mit Herrn Tarter schon lange Kontakt. Er hat sich bei mir gemeldet, weil er gesagt hat: Ich sehe da ein Problem auf uns zukommen, und zwar im Rahmen des Gebietsentwicklungsplanverfahrens. Er hat überhaupt nicht davon gesprochen, dass es bei ihm um irgendwelche Arbeitsplätze geht, sondern er sagte nur: Wir haben da ein Problem, das wir vielleicht vorher klären können. Das hat mit Arbeitsplätzen überhaupt nichts zu tun.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Also, ich – –

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Siewert, ich habe so viele Wortmeldungen. Könnten Sie jetzt zum Ende kommen?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ja. – Ich hatte mit Herrn Tarter auch gesprochen. Mir hat Herr Tarter erzählt - Entschuldigung, wenn ich das jetzt falsch in Erinnerung habe –, dass es da wohl um eine Auskiesung direkt in der Einflugschneise geht und dass das wohl zwei konkurrierende Verfahren sind: Das eine Verfahren, das fällt wohl mittlerweile unter Bergrecht. Ich denke, Herr Marten, der kennt das auch, denn der war vorher zufällig im – ich weiß nicht, wie das Dezernat heißt – – 35!

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wasserwirtschaft.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ah ja. Genau! Der ist jetzt hier Verhandlungsführer. Na ja, wie gesagt, da sind wohl zwei konkurrierende Verfahren. Es geht wohl um Vogelschlagrisiko. Aber das möchte ich nicht weiter thematisieren. Jedenfalls hatte Herr Tarter mir gegenüber Sorge um Arbeitsplätze geäußert, während er bei uns Akteneinsicht genommen hat, denn die waren offensichtlich nicht im Verfahren beteiligt und sind nur durch Zufall darauf aufmerksam geworden.

Aber ich will das hier jetzt nicht weiter thematisieren. Ich denke mir, da wollen noch ganz viele reden. Deswegen gebe ich das Mikrofon ab. – Danke schön.

Bernd Neffgen (IHK):

Das brauchen Sie auch nicht. Es geht nicht um Arbeitsplätze.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte an Frau Simon weitergeben. Frau Simon ist rechts. – Herr Neffgen, bleiben Sie bitte noch ein bisschen?

(Bernd Neffgen [IHK]: Sind noch Fragen?)

– Ja, noch mehrere.

Ingrid Simon (Einwenderin):

Hallo?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja, wir hören Sie.

Ingrid Simon (Einwenderin):

Okay. – Da hätte ich doch an Herrn Neffgen mal eine Frage, und zwar: Ich wundere mich immer über die Zahlen, die mir hier um die Ohren geschlagen werden. 60.000 Unternehmer – und nur fünf Unternehmer stehen kritisch dagegen?

(Bernd Neffgen [IHK]: Nein! Das habe ich nicht gesagt!)

Komischerweise sind es bei uns in der BI Viersen – wir sind eine kleine BI unter Airpeace – schon acht Unternehmer, die sehr vehement dagegen sind und uns auch angeboten haben, uns finanziell zu unterstützen. Das machen die ja auch nicht aus irgendwelchen Gründen, weil sie so BI-freundlich sind, sondern weil sie denken, dass sie da was bewirken können. Ich finde die Diskrepanz zwischen diesen Zahlen – unsere kleine BI acht Unternehmer, die sich gemeldet haben; 60.000 bei Ihnen und nur fünf Unternehmer gegen – – Also irgendwie müsste ich da mal den Prof. Hamm benötigen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Neffgen.

Bernd Neffgen (IHK):

Das brauchen Sie nicht, das kann ich Ihnen ganz schnell erklären, liebe Frau – ich habe jetzt Ihren Namen nicht – –

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Simon, können Sie das Mikro bitte vier Reihen nach hinten reichen?

Bernd Neffgen (IHK):

Frau Simon, ich habe eben davon gesprochen, dass sich in der ganzen Zeit, seit hier die Verfahren laufen und die ganze Diskussion läuft, bei mir direkt – ich bin nun mal der zuständige Mann – ganze fünf – wenn es hoch kommt – Unternehmen gemeldet haben und Bedarf bei mir angemeldet haben, mit mir darüber zu sprechen. Ganze fünf! Dass Sie in Ihrer Airpeace, in Airpeace – ich lerne noch – acht Unternehmen haben, ist für Sie eine feine Sache, wenn Sie von denen eine finanzielle Unterstützung kriegen, auch. Noch mal: Wir haben 60.000 Unternehmen, davon etwa 18.000 HR-Firmen, also Handelsregisterfirmen. Und bei mir haben sich – es waren nicht fünf, die dagegen waren –, sondern bei mir haben sich fünf, höchstens fünf gemeldet, die überhaupt Diskussionsbedarf zu unserer überall veröffentlichten Stellungnahme oder Meinung zum Flughafen Mönchengladbach hatten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte bleiben Sie noch einen Augenblick. – Die junge Dame in der letzten Reihe. Nennen Sie bitte Ihren Namen.

Andrea Lentz (Einwenderin):

Mein Name ist Andrea Lentz. Ich bin die Vorsitzende der Schutzgemeinschaft „Lärm in Willich“. Kurz zum Zustandekommen: Wegen Modru 4T gibt es diese Schutzgemeinschaft „Lärm in Willich“. Jetzt sehen wir uns gleichzeitig mit Mönchengladbach konfrontiert.

Meine konkrete Frage an Sie, Herr Neffgen, ist: Was gibt es für konkrete Zahlen? Wie viele Unternehmer wollen den Flughafen Mönchengladbach wirklich nutzen? Und wie viele Unternehmen nutzen den in Düsseldorf umso weniger? Das ist Einzugsgebiet. Das ist genau das Gleiche. Mein Mann nutzt auch den Flughafen Düsseldorf und braucht keinen Flughafen Mönchengladbach.

Bernd Neffgen (IHK):

Also: Es gab eine ganze Reihe von Untersuchungen im Laufe der letzten Jahre. Die letzte ist die von Prof. Hamm. Auch wenn sie jetzt erheblich angezweifelt wird – nichtsdestotrotz ist sie da. Wir finden, dass es eine gute Untersuchung ist. Dort hat er klipp und klar festgestellt, wie groß der Prozentsatz der Unternehmen ist, die diesen Flughafen wollen und auch in Zukunft nutzen werden. Wenn ein entsprechendes – das ist immer die Voraussetzung – Angebot da ist, aufgebaut worden ist, dann wird das auch entsprechend genutzt. Die Nachfrage in diesem Raum ist ja entsprechend da, auch wenn das jetzt verschiedentlich angezweifelt worden ist.

Andrea Lentz (Einwenderin):

Die konkreten Zahlen hätte ich gerne. Ich sage mal: Wenn man eine Investition tätigt, dann muss man sich vorher Gedanken darüber machen, inwieweit Auslastung vorhanden sein

kann. Dann kann man nicht sagen: Ich schaffe erst die Kapazitäten, und die Auslastung wird dann wohl schon folgen. Also: Eine Investitionsentscheidung muss man sich vorher gut überlegen.

Bernd Neffgen (IHK):

Richtig. Und das ist die Nachfrageanalyse ...

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Genau.

Bernd Neffgen (IHK):

... von Herrn Prof. Wolf. Die will ich jetzt nicht wiederholen. Das kann er viel besser.

Andrea Lentz (Einwenderin):

Ja.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Neffgen ist nicht der Antragsteller – bitte nicht zu verwechseln –, der sitzt hier zur Linken.

Herr Rechtsanwalt Sommer, Sie hatten auch noch eine Zusatzfrage?

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ja. Ich würde gern einerseits die Fachkompetenz der IHK noch mal in Anspruch nehmen, wenn Sie schon da stehen. Sie stehen auch als Träger öffentlicher Belange immer sozusagen im Rampenlicht. Wir haben vorhin von Herrn – wie hieß er noch gleich? –, von dem Vertreter der Landwirtschaftskammer, von Herrn Scholz ein paar Zahlen gehört, die ich sehr beeindruckend fand, da ich sie in dieser Konkretheit hier auch noch nicht gefunden hatte. Er hatte dargelegt, unter welchen Zahlenannahmen er davon ausgeht, dass wir bestimmte Negativeffekte haben. Sie haben diese Negativeffekte genauso wie der andere Herr vorhin, der für die IHK gesprochen hat, leider ein bisschen ignoriert.

(Bernd Neffgen [IHK]: Nein!)

– Doch, Sie haben das ignoriert. Sie haben es ja nicht benannt. Sagen Sie mir doch bitte, ob Sie das für nachvollziehbar und plausibel halten und ob Sie vielleicht bereit wären, das in Ihre weiteren Überlegungen mit einzubeziehen.

Zweite Frage, Herr Neffgen: Sie haben vorhin gesagt, höchstens fünf Leute hätten Sie angerufen und alle hätten private Belange vorgebracht, das hätte Sie dann nicht mehr tangiert, was ich für nachvollziehbar hielt. Jetzt haben wir von Herrn Siewert gehört, Herr Tartar hat

Sie angerufen. Sie haben das bejaht. Mit anderen Worten: Da stimmt irgendwas nicht in Ihrer Aussage. Ich werde jetzt ein bisschen skeptisch, ob Ihre Aussage nicht vielleicht doch, wie Herr Houben das vorhin gemutmaßt hat, von anderen Motivationen getragen ist. Sehen Sie es mir nach!

(Bernd Neffgen [IHK]: Sie können gern Vermutungen anstellen!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte erst den Knopf drücken. Dann gebe ich Sie frei.

Bernd Neffgen (IHK):

Sie sind natürlich frei und unbefangen, Herr Rechtsanwalt Sommer, immer Ihre Vermutungen anzustellen. Ob die Vermutungen allerdings berechtigt sind, das ist eine völlig andere Frage. Ich kann Ihnen nur sagen – noch mal; ich will mich nicht immer wiederholen, aber vielleicht ist es ja in Ihrem Falle nötig –, dass ich in den letzten Jahren von höchstens fünf Unternehmen angerufen worden bin, die mit mir Diskussionsbedarf hatten, was unsere Stellung zum Ausbau des Flughafens Mönchengladbach betrifft.

Nach dem GEP-Erörterungstermin ist dann noch mal Herr Tarter als Einwender an mich rangetreten, den ich von verschiedensten anderen Fragestellungen – – Sie kennen das Problem Abbau, Kiesabbau – darin haben Sie sich vielleicht auch schon mal getummelt –, da wird ja von der Bezirksregierung die Genehmigung nicht immer so ganz gern bewilligt. Er ist an mich rangetreten und hat gesagt: Ich befürchte, es könnte zu einem Konflikt kommen bei dem Vorhaben, das ich habe im Bereich der Stadt – wo war es jetzt? – Korschenbroich oder Willich – ich weiß es nicht genau –, und das möchte ich gerne mit den zuständigen Leuten besprechen. – Diesen Kontakt habe ich hergestellt. Das Gespräch hat stattgefunden. Noch einmal: Es hatte mit Arbeitsplätzen überhaupt nichts zu tun. Das war überhaupt kein Gesprächspunkt bei diesen Gesprächen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Neffgen. – Ich glaube, wir können jetzt Herrn Neffgen aus der Rednerpflicht entlassen und den nächsten Redner aufrufen. Ist Dr. Gerhard Fennhoff noch anwesend? – Sie haben lange warten müssen. Bitte sehr.

Dr. Gerhard Fennhoff (Einwender):

Danke schön, dass ich jetzt auch endlich sprechen darf. Zu meiner Person: Ich heiße Gerhard Fennhoff, wie Sie schon gesagt haben. Ich spreche nicht nur in meinem eigenen Interesse, sondern auch im Interesse meiner Familie. Ich habe drei Kinder, einen Sohn, zwei Töchter, und bin Bürger der Stadt Willich, genauer gesagt des Ortsteils Anrath, und wohne da in einem Bereich, der noch von der Startschneise des Flughafens Mönchengladbachs so, wie sie geplant ist, tangiert ist.

Ich denke, ich spreche auch hoffentlich im Interesse vieler anderer Bürger in Anrath. Ich möchte heute zu einigen Themen, die bisher noch nicht so Thema waren, Stellung nehmen und quasi meinen Einwand, den ich schon mal schriftlich abgegeben habe, hier noch mal verlesen.

Ich fange an mit Lärmbelastung: Mein Eigenheim befindet sich bereits jetzt in einem Wohnbereich im Südwesten von Anrath, der ständig von Verkehrsmaschinen überflogen wird. Sie fliegen so tief, dass ich deren Aufschrift erkennen kann. Vielleicht habe ich so gute Augen, obwohl ich Brillenträger bin. Ein und dieselbe Maschine überfliegt dabei innerhalb kurzer Zeitabstände bisweilen sogar mehrfach mein Wohnhaus, sodass ich berechtigten Grund zur Annahme habe, unterhalb einer Warteschleife des Flughafens Düsseldorf zu liegen.

Insbesondere während der Schulferienzeiten, vor allem in den Sommermonaten, werden die Bewohner dieses Wohnbereiches, in dem ich wohne, durch die anfliegenden Verkehrsmaschinen erheblich belästigt. Hinzu kommen sehr häufig kleinere Maschinen, die sehr laut sind, die vom Flughafen Mönchengladbach aus starten beziehungsweise dort landen wollen.

Neben dieser bereits erheblichen Belastung durch Fluglärm wird das gesamte Wohnviertel, in welchem sich mein Haus befindet, ohnehin schon durch den Lärm der Bahnlinie Aachen–Mönchengladbach–Viersen–Krefeld ständig beschallt, da es sich hierbei um eine sehr viel befahrene Bahnstrecke handelt. Wie man inzwischen den Medien entnehmen kann, wird, wenn überhaupt, diese Bahnlinie die kommenden 17 Jahre nicht mit den notwendigen Schallschutzvorrichtungen versehen werden. Im Worstcase müssen die Anwohner sogar damit rechnen, dass 30 Jahre darauf verzichtet wird. – Einen Zeitungsartikel, in dem das drinsteht, kann ich jederzeit beifügen. Ich habe ihn mitgebracht.

Mit einem Ausbau des Mönchengladbacher Flughafens würde zusätzlich eine erhebliche Lärmquelle auf alle Bewohner dieses Bereiches zukommen, also schon zusätzlich zur Bahnlinie. Ich wäre mit meiner Familie dann direkt davon betroffen. Die Grenze des Erträglichen würde auf jeden Fall erheblich überschritten werden. Eine Dauerlärmbelastung wäre die Folge. Gesundheitliche Schäden für das Gehör – –

Von einem erfahrenen Mediziner, nämlich von einem Betriebsmediziner, der sich damit beschäftigt, weiß ich, dass gerade in dem Bereich durch die Beschallungen sehr häufig insbesondere die Nervenzellen im Ohr betroffen wären, die für das Verstehen von Sprache zuständig seien, das heißt, Schwerhörigkeit als Folge kann daraus sehr schnell resultieren.

Eine Dauerlärmbelastung wäre die Folge. Gesundheitliche Schäden für das Gehör, Stress durch die ständige Lärmbelastung und mangelnde Konzentrationsfähigkeit der Kinder, insbesondere während der Wahrnehmung schulischer Aufgaben, z. B. im Hausaufgabenbereich, aber auch in außerschulischen Bereichen, wären die Folgen. Schulische Leistungen der Kinder würden hierdurch unzumutbar beeinträchtigt – und ich spreche nicht nur von mei-

nen eigenen Kindern. Aus den mir hier bisher zur Verfügung stehenden Darlegungen der Antragsteller ist aus meiner Sicht nicht zu erkennen, dass dieses Gebiet bei der Erstellung von Lärmprognosen überhaupt erfasst worden ist. Schon gar nicht ist berücksichtigt worden, dass dort eine Bahnlinie existiert.

Wie sieht die Schallprognose längs der Bahnlinie aus? Wurden überhaupt alle betroffenen Bereiche berücksichtigt? Kann mir darauf jemand antworten?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Fennhoff, wir haben das Thema „Gesundheitsbeeinträchtigung“ heute nicht. Wir haben es auf den 23. Juni terminiert.

(Gerhard Fennhoff [Einwender]: Darauf bin ich gespannt!)

Deswegen werden die Fachleute jetzt zu dieser Frage nicht anwesend sein, aber vielleicht kann Herr Zerbe stante pede etwas dazu sagen.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Also das, was wir ad hoc feststellen können, ohne dass Herr Dr. Wölk, unser Lärmgutachter da ist, ist, dass Anrath jenseits aller Lärmzonen liegt.

(Zurufe von den Einwendern: Was? – Lachen)

Dr. Gerhard Fennhoff (Einwender):

Das ist die Antwort?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Aber wir sollten das Thema vielleicht vertiefen, wenn die entsprechenden Gutachter da sind.
– Herr Fennhoff.

Dr. Gerhard Fennhoff (Einwender):

Ich hoffe, dass dazu noch ausgiebig Stellung genommen wird; denn das glaube ich auf gar keinen Fall. – Ich mache mal weiter.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja, bitte.

Dr. Gerhard Fennhoff (Einwender):

Hier wird doch offensichtlich, dass man bisher grob fahrlässig mit der Gesundheit der Menschen in diesem Gebiet umgehen würde, käme ein Ausbau des Flughafens zustande. Eine Genehmigung dazu darf auf dieser Basis sicherlich nicht erteilt werden.

