

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	9
noch: Tagesordnungspunkt 5 Lärm.....	9
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):.....	9
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):.....	10
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	11
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):.....	11
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):.....	12
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	13
Herbert Gorecki (Einwender):.....	13
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	14
Herbert Gorecki (Einwender):.....	14
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	14
Herbert Gorecki (Einwender):.....	14
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	14
Herbert Gorecki (Einwender):.....	14
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	14
Herbert Gorecki (Einwender):.....	15
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):.....	17
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):.....	17
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	18
Herbert Gorecki (Einwender):.....	18
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	18
Wolfgang Houben (Einwender):.....	18
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer.....	18
Herbert Gorecki (Einwender):.....	18
Franz-Joses Kames (Antragstellerin):.....	19
Herbert Gorecki (Einwender):.....	19
Franz-Joses Kames (Antragstellerin):.....	19
Herbert Gorecki (Einwender):.....	19
Franz-Joses Kames (Antragstellerin):.....	20
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	20
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	20
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer.....	20
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):.....	20
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer.....	20
Herbert Gorecki (Einwender):.....	20
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer.....	22
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):.....	22
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer.....	22
Ingrid Simon (Betroffene):.....	22
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer.....	23
Hans-Ulrich Boehm (Stadt Kaarst):.....	23
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer.....	23
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):.....	23
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer.....	25
Herbert Gorecki (Einwender):.....	25
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	25
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):.....	25
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	28
Herbert Schäfer (Einwender):.....	28
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):.....	28
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	28
Ulrich Mischke (Einwender):.....	28
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:.....	29
Ulrich Mischke (Einwender):.....	29
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	29
Hans Kruse (Betroffener):.....	29
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	30
Hanne Tesche (Einwenderin):.....	30

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	30
Hanne Tesche (Einwenderin):.....	31
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:.....	31
Hanne Tesche (Einwenderin):.....	31
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:.....	31
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	31
Richard Scholz (Einwender):.....	32
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	32
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):.....	32
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	32
Rolf Ewald (Betroffener):.....	32
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	33
Lars Siewert (Stadt Willich):.....	33
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	33
Lars Siewert (Stadt Willich):.....	33
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	33
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):.....	34
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	34
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):.....	34
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	34
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):.....	34
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:.....	34
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	35
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):.....	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:.....	35
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):.....	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:.....	35
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	35
Herbert Gorecki (Einwender):.....	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:.....	36
Herbert Gorecki (Einwender):.....	36
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	36
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:.....	36
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:.....	36
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	37
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	37
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):.....	37
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	38
Wolfgang Houben (Einwender):.....	39
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	39
Franz-Joses Kames (Antragstellerin):.....	39
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	40
Lars Siewert (Stadt Willich):.....	40
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	40
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):.....	40
Lars Siewert (Stadt Willich):.....	41
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):.....	41
Lars Siewert (Stadt Willich):.....	41
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	41
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	41
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	42
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):.....	42
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	43
Ingrid Simon (Einwenderin):.....	43
Franz-Josef Kames (Antragsteller):.....	43
Ingrid Simon (Einwenderin):.....	43

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	43
Herbert Gorecki (Einwender):.....	43
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	43
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):.....	43
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	44
Hans Kruse (Betroffener):.....	44
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	44
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):.....	44
Hans Kruse (Betroffener):.....	44
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):.....	44
Hans Kruse (Betroffener):.....	45
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	45
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	45
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):.....	45
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	46
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):.....	46
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	46
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):.....	46
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	46
Hans Kruse (Einwender):.....	46
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	46
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):.....	46
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	47
Herbert Gorecki (Einwender):.....	47
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	47
Herbert Gorecki (Einwender):.....	47
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):.....	47
Herbert Gorecki (Einwender):.....	47
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	47
Lars Siewert (Stadt Willich):.....	47
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	48
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	48
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	48
Ingeborg Arnd (Einwenderin):.....	48
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):.....	48
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	48
Wolfgang Houben (Einwender):.....	49
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:.....	49
Wolfgang Houben (Einwender):.....	49
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	55
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):.....	55
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	55
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:.....	55
Wolfgang Houben (Einwender):.....	55
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):.....	56
Wolfgang Houben (Einwender):.....	56
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	58
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:.....	58
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	58
Wolfgang Houben (Einwender):.....	58
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	58
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):.....	58
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	60
Ulrich Mischke (Einwender):.....	60
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:.....	61
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	61
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):.....	61
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	62
Wolfgang Houben (Einwender):.....	62

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	62
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	63
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	63
Ulrich Mischke (Einwender):	63
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	63
Ulrich Mischke (Einwender):	63
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	64
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	64
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	64
Herbert Schäfer (Einwender):	64
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	65
Peter Herzogenrath (Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach e. V.):	65
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	65
Peter Herzogenrath (Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach e. V.):	65
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	68
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	69
Rolf Ewald (Betroffener):	69
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	70
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	70
Rolf Ewald (Betroffener):	70
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	70
Rolf Ewald (Betroffener):	71
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	71
Ingrid Simon (Einwenderin):	71
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	71
Wolfgang Houben (Einwender):	71
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	72
Berti Vogts (Einwender):	72
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	72
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	73
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	73
Berti Vogts (Einwender):	74
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	74
Ingrid Simon (Einwenderin):	74
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	74
Wolfgang Houben (Einwender):	74
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	75
Rolf Ewald (Betroffener):	75
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	75
Johannes Tillmanns (Betroffener):	75
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	75
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	76
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	76
Wolfgang Houben (Einwender):	76
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	76
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	76
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	76
Sarah Reisepatt (Antragstellerin):	76
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	77
Johannes Tillmanns (Betroffener):	77
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	77
Martin Stiller (Untere Landschaftsbehörde):	78
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	78
Wilfried Genenger (Einwender):	78
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	81
Herbert Gorecki (Einwender):	81
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	81