Ich komme zur Schadstoffbelastung: Kein Verbrennungsmotor und damit auch keine Flugzeugturbine arbeitet ohne den Ausstoß von Abgasen; da sind wir uns doch einig. Kohlendioxid, Stickoxide, aber auch unverbrannte Kohlenwasserstoffe und Stäube, also Ruße, würden zusätzlich zur derzeitigen Belastung durch den Straßenverkehr der Autobahnen A 44, A 52, der B 7 und der Landes- und Kreisstraßen und zusätzlich durch die Bahnlinie Aachen–Mönchengladbach–Viersen–Krefeld und durch den ohnehin bereits vorhandenen Flugverkehr noch hinzukommen. Wohnbereiche, aber auch landwirtschaftliche Anbauflächen und naturbelassene Gebiete würden hiervon sicherlich betroffen und hätten mit Emissionen zu rechnen.

Gesundheitliche Folgen für die hier lebenden Menschen, aber auch sowohl ökonomische als auch ökologische Schäden für die Landwirtschaft und die Natur hier sind zu befürchten. Ich möchte nur darauf hinweisen, dass in dem Gebiet der Startschneise sehr viele Feuchtwiesengebiete sind. Ich selbst betreibe ein Hobby: Ich beobachte sehr gerne Vögel. In diesem Bereich gibt es sehr viele Vögel. In diesem Bereich gibt es sogar eine Renaturierungsmaßnahme im Bereich der Niers, die Altarme, die ganz neu geschaffen worden sind. Dieser Bereich würde direkt überflogen werden. Brütende Vögel reagieren auf derartigen Lärm mit Sicherheit hochgradig empfindlich. Sie müssen damit rechnen, dass gerade während der Brutzeiten, wenn auch gerade viel Urlaubsverkehr ist, die Vögel gestört würden, ihre Brutgebiete verlassen würden. Das heißt, die Brut und die Aufzucht der Vögel wären dadurch gefährdet. So viel dazu.

Wertverluste von Immobilien und existenzielle, finanzielle Nachteile für die Zukunft – ein ganz wesentliches Thema für viele Leute hier: Zu den negativen gesundheitlichen Folgen durch den Flughafenausbau käme auch der Verlust der Wohnqualität, und zwar in vielen Orten der Region, insbesondere in Neersen, in Anrath, aber auch in den übrigen betroffenen Gemeinden. Sinkende Immobilienpreise bis hin zu Unverkäuflichkeit der dort liegenden Objekte und somit auch meines Eigenheims wären die zwangsläufige Folge. Ich glaube nicht, dass Sie das ernsthaft bestreiten wollen: dass dadurch der Wohnwert abnehmen und sicherlich auch der Preis von Häusern in die Knie gehen wird.

Der Markt ist gnadenlos und straft Qualitätseinbußen unverzüglich über sinkende Preise ab. Das wissen wir alle. Ein erheblicher finanzieller Schaden würde den Wohneigentümern der betroffenen Gemeinde und besonders den Eigentümern innerhalb der künftigen Start- und Landeschnaisen nachhaltig widerfahren. Eine zu befürchtende Nichtverkäuflichkeit meines Hauses beispielsweise würde mich sogar zu einem Gefangenen meiner Immobilie machen. Ich könnte nicht einmal den Wohnort wechseln, um dem Fluglärm auszuweichen. Das heißt, Sie grenzen sogar meine Freizügigkeit, ein vom Grundgesetz verbrieftes Recht, damit ein.

Hinzu kommt, dass Wohneigentum inzwischen vielfach eine wesentliche Säule künftiger Altersversorgungen darstellt. Haben Sie darüber einmal nachgedacht? – So auch bei mir: Durch den zu befürchtenden Wertverlust beziehungsweise durch die mögliche Unverkäuf-

lichkeit meines Hauses infolge eines Flughafenausbaus wird diese wesentliche Säule meiner Zukunft erheblich geschwächt. Entschädigungsforderungen an die Flughafenbetreiber würden folgen. Lebensqualität und Gesundheit der Menschen sind jedoch unbezahlbar. Wir Bürger blieben für ein überaus risikoreiches und nicht zu rechtfertigendes Projekt auf der Strecke. Von „Gemeinwohl geht vor Eigenwohl“ kann in diesem Falle kaum die Rede sein, da hierbei eindeutig das Gemeinwohl, nämlich das Wohl aller Bürger und Eigentümer der betroffenen Orte nachhaltig geschädigt würde.

Ich komme zu Schulen und sonstigen Einrichtungen. Also, Belastungen von Schulen, Kindergärten, Altentagesstätten und Altenwohnheimen in unseren Orten. Negativ betroffen wären durch den Flughafenausbau auch Schulen und Kindergärten. In meinem Wohnort Anrath wären dies z. B. der Kindergarten an der Furthstraße, der Kindergarten an der Huiskensstraße, der Kindergarten an der Lorenz-Schmitz-Straße, die Gottfried-Kricker-Grundschule, die Albert-Schweitzer-Grundschule, die Johannesauptschule und das Lise-Meitner-Gymnasium, wobei die vielen Schulen und Kindergärten der übrigen Willicher Ortsteile und aller weiteren betroffenen Gemeinden von mir noch gar nicht aufgezählt worden sind. Das überlasse ich den Vertretern der Gemeinde Willich; die können das besser als ich.

Der Lärm überfliegender Maschinen würde den Unterricht in den Schulen und die Betreuung in den Kindergärten extrem belasten. Dass vor allem sehr kleine Kinder sich vor überfliegenden Maschinen fürchten und in Schrecken versetzt werden, ist keine Seltenheit und häufig zu beobachten. Aus den Erfahrungen meiner Frau weiß ich, dass dies ein gewichtiges Argument ist. Sie war lange genug Lehrerin an einer Meerbuscher Grundschule und musste trotz geschlossener Fenster ständig Unterrichtsunterbrechungen durch überfliegende Maschinen in Kauf nehmen. Der rote Faden des Unterrichts war damit gerissen und häufige Unachtsamkeiten und Unkonzentrationen der Kinder waren die Folge. Aufgrund des Lärmpegels war keine Verständigung mehr in der Klasse möglich. Wie soll sich das mit all den Untersuchungen zur Verbesserung der Lern- und Ausbildungsqualität unserer Kinder vertragen? Stichwort: Pisa. Alles redet davon, dass unsere Kinder eine bessere Bildung brauchen, aber gleichzeitig lässt man Flugzeuge in derartigen Höhen über Schulen fliegen, dass Kinder dadurch erschreckt werden und ihre Aufmerksamkeit verlieren. Unsere Kinder erlitten durch diese Lärmbelastung Benachteiligungen mit negativen Auswirkungen auf die Zukunft. Und wieder einmal blieben insbesondere lernschwache Kinder auf der Strecke.

Nicht erwähnt wurden bisher unsere älteren Mitbürger. Denn auch Altentagesstätten und Alten- beziehungsweise Seniorenwohnheime wären betroffen und würden die Lebensqualität dieser Menschen, die sich auf einen ruhigen Lebensabend ohne übermäßige Lärmbelastung gefreut haben, von heute auf morgen zerstören. Wo bleibt da das soziale Gewissen?

Mangelnde Verkehrs- und Flugsicherheit und damit verbundene persönliche Ängste: Betrachtet man den geplanten Ausbau der Start- und Landebahn, so wird deutlich, dass in westlicher Richtung startende große Verkehrsmaschinen das Autobahnkreuz Neersen,

Kreuz A 44/A 52, in extrem niedrigen Höhen überfliegen müssten. Das gilt in östlicher Richtung in ähnlicher Weise für Maschinen mit Landeanflug beim Überfliegen der dortigen Landstraße. Die Teilnehmer am Straßenverkehr würden in diesen Bereichen zweifelsfrei erheblich abgelenkt und sicherlich oft genug erschreckt. Fehlreaktionen, die Unfälle nach sich zögen, wären zu befürchten, und zwar mit den schlimmsten Folgen für die in die Unfälle verwickelten Menschen. Hier wird fahrlässig mit dem Leben von Menschen gespielt. Schlimmer noch: Technische Fehler auch bei noch so hohen Sicherheitsprüfungen und Standards können immer wieder auftreten. Ich arbeite selbst in einem technischen Bereich und weiß davon ein Lied zu singen.

Hundertprozentige Sicherheit gibt es nirgendwo. Eine Maschine, die ins Autobahnkreuz rast, würde eine Katastrophe auslösen – nicht nur unter den Autofahrern, sondern übrigens auch unter den Neersenern Anwohnern. Mein Vertrauen in eine Planung, die das in Kauf nimmt, ist gleich null. Wer das zulässt, handelt aus meiner Sicht verantwortungslos und nicht im Sinne der Menschen.

Kommen wir zur Zerstörung der Landschaft und Naturschutzgebiete. – Durch den Ausbau des Mönchengladbacher Flughafens würden auch die Landschaft vor allem an der Niers mit all ihren Wiesen, die ich schon erwähnt habe, Feuchtwiesen und Naturschutzgebieten durch Lärm und Schadstoffe der Flugzeuge zunehmend belastet. Wichtige Rückzugsgebiete für Flora und Fauna wären gefährdet. Für brütende Vögel wäre das sogar eine Katastrophe, wie ich schon ausgeführt habe. Sie würden ständig aufgeschreckt und ihre Brut vernachlässigen. Viele Vogelarten würden schließlich in diesen Gebieten nicht mehr beobachtet werden können.

Gleichzeitig sind diese Gebiete und die Niers für viele Menschen in und um Willich ein Naherholungsraum. An Wochenenden und Feiertagen wird dieses Gebiet von sehr vielen Menschen zur Erholung genutzt. Dies kann leicht durch Wochenend- und Feiertagsbesuche insbesondere im Frühjahr und während der Sommermonate überprüft werden. Fahren Sie mal morgens entlang der Niers, dann sehen Sie das.

Ich komme zum letzten Punkt. „Zerstörung kultureller Besonderheiten in Willich“ habe ich ihn übertitelt. Ich komme nun zu zwei wichtigen kulturellen Einrichtungen der Stadt Willich. Da sind einerseits die Neersener Schlossfestspiele zu nennen, die jedes Jahr im Sommer einen beliebten Anziehungspunkt vieler Theaterbesucher darstellen – eine Open-Air-Veranstaltung. Die Vorstellungen sind meines Wissens stets ausverkauft. Diese finden seit Jahren in den Sommermonaten im Freien vor dem Neersener Schloss statt. Durch zunehmenden Flugverkehr über dem Neersener Schloss wären diese künftig nicht mehr durchführbar. Der Lärm überfliegender Maschine machte jegliche Dialoge unverständlich. Besucher blieben künftig aus. Das Ende dieser Festspiele wäre vorprogrammiert, es sei denn, man liebt Pantomimenveranstaltungen.

Finanzielle Einbrüche für die Gastronomie in Willich, insbesondere in Neersen, wären zwangsläufige Folgeeffekte. Der Neersener Schlosspark, Bestandteil der Euroga übrigens, wäre sicherlich ebenfalls kein Besuchermagnet mehr. Heutzutage kommen auch Menschen außerhalb Willichs in diesen wirklich sehr schönen Park. Garniert mit Fluglärm blieben auch hier die Gäste künftig aus. Auch das wäre für die Gastronomie in Willich sehr von Nachteil. Haben Sie darüber mal nachgedacht?

Nun zum Abschluss: Summiere ich alle von mir bisher vorgetragenen Ausführungen, so muss ich feststellen, dass ein Ausbau des Mönchengladbacher Flughafens nicht nur mich persönlich, sondern die Einwohner der ganzen Region von Neuss bis Viersen in unzumutbarer Weise belastet. Benachteiligungen sowohl gesundheitlicher als auch finanzieller Art würden von der genehmigenden Behörde dann in Kauf genommen. Die Behörde würde nicht mehr zum Wohle, sondern zum Schaden der Menschen, für die sie doch eigentlich arbeiten sollte, entscheiden.

Hier würde die Lebensqualität vieler Menschen einfach geopfert, und das auch noch für ein wirtschaftlich unsinniges Flughafenprojekt; denn es gibt bereits genügend Flughäfen mit Düsseldorf, Weeze und Köln in unserem Raum. – Ich bin für meine Firma auch häufig genug geflogen; ich brauche Mönchengladbach nicht. Düsseldorf ist für mich nah genug. 30 Minuten Fahrzeit sind kein Thema. – Diese sind vor allem seit dem Ausbau der A 44 gut und schnell zu erreichen. 20 bis 30 Minuten Fahrzeit sind, wie ich schon gesagt habe, durchaus zumutbar.

Damit bin ich eigentlich am Ende meine Rede.

(Anhaltender Beifall bei den Einwendern)

Habe ja auch lange genug darauf gewartet.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

In der Tat, das haben Sie, allerdings geht es anderen genauso. Wir wollen mal versuchen, ob wir die Redner heute Abend noch abarbeiten können. Ich danke Ihnen.

Als Nächster steht auf der Liste Herr Ferdinand Lutter, den ich nicht mehr sehe.

(Ferdinand Lutter [Einwender]: Doch!)

– Entschuldigung! Herr Roth ist einfach zu groß, sodass er Sie verdeckt. Herr Lutter, das Mikrofon ist eingeschaltet. Sie können sofort loslegen.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Damit habe ich immer Probleme. Irgendwie komme ich immer zu dicht heran. Das mögen die nicht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Und mit der Höhe!

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ja, die Höhe stimmt; ich bin nur zu kurz.

(Heiterkeit)

Ich bin Ferdinand Lutter aus Willich-Schiefbahn. Seit 41 Jahren wohnen wir da. Und ich bin der Vorsitzende vom Bürgerverein gegen Fluglärm in der Stadt Willich – seit rund zehn Jahren – und habe entsprechend viel Papier gesammelt. Etwas hatte ich jetzt auch dabei gehabt, bin aber nicht darauf eingegangen, weiß Gott aus welchen Gründen. Aber vorhin hörte ich zu meiner Verblüffung: Wenn die bestehende Bahn von 1.200 m, die ja zu kurz ist, um 1 m verlängert würde, dann muss da viel geändert werden. – Ich habe da noch mal nachgesehen: Da steht tatsächlich – was war es hier? –: Unzureichende Länge der Start- und Landebahn, für uneingeschränkten Einsatz einiger bereits verkehrender ... – usw., usw. – zu kurz. – Aber dann kommt's! Handlungsoption 15 N: Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach auf 1.440 m Gesamtlänge durch Umwidmung und Mitbenutzung der jeweils vor Kopf liegenden 120 m langen Stoppbahnen. – Das und weiß Gott was alles ist ja auch beantragt worden. Nur dass mit dem einen Meter und dass da so viel von den Achsen her und weiß Gott was alles, geändert werden müsste, hatte ich damals gar nicht mitbekommen.

Ich wollte es eigentlich nur herangebracht haben, dass ich mich sehr gewundert habe: 1.440 m wäre gegangen. Zwar hat Münster da was, was hier mehrmals beklagt wurde, aufgrund der Einsprüche von Korschenbroich gestoppt, aber dann geht es eigentlich weiter – darüber wollen wir gar nicht weiter reden; das mit den 1.440 m ist ja vom Tisch –, hier ganz unten steht:

Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach wird aufgrund der Lagebeziehung zum Verkehrsflughafen Düsseldorf und insbesondere der An- und Abflugrouten zueinander nicht favorisiert.

Ich weiß nicht, ob ich hier den Originaltext habe oder ob das irgendwie mal dazwischen geschrieben wurde. Aber dann geht es noch weiter:

Eine weitere Verkehrszunahme entweder in Düsseldorf oder in Mönchengladbach würde durch die flugsicherungstechnisch notwendige Prioritätenregelung zugunsten des Flugbetriebs am Verkehrsflughafen Düsseldorf zwangsläufig zu einer Engpasssituation bei IFR-

gestützten An- und Abflügen in Mönchengladbach führen, die einem planbaren pünktlichen Verkehr zuwiderliefe.

Das ist damals so geschrieben worden. Ich weiß nicht, Herr Marten: Stimmt das immer noch, was hier steht, oder ist das inzwischen aufgrund der Einflüsse des Herrn Strünck von der Flugsicherung – der ist inzwischen auch in Pension genau wie ich – überholt, dass man da eine andere Sache gefunden hat, dass die Flugzeuge über Neuss nicht gegeneinander stoßen würden?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Woraus zitieren Sie, bitte?

(RA Prof. Dr. Heribert Johlen [Antragstellerin]: Aus dem Luftfahrtkonzept!)

Ferdinand Lutter (Einwender):

Er weiß es.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut. Das Thema – –

Ferdinand Lutter (Einwender):

Gut, aber ich wollte das ja nicht weiter vertiefen. Ich wollte es nur heranbringen. Ich hatte eine Verständnisfrage einmal zu dem einen Meter – da war ich verblüfft – und so weiter.