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	82
Heinz Meurer (Einwender):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	83
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	83
Heinz Meurer (Einwender):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	83
Rolf Ewald (Betroffener):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	91
Martina Stall (Stadt Willich):	91
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	93
Martina Stall (Stadt Willich):	93
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	93
Martina Stall (Stadt Willich):	93
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	94
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	95
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	95
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	95
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	95
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	95
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	96
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	96
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	96
Heinz Peter Roß (Stadt Korschenbroich):	96
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	97
Heinz Peter Roß (Stadt Korschenbroich):	97
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	97
Martina Stall (Stadt Willich):	97
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	97
Lars Siewert (Stadt Willich):	98
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	98
Ulrich Mischke (Einwender):	98
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	98
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	98
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	99
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	99
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	99
Gerhard Mosdzianowski (Antragstellerin):	100
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	100
Martina Stall (Stadt Willich):	100
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	100
Gerhard Mosdzianowski (Antragstellerin):	100
Martina Stall (Stadt Willich):	100
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	100
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	101
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	101
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	101
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	101
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	101
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	101
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	101
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	101
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	101
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	101
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	102
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	102
Wolfgang Houben (Einwender):	102
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	103
Hans Kruse (Einwender):	103
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	103
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	103

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	103
Hans Kruse (Einwender):	103
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	103
Ferdinand Lutter (Einwender):	103
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	104
Gerhard Mosdzianowski (Antragstellerin):	104
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	105
Lars Siewert (Stadt Willich):	105
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	105
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	105
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	107
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	107
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	108
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	108
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	108
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	108
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	108
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	108
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	109
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	109
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	109
Herbert Gorecki (Einwender):	110
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	110
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	110
Herbert Gorecki (Einwender):	110
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	110
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	111
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	111
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	111
Martin Rothe (Einwender)	111
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	112
Lars Siewert (Stadt Willich):	112
Gerhard Mosdzianowski (Antragstellerin):	112
Lars Siewert (Stadt Willich):	112
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	112
Friedrich Schraetz (Einwender):	113
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	118
Herbert Schäfer (Einwender):	119
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	121
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	121
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	121
Käthe Müller (Einwenderin):	122
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	129
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	129
Käthe Müller (Einwenderin):	129
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	129
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	130
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	131
Käthe Müller (Einwenderin):	131
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	131
Lars Siewert (Stadt Willich):	131
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	131
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	131
Lars Siewert (Stadt Willich):	132
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	132
Lars Siewert (Stadt Willich):	132
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	132
Franz-Josef Bönsch (Einwender):	132
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	132

Käthe Müller (Einwenderin):	132
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	133
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	133
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	133
Franz-Josef Bönsch (Einwender):	133
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	133
Lars Siewert (Stadt Willich):	134
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	134
Rolf Zerressen (Einwender):	134
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	135
Wolfgang Houben (Einwender):	135
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	135
Wolfgang Houben (Einwender):	135
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	135
Wolfgang Houben (Einwender):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	136
Wolfgang Houben (Einwender):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	136
Wolfgang Houben (Einwender):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	136
Herbert Schäfer (Einwender):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	137
Ferdinand Lutter (Einwender):	137
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	138
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	138
Ferdinand Lutter (Einwender):	138
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	138
Ferdinand Lutter (Einwender):	139
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	140
Ferdinand Lutter (Einwender):	140
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	141
Ferdinand Lutter (Einwender):	141
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	141
Ferdinand Lutter (Einwender):	141
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	142
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	142
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	144
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	144
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	144
Lars Siewert (Stadt Willich):	144
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Martin Rothe (Einwender):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	146
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	146
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	147
Hans Kruse (Einwender):	147
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	147
Hans Kruse (Einwender):	147
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	147
Richard Scholz (Einwender):	147
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	149
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	149
Richard Scholz (Einwender):	149
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	149
Richard Scholz (Einwender):	150
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	150
Wolfgang Houben (Einwender):	150
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	151
Wolfgang Houben (Einwender):	151

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	151
Wolfgang Houben (Einwender):	152
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	152

Beginn: 10:06 Uhr

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Guten Morgen, meine Damen und Herren! Wir fahren fort mit dem Tagesordnungspunkt

noch:

Tagesordnungspunkt 5

Lärm

Herr Scholz ist heute der erste Redner und hat jetzt das Wort.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Schönen guten Morgen! Mein Name ist Herwig Scholz von der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen.

Wir haben gestern sehr eindrucksvoll von den Schülern dargelegt bekommen, dass sie sich, glaube ich, weniger um ihre Gesundheit Sorgen machen – denn die allein ist wohl ausschlaggebend für diese ganzen Gutachten, insbesondere für das medizinische Gutachten -, es geht ihnen wesentlich mehr um ihr geistiges oder schulisches Leistungsvermögen.