Aber ich komme noch einmal auf den netten Herrn Braun zurück, der damals am 07.07.95 den Genehmigungsbescheid losgelassen hat. Am 07.07.05 ist bei den Neersener Festspielen das Opernhaus Düsseldorf dran. An meinen Vorredner möchte ich da denken, der gesagt hat: Das wird dann irgendwann unmöglich sein. – Also, da heißt es – ich habe mir extra ein paar Kreuzchen gemacht –: Die Antragstellerin hat in der Antragsbegründung von 1995 neun Propellerflugzeuge und ein Strahlflugzeug genannt, die da fliegen könnten. Dann geht es noch weiter mit der Fokker 50 usw., usw. Da habe ich dann drangeschrieben: Boing 737; die könnte nicht fliegen. – Aber wie hieß gestern der Pilot? Ist er noch hier? Der Herr Welke, ja?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja, der Herr Welke.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ja, der ist ja die 146 geflogen. Mir sagte Herr Braun damals: Ja, mit der Überflurbefeuerung haben wir Probleme. Da sind manchmal ein paar reingeflogen, und da haben wir die Dinger immer kaputt gehabt, und dann sind die unter Flur gelegt worden. – Ich weiß nicht, wer da

reingeflogen ist. Da fuhr ja die VLM und die Debonair usw. Ich wollte nur sagen: So einfach war das damals wirklich nicht mit den 1.200 m gewesen.

Dann hat Herr Braun das herausgefunden: Wenn ein Flugzeug abfliegt, ist es normalerweise nicht ganz voll getankt, also das Gewicht ist nicht komplett. Aber dann, wenn die zurückkommen, haben sie ja Treibstoff verbraucht. – Und deswegen ist die 1.200-m-Bahn überhaupt kein Problem auch für das Landen. Trotzdem sind einige in die Überflurbefeuerung hineingedonnert. Und ich wohne nicht weit weg. Ich habe jedes Mal den Umkehrschub gehört, so abends um halb zehn und habe gedacht „Na, und? Lampen wieder kaputt?“ oder so. Aber Herr Braun war ein sehr angenehmer Gesprächspartner. Er hat mich aufgeklärt: Ja das müssen wir ändern. – Also sind die Lampen unter Flur gekommen. Sind sie eigentlich, Herr Kames, unter Flur? Ja, nicht?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Die Lampen sind unter Flur. Sie werden jetzt nicht mehr durch zerbrochene Lampen im Schlaf gestört.

Ferdinand Lutter (Einwender):

So. – Und die wirtschaftliche Durchführung wird infrage gestellt, natürlich von uns, von Airpeace. Zur Befragung generell: Wir hatten damals auch eine Befragung der Wirtschaftsunternehmen in der Umgebung gemacht. Nicht einmal 8 % würden überhaupt einen Flugplatz nützen, wenn er Mönchengladbach hieße. Aber die meisten wollten eine Autobahnanbindung – die haben sie inzwischen mit der A 44 – und eine Eisenbahnanbindung. Ich glaube, ich habe schon einmal erwähnt: Willich hatte mal fünf Bahnhöfe, Schiefbahn alleine zwei. Und jetzt haben wir nur noch einen in Anrath. Das ist alles. Also, die Eisenbahn wäre für uns schätzungsweise genauso wichtig.

Probieren wir, das mal zu kriegen – erst einmal den schiefen Turm, der da gerade angesprochen war, die Pisa-Studie: Mich entsetzt es auch immer, wenn ich höre, was die jungen Leute heutzutage nicht wissen oder nicht lernen.

(Folie: Reise nach Pisa)

Deswegen wollte ich den Prospekt eigentlich gar nicht mitbringen, aber eben war Pisa angesprochen worden. – Nein, da ist dann eine Reise für 189 € nach Pisa mit einem Flugzeug von Düsseldorf oder sonst wo für eine Nacht angeboten! Ist das wirklich der dringende Bedarf, den man so hat? Und wenn wir den Prospekt herumdrehen, ist das ähnlich.

(Folie: Reise zu den Balearen)

Weiß Gott wohin: bis zu den Balearen für eine Nacht! Brauchen wir dafür wirklich noch Slots und Flugzeuge und einen anderen Flugplatz oder -hafen hier in Mönchengladbach? Ich würde sagen: Also, irgendwo ist alles begrenzt auf dieser Erde. Darauf komme ich aber später noch einmal zurück, wenn das Thema „Abgase und Schadstoffe“ dran ist. Ich danke Herrn Dr. Fennhoff, dass er das schon einmal angerissen hat, aber wir haben noch Zeit, über diese Problematik ein bisschen später beim Thema „Klima“ insgesamt zu reden.

(Folie: Düsseldorf Express Mönchengladbach)

Dieser schöne Prospekt – einer von denen – war ja von 1998/99. Haben Sie eigentlich gemerkt, dass das Bild spiegelverkehrt ist? – Nein? Das ist spiegelverkehrt. Das, was da Mönchengladbach heißen soll, können Sie nur im Spiegel lesen, also es ist nicht echt. Das hätte eigentlich dem Drucker auffallen müssen, aber so ist das schon einmal bei Fotos, dass man die spiegelverkehrt aufbringt. Aber der Hintergrund da ist eigentlich anders.

1998 wurden achteinhalftausend Flugbewegungen mit der Linie durchgeführt, an die 224.000 Fluggäste hat man, fünf Airlines usw., usw. Und dann war irgendwann 1998 eine Befragung gewesen. Da hat man festgestellt: Der Flugplatz kann ja gar nicht funktionieren. Wir brauchen eine längere Startbahn. – Und dann ging das los mit: Wir müssen unbedingt erst 1.440 m haben, dann 2.400 m usw., usw.

Damals flog die Debonair nach Barcelona. Wir sind ja hier in einem Fußballstadion. Ich habe eine Bekannte, die heißt Birgit. Birgit ist hübsch und jung, hat einen Freund, das ist der Robert. Und die sind mit der Debonair geflogen – ich habe sie sogar selbst hingekarrt –, weil: Robert ist Fan von Fortuna Düsseldorf, nicht von Gladbach. Und da war ein Spiel. Ich sagte: Wie war das denn da? – Ja, prima mit der Debonair, nur in Barcelona haben wir eine Stunde im Flugzeug gesessen, wir durften nicht starten, und es war fürchterlich heiß. – Das ist das mit der Prioritätenregelung, die ich eben schon angerissen hatte. So wird das wahrscheinlich auch weitergehen.

Aber dann von 1996: Es geht mit der Debonair von München und Barcelona; das ist Schnee von gestern. – Ich bin gleich fertig. Keine Sorge! – Ja, das war die IAE, beheimatet erst in Mönchengladbach, auf einmal war sie weg. Ich erinnere mich nur immer: Die ATR 42 hat echte Ledersitze. Stimmt das? – Ja. So war es damals gesagt worden, glaube ich. Aber jetzt sind sie weg. Wo fliegt die jetzt überhaupt? Ich glaube von Köln und Dortmund? – Keiner weiß es.

(Der Redner zeigt ein Foto.)

Das ist die viel besprochene 757 von der Condor. Ich sammle auch ein bisschen Literatur über Flugzeuge. Das ist eine tolle Geschichte, da ich mit Autos auch viel zu tun hatte, über 50 Jahre. Flugzeuge sind auch eine feine Sache. Die hat mir jemand zugeschickt. Vielleicht

mal etwas zum Wochenende und für die nächste Woche zum Nachdenken, wie man Leute mobil machen kann gegen Fluglärmgegner!

(Der Redner zeigt eine Postkarte.)

Ich war sehr verblüfft, dass ich die Karte in meinem Briefkasten hatte, habe mich gewundert. Die ist wahrscheinlich auch von dem nächsten Postzentrum an mich gegangen. Sie können es lesen:

Fluglärmgegner bekommen einen großen Punkt in der Stirn eingebrannt. Rot bedeutet Flugverbot weltweit.

Die haben nicht geschrieben: lebenslänglich. – Nur, das sind Leute, die sich, wenn es heißt „Arbeitsplätze sind wichtig, das ist wichtig, und es ist unabdingbar usw. usw.“ – Ich rege mich über so was nicht auf, aber ich war doch ziemlich betroffen, wie weit Fans gehen: ob es beim Fußball ist oder ob es bei Flugplätzen ist, die unnötig sind, nicht gebaut werden sollen. Vor allen Dingen: Ich dachte immer, wir hätten hier Meinungsfreiheit und Demokratie. Und dann so etwas! Meine Familie hat natürlich ziemliche Bedenken, ob wir nicht doch lieber wegziehen sollen, woandershin, wenn das hier schon so ist.

Aber mehr wollte ich mit Blick auf die Zeit heute eigentlich nicht sagen. Ich werde mich wieder melden, wenn es weitergeht mit anderen Themen, Lärm usw., vor allem mit der Umwelt, die hier kaputtgemacht werden soll. – Ich danke Ihnen erst mal.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Lutter. – Als Nächste auf der Liste steht Frau Ute Kürsten. – Nicht mehr da. Dann Herr Wolfgang Houben. – Zieht zurück. Herr Schäfer. Bitte sehr.

Herbert Schäfer (Einwender):

Mein Name ist Herbert Schäfer – aus der vierfach flugbetroffenen Stadt Willich. Ich wohne in dem Ortsteil Neersen und habe das Vergnügen, die Ju 52 zu bewundern, wenn sie im Tiefflug über unser Anwesen fliegt. Ich darf hier mal die Karte zeigen, die wir anlässlich der Einwendungsfrist gefertigt haben.

(Karte)

Auf der Karte können Sie ganz deutlich sehen: Ich wohne in dem 4-km-Radius. Also ich weiß, wovon ich spreche, wenn ich Anflughöhen und Abweichungen vom Kurs beobachten kann. Deshalb hat mich die Bemerkung von Herrn Zerbe eben fast vom Hocker gerissen, weil er einfach – – Ich verstehe das nicht, Herr Zerbe. Ihre Argumentationskunst ist mir ver-

borgen. Vielleicht muss ich das auch gar nicht verstehen. Sie wollen das, dass das provoziert. Denn wie können Sie sagen, Anrath sei nicht vom Lärm betroffen?

(RA Prof. Dr. Heribert Johlen [Antragstellerin]: Das hat er nicht gesagt! – Zuruf: Das hat er gesagt!)

– Das haben Sie genau gesagt.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Habe ich nicht gesagt!)

– Das haben Sie gesagt. Noch kann ich gut hören.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich habe gesagt: Anrath liegt außerhalb der Lärmzone, und ich meinte die Lärmzone nach Fluglärmsgesetz des Flughafens Mönchengladbach.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schäfer, Sie müssen jetzt noch mal drücken. Bitte sehr.

Herbert Schäfer (Einwender):

Wenn das so wäre, dann müssten Sie ja Ihre Zeichnungen korrigieren, die in den Antragsunterlagen sind, wo die An- und Abflugzonen eingezeichnet sind. Hier ist die An- und Abflugzone dargestellt. Und da liegt Anrath drin. Und da ist dann kein Lärm? Ich weiß, wovon ich rede, wenn ich sage: „Flugzeuge machen Lärm“, Herr Zerbe. Ich wohne nämlich seit 1967 in Neersen. Dort sind wir aus Düsseldorf hingezogen, weil in der topographischen Karte des Verlages Ravenstein – auch heute noch vorzeigbar – steht: Segelfluggelände. Das beruhigte uns damals sehr. Heute wird in Stadtplänen für mich unverständlich schon der Ausdruck gebraucht: Regionalflughafen. Ich habe von anderen gehört, die haben in den Karten schon stehen: Industrie- und Gewerbeflughafen. Ich weiß nicht, was das soll.

Aber lassen Sie mich noch eines sagen, Herr Prof. Johlen, nur zur Vervollständigung Ihrer Datenbank: Die Verlängerung der Stopways und das Urteil des Oberverwaltungsgerichts in Münster ist nicht nur durch die Stadt Korschenbroich erwirkt worden, sondern auch durch die Stadt Willich – unsere Justiziarin wird Ihnen dazu nachher noch alles liefern können, was Sie brauchen – und nicht zuletzt – darauf sind ich und meine Familie sehr stolz – durch einen Widerspruch bei der Bezirksregierung, den wir eingereicht hatten. Der ist bis heute nicht rechtskräftig beschieden. Das sagt ja auch etwas.

Wenn ich noch eines sagen darf zu der Diskussion, die mich auch umtreibt – – Ich weiß auch durch meinen Freund Ferdinand Lutter, wie Arbeitsplatzdiskussionen jetzt vor unserer Haustür laufen. Bei mir ist das noch nicht so weit gekommen mit anonymen Karten, aber mit Telefonanrufen werde ich auch schon beglückt. Da zitiere ich nur aus der „Frankfurter Rundschau“ vom 28. Februar dieses Jahres: „Fraport ist keine Jobmaschine“. Es gibt die Diskussion in Frankfurt, ob da, wie von Herrn Flughafenchef Bender immer wieder erzählt wird, 100.000 neue Arbeitsplätze entstünden, wenn der Ausbau der neuen Startbahn denn kommt, davon allein 30.000 am Flughafen selbst.

Prof. Friedrich Thießen, ein Wirtschaftswissenschaftler, hat den Bundeskanzler aufgefordert, diese Diskussion endlich zu beenden durch neutrale Gutachter und nicht durch vom Flughafen selbst bestellte Gutachter. Er hat nachgewiesen, dass die Beschäftigungsquote, die Zahl der Beschäftigten je 1.000 Einwohner, in Rhein-Main im Vergleich zum Landesdurchschnitt von 106,6 auf 104,6 gefallen ist. Aber was viel interessanter ist, ist für uns einfache Laien: Auch der Fraport sei trotz der Bekundung Benders keine Jobmaschine. Obwohl der Rhein-Main-Flughafen in den vergangenen elf Jahren 16 Millionen Passagiere dazugewonnen habe, seien am Airport nur 874 neue Stellen geschaffen worden. – So viel zu dieser Diskussion um Arbeitsplätze. Die sind abhängig vom – das sage ich Ihnen als gelernter Betriebswirt – betriebswirtschaftlichen Kostenrahmen. Wenn der gesprengt wird oder wenn das Ziel nicht erreicht wird, kommt in der Firma sehr schnell die Diskussion auf: Welche Arbeitsplätze können wir denn abbauen? – Und genau so passiert das an Flughäfen, genau so.

Die Flughafenausbaugesegner in Frankfurt gingen sogar so weit, zu sagen, sie fürchten eine ähnliche Entwicklung wie im Ruhrgebiet mit negativen Umweltkomponenten. Denn das Chemieunternehmen Caltex, das in der neuen Flugzone liegen soll, verliert 1.000 Arbeitsplätze, wenn Ministerpräsident Roland Koch sich durchsetzt, der die Stilllegung dieses Betriebes herbeiführen will. Also es ist nicht so, dass wir hier immer nur bilanzieren: „Wir bekommen neue Arbeitsplätze, neue Arbeitsplätze“, sondern wir müssen auch bilanzieren, welche Arbeitsplätze kaputtgehen. Aber dazu haben ja auch Unternehmer – auch innerhalb der IHK – schon Stellung genommen. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit. Ich werde mich in den nächsten Tagen wieder melden. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Schäfer. – Es ist 19.15 Uhr. Ich schließe die Rednerliste zu Tagesordnungspunkt 3 in der Hoffnung, dass wir die restlichen Redner noch hören können.

Als Nächster steht Herr Scholz auf der Liste, den ich jetzt nicht sehe. – Sie sind Herr Scholz? – Dann habe ich Sie mit Ihrem Namensvetter verwechselt. Entschuldigung! Herr Richard Scholz, Sie haben das Wort.

Richard Scholz (Einwender):

Ich bin mit dem Vetter nicht verwandt, will ich mal vorausschicken. Ich wohne in Herrenshoff und möchte mich zur fortgeschrittenen Zeit zur Verspätungsregelung äußern. Ich wundere mich, in einer Zeit, wo es Satellitennavigation gibt, Bodenkontrollen – das müssten diese Fachleute ja alle wissen –, dass solche Verspätungen vorsorglich von einer Stunde eingeplant werden. Man kann sich ja auch mal Gedanken machen, und zwar: Wie kann man – – Ihr Experte Pilot sagte: Wir müssen auf Sicherheit Wert legen. – Wenn man eher abfliegt, kommt man auch rechtzeitig an. Oder man nimmt ein schnelleres Flugzeug, dann schafft man das auch noch. Oder man nimmt das Ziel nicht so weit – nach Afrika oder so –, sondern ein Regional – – Sie haben uns gesagt: Das beschränkt sich auf Europa. – Das müsste man ja auch bis 22 Uhr schaffen. Man sollte diese Erwägungen mal weiter durchdenken. Das lädt ja ein – das haben wir eben mitgekriegt –: Wenn man das Angebot schafft, bis 23 Uhr ungestraft zu landen, wird das doch klar ausgenutzt. Warum macht man so was eigentlich?