Bei der Landwirtschaft ist eine gewisse Sorge auch mit dem Lärm verbunden. Dort geht es nicht um diese geistige Leistungsfähigkeit, sondern um die biologische Leistungsfähigkeit. Die kann ich mit medizinischen Gutachten auch nicht packen. Es ist zumindest eine subjektiv empfundene Angst, von der wir als Landwirtschaftskammer auch nicht sicher sagen können, ob sie objektiv tatsächlich zu Leistungseinbußen führen wird.

Wir haben das trotzdem mit vorgetragen, weil es in einigen Bereichen doch sehr schnell zu einer Existenzgefährdung kommen kann. Ich will Ihnen das an ein paar Zahlen ein bisschen nachvollziehbar machen, was eine Leistungsminderung von nur zwei Prozent – das scheint ja furchtbar wenig zu sein – in der Milchviehhaltung unter Umständen für Auswirkungen hat.

(Folie: Milchleistung je Jahr und Kuh)

Die Milchviehleistung eines durchschnittlichen Betriebs liegt heute bei etwa 8.000 l pro Kuh. Das sind etwa 22 l am Tag. Wenn ich 2 % verliere, was gar nicht furchtbar viel ist – das ist gerade mal ein knapper halber Liter Milch am Tag –, dann habe ich einen Umsatz, den die Betriebe von der Molkerei ausbezahlt bekommen mit allem, was dazugehört – Umsatzsteuer, Bonus und was weiß ich –, von 36 Cent, ergibt sich nach unseren Buchführungsergebnissen bei einer Vollkostenrechnung bei einem solchen Betrieb ein Gewinn von etwa 8 Cent pro Liter Milch. Das macht einen Gewinn pro Kuh von etwa 640 € aus.

Wenn ich den Milchleistungsverlust von einem knappen halben Liter weiterrechne, sind es etwa 160 l. Diese sind aber belastet mit dem kompletten Umsatz, der mir fehlt, nämlich 36 Cent. Das bedeutet, dass diesem Betrieb ein Umsatz von 56,6 € pro Kuh fehlt. Das macht 9 % am Gewinn aus.

Wenn ich einen durchschnittlichen Milchviehbetrieb von etwa 80 Kühen, wie wir ihn heute haben, unterstelle, sind das 4.600 €. Ich denke, dieser Betrag ist es durchaus wert, sich dieser subjektiv empfundenen Angst ein bisschen näher zu widmen. Es gibt meines Wissens keine definitiven Untersuchungen, wie sich Fluglärm auswirkt. Wir wissen, dass Kühe durchaus positiv auf bestimmte Musik reagieren. Wir haben dort erkennbar Leistungssteigerungen. Wir haben aber auch bei anderer Musik Leistungsbeeinträchtigungen. Aber das ist nicht vergleichbar. Wir haben es dort mit Dauerbeschallungen in den Kuhställen zu tun, auf einem relativ niedrigen Schallpegelniveau. Ich weiß also nicht, was ein relativ starkes Anschwellen über verhältnismäßig kurze Zeit und wieder das Abnehmen von Lärm – darum geht es hauptsächlich; die Betriebe liegen weitgehend nicht direkt im Umfeld des Flughafens, sondern eher unter der Schneise – wirklich an Auswirkungen hat. Ich denke aber, das ist schon ein Punkt, von dem wir meinen, dass er untersucht werden sollte. Wir haben die Bitte an den Vorhabensträger, dort begleitende Untersuchungen mit zu unterstützen.

Es geht mir um Folgendes: Wir hatten an mehreren Stellen in der Vergangenheit bei verschiedenen Vorhaben in der Landwirtschaft solche Probleme, wo auch von einem Vorhabensträger erst einmal – ich kann das verstehen – abgewiesen und gesagt wurde, sie verursachten keine Schäden, wo aber trotzdem solche begleitenden Untersuchungen mit getragen wurden und wo dann mit dem Landwirtschaftsverband beispielsweise Vereinbarungen getroffen worden sind, dass, falls sich in den Untersuchungen trotzdem etwas herausstellen sollte, was eindeutig ist, dann solche Schäden von ihm als Verursacher auch erstattet werden.

Das wäre ein Weg, den wir vorschlagen, dass man so etwas machen kann. Das kann eine begleitende Diplomarbeit oder so etwas sein. Das würde auch erst ein Punkt sein, den man angehen müsste, wenn hier wirklich Flugbetrieb stattfindet. Es würde lediglich einer vorbereitenden Vereinbarung bedürfen. Der Herr Herzogenrath vom rheinischen Landwirtschaftsverband ist auch hier. Mit dem ist so etwas in der Vergangenheit auch gemacht worden.

Herr Zerbe, können Sie dazu etwas sagen?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das will ich gern tun. Mir wäre aber ganz lieb, wenn Sie ihre Kalkulation noch einmal zeigen könnten. Dann würde ich dazu zunächst zwei oder drei Bemerkungen machen und dann grundsätzlich zum Thema noch ein paar Worte sagen.

(Folie: Milchleistung je Jahr und Kuh)

Wenn ich es richtig sehe, machen Sie einen Umsatz je Liter von 36 Cent und einen Gewinn – laut Vollkostenrechnung – von 8 Cent. Dazwischen liegen möglicherweise die Produktionskosten.

Die Landwirtschaftskammern beklagen seit Jahren die rückläufigen Milchpreise. Vielleicht könnten Sie aber einmal auf der Absatzseite versuchen, ein oder zwei Cent hereinzuholen. Dann wäre Ihre angenommene und auch heute durch nichts belegte Befürchtung, dass es zu rückläufigen Produktionen käme, mehr als kompensiert.

Darüber hinaus sind uns als Flughafen überhaupt keine wissenschaftlichen Untersuchungen bekannt – da gehe ich noch einmal auf Ihr Thema ein –, in welchen ein Zusammenhang zwischen rückläufiger Milchproduktion und dem Flugverkehr ermittelt worden wäre. Herr Gorecki, Sie schütteln den Kopf. Sind Ihnen Untersuchungen bekannt?

(Herbert Gorecki [Einwender]: Nein. Ich frage mich nur, woher haben Sie dieses Wissen!)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Gorecki, bitte keine Zwischenrufe ohne Mikro. Das würde den Ablauf stören. Und der Stenograf kann das nicht gut verarbeiten. – Herr Zerbe, Sie haben das Wort.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Danke. – Ich habe gesagt, mir sind keine solchen Untersuchungen bekannt. Wenn Sie sich am Niederrhein einmal ein wenig in der Landwirtschaft umschauchen, dann sehen Sie, dass wir kaum noch eine Kuhhaltung zur Milchproduktion außerhalb von Ställen haben. Das heißt, dass Kühe sich draußen auf Wiesen befinden, ist also vom subjektiven Empfinden eher ein Einzelfall. Die Milchproduktion findet eigentlich auch in Ställen statt.

Aber, Herr Scholz, wir haben ein grundsätzliches Thema. Seit Jahren, wenn nicht seit Jahrzehnten, beklagen die Kammern und Verbände der Landwirtschaft die Wetterbedingungen, das Konsumverhalten, die Verbrauchergewohnheiten, den in- und ausländischen Wettbewerb, die unerträgliche Steuerlast, die rückläufige Subventionierung, die Nachwuchsprobleme, den Arbeitskräftemangel, die Unwilligkeit junger Frauen, in die Landwirtschaft einzuh heiraten, die rückläufigen Milchpreise, die EU-Vorschriften und Weiteres mehr. Ich wehre mich einfach dagegen, dass hier ein Flughafen verantwortlich gemacht werden soll für eine Behauptung, durch den Luftverkehr käme es zu Beeinträchtigungen in der Milchproduktion.

Darüber hinaus stelle ich eine weitere Frage: Wer ist denn verantwortlich für ein solches von Ihnen behauptetes Phänomen, das nicht bewiesen ist, ist es ein Flughafen oder ist es eine Airline mit dem Flugzeug? – Vielen Dank.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Diese Frage würde ich gleich lautend sehen wie die anderen Lärmbelästigungen. Ich denke, das ist Sache der Planfeststellungsbehörde, darüber zu befinden, und nicht von uns hier. Deswegen möchte ich das nicht näher ausführen. Wer de facto nachher zur Kasse gebeten werden soll, falls da Schäden entstehen, das ist müßig zu sagen. Darüber dürfen sich Juristen streiten.

Hier ist es so, dass wir erst einmal – das habe ich auch dargelegt – objektiv keine definitiv wirklich echten Beweise haben. Das stimmt. Es geht ja gerade darum, hier zur Wahrheitsfindung beizutragen. Es geht um eine Hilfestellung. Es kann sein, dass über Gewöhnungseffekte und sonst was, wirklich keine großartigen Schäden entstehen. Diese Probleme haben wir aber in verschiedenen Bereichen. Da haben wir auch Vorhabensträger, die durchaus bereit sind, mit den Ängsten dieser Betriebe und mit Ängsten der Bevölkerung positiv umzugehen und das mitzugestalten. Das wirkt meistens ein bisschen besser, wenn man versucht, dort kooperativ miteinander umzugehen.

Ich habe jetzt nur ein Problem. Sie haben an diesen Zahlen gesehen, dass an scheinbar ziemlich kleinen Auswirkungen tatsächlich Größenordnungen hängen, die schon ein Monatsgehalt ausmachen können. Es können auch drei Prozent sein. Vielleicht ist es aber auch nur halbes Prozent an Einbußen. Das ist eben das Problem, das ich habe. Ich habe jetzt in diesem Verfahren das Problem, dass ich ganz einfach aufgrund der anscheinend nicht vorhandenen Bereitschaft grundsätzlich alle Betriebe, die hier Tierhaltung betreiben und ihre Einwendung erhoben haben, vorsorglich als existenzgefährdet betrachten muss.

In anderen Verfahren haben wir das anders gelöst. Da wurden einfach Vereinbarungen über so etwas getroffen, wie man damit umgehen will. Ich denke, ich habe deutlich belegt, dass dieses Problem existiert und dass hier diese Schäden tatsächlich entstehen könnten, und sehe mich daher veranlasst, alle Betriebe, die Einwendungen wegen einer möglichen Auswirkung von Lärm auf ihre Tierhaltung erhoben haben, als potenziell existenzgefährdet vorzutragen. Das ist dann eine Sache der Abwägung. Denn die Existenzgefährdung ist abwägungsrelevant.

Ich möchte aber noch einmal auf Ihren Cent zurückkommen. Ich habe gestern schon einmal kurz mit Ihnen darüber geredet und habe mich auch darauf vorbereitet.