Damit möchte ich enden und eine Anregung geben, doch bei der Kernbetriebszeit bis 22 Uhr zu bleiben. Ein Tag hat 24 Stunden. Wenn schon 16 Stunden – von 6 bis 22 Uhr – zur Verfügung stehen, das dürfte wohl reichen. Und als Anlieger, der zur späten Stunde noch durch den Lärm gestört wird – – Man muss das mal ins Verhältnis setzen, wie viele Anlieger an einem Flughafen wohnen und wie wenige in einer Maschine sind. Wir haben ja gehört: Die sind noch nicht mal richtig ausgelastet. Also die Proportionen stimmen gar nicht. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke Ihnen. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Scholz, ich wollte eben auf Ihre Anmerkung eingehen. Es liegt hier ja kein böser Wille des Piloten vor. Ich kann aus dem Jahr 2003 berichten: Da haben wir eine Verbindung mit Air Berlin von Mönchengladbach nach Bergamo gehabt. Wir haben drei, vier Tage gehabt, da hat es ein Gewitter über den Alpen gegeben. Da hat der Pilot in Bergamo aus Sicherheitsgründen keine Freigabe bekommen, über die Alpen zu fliegen. Der Flug sollte 21:25 oder 21:35 Uhr – meine ich, mich zu erinnern – da sein. Wir haben da tatsächlich drei, vier Tage Wetterbedingungen gehabt, wo das Flugzeug erst zehn bis 20 Minuten später am Platz war. Da ist die Frage: Will man für eine solch knappe Verspätung den Passagieren wirklich zumuten, in Köln zu landen? Das Auto steht in Mönchengladbach, die Abholer stehen in Mönchengladbach. Das Thema ist: Das Flugzeug soll ja auch am nächsten Morgen wieder in Mönchengladbach sein. Das heißt, wenn er eine Landung in Köln macht und möchte am nächsten Morgen in Mönchengladbach wieder raus – denn da stehen auch wieder Passagie-

re –, dann muss er zunächst von Köln nach Mönchengladbach fliegen, um dort wieder fliegen zu können.

Als Beispiel, wenn er nach Düsseldorf ausweichen würde: Düsseldorf macht auch erst um 6 Uhr den Betrieb auf. Es ist möglich, weil er ja außer der Reihe ist, dass er nicht sofort um 6 Uhr rauskommt, sondern vielleicht um 06:30 Uhr, 06:40 Uhr. Er ist dann um 06:50 Uhr in Gladbach und hat sich schon wieder eine Stunde Verspätung am Beginn des Tages eingeflogen.

Also das sind – ich sage mal – operationelle Widrigkeiten, die im fliegerischen Alltag mal vorkommen können. Es kann mal ein kleines Technical an der Maschine geben, es kann mal Wetterprobleme geben, es kann mal Kapazitätsprobleme im Luftraum geben. Da kann eine solche Verspätung mal entstehen, ohne dass die jemand bewusst – ich sage mal – verursacht hat.

Das, was wir beantragt haben, ist eine Genehmigung, Flugzeuge außerhalb des Flugplanes, und zwar nur lärmarmes Gerät nach der Bonusliste, und nur Landungen, keinerlei Starts in der Zeit zuzulassen.

(Dr. Gerhard Fennhoff [Einwender]: Was man so unter „lärmarm“ versteht!)

– Bitte?

(Dr. Gerhard Fennhoff [Einwender]: Was man so unter „lärmarm“ versteht!)

– Es gibt eine Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr. Da werden bestimmte Flugzeugmuster als lärmarm klassifiziert. Das liegt nicht in unserem Ermessen. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich sehe Frau Schwerdtfeger im Hintergrund. Kommen Sie bitte ans Pult. – Bitte einmal drücken. Frau Schwerdtfeger, Sie haben das Wort.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Herr Marten! Meine Damen und Herren! Ich muss noch einmal auf heute Morgen zurückkommen. Das ist zwar misslich, aber es ist ja nun mal angesichts der Rednerliste, obwohl ich mich heute Morgen um halb zehn gemeldet habe, eben so, dass sie dann auch abgearbeitet werden muss.

Ich musste gestern in der Zeitung lesen:

Unterdessen machen auch die Befürworter mobil. So hat der Förderverein Flughafen Mönchengladbach seine Mitglieder aufgefordert, bei der Anhörung präsent zu sein und die positive Grundhaltung zum Flughafen ausbau auch körperlich zu demonstrieren. Auch die Industrie- und Handelskammer hat am Mittwoch noch einmal ihre Unterstützung zum Ausdruck gebracht.

Ich verkürze das jetzt ein bisschen.

In einem Hintergrund – –

Nein, das ist dann schon nicht mehr so Sinn der Sache. – Nach den Vorträgen hier hätte ich mehr Objektivität durch die Interessenverbände erwartet. Ein Einschüchtern der Flughafengegner durch Körperlichkeit ist nun wirklich fehl am Platz.

Die IHK ist schon am Dienstag bezüglich der Arbeitsplätze durch Herrn Meurer und viele andere – so auch heute noch einmal durch Herrn Lange – widerlegt worden. Herr Lange hat das mit seinen Listen auch noch mal sehr anschaulich demonstriert. Insofern hätte die IHK auch die Pflicht gehabt, dies zu objektivieren. Dies hat sie dann ja eben noch ansatzweise getan. Es wäre wünschenswert, wenn das dann auch so an die Presse gelangt.

Ich las gestern Abend auch im Videotext: Köln/Bonn hat sich zum größten Low-Cost-Drehkreuz in Deutschland entwickelt. Es werden 9 Millionen Fluggäste erwartet. Und es gibt sehr viele Frachtabwicklungsmöglichkeiten dort. Derzeit gäbe es dort täglich 450 Starts und Landungen. Der Airport hat dafür aber auch mit vielen Sachen gesorgt, nämlich mit großzügigen Warteräumen und Restaurants, Bars, Geschäften und Reisebüros.

Ich denke, dieser ganze Aufwand ist betrieben worden; aber er muss ja auch nicht doppelt betrieben werden. Wie bereits mehrfach vorgetragen, kann ein bereits vorhandener Bedarf einfach nicht mehrfach in Anspruch genommen werden. Außerdem hat Köln/Bonn dem Flughafen Düsseldorf auch schon Bedarf entzogen, sodass der Vorwand, Mönchengladbach als Entlastung für Düsseldorf zu bauen, auch nicht mehr greift.

Zudem hat mir jemand zugetragen, dass der Flughafen Düsseldorf erwägt, seine Anteile am Flughafen Mönchengladbach 2009 aufzugeben. Ich frage mich, ob das so ist und, wenn das so ist, warum es so ist. Vielleicht kann nachher noch mal jemand was dazu sagen.

Der Stadt Korschenbroich wurde vorgeworfen, sie habe die Handlungsoption 15n verhindert. Dies war auch die Stadt Willich, ja. Mit Genehmigungsbescheid vom 30.06.2000 hat die Bezirksregierung Düsseldorf die damalige Genehmigung geändert, unter anderem auch bezüglich der Tragfähigkeit. Ferner wurde festgestellt, dass die sich an die 1.200 m lange Start- und Landebahn an beiden Enden anschließenden befestigten heutigen Sicherheitsflächen von jeweils 120 mal 30 m Ausdehnung als Stopways angelegt und betrieben werden dürfen.

Gegen den Bescheid haben die Städte Korschenbroich und Willich sowie unter anderem auch Herr Schäfer Widerspruch eingelegt, über den nicht entschieden worden ist. Das OVG hat damals aufgrund des Rechtsschutzbegehrens des Widerspruchsführers der aufschiebenden Wirkung bezüglich der Stopways auch stattgegeben. Das Widerspruchsverfahren ist bis heute nicht durch den Antragsteller weiterbetrieben worden und das Hauptsacheverfahren betrieben. Aber das OVG gab uns ja auch im Vorverfahren im einstweiligen Rechtsschutz Recht. Und dies wäre auch im Hauptsacheverfahren – immer vorbehaltlich der letztinstanzlichen Prüfung – nicht anders geworden. Der Bedarf war also – man muss sich vor Augen halten: das Ganze war immerhin schon 2000 – in den letzten Jahren nicht so dringend und kann nach der Eröffnung von Weeze auch nicht dringender geworden sein. Deshalb hat die Flughafengesellschaft den Antrag bezüglich der Stopways schließlich auch zurückgezogen.

Wenn der Bedarf also zumindest so zweifelhaft – wie jetzt hier und heute festgestellt und dargestellt worden ist – ist, so hat die Bezirksregierung dies im Rahmen der Abwägung genau zu werten. Ich sehe, dass die Abwägungswaagschale sich im Moment angesichts der immer größer werdenden Zweifel zulasten des Antrags des Flughafens Mönchengladbach neigt. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Möchte der Antragsteller darauf erwidern? – Das ist nicht der Fall.

Dann rufe ich auf Herrn Christian Stattrop. – Nicht da? Dann Herrn Dr. Ulrich Schückhaus. – Auch nicht da. Herr Christian Klose. – Bitte sehr. – Haben Sie noch etwas beizutragen?

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Ich hätte dann doch noch mal gerne die Zwischenfrage, ob denn der Flughafen Düsseldorf wirklich erwägt, seine Anteile 2009 aufzugeben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Sie sind ja auch Gesellschafter bei uns, die Stadt Willich ist auch Gesellschafter der Flughafengesellschaft Mönchengladbach. Und Sie nehmen an den Gesellschafterversammlungen teil.

(Brigitte Schwerdtfeger [Stadt Willich]: Ich persönlich nicht!)

Als Gesellschafter müsste Ihnen ein solches Ansinnen bekannt sein.

(Brigitte Schwerdtfeger [Stadt Willich]: Das war eine interne Information!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut. – Herr Klose. Bitte mal den mittleren Knopf drücken. Sie haben das Wort.

Christian Klose (Einwender):

Wunderbar. Schönen Dank. – Sehr geehrte Damen und Herren! Mein Name ist Christian Klose. Ich wohne mit meiner Frau und zwei Kindern in Willich-Neersen im Hörenweg und zähle deshalb zum direkten Kreis der Betroffenen.

Ich möchte hiermit noch mal offiziell, formal meinen Einspruch, den ich an die Bezirksregierung geschickt hatte, unterstreichen, indem ich hier heute teilnehme. Ich erhebe Einwendungen gegen die Ausbaupläne zum Verkehrslandeplatz Mönchengladbach. Zugleich erhebe ich Einwendungen gegen die beantragte Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, wonach der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach zum Verkehrsflughafen erhoben werden soll.

Ich unterstütze ausdrücklich alle Vorhaben der betroffenen Kommunen, der Naturschutzverbände BUND, Nabu sowie der Organisation gegen Fluglärm und Flughafenausbau, die dazu geeignet sind, den beantragten Ausbau des Verkehrslandeplatzes abzuwenden.

Ich kündige bereits jetzt an, dass ich alle mir möglichen rechtlichen Mittel ausschöpfen werde, um den beantragten Ausbau des Verkehrslandeplatzes abzuwenden.

(Beifall bei den Einwendern)

Ferner erkläre ich hiermit, dass ich für jegliche Nachteile, die mir und meiner Familie durch einen etwaigen Ausbau des Verkehrslandeplatzes entstehen, die maximalen Ausgleichsleistungen durch den Antragsteller für mich und meine Familie beanspruchen werde und dies notfalls auf dem Klageweg bis zur letzten Instanz einfordern werde. Dies schließt auch gesundheitliche und finanzielle Nachteile mit ein.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind unter anderem die Interessen des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach an einem Ausbau, insbesondere an einem Neubau einer verlängerten Start- und Landebahn, mit den Interessen der betroffenen Anlieger abzuwägen. Dabei muss der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zwischen Ökonomie und Ökologie gewahrt bleiben.

In der heutigen Zeit ist Flugverkehr sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus touristischen Gründen sicherlich unverzichtbar. Jeder möchte sicherlich in Urlaub fliegen. Dennoch bedeutet dies nicht zwangsläufig, dass jede Region einen eigenen internationalen Flughafen benötigt. Vielmehr werden aus ökonomischen und Umweltschutzgründen in NRW nur wenige

Großflughäfen gebraucht. Die Schaffung und Unterhaltung zahlreicher mittelgroßer Flughäfen sind für den Steuerzahler und den Fluggast teurer und belästigen viel mehr Bürgerinnen und Bürger als einige wenige große Flughäfen.

Der Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach ist aus Umweltschutzgründen unvertretbar. Dies wird besonders deutlich im Zusammenhang mit der neuen Flugroute Modru 4T des Flughafens Düsseldorf. Die geplante neue Start- und Landebahn Mönchengladbach würde den gleichen Flugverkehr in Mönchengladbach wie jetzt in Düsseldorf ermöglichen durch vergleichbare Start- und Landebahnen. Die gleich großen und gleich lauten Flugzeuge, die heute mehr als 15 km von Willich, Tönisvorst oder Krefeld entfernt in Düsseldorf starten und dann auf der Abflugroute Modru 4T die Bürgerinnen und Bürger aus der Höhe belästigen, würden dann bereits in einer Entfernung von circa 1 bis 2 km Luftlinie von Neersen und Schiefbahn entfernt aufsteigen sowie landen und die Anwohner im Umfeld des Flugplatzes in einer wesentlich niedrigeren Höhe als bei Modru 4T überfliegen.

Dauernder Fluglärm, wie vorhin auch dargestellt, wirkt sich nachweislich in einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und für Herzinfarkte aus. Bei Kindern im Umkreis von Flughäfen wurden außerdem Konzentrations- und Lernschwierigkeiten festgestellt. Zwar sind die Flugzeugtriebwerke, wie vorhin auch angemerkt, in den letzten Jahren immer weiter verbessert und leiser geworden, aber der wachsende Flugverkehr macht diese Verbesserungen alle wieder zunichte. Die Belästigungen werden neben dem gestiegenen Lärm durch die Autobahnen A 44 und A 52 ungleich größer als bei der Flugroute Modru 4T. Und die kennen viele von uns heute schon.

Dies trifft auch für die Neersener Grundschule in der Pappelallee, die dortige Tagesstätte „Pappelino“ und den Kindergarten in der Bengdbruchstraße zu. Ein ordentlicher Schulbetrieb wäre durch die stetige Lärmbelastung nicht mehr gewährleistet. Ich verweise hier ausdrücklich auf die Punkte der Gemeinde Korschenbroich, vorgebracht durch Herrn Dr. Bank am 30.05., vergangenen Montag, im Zusammenhang mit der Maternusschule und dem Eilbeschluss zugunsten der Schule und gegen die Lärmbelastung und beanspruche hier die analoge Argumentation auch in unserem Fall. Die Belastungen wären insgesamt für alle Anwohner unvertretbar hoch. Insbesondere im Vergleich mit der heutigen Situation wird der Lärmpegel deutlich ansteigen und sich die Lebensqualität dadurch stark verschlechtern. Hier kann ich auch nicht so ganz nachvollziehen die Argumentation: Wir leben in einem Industriestaat. Dann muss man halt Lärm ertragen. – Wenn man vorher extra in eine ruhige Gegend gezogen ist, ist das, denke ich mal, schon ein Riesenunterschied.

Außerdem liegt das Schloss Neersen in der Einflugschneise. Große Teile der Stadtverwaltung, das kürzlich neu erstellte Technische Rathaus befinden sich hier. Auch für die Mitarbeiter dort würde ein Arbeitsumfeld entstehen, welches einer angemessenen Dienstleistung diametral gegenübersteht. Das vor kurzem im Rahmen der Euregio sanierte Schlossparkgelände ist ein sehr beliebtes Naherholungsziel – nicht nur für Willicher Bürger. Der Ausbau

würde eine Erholung unmöglich machen. Dies wäre neben der Zerstörung der eigentlichen Zielsetzung dieses Geländes auch eine im Nachhinein stattfindende immense Verschwendung finanzieller Fördermittel, die damals im Rahmen der Euregio aufgewandt wurden.

Vom geplanten Ausbau wären aber auch Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete beeinträchtigt wie z. B. das Naturschutzgebiet Neersener Bruch mit seinem landesweit bedeutsamen Vogelvorkommen und das Landschaftsschutzgebiet Schiefbahner Bruch. Der Bevölkerung würden nicht nur zwei beliebte Naherholungsgebiete genommen, sondern sie würde auch zusätzlich Lärm ausgesetzt werden. Die über die Grenzen Willich's hinaus bekannten und populären Schlossfestspiele müssten dem Lärm geopfert und damit ein kulturelles Highlight der Region zum Tode verurteilt werden.

Bei objektiver Abwägung der vorstehend geschilderten ökologischen und medizinischen Argumente spricht hier alles gegen die geplante neue längere Start- und Landebahn in Mönchengladbach.

Wirtschaftlichkeit und Sicherheit: Obschon die Befürworter für einen Ausbau nicht müde werden, die Vorteile für den Standort Mönchengladbach und die Region zu predigen, haben die Wirtschaft und die Flughafengesellschaft bis heute keine schlüssigen und nachprüfbaren Zahlen für die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Flugplatzes vorlegen können, die zweifelsfrei die Versprechen belegen. Es wird vielmehr mit zweifelhaften Zahlen gerechnet und von überoptimistischen Annahmen ausgegangen, um einen Ausbau zu rechtfertigen und das Kapital einiger weniger Stakeholder zu mehren. Und dies geschieht auf Kosten des Landes und der Steuerzahler, die im Worstcase die Kosten für einen nicht profitablen Flughafen zu tragen haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Die offizielle Begründung für den Ausbau „Nur mit dem Neubau einer Start- und Landebahn von 2.400 m Länge kann der Flugplatz wettbewerbsfähig bleiben“ ist objektiv falsch, weil der Flugplatz nachweislich noch nie wettbewerbsfähig war.

Liebe Fürsprecher für den Ausbau! Sehen Sie den Tatsachen ins Auge und laufen Sie nicht den Versprechungen der Investoren hinterher wie die Lemminge. Das Konzept wird nicht aufgehen. Und die, die es zu verantworten haben, werden sich bis dahin alle längst aus dem Sichtfeld verabschiedet haben, nachdem sie den Profit eingestrichen haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Alle anderen werden dafür die Zeche zahlen müssen – auch Sie, die Sie den Ausbau befürworten.

Der Flughafen Mönchengladbach verzeichnet seit den 60er-Jahren ununterbrochen große Verluste. Aktuell schießt der Düsseldorfer Flughafen als Muttergesellschaft circa 4 Millionen bis 5 Millionen € zu. Ständig wird seit 40 Jahren vom Flughafen behauptet, die Nachfrage sei da, aber der Flughafen müsse zuerst ausgebaut, das heißt wettbewerbsfähig gemacht werden. So geht das schon seit den 70er-Jahren. Aber die Situation hat sich bis heute nicht verbessert. Tatsache ist, dass es heute keine einzige Airline gibt – nach dem Abzug von Air Berlin –, die am Flughafen Mönchengladbach startet oder landet. Die Billigflieger orientieren sich nach Weeze im Norden, Maastricht im Westen und Köln/Bonn im Süden sowie im Osten nach Düsseldorf. Gleichwohl wird von Mönchengladbach weiter behauptet: Mit einem weiteren Ausbau wäre man konkurrenzfähig.

Laut dem schon vielfach zitierten NRW-Luftverkehrskonzept 2010 zählt der Flughafen Mönchengladbach nicht zu den favorisierten Standorten. Ich zitiere das jetzt nicht weiter; ich denke, das ist hier schon oft genug in der Vergangenheit getan worden.

Übrigens: Der Flughafen Düsseldorf ist über die A 44 und die neue Rheinbrücke von Mönchengladbach, Krefeld und dem Kreis Viersen in nur 20 bis 30 Minuten erreichbar. Ich sehe nicht die Notwendigkeit, warum man in Mönchengladbach noch etwas Zweites aufbauen müsste.

Ein schönes Beispiel ist der Flughafen Niederrhein, der Flughafen Weeze. Der Flughafen Niederrhein in Weeze, der die vorhandenen Einrichtungen des früheren Militärflughafens Laarbruch übernommen hat, nahm bis vor kurzem noch eine rasante Entwicklung. Er wurde am 1. Mai 2003 eröffnet. Über 150.000 Passagiere wurden bis Ende November 2003 verzeichnet. Mehrere Fluglinien starteten und landeten in Weeze regelmäßig. Für 2004 erwartete der Airport 800.000 bis 1 Millionen Fluggäste. Doch dann – das Aus.

Durch den abrupten K. o. der Airline V-Bird sind dort die Zahlen schlagartig in den Keller gefallen. Nun erhofft man sich in Weeze durch Ryanair neuen Schwung. Doch auch dieses Beispiel ist hervorragend geeignet, zu belegen, auf welch dünnem Eis sich alle Wirtschaftsoptimisten bewegen. Der Vorteil, den ich aktuell sehe: Weeze ist bereits vollkommen ausgebaut, und da muss man sich nicht noch lange über Verbreitung und Verlängerung von Startbahnen unterhalten. Da hat man bereits einen Flughafen, der genehmigt ist, und den man eigentlich nutzen könnte, und der auch nicht viel weiter weg ist. Gleichwohl wird in Mönchengladbach weiter behauptet, mit einem weiteren Ausbau wäre man konkurrenzfähig.

Im Übrigen wird immer wieder unterstellt, dass der Bau oder Ausbau eines Flugplatzes generell Arbeitsplätze schaffe. Dies ist – wie oft auch schon hier vorgetragen – sehr umstritten, wenn nicht sogar falsch. Entscheidend ist allein, ob eine entsprechende Nachfrage vorliegt.

Viele Milliarden Steuergelder der Bürger wurden bereits unnütz investiert, wenn man Angebote für eine nicht vorhandene Nachfrage geschaffen hat. Das war schon in der Vergangenheit in vielen verschiedenen Fällen so.

In Mönchengladbach versucht man nun, den gleichen Fehler in der Flughafenpolitik auf kommunaler Ebene zu machen. Außerdem: In Deutschland ist noch kein Flugplatz ohne erhebliche öffentliche Subventionen gebaut oder ausgebaut worden. Unterstrichen wird diese Erkenntnis auch durch die renommierte Unternehmensberatung Booz Allen Hamilton, deren Bericht exklusiv im „Handelsblatt“ am letzten Montag erschienen ist.

Zitat Booz Allen:

Der absehbare Ausleseprozess unter den Flughäfen wird zwischen Hamburg und München mehr Verlierer bringen als anderswo. Denn mit 77 Standorten, die über eine Start- und Landebahn von mehr als 2.400 m verfügen, hat Deutschland die dichteste Flughafenstruktur Europas.

Zitat Ende. – Wir haben also bereits heute mehr als genug adäquate Flughäfen. Könnte es sein, dass das Problem der mangelnden Konkurrenzfähigkeit demnach nicht am Flughafenetz, sondern an ganz anderen Faktoren liegt, die man vielleicht verbessern müsste.

Zitat weiter:

Das Problem ist, dass Deutschland nie einen bundesweiten Ansatz bei der Flughafenplanung verfolgt hat. ... Infrastrukturmaßnahmen für Flughäfen sind in Deutschland Ländersache.

Booz Allen unterstützt deshalb eine zentral gelenkte Flughafenpolitik. Der Subventionswettbewerb deutscher Kommunen macht volkswirtschaftlich keinen Sinn. Das System trägt sich nicht. Die Gelder, die man in neue Ausbauten stecke, könnten teilweise gesellschaftlich wesentlich besser eingesetzt werden.

Nach all dem ist der Bau der neuen längeren Start- und Landebahn in Mönchengladbach aus heutiger Sicht auch in Zukunft nicht erforderlich, weil nicht wirtschaftlich. Mönchengladbach als Großflughafen ist nicht konkurrenzfähig und damit überflüssig. Dies ist bei der Abwägung der widersprechenden Interessen zu berücksichtigen.

Der Einsatz von öffentlichen Geldern für den Ausbau in Form von z. B. Landeszuschüssen wäre unververtretbar. Gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit würde verstoßen, wenn gleichwohl die Start- und Landebahn unter Verletzung der berechtigten Interessen der betroffenen Anlieger genehmigt würde.

Die finanziellen Folgen: Abweichend vom gegenwärtigen gültigen Gebietsentwicklungsplan würde der Kreis der vom Fluglärm betroffenen und geschädigten Personen erheblich ausgeweitet, Stichwort: Erstbetroffenheit. Ich z. B. und meine Familie sind 1992 von Berlin nach Willich gezogen. Der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach hat damals noch ein beschauliches Dasein geführt, war mit Segelflugverkehr und Flugschulen ausgestattet. An den heute diskutierten Ausbau in dieser Form war nicht zu denken. Somit gehöre auch ich zu den Erstbetroffenen, und ich denke, dieser Personenkreis hat ein berechtigtes Interesse, vor Fluglärm geschützt zu werden. Zudem würde ein erheblicher Wertverfall für Wohnhäuser und Grundstücke eintreten, wenn die Ausbaupläne genehmigt würden.

Gerade in der heutigen Zeit ist die Altersvorsorge in aller Munde. Wir z. B. haben unsere Immobilie neu gebaut und viel investiert. Wir werden auch noch viele Jahre an den Hypotheken zu bezahlen haben. Trotzdem dachten wir, dass diese Investition unsere Altersvorsorge sein würde. Ein Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach hätte die vorgenannten Punkte und einen ungefähren Wertverlust von 20 bis 25 % zur Folge. Ich bin leider nicht in der komfortablen Lage, dies auszugleichen, und würde mit meiner Familie einen erheblichen finanziellen Verlust erleiden, der unser Leben stark beeinträchtigen würde.

Bei objektiver Abwägung der vorstehend geschilderten ökonomischen Argumente spricht auch hier wieder alles gegen die geplante neue Start- und Landebahn in Mönchengladbach.

Flugsicherheit: Es gibt anerkannte Fachleute, die die Pläne für eine längere Landebahn wegen der komplizierten Lage zum Flughafen Düsseldorf und der damit verbundenen Überschneidung der An- und Abflugrouten als nicht unproblematisch beurteilen. Der Betrieb in zwei Etagen würde die Einhaltung horizontaler und vertikaler Sicherheitsabstände durch exakte Koordination zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach erfordern, wobei wie auch heute schon mehrfach erwähnt, Düsseldorf immer Priorität vor den Flügen von Mönchengladbach haben würde. Hier sei aber auch das Stichwort „Wirbelschleppen“ erwähnt, was es notwendig macht, dass bestimmte Flugzeuge in bestimmten Abständen voneinander zu bleiben haben. Zudem könnten kritische Flugbewegungen in der Luft bis hin zu möglichen Kollisionen über dicht besiedeltem Gebiet nicht ausgeschlossen werden. Auch findet der Start über dicht bewohntem Gebiet statt. Was, wenn die Maschine in dieser Phase abstürzt? Was, wenn jemand aus staatsfeindlicher Absicht einen terroristischen Anschlag auf startende oder landende Maschinen verübt?

Es gibt in Europa keine zwei Flugplätze mit vergleichbar langer Start- und Landebahn wie Düsseldorf jetzt hat und wie Mönchengladbach in Zukunft haben soll, die so nahe beieinander liegen. Auch hierzu sei wieder auf das Luftverkehrskonzept 2010 der Landesregierung verwiesen. Das Zitat erspare ich mir hier.

Zudem befinden sich im Bereich Korschenbroich Vogelschutzgebiete. Was, wenn während des Landeanflugs Vögel in die Turbinen der Triebwerke geraten? Auch hier besteht ein Risi-

ko, dass der Pilot in der Anflug- oder Startphase die Kontrolle über die Maschine verliert – mit unübersehbaren Folgen für Passagiere und die Bevölkerung am Boden.

Sehr geehrter Antragsteller, sehr geehrte Bezirksregierung, wollen Sie das verantworten?

Können Sie dafür geradestehen, dass ein solcher Zwischenfall nicht eintreten wird? Wenn er eintritt, werden Sie helfen, die Opfer zu bergen? Werden Sie die Angehörigen persönlich über das Ableben ihrer Verwandten informieren, die Trauer und Schmerz erleben? Werden Sie diesen Menschen ins Gesicht sagen, dass Sie sich persönlich für dieses Vorhaben stark gemacht und das Risiko wissentlich ignoriert haben?

Sehr geehrte Damen und Herren, solange dieses Risiko besteht, dürfen Sie den Flugbetrieb in Mönchengladbach in der beabsichtigten Form nicht ernsthaft befürworten oder vorantreiben.

Im komme zum Schluss. Sehr geehrter Vertreter der Bezirksregierung, Herr Marten! Sehr geehrter Antragsteller, Herr Zerbe! Ich appelliere an Ihr Verständnis für unsere Lage. Sie können sich vorstellen, was ein finanzieller Verlust für jeden einzelnen hier im Saal bedeutet. Besonders in der heutigen angespannten Zeit, in der ständig die sozialen Leistungen gekürzt werden und die Eigenbeteiligung der einzelnen immer stärker in den Vordergrund rückt, hat das Bedürfnis der Bevölkerung nach Gesundheit und Sicherheit, deren Belange durch die Bezirksregierung vertreten werden müssen, nicht Vorrang vor allen zweifelhaften Argumenten der Antragsteller und Befürworter? Ich sage: Ja.

Herr Zerbe, ich appelliere hier an Sie und auch an Ihr Gewissen. Ich appelliere an Sie, Ihrer sozialen Verantwortung, der Sie sich gegenüber der Bevölkerung bewusst sein müssen, gerecht zu werden. Legen Sie die Pläne zu diesem Vorhaben nieder! Suchen Sie stattdessen mit den Verbänden nach einer Alternative! Suchen Sie den Dialog zu einer besseren, verträglichen Lösung, die allen ökologischen, ökonomischen, sicherheitsrelevanten und humanen Gesichtspunkten Rechnung trägt. Sie haben es persönlich in der Hand. Enttäuschen Sie uns nicht! – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Klose. – Ich frage mal: Ist Frau Andrea Lentz im Raum? – Bitte.

Andrea Lentz (Einwenderin):

Meine Damen und Herren, ich darf mich noch mal vorstellen: Mein Name ist Andrea Lentz. Ich bin die Vorsitzende der Schutzgemeinschaft „Lärm in Willich“. Wir wohnen in Willich. Ich bin Mutter von vier Kindern und spreche auch stellvertretend für sehr viele Familien mit Kindern in Willich.

Bei der Gelegenheit möchte ich anmerken, dass Willich die jüngste Stadt in der Bundesrepublik ist, in der also relativ die meisten Kinder wohnen. Ich denke, dass das hier wahrscheinlich noch nicht zur Sprache gekommen ist.

Unsere persönliche Situation ist die, dass wir uns durch den geplanten Ausbau von Mönchengladbach einer Doppelbelastung durch Modru 4T und durch Mönchengladbach ausgesetzt sehen in der Form, dass meine Kinder früh morgens, nachts und nachmittags durch Modru 4T belastet sind und tagsüber die Schule zum Teil in Schiefbahn besuchen. Das ist ein Gymnasium, das 1,5 km vom geplanten Flughafen Mönchengladbach entfernt liegt. Ich sehe meine Kinder dadurch übermäßig belastet. Und meine Sorge für meine Familie und für die Willicher Familien lässt mich jetzt hier sprechen.

Wir sind unter anderem, um auf das heutige Thema zu kommen, gegen den Ausbau von Mönchengladbach, da wir ihn für unwirtschaftlich halten. Hierzu möchte ich den Bogen zum Flughafen Düsseldorf schlagen. Dort hat derselbe Flughafenbetreiber wie in Mönchengladbach – die sind ja untereinander verflochten, wie Sie wissen – vor kurzem eine Stundeneckwerterhöhung von 38 auf 45 Stunden beantragt, also eine Erhöhung der zulässigen Flugbewegungen. Obwohl die zugeteilten Slots von 1997 bis 2003 im Mittel zu 10 % nicht ausgelastet wurden, hat man diese Stundeneckwerterhöhung beantragt. Unter einem wirtschaftlichen Umgang mit Ressourcen verstehe ich als Betriebswirtin die Vollauslastung der vorhandenen Kapazitäten und nicht die teure Errichtung weiterer Kapazitäten, wie mit der Stundeneckwerterhöhung und wie jetzt mit Mönchengladbach geplant.

Nicht nur wir sehen das so, sondern auch schon die renommierte Boston Consulting Group, die hier auch schon mehrfach benannt wurde. Ich möchte trotzdem noch einmal verlesen, was die Boston Consulting Group zu sagen hat.

Sie kommt zu dem Schluss, dass bei einigen Flughafengesellschaften der Irrglaube vorherrscht, dass Kapazität allein Verkehr anzieht. Die verfehlte Investitionspolitik könnte die Gesellschaften mit hohen Abschreibungen belasten und ihre Gewinne empfindlich schmälern. Dann müsste die öffentliche Hand entweder Geld nachschießen oder aber der Betreiber erhöht seine Preise, was die Fluggäste belasten würde. Als Hauptursache wird ein übertrieben dezentrales Denken der Kommunen ausgemacht, die oft Gesellschafter der Flughäfen sind. Und das ist ja hier in Düsseldorf und Mönchengladbach gegeben. Für andere Flughäfen als Frankfurt und München gilt es laut Boston Consulting Group, die Zeichen der Zeit zu erkennen, dass der Flugverkehr nicht so stark wachsen wird, wie noch vor einigen Jahren prognostiziert.

Der Flughafenbetreiber in Düsseldorf und Mönchengladbach argumentiert mit 30 Millionen Flugpassieren im Umkreis von 150 km von Mönchengladbach/Düsseldorf. Da es in diesem Umkreis auch – sicherlich schon oft zitiert – die Flughäfen Köln, Weeze, Münster, Osnabrück, Siegerland und Dortmund gibt, fordere ich ein Gesamtkonzept für den Flugverkehr. Es

kann nicht sein, dass jede Kommune ihr eigenes Süppchen kocht und ihre eigenen wirtschaftlichen Interessen verfolgt.

Deshalb **fordere** ich Sie, die Bezirksregierung auf,

ein Gesamtkonzept in Auftrag zu geben, um den unwirtschaftlichen Umgang mit Steuergeldern von vornherein zu vermeiden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Frau Lentz. - Als Nächste auf der Liste steht Frau Birgit Züнкler.

Birgit Züнкler (Einwenderin):

Herr Marten! Meine Damen und Herren! Mein Name ist Birgit Züнкler. Ich wohne in Willich, bin Mutter von drei Kindern, berufstätig. Deswegen möchte ich, bevor ich zu meiner Einwendung komme, zunächst eine Verfahrensfrage an Sie stellen, Herr Marten.