(Folie: Milchleistung je Jahr und Kuh)

Ich habe das durchgerechnet. Wenn es tatsächlich so sein sollte, dass wir einen Cent mehr erzielen würden, dann würde das bedeuten, dass wir den Umsatz je Liter Milch von 36 auf 37 Cent gesteigert hätten. Das würde tatsächlich dazu führen, dass der bisherige Gewinn, der bei 640 € liegt auf 720 € stiege. Damit wäre es tatsächlich so, dass wir 80 € mehr Gewinn pro Kuh hätten. Wenn Sie das schaffen, Herr Zerbe, und uns oder den Landwirten zusi-

chern, dass dieser eine Cent über die gesamte Dauer des Flugbetriebes Jahr für Jahr über dem bisherigen Niveau garantiert wird, dann hätte ich überhaupt keine Probleme. Dann würde ich wahrscheinlich unseren Einwand zurückziehen. Aber es wäre nicht Ihr Verdienst. Das ist der Punkt. Diesen Verdienst hätte die Landwirtschaft ohne Sie. Dann wäre nämlich der tatsächliche Schaden, wenn es wirklich diese zwei Prozent wären, höher. Den müssten Sie dann auch entschädigen, wenn es irgendwann einmal gerichtsrelevant werden sollte. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Danke, Herr Scholz. – Der nächste Redner auf der Liste ist Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwender):

Guten Morgen, sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte mich wegen der neuen Zuhörer am heutigen Tage noch einmal vorstellen. Mein Name ist Herbert Gorecki. Ich wohne in Neuss-Grefrath. Meine Ausführungen stützen sich auf meine eigenen Einwendungen, die Ihnen vorliegen. Darüber hinaus spreche ich im Namen mehrerer tausend Einwender aus der Region Neuss, Dormagen und Grevenbroich. Diese Einwender haben mich als Vorsitzenden der Neuss-Grefrather Bürger gegen Fluglärm e. V. in ihrer persönlichen Einwendung bevollmächtigt, ihre Interessen in diesem Verfahren zu vertreten.

Wegen der Bedeutung des Fluglärms möchte ich das nicht in der freien Rede machen, sondern ich werde das ablesen.

Zunächst zum Einspruch wegen fehlender Untersuchungen: Die von mir vertretenen Bürger und ich haben kein Verständnis dafür, dass weder für unser noch für andere Wohngebiete die Auswirkungen der kumulativen Belastung durch den Betrieb des internationalen Verkehrsflughafens Düsseldorf und dem geplanten Betrieb eines Verkehrsflughafens in Mönchengladbach hinsichtlich Fluglärm untersucht wurden.

Das Gleiche hatte ich auch schon einmal zur Sicherheit gesagt. Aber heute sprechen wir über Fluglärm.

Selbst in den nachgereichten Gutachten ist über unser Gebiet nichts zu finden. Unser Gebiet ist

(Karte – Anlage 1)

auf dieser Grafik rechts neben dem Kugelschreiber. An dieser Stelle muss man wirklich fragen: Werden die betroffenen Bürger von den Behörden noch ausreichend ernst genommen, wenn man solche für uns wichtigen Untersuchungen nicht anstellt? Müssen wir uns als Be-

troffene nach Recht und Gesetz einer neuen Spaßgesellschaft unterwerfen, ist vielfach die Meinung in unseren Kreisen, welche mehrmals im Jahr nach Mallorca oder anderen Zielen fliegen will?

Ich halte allein dieses Versäumnis, keine kumulative Betrachtung der beiden Flughäfen gemacht zu haben, für hinreichend, den Bauantrag zurückzuweisen.

Ich **beantrage**,

dass die Wohngebiete der betroffenen Region Neuss, Dormagen und Grevenbroich durch die Doppelbelastung zweier Flughäfen untersucht werden und im Gutachten ausgewiesen werden.

Ich bitte die Versammlungsleiterin, mir diesen Antrag zu bestätigen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Ich bestätige Ihnen, dass Sie diesen Antrag gestellt haben, Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwender):

Danke schön. – Ich habe eine Verständnisfrage: Werden diese Bilder, die wir hier alle vergrößert sehen, bei Ihnen dokumentiert, liegen die dann vor?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Die liegen uns vor, wenn Sie Ihre Unterlagen oder Kopien davon zu Protokoll geben. Sie können das, was Sie da an Unterlagen zu Demonstrationszwecken haben, auch zu Protokoll geben. Dann liegt es bei unseren Unterlagen.

Herbert Gorecki (Einwender):

Das heißt, Sie möchten von mir anschließend eine Kopie haben.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Die können Sie gern einreichen. Sie haben ja den Antrag gestellt, und Sie wollen Ihren Antrag mit diesen Unterlagen dokumentieren. Dann ist das also eine Anlage zu Ihrem Antrag.

Herbert Gorecki (Einwender):

Dann mache ich Ihnen nachher eine Kopie davon.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Okay.

Herbert Gorecki (Einwender):

Danke schön. – Ich darf Ihnen mit der nächsten Anlage

(Karte – Anlage 2)

unsere Situation beschreiben. In unseren Einwendungen haben wir erklärt, dass in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres – das sind halt die Monate, wo wir uns gern im Außenbereich aufhalten, die Terrassentür aufhaben, im Schlafzimmer die Tür auflassen, um frische Luft zu haben –, in den Monaten Mai bis Oktober, täglich ca. 136 Flugzeuge bei westlichen Winden über unser Gebiet fliegen. Ich glaube, das Bild ist selbstredend genug. Das brauche ich nicht weiter zu erklären.

Zukünftig werden nach der Stundeneckwerterhöhung, welche im Moment diskutiert wird, möglicherweise mehr als 170 Maschinen über uns fliegen, über das ganze Gebiet, auf der GMH-Route, zu 80 % der Kalenderzeit. Das sind immerhin 50 % aller abfliegenden Maschinen aus Düsseldorf. Aber das soll ja nichts heißen. Hinzu kommen die Belastungen aus dem von mir derzeit nicht näher quantifizierbaren Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach.