Wir haben uns heute Morgen in die Rednerliste eingetragen, sind dann mit einer gewissen Wartezeit jetzt auch an der Reihe zu sprechen. Besteht für Berufstätige die Möglichkeit, Termine zu machen? Das heißt, Sie hatten, glaube ich, im Eingangsbereich sechs oder acht Leute, die glaube ich, nicht ausgelastet waren, was unterschiedliche Gründe hat. Wäre es möglich, die Infohotline nicht nur mit einem Anrufbeantworter zu bestücken, sondern auch wirklich zu sagen:

(Beifall bei den Einwendern)

„Ich trage Sie ein für viertel nach sechs“? Wir haben viele Familien in Willich, die gerne kommen möchten, aber in einer ähnlichen Situation sind wie ich: berufstätig, Kinder, Familie. Und da lässt es sich einfach nicht einrichten, obwohl die Diskussion ausgesprochen interessant ist, den ganzen Tag hier auf Abruf anwesend zu sein. Das ist die erste Frage an Sie, Herr Marten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das Problem hatten wir heute schon öfter angesprochen. Es gab die Anregung, dass wir für Berufstätige – das dürfte also auch Ihre Gruppe betreffen – ab 18 Uhr unabhängig vom Stand der Diskussion die Möglichkeit vorhalten, ihr Anliegen vorzutragen. Wir haben das vorläufig so geregelt – wir werden in der Sitzungspause der nächsten Woche vielleicht darüber nachdenken, ob das der richtige Weg ist –, dass diejenigen bei ihrer Wortmeldung das bitte kenntlich machen, dass sie eben nur in der Zeit zwischen 18 und 20 Uhr zur Verfügung stehen. Dann werden sie vorgezogen.

Birgit Zünkler (Einwenderin):

Das heißt – ich habe vorhin festgestellt, dass Sie um viertel nach sieben die Rednerliste geschlossen haben –: Viertel nach sieben ist der späteste Zeitpunkt, wo man kommen kann? Oder wie sieht das aus?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein, nur heute, weil die Rednerliste so lang war und wir das Thema heute abschließen wollten.

Birgit Zünkler (Einwenderin):

Ich weiß ja nicht, ob heute alle zum Zuge kommen. Ist es nicht denkbar, dass sich das dann auf den kommenden Montag verlagern wird? Wie erfahre ich das? Die Hotline war, wie gesagt, mit Anrufbeantworter geschaltet. Können Sie uns dazu noch etwas sagen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja. Wir werden am 13. Juni mit dem Thema „Flugsicherheit“ beginnen – das ist auch in der Tagesordnung so ausgewiesen –, weil wir die Gutachter nicht rund um die Uhr zur Verfügung halten können, sondern wir haben sie gebeten, zu dem Zeitpunkt zu kommen. Dann werden die Gutachter der Antragstellerin, aber auch die Gutachter der Gegner zu Wort kommen. Wenn noch jemand zu dem Thema „Bedarf“ sprechen möchte, dann ist das sicherlich zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Wir haben heute in der Diskussion auch mitbekommen, dass das Thema „Alternativen“ doch mal aufgegriffen werden soll. Also, wir sind relativ flexibel, auch auf diese Themenwünsche einzugehen. Aber nicht Montag früh.

Birgit Zünkler (Einwenderin):

Ich verstehe Sie jetzt richtig: Berufstätige können sich ab 18 Uhr, aber auch noch um halb sieben hier in der Wortmeldestelle eintragen und haben dann auch die Chance, dranzukommen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

So wollen wir das in Zukunft lösen, ja.

Birgit Zünkler (Einwenderin):

Danke. Das kann ich auch heute so weitergeben?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja, und Herr Houben wird Sie darin unterstützen, denn er hatte diese Anregung gemacht und sich jetzt zu Wort gemeldet.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ja, ich wollte noch was dazu sagen: Vielleicht ist es möglich oder sinnvoll, den Bürgern draußen zu sagen, dass an den Tagen, an denen verstärkt die Gutachter hier sind, es ausgesprochen schwer sein wird, auf die Rednerliste zukommen, weil auf der einen Seite sowohl für den Antragsteller als auch für uns, die Initiativen, die Gutachter eine ausgesprochen teure Ressource sind. Wir legen natürlich auch Wert darauf, dass denen ein breiter Raum für ihre Argumentation eingeräumt wird, aber wir haben im späteren Verlauf noch viele Tage, die nicht mit Kerngutachtern belegt sind. Und da wird es sicherlich leichter und anders sein.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Richtig, Herr Houben! Wir haben ja jetzt vier Tage Erfahrung gemacht. Wir werden das in der nächsten Woche auswerten und Ihnen am 13. auch einen Vorschlag machen, wie wir die Dinge gerne geregelt sehen. Und Sie können dann dazu Stellung nehmen. – Frau Züнкler, Sie sind weiter dran.

Birgit Züнкler (Einwenderin):

Ich habe noch eine andere Frage: Es ist sicher einzurichten, abends zu kommen. Aber Sie sind ja den ganzen Tag hier. Und – ich sage mal – man könnte auch gut die Nachmittagszeit nutzen, wenn dann eine Kinderbetreuung da ist. Lässt sich das einrichten? Ich sage mal: Ich habe drei Kinder, wovon mindestens zwei untergebracht werden könnten. Und das wäre ja auch nicht allzu lange. Ich sage mal: Bei Ikea funktioniert das mit so einem Aufnahmevertrag, ganz unkompliziert, gut, und die Ansprüche sind ja auch nicht hoch. Lässt sich das kurzfristig organisieren?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja, das ist ein ähnliches Problem wie bei den Berufstätigen. Dann müssten Sie bei Ihrer Wortmeldung sagen: Ich bin nur von 16:30 bis 17:00 Uhr verfügbar. Ich würde dann den nächsten Redner, der normalerweise auf der Liste stünde, fragen, ob er damit einverstanden ist, dass Sie den Vortritt haben, und in der Regel, schätze ich, wird das auch so gewährt.

Birgit Züнкler (Einwenderin):

Meine Frage zielte noch auf etwas anderes. Heute Morgen hatte ich meine Jüngste dabei. Die sitzt brav auf dem Stuhl und sagt auch nichts. Wenn ich den Mittleren mithabe, dann können Sie ihr eigenes Wort nicht mehr verstehen. Mir geht es darum, dass der für eine halbe Stunde beschäftigt wird; das sage ich Ihnen mal so. Und die Frage ist: Geht das? Haben Sie qualifiziertes Betreuungspersonal, eine Erzieherin, einen Raum, wo ein paar Tische stehen, was zu malen, wo man einfach sagen kann: „Okay, für eine halbe Stunde könnt ihr hier spielen, und ich komme euch gleich holen“?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein, das haben wir nicht. Wir halten also keinen Kindergärtner oder keine Kindergärtnerin vor. Ich hatte das so verstanden, dass Sie ihr Kind bei Ikea abgeben und dann anschließend hierhin kommen.

Birgit Züнкler (Einwenderin):

(Lacht.) Ich weiß nicht, ob Sie selber Kinder haben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Habe ich.

Birgit Züнкler (Einwenderin):

Ich denke, dann erübrigt sich die Frage. (Lacht.) Trotzdem noch mal Anliegen: Lässt sich das einrichten? Es ist, glaube ich, nicht so schwierig, wie es sich jetzt vielleicht darstellen mag.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Doch, es ist sehr schwierig. Wenn, dann können Sie das nur durch eine gelernte Kindergärtnerin oder einen gelernten Kindergärtner gewährleisten – auch unter haftungsrechtlichen Gesichtspunkten –; das ist doch sehr aufwendig. Sie müssten da schon eine andere Regelung finden. Aber, ich sage mal: Testen Sie das doch mit Ihrem mittleren Sohn, ob der nun wirklich hier den Saal „aufräumt“. Vielleicht ist er ja auch von der Atmosphäre des Fußballstadions so gefangen, dass er uns gar nicht wahrnimmt.

Birgit Züнкler (Einwenderin):

Der findet Mikrofone toll, sage ich ihnen nur. (Lacht.)

(Heiterkeit)

Ich kann nicht ganz nachvollziehen, wo die Schwierigkeit liegt. Es gibt Zeit- oder Aushilfsverträge, die man schließen kann. Auch die Bezirksregierung hat eine Personalabteilung. Das dürfte gar nicht so schwierig sein, vermute ich mal. Also, das kann ich nicht nachvollziehen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir haben es im Vorfeld geprüft – ehrlich!

Birgit Züнкler (Einwenderin):

Ja, dann verstehe ich nicht, warum das z. B. in der Kommune funktioniert und auf Landesebene nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich sehe, ich komme da bei Ihnen nicht weiter. Schade um die Familien, die sich da nicht zu Wort melden können. Hat es Zweck, das noch mal schriftlich zu formulieren? Sie merken, ich bin da etwas hartnäckig, weil mir das wirklich auf dem Herzen liegt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich verstehe Ihr Problem, und mache Ihnen einen Vorschlag. Wir werden das noch mal in die nächste Woche, wo wir ja ein bisschen Zeit zum Nachdenken haben, mitnehmen, wie wir Ihrem Problem gerecht werden. Einverstanden?

Birgit Zünkler (Einwenderin):

Ist recht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie können uns gerne anrufen.

(Beifall bei den Einwendern)

Haben Sie die Rufnummer der Bezirksregierung?

Birgit Zünkler (Einwenderin):

Die habe ich, und vielleicht kann ich mir an der Wortmeldestelle auch Ihre Mail-Adresse geben lassen, dann geht das auch unkompliziert.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die ist ganz einfach: „ulrich.marten@brd.nrw.de“.

Birgit Zünkler (Einwenderin):

Danke, die kann ich mir gut merken. Ich danke Ihnen.

Zu meiner Einwendung: Ich habe gemerkt, es macht schon Sinn, das thematisch zu gliedern. Deswegen werde ich heute nur ganz kurz etwas zum Thema „Wirtschaftlichkeit“ sagen.

Aus meiner Sicht es so, dass die Arbeitsplatzschaffung in den Vordergrund gestellt wird, bzw. es wird gesagt: Wir schaffen qualifizierte, hochwertige Jobs in der Umgebung. Belegt ist das nicht ausreichend. Ich denke, das ist heute mehrfach angesprochen worden. Ich erwarte eine qualifizierte Darstellung, wie viele Arbeitsplätze durch den Flugbetrieb direkt geschaffen werden sollen und wie viele damit verbunden sind und wie viele indirekt prognostiziert werden. Soweit ich weiß, gibt es da Faktoren, die berücksichtigt werden. Ich sage mal: 0,13 pro 1.000 Passagiere. Das wären dann hochgerechnet auf das Szenario 1 für Mönchengladbach irgendwie um 350 Beschäftigte. Ich vermissen eine konkrete, eine nachvollziehbare Darstellung und bitte, die durch die Antragstellerin nachreichen zu lassen. Das heißt: Wie viele Voll-

zeitkräfte sind da? Wie viele saisonale Kräfte? Wie viele Aushilfen haben Sie beschäftigt? Was ist direkt mit dem Flugbetrieb verbunden, und was glauben Sie, was damit verbunden ist? McDonald's und Co. seien jetzt mal hier in den Raum gestellt. Welche Auswirkungen werden sonst noch erwartet? Das scheint mir nicht genügend geprüft zu sein. Ich erlebe das im Umkreis: Ach ja, da kommen ja vielleicht auch Arbeitsplätze. – Das reicht nicht, um so eine Investitionsentscheidung zu treffen und so eine belastende Maßnahme für die umliegenden Bürgerinnen und Bürger dieser Region zu realisieren. – Das ist das eine.

Das andere ist der Zweifel an Ihren prognostizierten Passagierzahlen. Hier möchte ich noch einmal in die Zusammenhänge mit den umliegenden Flughäfen gehen; die sind heute auch schon hinreichend benannt worden. Auch hier fehlt mir eine nachvollziehbare Analyse, wie Sie denn auf Ihre Passagierzahlen kommen.

Was Sie in dieser optimistischen Prognose nicht berücksichtigt haben, sind Gesamtzusammenhänge: Terrorismus, Kyoto-Vereinbarung, die höheren Erdölpreise, die hoffentlich irgendwann kommende Besteuerung des Treibstoffs.

(Beifall bei den Einwendern)

All diese gesamtwirtschaftlichen Aspekte sind nicht ausreichend oder nicht berücksichtigt worden. Und auch hier, denke ich, besteht Nachbesserungsbedarf von Ihrer Seite aus, damit die Bezirksregierung auch in die entsprechende Abwägung einsteigen kann.

Ein weiterer Punkt ist für mich die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung insgesamt. Auch da wünsche ich mir eine nachvollziehbare Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und vor allen Dingen noch einmal die Überprüfung von einer unabhängigen Stelle. Wie kommen Sie an die Zahl? Was prognostizieren Sie? Wodurch glauben Sie Gewinn zu machen? Und da schlage ich auch noch mal den Bogen zu den Beschäftigten. Denken Sie, dass die Landegebühren der Billigflieger Ihre Beschäftigten finanzieren? Das würde mich mal interessieren. Ich glaube nicht, dass die Gelder ausreichen. Ich bin mir auch nicht sicher, ob das Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben stimmt, das heißt, ob Sie allein mit den Einnahmen die Ausgaben für die Beschäftigten tatsächlich kompensieren können. – So viel zunächst zum Thema „Wirtschaftlichkeit“.

Ich werde aber das Angebot von Herrn Marten nutzen und demnächst ab 18:30 Uhr hier auch zu den anderen Themen sprechen. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Frau Zünkler. – Herr Zerbe, antworten Sie auf die nachgefragten Zahlen?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Eine ganz kurze Anmerkung: Flughäfen rechnen bestimmte Leistungen nach Gebührenordnung oder nach Entgeltordnungen an. Und wenn Sie z. B. Düsseldorf sehen: Da wird es, ob das ein Billigcarrier oder ein Liniencarrier ist, keine Differenzierung bei den gesamten Entgelten geben. Das ist auch nicht durchhaltbar.

Das heißt, die Einnahmen des Flughafens werden aus Landeentgelten, aus Anflugentgelten, aus Abfertigungsentgelten, aus Entgelten für Dienstleistungen rund um das Flugzeug resultieren. Darüber hinaus fallen in der Regel Umsatz-, Konzessionsabgaben für Dienstleistungen an, die am Flughafen erbracht werden. Das ist ein Konglomerat von mehreren Entgeltkomponenten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Und zum Stichwort „Arbeitsplätze“ haben wir ja heute schon eine lebhaftige Diskussion gehabt. Das werden wir auch noch mal aufgreifen. – Okay.

Dann schaue ich mal, wie es in der Rednerliste aussieht: Herr André Konopka. Sie haben das Wort.

André Konopka (Einwender):

Schönen guten Abend! Mein Name ist André Konopka. Ich bin Bewohner des Ortsteils Neersen und liege damit in dieser Lärmzone 2, glaube ich. Das wird der Herr Zerbe nicht mit einer Hand wegwehen können, so wie er es gerade bei dem Herrn aus Anrath gemacht hat, der ja, sage ich mal, statistisch gesehen, offensichtlich keinen Lärm zu ertragen hat. Wir liegen in dieser Zone und haben damit natürlich ein großes Problem. Wir wohnen in einem alten Haus, das von 1850 ist. Entsprechend ist die ganze Bausubstanz nicht so wie bei modernen Häusern heute, und entsprechend ist es natürlich auch mit Schallschutzfenstern nicht so auszubauen, dass man im Hause diesen Lärm nicht mehr hört.

Zum Gesamtlärm: Ich habe mir mal die Mühe gemacht, mir diese Gutachten anzuschauen. Da wird im Prinzip nur der verursachende Lärm des Flughafens berücksichtigt, aber vorhandener Lärm wie Straßenlärm oder so etwas überhaupt nicht. Das heißt, es müsste in meinen Augen eigentlich eine Gesamtbetrachtung geben, damit diese Komponente nicht unter den Tisch fällt,

(Beifall bei den Einwendern)

sondern die Lärmbelastung des Bürgers wirklich erfasst wird.

Ich habe noch eine Frage an Sie, Herr Marten, wie das mit diesem Verfahren weitergeht. Ich bin darin nicht so firm. In den nächsten Wochen werden im Prinzip die Argumente gegeneinander ausgetauscht, und dann kommt es ja irgendwie zu einem Entscheid. Können Sie viel-

leicht mal ganz kurz erläutern, wie das funktioniert, nach welchen Gesichtspunkten Sie die Argumente in der Bezirksregierung abwägen, um dann im Regionalrat eine Empfehlung zu machen? Ist das jetzt möglich, dass Sie dazu ganz kurz was sagen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja, natürlich.

André Konopka (Einwender):

Ich habe versucht, was rauszufinden, aber es war für mich nicht ganz durchsichtig, wie das funktioniert.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Der Regionalrat hat mit der Entscheidung nichts zu tun; der entscheidet nur über die GEP-Änderung, soviel ich weiß: im Juli. Wir werden nach dem Erörterungstermin die Argumente gewichten – da gibt es natürlich auch schon ein paar K.-o.-Kriterien, die wir abprüfen müssen. Eines war heute auch Gegenstand der Erörterung, nämlich der Bedarf. Wenn wir über K.-o.-Kriterien hinwegkommen, werden wir abwägen und dann eine Entscheidung treffen, die positiv sein kann, die positiv unter Auflagen sein kann, aber die auch negativ sein kann. Das mündet in einem Planfeststellungsbeschluss von der Bezirksregierung Düsseldorf, der im Bedarfsfalle beim Oberverwaltungsgericht in Münster in erster Instanz angefochten werden kann.

André Konopka (Einwender):

Okay. Sind das für den Außenstehenden irgendwelche nachprüfbaren Richtlinien, nach denen Sie da vorgehen, dass ich – sage ich mal – Ihre Begründung nachvollziehen kann? Oder machen Sie das im stillen Kämmerlein? Oder wie darf ich mir das vorstellen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ein solcher Planfeststellungsbeschluss geht in der Regel über mehrere Seiten, ich würde mal sagen: mehrere hundert Seiten. Wir versuchen natürlich, so verständnisvoll wie möglich zu argumentieren. Aber ein bisschen Fachchinesisch ist immer dabei, gerade was Fluglärm angeht. Ich hoffe, dass uns ein Beschluss gelingt, der auch von jedermann nachvollziehbar ist.

André Konopka (Einwender):

Ja, das hoffe ich auch.

Ich habe noch ein paar Fragen bzw.: Diese ganze Diskussion, die wir heute geführt haben – es war ja auch von Bedarf die Rede – – Ich konnte das auch nicht nachvollziehen, inwieweit hier überhaupt ein Bedarf sein soll. Wenn ich mir angucke, wie viele Flughäfen in kurzer Zeit

in diesem Bereich zu erreichen sind, dann halte ich das schon für sehr weit hergeholt, dass hier noch irgendwelcher Bedarf entstanden sein soll oder überhaupt vorhanden ist. Mir kommt das ein bisschen so vor wie in den 70er-Jahren, als wir die Diskussionen über die Autobahn geführt haben oder als die geführt worden sind. Man kann sich da mal in alten Zeitschriften Skizzen für autobahngerechte Städte angucken, wo jedes Dorf seinen Autobahnanschluss hatte – worüber man heute wirklich lacht, aber das war damals ernst. Genauso ist es hier heute mit dem Flughafen. Jede Stadt, jede größere Stadt braucht ihren Flughafen, scheint im Moment die Devise zu sein. Ich denke, dass unsere Kinder sich in wenigen Jahren genauso über diese Zeit – sage ich mal – amüsieren werden, wie wir das heute über die 70er-Jahre tun, wo autobahngerechte Städte gebaut worden sind. Nur sind die Auswirkungen durch den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach natürlich viel, viel größer. Ich denke, dass solche Argumente einfach nur vorgeschoben sind und es letztendlich nur darum geht, dass einige wenige Leute sich hier auf Kosten der Allgemeinheit bereichern wollen. Ich denke, das kann einfach nicht wahr sein, dass das passiert.

(Beifall bei den Einwendern)

Man kann ja sehen, wie fadenscheinig die Argumente hier sind, wenn man sich anguckt, wie Herr Zerbe heute die Zahl der Arbeitsplätze definiert hat. Wenn man das ein bisschen hinterfragt, dann kommt man ziemlich schnell darauf, dass es wirklich nur sehr wenige Arbeitsplätze sind, die unmittelbar mit dem Flughafen zusammenhängen. Ich kann mir einfach nicht vorstellen, dass hier von einer Jobmaschine die Rede sein kann. Insofern kann auch überhaupt kein Bedarf daraus generiert werden. Das Luftverkehrskonzept des Landes – darüber haben wir heute auch schon öfter geredet – sieht überhaupt nicht vor, dass der Landeplatz Mönchengladbach in einer solchen Art und Weise ausgebaut wird, wie das hier der Fall sein soll.

Ich werde auch den Klageweg beschreiten, wenn diese Genehmigung erteilt wird, was ich natürlich nicht hoffe, weil ich der festen Überzeugung bin, dass hier nicht nur ein Schaden an uns, sondern auch an den nachfolgenden Generationen vollbracht wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich bedanke mich für Ihr Zuhören.

(Beifall bei den Einwendern)

– Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Konopka. – Ist Frau Maria Berghus anwesend? – Bitte sehr. Kommen Sie nach vorne. – Das Mikro ist an.

Maria Berghus (Einwenderin):

Ich heiße Maria Berghus und wohne in Willich-Neersen. Damit gehöre ich auch zu den Betroffenen. Aber ich muss Ihnen ehrlich sagen: Selbst wenn ich nicht betroffen wäre, wäre ich gegen diesen Ausbau. Die Argumente dagegen überwiegen bei weitem. Wir haben sie heute schon zum großen Teil gehört; deshalb werde ich sie jetzt nicht wiederholen.

Die Argumente der Befürworter hingegen sind schnell zusammengefasst: Arbeitsplätze schaffen und Geld verdienen. Sehen Sie denn nicht, dass Sie mehr Arbeitsplätze vernichten als schaffen? Neubaugebiete wird es dann bestimmt nicht mehr geben. Wer will dann noch hier wohnen? Handwerker, Geschäfte, Schulen, Kindergärten – alle werden es zu spüren bekommen. Und Sie reden von ein paar neuen Arbeitsplätzen.

Schon jetzt beginnt die Vinhoven-Schule in Neersen erstmals mit nur zwei ersten Klassen. Andere Städte werben mittlerweile um Familien mit Kindern. Sie vertreiben sie.

Am Montag wurde hier über eine Schule in Korschenbroich geredet, in der nach dem Ausbau des Flugplatzes nur noch mit geschlossenen Fenstern unterrichtet werden kann. Das scheint für Sie überhaupt kein Problem zu sein. Im Gegenteil! In der Pause wäre es auf einem Schulhof sowieso so laut, dass die Kinder den Krach von oben gar nicht registrieren würden.

(Beifall bei den Einwendern – Zuruf: Wahnsinn!)

So viel zu Ihrer Einstellung den Familien gegenüber. Und das wollen Sie mit ein paar neu geschaffenen Arbeitsplätzen rechtfertigen? Ich bin fassungslos nach Hause gefahren am Montag.

Das zweite Argument: Sie wollen mit dem Flughafen Geld verdienen – bevor es andere tun. Das stand ja auch in den Zeitungen. Sicher werden ein paar Leute reich dadurch werden. Und genau diese werden ihre Interessen auch durchsetzen. Aber ihr Gewissen möchte ich nicht haben – für alles Geld der Welt nicht. Gemein an der Sache ist nur, dass, wenn der Flughafen in ein paar Jahren pleite ist, woran ja schon fast niemand mehr zweifelt, die Befürworter ihr Geld schon längst verdient haben. Und die Schulden? Ach ja: der Steuerzahler: Sehen Sie die Ironie dabei? Die Mehrheit muss mal wieder für etwas zahlen, was sie von Anfang an aus guten Gründen gar nicht haben wollte.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber nicht alle denken nur ans Geld. Die glatte Angst hat mich überkommen, als ich gelesen habe, dass das Absturzrisiko am Flughafen Frankfurt 1:1.000.000 ist und am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach 1:20.000. Hinzu kommen die Risiken der an- und abfliegenden Düsseldorfer Flugzeuge. Nur dieses eine Argument ist Grund genug, Nein zu sagen,

(Beifall bei den Einwendern)

gegen den Ausbau zu sein.

Sie dürfen entscheiden. Ich rate Ihnen nur eines: Schauen Sie dabei mal in den Spiegel. Wahrscheinlich denken Sie nun: Die hat ja eh keine Ahnung. – Ich habe aber eine Ahnung, wie die Bevölkerung denkt. Hoffentlich haben Sie die auch.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ist Herr Stiller im Raum? – Ja. Der Vorname ist leider nicht ausgewiesen. Tut mir Leid!

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Das Mikro ist noch an. Einen Vornamen habe ich auch. Mein Name ist Martin Stiller. Ich vertrete in diesem Verfahren den Rhein-Kreis Neuss. Ich bin von der Ausbildung her Raumplaner, also mal jemand, der kein Jurist ist. Ich beschäftige mich mit Planverfahren beim Rhein-Kreis Neuss seit mittlerweile gut zehn Jahren. Das sind kontroverse Verfahren gewesen: Ich denke an die A-44-Rheinquerung, die ja auch nicht ganz einfach war, ich denke an die jüngste Entscheidung zum neuen BoA-Werk in Niederaußem. Ich nehme also für mich in Anspruch, schon etwas Erfahrung zu haben, was Planverfahren angeht, auch komplexere Planverfahren.

Gestatten Sie mir, weil ich mich das erste Mal zu Wort melde, auch zwei kurze Vorbemerkungen.

Eine formale Sache: Der Kreisausschuss des Rhein-Kreises Neuss hat mit Schreiben vom 24.05.2004 zu dem vorliegenden Antrag Stellung genommen. Die Stellungnahme stand unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die politischen Gremien des Rhein-Kreises Neuss. Diese Zustimmung ist am 16.06.2004 in der nächsten erreichbaren Sitzung des Kreisausschusses erfolgt. Die Zustimmung war einstimmig quer über alle Fraktionen. – Das vielleicht an dieser Stelle dazu. Ich habe nicht gefunden, dass wir Ihnen das schon mal schriftlich mitgeteilt hätten. Nur zur Klarstellung, damit Sie es auch haben! Sie können mit dieser Stellungnahme arbeiten.

Das macht auch schon die zweite Problematik deutlich: Ich glaube, es ist sehr, sehr viel diskutiert worden – es sind auch schon Anregungen gekommen – über die Art und Weise der Verfahrensführung oder auch des Ablaufs dieses Erörterungstermines. Wie gesagt: Ich mache seit zehn Jahren Planverfahren. Es ist einfach die Frage: Wie geht man miteinander um? Ich möchte es an dem Beispiel „Fristverlängerung“ deutlich machen. Wir hatten Fristverlängerung für die Abgabe der Stellungnahme des Rhein-Kreises Neuss beantragt, Fristverlängerung einfach nur daher, weil wir dafür einen politischen Beschluss brauchen. Es gibt Sitzungstermine bei uns; die werden festgelegt – das ist auch richtig so. Der nächste erreichbare Termin war zwölf Tage nach der von Ihnen gesetzten Frist. Dieser Antrag ist uns abge-

lehnt worden. Jetzt mag es sein, dass nach den strengen Buchstaben des Verwaltungsverfahrensgesetzes kein Rechtsanspruch bestand, dass diese Frist verlängert wird. Ich kann jedoch keinen sachlichen Grund erkennen, dass diesem Anliegen nicht nachgekommen worden ist. Zügiges Verfahren: Ich bitte Sie, wir haben jetzt mittlerweile ziemlich genau ein Jahr danach, da wäre es auf die 14 Tage nicht angekommen.

Wie gesagt: Es gibt das geschriebene Gesetz, Verwaltungsverfahrensgesetz. Aber nach zehn Jahren Planverfahren sage ich: Es gibt ungeschriebene Gesetze. Dazu gehört auch, dass man die politischen Gremien und deren Sitzungsfolgen respektiert, derartigen Bitten um Fristverlängerung nachkommt, es sei denn, es sind sachliche Gründe oder heilige Gründe oder etwas anderes geboten, die dagegensprechen. So kenne ich das in vielen Planverfahren. Das ist allgemein üblich, das ist gängige Praxis. Warum nicht auch hier?

Das vielleicht dazu. Ich denke, wenn eine etwas offenere, transparentere Führung dieses Verfahrens von Anfang an stattgefunden hätte, wäre vielleicht manche Spitze, die heute hier ist und die ich leider auch noch mal anbringe – dazu sehe ich mich leider gezwungen –, nicht entstanden.

Eine Bemerkung noch dazu: Der Rhein-Kreis Neuss und die politischen Gremien des Rhein-Kreises Neuss sind gewählte Volksvertretungen. Die Tagesordnungen dieser Volksvertretungen setzt der Bürgermeister bzw. der Landrat fest und nicht irgendein Mitarbeiter der Bezirksregierung Düsseldorf. Diese Spitze, reinzuschreiben, wir könnten das in der Sitzung vorher machen, ich glaube, die sollte man als verfahrensführende Behörde einfach mit Respekt vor den gewählten Vertretern unseres Volkes, der Bürgerinnen und Bürger, wahren. Das ist bei uns nicht gut angekommen.

Nun aber zur Sache! Ich möchte mich da an sich auch relativ kurz fassen. Mein Thema sind auch – wie sollte es anders sein – die Antragsunterlagen und da die Punkte – was man nachlesen kann; ich nehme mal drei Stichworte – „Prognose“, „Begründung“, „Bedarfsnachweis“. Ich habe mir das jetzt ganz bewusst zwei Tage lang hier angehört, habe mich versucht möglichst am Ende der Rednerliste zu positionieren – ich muss auch ganz ehrlich sagen: auch ein bisschen in der Hoffnung, dass wir ein bisschen mehr erfahren als aus den Antragsunterlagen. Wie gesagt: Die sind ein Jahr alt.

Ich möchte nicht alles wiederholen, was hier vorgetragen worden ist. Im Grunde genommen reduzieren sich nach zwei Stunden Erörterung die Gesichtspunkte, die aus Sicht der Antragsteller das Vorhaben begründen sollen, auf zwei Punkte.

Da ist zum einen die – ich kann das verstehen – aus Sicht des Flughafens höchst unbefriedigende wirtschaftliche Lage der Flughafengesellschaft, für die die Länge oder – vielleicht sollte ich sagen – Kürze der Start- und Landebahn verantwortlich gemacht wird. – Das ist der eine Gesichtspunkt.

Der zweite Gesichtspunkt ist die Modellrechnung oder die Rechnung von Herrn Prof. Wolf, auf die ich gar nicht im Einzelnen mehr eingehen möchte. Ich sage nur: Sie ist vom Ansatz her gar nicht geeignet, einen Bedarf zu begründen. Herr Prof. Wolf, wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie etwas Ähnliches bereits am Ende Ihres ersten Vortrages angedeutet und die Verantwortung zu dieser Frage dann in Richtung Bezirksregierung geschoben. Es ist in der Tat so, was Sie gemerkt haben: Sie haben ein Marktpotenzial abgeschöpft, ein Marktpotenzial ermittelt, das möglicherweise vorhanden ist, wenn eine Startbahn in Mönchengladbach auf die beantragte Länge realisiert sein sollte. Das ist sicherlich ein richtiger Schritt, das kann man sicherlich machen, begründet jedoch für mich in keiner Weise den Bedarf, den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach auszubauen. Eine derartige Rechnung – stelle ich jetzt einfach mal hier in den Raum – können Sie in dem dicht besiedelten Rhein-Ruhr-Gebiet für x-beliebige Punkte machen. Ich denke mal, Sie würden immer zu ähnlichen Ergebnissen kommen – vielleicht im Bergischen sogar ein bisschen höher, dann können Sie die bergischen Großstädte auch noch mit abgreifen. Das begründet für mich keinen Bedarf.

Insofern, wir haben in unsere Stellungnahme reingeschrieben: Der Antrag ist als unbegründet zurückzuweisen. – Das besteht aus meiner Sicht auch nach zwei Tagen Erörterung vollkommen zu Recht weiter fort.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt möchte ich aber nicht nur kritisieren. Ich möchte da ein bisschen anschließen an die Redner vom heutigen Tage: an das, was Frau Stall von der Stadt Willich gesagt hat und was Herr Dr. Sommer zu den Zielen der Raumordnung und Landesplanung geäußert hat.

Ich meine, Tatsache ist: Die bisherige Unterlage reicht zur Begründung des Bedarfs zum Ausbau dieses Platzes nicht aus. Da muss deutlich und dringend nachgebessert werden. Es wundert mich eigentlich, dass das bis auf das nachgeschobene Ergänzungsgutachten Weeze oder die nachträglichen Papiere oder Stellungnahmen – wie man es nennen will – nicht geschehen ist. Ich denke mal, das hätte auch vonseiten der Verfahrensbehörde zum heutigen Termin kommen müssen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich fange an – als jemand, der von Hause aus Planer ist, bitte ich, mir das nachzusehen – mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung. Ich möchte jetzt das, was Herr Sommer gesagt hat, nicht wiederholen, sondern mich eine Ebene drunter ansiedeln. Herr Sommer hatte ja über den LEP gesprochen, in dem Zusammenhang auch die Luftverkehrskonzeption, wobei die sicherlich kein Ziel der Raumordnung und Landesplanung ist, sondern eine politische Handlungsvorgabe. Aber nichtsdestotrotz hat sie natürlich auch eine gewisse Aussagekraft. Ich breche das jetzt mal runter auf die Ebene Gebietsentwicklungsplanung.

Es ist in der Tat richtig: Es läuft ein Gebietsentwicklungsplan-Änderungsverfahren. Dieses Änderungsverfahren hat jedoch meines Erachtens einen ganz entscheidenden Nachteil: Es beschäftigt sich allein mit den zeichnerischen Darstellungen. Ich weiß nicht und ich verstehe es auch einfach nicht, warum man dann, wenn man schon richtigerweise zu der Auffassung gekommen ist „Wir müssen den GEP ändern, wenn wir das wirklich umsetzen, was wir hier planen“, nicht auch mal einen Blick in die textlichen Ziele des GEP geworfen hat. Ich zitiere mal kurz das Ziel, das den Flughafen oder den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach betrifft. Es ist nichts weltbewegend Neues, das haben wir heute alle schon ein paar Mal gehört. Da heißt es unter der Überschrift „Ziel 3 - Durch den Regionalflughafen Mönchengladbach den Internationalen Verkehrsflughafen Düsseldorf entlasten“:

Zur Entlastung des internationalen Verkehrsflughafens Düsseldorf ist der Geschäftsreise- und Regionalluftverkehr so weit wie möglich auf den funktionsfähig auszubauenden Flugplatz Mönchengladbach zu verlagern.