Zu berücksichtigen – dazu bitte ich um das nächste Bild –

(Karte – Anlage 3)

ist unbedingt für unsere Lärmbelastung, dass seit dem 17. Juli 2000 die vom Flughafen Düsseldorf startenden Maschinen mit Satellitennavigation eng auf der vorgegebenen Route gebündelt werden. Nach diesem Zeitpunkt wurden wir erst rege. Wir haben Bürgerinitiativen gegründet, wir sind an die Politik herangetreten, weil es auf einmal deutlich lauter wurde.

Sie sehen auf diesem Bild wie breit der kleine kreisrunde weiße Fleck ist – nur einmal als Beispiel; das ist die Ortslage Neuss-Grefrath –, wie breitflächig gestreut die Maschinen über dieses Gebiet flogen, bis hinüber nach Zons. Das war, wie gesagt, vor der Einführung der Satellitennavigation

Wenn wir das nächste Bild auflegen,

(Karte – Anlage 4)

sehen wir, dass nachher auf einmal durch diese Bündelung der gleichen Anzahl von Maschinen diese in 1.000 m Breite flogen. Herr Strünck meinte sogar, die meisten flögen in 500 m Breite. Ich war jetzt aber ein bisschen großzügig und habe noch die außen liegenden erfasst. Die machen den großen Lärm. Daraufhin haben wir uns zu Bürgerinitiativen zusammenschlossen und protestiert.

Die daraus resultierenden und unter heftiger Kritik – so habe ich das hier stehen – der Bevölkerung stehenden unzumutbaren Belastungen werden durch den geplanten Ausbau in nicht verantwortbarer Weise verstärkt.

Zusätzlich sind unsere Bürger, die dort wohnen, durch Straßen- und Autobahnverkehr belastet.

Wir können das Bild wegnehmen, aber bitte noch nichts Neues auflegen.

Die zukünftige Belastung durch Fluglärm: Das erklärte Ziel des Antragstellers ist, wie wir wissen, die Umwandlung des Verkehrslandeplatzes in einen Verkehrsflughafen, auf dem bevorzugt der Ferienflugbetrieb mit Mittelstreckenmaschinen abgewickelt werden soll. Angestrebt wird die Abwicklung von beinahe drei Millionen Passagieren pro Jahr.

Einschließlich Frachtverkehr und sonstiger Flüge – so haben wir aus den Unterlagen entnommen – werden 29.608 instrumentengeführte Flugbewegungen angegeben, das sind, wenn man das herunterbricht, 80 Starts und 80 Landungen pro Tag.

Zusammen mit den Düsseldorfer Maschinen heute fliegen zukünftig – ich sage einfach einmal –, wenn die Stundeneckwerterweiterung greifen sollte, fliegen zukünftig um die 250 Maschinen pro Tag in mindestens 78 % der Kalenderzeit über Neuss-Grefrath, Holzheim sowie über den Neusser Süden, Dormagen und den Ortsteilen von Grevenbroich.

Bitte einmal Anlage 5 zeigen.

(Karte – Anlage 5)

Wie das Gebiet Neusser und Dormagener Stadtteile sowie einige Orte von Grevenbroich überflogen werden, zeigt folgende Grafik. Die rote Fluglinie sind die Düsseldorfer Maschinen auf der Hauptabflugstrecke GMH usw., die schwarzen sind die Maschinen, die von Mönchengladbach abfliegen oder die dorthin fliegen.

Jetzt möchte ich zu den Lärmwerten und unseren Beurteilungen dazu kommen.

(Folie: Maximalpegelverteilung – Anlage 6)

Die Situation heute basiert aufgrund von Lärmmessungen durch den Düsseldorfer Flughafen in Neuss-Grefrath im Mai vorigen Jahres. Leider waren dort nur etwa 60 % der Überflüge aus verschiedensten Ursachen gemessen worden, weil die anderen 40 % nicht geflogen sind, wie das sonst üblich war. Aufgrund dieser Lärmmessungen wissen wir, dass der durchschnittliche Maximalpegel der abfliegenden Maschinen aus Düsseldorf bei 67,2 dB(A) liegt. Dieser Wert umschreibt einen Einzelschallpegelbereich von 59 bis 80 dB(A).

Zur zukünftigen Situation für Grefrath nach dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach.

Da das Bild wichtiger ist als meine Person auf dem großen Bildschirm, bitte ich die Regie, dass die Folien länger begleitend zu meinem Vortrag gezeigt werden.

Unser Ort Neuss-Grefrath wird nach dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach von 80 Maschinen in 500 m Höhe Richtung Verkehrslandeplatz Mönchengladbach überflogen. Für diese Flughöhe wird ein Lärmpegelbereich von 69 bis 73 dB(A) ausgewiesen. Natürlich nicht in den uns vorliegenden Gutachten.

(Folie: „Nachstehende Daten wurden aus nachstehender Adresse entnommen.“ - Anlage 7)

Ich habe mir aus dem Internet eine Gutachterunterlage aus Bayern gegriffen. Die Quelle für diese Aussage ist ein bestellter und beeidigter Sachverständiger, Gutachter für Flugplätze in Bayern, ein Herr Prof. Dipl. Ing. Toepel.