Das haben wir heute oder auch gestern schon mehrfach gehört. Das findet sich in einer ähnlichen Form im LEP, das findet sich in einer ähnlichen Luftverkehrskonzeption auch wieder. Ich sage mal: Alles, was sich mit Raumordnung und Landesplanung beschäftigt, hat da ein sehr, sehr konsistentes Zielsystem.

Jetzt gibt es – das ist das Schöne beim GEP – immer noch Erläuterungen dazu. Die geben eine kleine Lesehilfe. Ich möchte die jetzt, weil es schon ein bisschen später ist, nicht alle vorlesen, sondern mich im Prinzip auf den Kernpunkt beschränken. Der beschäftigt sich eben mit diesem Zusammenspiel der beiden genannten Plätze in Düsseldorf und Mönchengladbach.

Bei einer ersatzlosen Einstellung des von Düsseldorf aus stattfindenden Geschäftsreise- und Regionalluftverkehrs zugunsten des Charter- und Linieluftverkehrs würden viele nationale und europäische Flugziele nur noch durch Wechsel zu anderen Flughäfen

– genannt sind hier Frankfurt/Main und Maastricht –

zu erreichen sein. Durch Verlagerung des Geschäftsreise- und Regionalluftverkehrs auf den Flughafen Mönchengladbach bleibt die für die Wirtschaft am linken Niederrhein und auch im westlichen Ruhrgebiet wichtige Möglichkeit von Eintages-Geschäftsreisen jedoch erhalten.

Das ist die Zielsetzung. Herr Johlen, ich zitiere jetzt den Absatz darunter nicht mehr. Auch der besagt inhaltlich, dass dem Platz in Mönchengladbach zur Erfüllung dieser Funktionen,

aber eben dieser Funktionen, durchaus auch noch ein gewisser Ausbauspielraum zugestanden wird. Auch diese Position hatten wir schon in konkreten Zahlen bei der Handlungsoption.

Wie gesagt: Das gesamte Zielsystem, das wir raumordnerisch und landesplanerisch haben, ist eindeutig, ist in sich konsistent, weist dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach im Zusammenspiel mit dem Flughafen Düsseldorf eine eindeutige Verkehrsfunktion zu. Ich kann einfach nicht verstehen – jetzt spreche ich als untere Planungsaufsicht, das ist der Landrat nämlich auch, und in der Funktion hat er darauf zu achten, dass die Raumordnung und Landesplanung bei Planungen im Kreise eingehalten werden –, warum Sie diese Vorgaben – ich sage es schlicht und deutlich – ignorieren. Ich muss es ganz ehrlich sagen: Ich kann es nicht verstehen.

Ich sage mal: Wenn man sich diese Sachen jetzt mal vor Augen nimmt, dann kommt man an sich auch relativ schnell zu dem Punkt, wann ein Bedarf oder auf welchem Wege ein Bedarf für einen Ausbau oder welche Anforderungen an den Bedarfsnachweis zu stellen sind. Er muss nämlich aus den Verkehren bestehen, die raumordnerisches Ziel sind. Herr Wolf, das sind die wenigsten der in Ihrem Gutachten dargestellten oder prognostizierten Flugziele und Flugverbindungen.

Da dreht es sich jetzt gar nicht darum – wir haben oft gehört, man könnte nicht mehr trennen zwischen Geschäftsreise-, privatem und touristischem Verkehr –, ob in einem Flieger von Mönchengladbach nach Berlin die letzten 20 enttäuschten Borussia-Anhänger sitzen, um sich dort ein schönes Wochenende zu machen und auf den Sieg ihrer Borussia zu hoffen. Darum dreht es sich nicht. Es dreht sich um die Charakteristik der Ziele, Herr Prof. Wolf, in Ihrem Gutachten, durch die einzelnen Zieldefinitionen, die Sie dargelegt haben. Da kann man trennen. Es ist nicht so, dass das alles ein großer Mischmasch ist. Ich denke mal, das ist der einzige Weg, hier einen Bedarf möglicherweise nachzuweisen: mit Zielen der Raumordnung und Landesplanung – und das sind nun mal, wie von Herrn Sommer dargelegt, gesellschaftliche Gründe –, die gesellschaftlich im Land Nordrhein-Westfalen, im Regierungsbezirk Düsseldorf abgedeckt sind und Maßgabe sind für die Entwicklung am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach.

Ich habe noch einen zweiten Punkt; den schlabber ich mir jetzt aber. Das ist die Sache, dass man Bedarf ja noch in einer zweiten Richtung diskutieren kann: Bedarf ob des räumlichen Umfangs der geplanten Ausbaumaßnahme, ob das alles in der Größenordnung erforderlich ist, wie es in dem Antrag steht. Ich möchte das jetzt verschieben. Wir kommen später ja noch zu dem Punkt „Technische Anlagen“ und wir kommen dann auch irgendwann zu dem Punkt „Natur und Landschaft“. Ich denke mal, da können wir das dann behandeln. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Stiller, Sie haben zu Beginn Ihrer Ausführungen gesagt, dass Sie schon lange im Geschäft sind. Ich auch. Deswegen kann ich mich an eine Zeit erinnern, in der die Träger öffentlicher Belange für ihre Stellungnahmen alle Zeit der Welt hatten. Das hat der Gesetzgeber aber geändert. Sie mahnen den Respekt vor den Vertretern des Kreises Neuss an. Ich bin natürlich genauso gehalten, Respekt vor dem Landesgesetzgeber zu bekunden. Und wenn er mir in § 73 Abs. 3 a Verwaltungsverfahrensgesetz vorschreibt, dass die Behörden ihre Stellungnahmen innerhalb einer von der Anhörungsbehörde zu setzenden Frist abzugeben haben – und jetzt kommt es –, die drei Monate nicht überschreiten darf, dann habe ich eine gesetzliche Vorgabe, die ich trotz der Wertschätzung des Kreises Neuss nicht negieren kann.

Jetzt hat sich Herr Rechtsanwalt Johlen zu Wort gemeldet.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Herr Stiller, nur ganz kurz: Ich habe etwas in Ihrem Vortrag nicht verstanden. Sie konstruieren einen Widerspruch zu dem Gebietsentwicklungsplan, und zwar zu dem bestehenden. Sie haben auch zitiert, einiges weggelassen oder den letzten Absatz weggelassen. Ich darf aus dem Gebietsentwicklungsplan drei Aussagen entnehmen: Erstens. Düsseldorf ist überlastet. Zweitens. Die Überlastung kann behoben werden durch Verlagerung des Geschäftsreise- und Regionalluftverkehrs auf den Flugplatz Mönchengladbach. Drittens. Zu diesem Zwecke sind die Flughafenanlagen und -einrichtungen auszubauen. – Das hatten Sie nicht mehr zitiert. Worin soll jetzt der Widerspruch zu dem bestehen, was hier geschehen soll?

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Das ist in der Tat, es ist nicht ganz – – Es ist auch etwas verkürzt dargestellt. Die Aussage „Düsseldorf ist überlastet“ trifft der GEP. Ich denke mal, wenn sie zutrifft, wäre es ein Leichtes, das in der Bedarfsermittlung oder dem Bedarfsnachweis entsprechend zu belegen und nachzuweisen.

Ich möchte hier jetzt nicht mehr in die Diskussion einsteigen. Wir haben die Situation am Flughafen Düsseldorf ja sehr, sehr lang und breit besprochen. Schon allein die Tatsache, dass wir das für den Punkt „Düsseldorf“ so lange besprochen haben, liegt für mich nicht nur darin begründet, dass wir im Prinzip ein Tochter-Mutter-Verhältnis haben, sondern auch darin, dass die Situation sich für Weeze oder Köln offensichtlich nicht darstellt. Dass es in Düsseldorf Probleme gibt, wo die im Einzelnen liegen, wie die im Einzelnen lösbar sind, mag eine andere Sache sein, aber da könnten Anhaltspunkte sein. Das ist ja auch schon mehrfach eingeräumt worden. Auf jeden Fall wären Sie dann aber, was die Bedarfsnachweisführung angeht, wenn Sie an einer Belastungssituation in Düsseldorf, an einer Überlastungssituation in Düsseldorf eindeutig anknüpfen, schon mal beim richtigen Anfang, was die Bedarfsnachweisführung angeht. Das ist in der Tat richtig. Das gibt der GEP her.

Der zweite Punkt ist aber, dass es eindeutig eine Verkehrsfunktion gibt, die Mönchengladbach nach dem GEP übernehmen soll. Ganz verkürzt – das steht im GEP immer rechts –: „Eintages-Geschäftsreisen“. Sie können nicht, wie es in der Prognose geschehen ist, sich auf Touristikverkehr stützen, zumal Herr Prof. Wolf bei seiner Prognose ja auch gesagt hat, der geringere Teil wäre Entlastung von Düsseldorf.

Der dritte Teil – aber auch das ist schon mehrfach gesagt worden –: Es ist in der Tat nicht so, egal ob man jetzt die Luftverkehrskonzeption oder den GEP nimmt, dass ein Ausbau von Mönchengladbach grundsätzlich unterbunden ist – von den Zielen der Raumordnung und Landesplanung her. Nur: Es ist eindeutig im GEP beschrieben. Und da sehe ich im Prinzip den Widerspruch zwischen diesem Antrag und den Zielen des GEP. Sie stützen Ihren Antrag nicht auf eine Entlastungssituation in Düsseldorf, sondern Sie stützen ihn auf die kurze Bahn in Mönchengladbach. Das ist gedeckt durch den letzten Punkt. Aber Sie stützen ihn ansonsten auf eine Prognose, mit der Sie weitere Marktsegmente erschließen wollen. Sie stützen ihn auf eine Prognose, indem Sie Flugverkehre akquirieren wollen, die eindeutig nicht durch den GEP gedeckt sind. Und das ist in meinen Augen ein eindeutiger Widerspruch.

Ich muss ganz ehrlich sagen: Ich verstehe es nicht. Wenn ich schon den GEP anpacke und ein GEP-Änderungsverfahren einleite, warum dann nicht auch diesen Passus? Legen Sie es doch dem Regionalrat noch einmal zur Entscheidung vor. Das sind ja Vorgaben, die sind änderbar – wenn Sie es denn wirklich wollen. Ob Sie es dann durchkriegen, ob dafür eine wirkliche Willensbildung im Regionalrat da ist, ist eine andere Frage. Aber Sie können doch nicht hingehen und – das ist der Punkt, den ich nicht verstehe – diese Vorgaben einfach ignorieren.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie sind ja als Kreis Neuss Mitglied des Regionalrates. Regen Sie es doch dort bitte an. – Herr Johlen.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Herr Stiller, könnte es sein, dass wir beide den Begriff „Regionalluftverkehr“ unterschiedlich interpretieren? Ich bin ja nicht so ein schrecklicher Experte, aber ich würde sagen: Der Begriff „regional“ drückt eine Entfernung aus – sind wir darüber im Klaren? –

(Martin Stiller [Rhein-Kreis Neuss]: Ja!)

und charakterisiert nicht die Leute, die im Flugzeug sitzen. Ich habe „Regionalluftverkehr“ immer verstanden als einen Verkehr innerhalb einer bestimmten Region. Da sagt man: Das deckt noch die Badewanne ab, also das Mittelmeer. – Es ist ja auch egal. Es meint jedenfalls eine bestimmte Region, die eine bestimmte Art von Flugzeugen erreichen kann. Das ist also eine Entfernungsangabe. Sie sagt aber nicht, wer in dem Flugzeug sitzt: ob das nun Geschäftsreisende sind oder ob das jemand ist, der einen Verwandten besuchen will, oder je-

mand, der eine Reise unternehmen will. Deshalb verstehe ich nicht ganz, warum Sie immer wieder sagen: Der Begriff „Geschäfts- und Regionalluftverkehr“ enthält eine bestimmte Definition von Verkehr, der hier nicht abgewickelt werden soll. – Das verstehe ich nicht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Ich sage es mal so: Ich glaube, unterschiedliche Begriffe oder unterschiedliche Inhalte von Regionalluftverkehr bestehen ja auch aufseiten der Antragstellerin, etwa, wenn Herr Zerbe hier von allen europäischen Zielen spricht und Herr Welke – ich denke mal, der hat gestern für die Antragstellerin gesprochen – die Startbahnlänge ausrechnet, die er für einen Flug nach Luxor braucht.

Aber worauf ich noch mal hinaus will: Ich habe keine abschließende genaue Definition, was Regionalluftverkehr ist. Aber bei dem Gesamtzusammenhang, in dem gerade dieser Passus des GEP oder die ganzen Erläuterungen stehen, dreht es sich um eine Abgrenzung zwischen Touristikverkehren und Geschäftsreiseverkehren oder Charterverkehren und Linienverkehren im ersten Bereich.

Ich glaube, man kann daraus lesen, dass es eine „Prioritätenregelung“ – in Anführungsstrichen – bei einer Funktionszuweisung im GEP gibt, den Charterverkehrsbereich dem Flughafen Düsseldorf zuzuweisen. Auf der anderen Seite ist das Extrem der Ein-Tages-Geschäftsreiseverkehr. Ich möchte das aber jetzt nicht auf einen Ein-Tages-Geschäftsreiseverkehr beschränkt wissen, aber in diese Richtung geht es wohl eher.

Auf keinen Fall ist es aber abgedeckt, den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach schwerpunktmäßig auf die Erreichung touristischer Ziele zu stützen; denn Sie finden die touristischen Ziele nicht als Verkehrsfunktion, die der GEP Mönchengladbach zuweist.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Ich habe gehört, es gab noch einen Zwischenruf dort hinten?

Kai Oelert (Einwender):

Guten Abend! Ich werde mich kurz fassen. Kai Oelert ist mein Name. Meine Betroffenheit erklärt sich aus meinem Wohnort in Neersen. Als ich das gehört habe, ist mir nur eine Zwischenfrage eingefallen: Welchen planerischen Aufwand gibt es, oder was für ein Verfahren wird der Flughafen einleiten müssen – angenommen er bekommt die Genehmigung hier –, um diesen Betrieb weiter ausweiten zu können, z. B. in Richtung Fracht- und Nachtflugverkehr? Der Hintergrund meiner Frage erklärt sich daraus, dass ich auch wie viele meiner Vor-

redner den Bedarf nicht sehe und in den Ausbaumaßnahmen einfach andere Ziele vermute, als im Moment im Planfeststellungsantrag angegeben sind.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es gibt zwei Verfahren nach Luftverkehrsrecht: das Planfeststellungsverfahren oder das Betriebsänderungsverfahren. Je nachdem, was begehrt wird, kommt eines der Verfahren in Betracht. – Herr Stiller, Sie wollen noch? – Bitte.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Ich hatte das, weil es etwas schnell auf den nächsten Redner ging, vergessen. Das hat mit dem Punkt auch nichts zu tun. Nur eine ganz kurze Frage an die Flughafengesellschaft: Es gibt Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen. Danach besteht die Möglichkeit, Fördergelder bis zu einer Höhe von 65 % unter anderem für die Ausbaumaßnahmen zu bekommen.

Meine Frage ist: Hat der Flughafen Fördergelder nach dieser Richtlinie beantragt, oder beabsichtigt er, diese zu beantragen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Es gibt solche kleinen Töpfe zur Durchführung von Sicherheitsbestimmungen. Wir haben dort keinen Antrag gestellt, weil wir wissen, dass aus diesen Töpfen sowieso nichts kommt. Wenn in Zukunft irgendein Programm da wäre, wo man reinfallen würde, würde ich diesen Punkt nicht ausschließen. Aber das tut eigentlich jeder Gewerbetreibende.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Okay.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Ist Herr Karl Heinz Drygalsky anwesend? – Das ist nicht der Fall. Christoph Lange habe ich schon lange nicht mehr gesehen. Ist auch nicht da.

Damit sind wir am Schluss der Erörterung. Ich schließe damit den Tagesordnungspunkt 3 – Bedarf – mit der Einschränkung, das ein oder andere Thema noch mal aufzugreifen.

Wir haben heute ein bisschen länger gemacht, weil ich dachte, es wäre sinnvoll, dass diejenigen, die so lange ausgeharrt haben und auf ihre Wortmeldung warten mussten, wenigstens heute zu Wort kommen und nicht irgendwann einmal. Ich bitte um Verständnis. Ich weiß auch, dass der Antragsteller dann stark gefordert, ist, so lange präsent zu sein. Das geht mir

übrigens genauso. Wir haben es durchgehalten, und ich freue mich, dass wir zu einem Abschluss der Rednerliste gekommen sind.

Wir sehen uns wieder am 13. Juni, wenn Sie wollen, ab 10 Uhr im gleichen „Theater“.

Ich schließe die Sitzung.

Schluss: 20:43 Uhr

Verhandlungsleiter:

Protokollführer:

(Simona Roeßgen, Düsseldorf)

(Michael Roeßgen, Düsseldorf)