30 startende Maschinen aus Mönchengladbach, in 22 % der Kalenderzeit, und Neuss-Grefrath in etwa 600 bis 800 m überfliegend, werden nach diesem Gutachter Einzelschallpegel von 76 bis 84 dB(A) haben. Von Herrn Kames wurden gestern auf meine Fragen an den Gutachter Dr. Wölk nach den fehlenden kumulierten Werten für die Gesamtbelastung durch Flugzeuge aus Düsseldorf und Mönchengladbach für Neuss-Grefrath Schallpegel genannt. Darf ich dazu weitere Fragen stellen? – Herr Kames, gibt es auch Werte für den Neusser Süden und für Dormagen?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ich hatte Ihnen gestern die Werte für die Ortschaft Grefrath genannt. Wir werden gern einmal nachschauen, ob wir auch für den von Ihnen genannten Bereich Neuss und Dormagen Werte im Rahmen der Einwanderbearbeitung ermittelt haben. Ich schaue gleich einmal nach. Das kann ich Ihnen gleich sagen.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Eine Frage noch: Herr Gorecki, können Sie auch einmal Werte nennen für ein ganz normales Kraftfahrzeug in Ihrer Ortschaft? Da gibt es sicherlich auch Lärmmessungen. Mich würde einmal interessieren, welche Lärmwerte ein vorbeifahrender moderner PKW und ein vorbeifahrender LKW erzeugen, einfach um das einmal zu relativieren, was Sie an sogenannten Lärmwerten aus diesem sogenannten Gutachten zeigen. Ich glaube, das wäre ganz hilfreich und sinnvoll.

(Widerspruch von den Einwendern – Zuruf eines Einwenders: Der darf doch nicht immer dazwischenquaken!)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Gorecki, der Herr Houben möchte eine Zwischenfrage stellen. Gestatten Sie das?

Herbert Gorecki (Einwender):

Aber selbstverständlich.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Okay.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Zerbe, ich denke, es reicht, wenn wir von den Initiativen zeigen, dass Ihre Gutachten das Papier nicht wert sind, auf dem sie gedruckt sind. Wir sind hier nicht bei der Umkehr der Beweislast, dass wir plötzlich beweisen müssen, dass das, was Sie hier treiben, bzw. dass das, was wir hier vortragen, eventuell mit dem Straßenlärm vergleichbar ist. Wir unterhalten uns hier über Lärm, der am Ende von Ihrem Flugplatz verursacht wird. Wir unterhalten uns nicht über Fahrzeuge auf den Straßen, für die andere zuständig sind.

Ich erinnere Sie daran, dass Prof. Johlen gestern Morgen vorgetragen hat, dass man, wenn es denn in den verfassungsmäßig gefährdenden Bereich hineinkäme, eine Gesamtbetrachtung durchführen müsste, und die Antwort darauf schuldig geblieben ist, wie denn das überhaupt beurteilt werden kann, wenn diese Gesamtbetrachtung nicht gemacht wird. Daraufhin haben Sie deutlich zu erkennen gegeben, dass Sie das überhaupt nicht interessiert.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer

Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwender):

Danke. Ich möchte aus meinem Blickwinkel, Herr Zerbe, hinzufügen: Ich wohne in einem Reiheneckhaus, habe einen wunderschönen Garten, wo sehr viel Getier ist. Hinter meinem Grundstück sind ein Garagenplatz, wo Kinder spielen, die manchmal relativ laut sind, sowie eine wilde Wiese, auf der ebenfalls Kinder spielen. An unserem Grundstück fahren auch Autos vorbei. Flugzeuge sind jedoch eine ganz andere Lärmkategorie. Ich bin kein Psychologe. Ihren Einwand als Antragsteller muss ich so akzeptieren; möglicherweise würde ich auch so sprechen. Ich war in meinem Berufsleben Betriebsleiter einer großen Maschinenfabrik und habe sehr viele Planungsvorhaben auch gegen den Widerstand des Betriebsrats durchgezogen. Ich weiß, wie Sie als leitender Mitarbeiter Ihr Projekt durchziehen müssen. Aber ich habe den Eindruck, Sie nehmen meine Worte nicht ernst.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie verstehen gar nicht, was wir sagen wollen. Die wissen doch gar nicht, was auf sie zukommt. Die sind heute schon den Fluglärm durch die gebündelten Maschinen, die von morgens 6 Uhr bis abends 24 Uhr über uns fliegen, Leid. Sie wollen nun den Flughafen Mönchengladbach ausbauen und stellen solche Fragen. Ich als Betroffener, Herr Zerbe, verstehe Sie nicht.

Herr Kames, Sie haben uns gesagt, Sie reichen die Werte nach, wenn sie Ihnen vorliegen.

Die nächste Frage lautet: Auf welcher Seite des Lärmgutachtens stehen diese Angaben, Herr Kames?

Franz-Joses Kames (Antragstellerin):

Dormagen liegt 26 km vom Flughafen Mönchengladbach entfernt. Eine akustische Wirkung bezogen auf den Flugplatz Mönchengladbach ist in Dormagen nicht lärmrelevant. Für Punkte, die weiter als 20 km entfernt sind, haben wir keine Untersuchungen durchgeführt. Dieser Punkt ist auch in der AzB genannt. Man kann sagen: Je weiter die Entfernung, desto geringer die Lärmimmission. Einzelne Werte für Dormagen haben wir nicht erhoben. In dem Lärmgutachten sind die genannten 31 Einzelpunkte. Wenn Sie darum einen Kreis schlagen, sehen Sie eine ganz andere Entfernungsdimension zum Flughafen Mönchengladbach. Dormagen und weiter liegende Ortschaften sind nicht einzeln untersucht worden. Wir haben im Rahmen der Stellungnahme von Einzeleinwendern einen konkreten Lärmwert ermittelt. Ich habe gerade nachgeschaut: Für Dormagen ist kein Wert ermittelt worden, auch im Rahmen der Einwendungen nicht. Hier wurde von uns Bezug genommen auf die große Entfernung. Bezüglich der Stadt Neuss bin ich dabei, nach Einzelwerten zu schauen, die im Rahmen der Einwanderbearbeitung von uns gegebenenfalls ermittelt worden sind.

Herbert Gorecki (Einwender):

Vielen Dank, Herr Kames. - Meine weitere Frage war: Auf welcher Seite des Lärmgutachtens stehen die Angaben, die Sie uns gestern für Neuss-Grefrath genannt haben?

Franz-Joses Kames (Antragstellerin):

Die stehen nicht im Gutachten. Die Werte, die ich Ihnen genannt habe, haben wir aufgrund der uns vorliegenden Einwendungen im Rahmen der Bearbeitung exemplarisch für einzelne Orte ermittelt. Dies haben wir nicht für Orte gemacht, die weiter als 20 km entfernt sind. Die Ortschaft Grefrath liegt jedoch innerhalb dieser 20 km, weshalb wir für diesen Ort den Wert ermittelt haben.

Herbert Gorecki (Einwender):

Auf welche Überflüge beziehen sich die Werte? Nur Mönchengladbacher Maschinen, die 80 oder die 30 startenden, oder ist Düsseldorf mit drin? Wie darf ich das verstehen, Herr Kames?

Franz-Joses Kames (Antragstellerin):

Auch hierzu ist zu sagen, dass darin nur die Werte für den Mönchengladbacher Flugbetrieb enthalten sind und nicht der Düsseldorfer Flugbetrieb aufaddiert wurde. Es geht also rein um den Mönchengladbacher Flugbetrieb. Nur dafür wird dieses Planfeststellungsverfahren gemacht. Wir machen kein Genehmigungsverfahren für den Flughafen Düsseldorf.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Frau Vogt-Sädler hat dazu eine Zwischenfrage.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich möchte darum bitten, dass von Ihnen alle Werte, die nicht im Gutachten enthalten sind, die Sie aufgrund von Einwendungen erhoben haben, veröffentlicht und uns vorgelegt werden?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wenn nach Werten gefragt worden ist und wir in der Lage waren, diese Einzelwerte zu nennen, sind die im Protokoll der Stenografen enthalten und können dort nachgesehen werden.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer

Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwender):

Was will ich damit insgesamt feststellen und aussagen? -

(Folie: Fluglärm über Neuss-Grefrath - Anlage 8 a)

Ich will mit diesen Feststellungen nachweisen, dass die uns demnächst überfliegenden Maschinen deutlich lauter sein werden als die heute schon unerträglichen Lärm abgebenden Maschinen aus Düsseldorf. Entschuldigen Sie, wenn ich von „unerträglichen Lärm abgebenden Maschinen“ spreche. Es gibt in unseren Reihen viele Leute, die sagen, das eine ist leiser, das andere ist lauter, aber in der Summe ist für alle der Fluglärm über unser Gebiet durch die Konzentration unerträglich geworden.

An der Folie können Sie ablesen, dass gegenwärtig über Grefrath 136 Maschinen pro Tag mit 59 bis 77 dB(A) Einzelschallpegel fliegen. Zukünftig werden 250 Maschinen pro Tag mit Einzelschallpegel von 59 bis 84 dB(A) fliegen. Ich stütze mich hier auf den Gutachter, den ich Ihnen vorhin genannt habe.

(Folie: Einzelschallbereiche durch Fluglärm für Neuss-Grefrath - Anlage 8 b)

Die 80 Maschinen von Mönchengladbach konzentrieren sich in einem ziemlich starken Lärmbereich zwischen 69 und 73 dB(A). Das sind die landenden Maschinen, die 512 m über Grefrath fliegen, wenn wir davon ausgehen, dass wir 10,5 km vom Aufsetzpunkt entfernt sind. 30 Maschinen aus Mönchengladbach, die bei südlichen Winden über Grefrath starten, liegen in dem Bereich 76 bis 84 dB(A) im Einzelschallpegel.

(Folie: Leserbrief - Anlage 9)

Ich möchte nun Auszugsweise einen Leserbrief der „NGZ“ vom 1. Dezember 2004 bezogen auf den Ausbau Mönchengladbach wiedergeben. In diesem Leserbrief bezieht sich der frühere Düsseldorfer Fluglotse Wolfgang Drejack auf die Neuss-Grefrather Situation und die Belastung durch den Ausbau in Mönchengladbach. Herr Drejack ist diesem Gremium bestens bekannt durch seinen Wortbeitrag zum Thema Sicherheit am 14. Juni 2005. Ich zitiere:

Wenn Befürchtungen über Fluglärm ihre Berechtigung haben, dann im Hinblick auf den im letzten Absatz des NGZ-Artikels angesprochenen Ausbau des Airports Mönchengladbach. Hier haben die Grefrather Bürger Recht, wenn sie im derzeit laufenden Verfahren Einwendungen erheben, da Anflüge zur Mönchengladbacher Landebahn 31 den dortigen Bereich im Sinkflug in weniger als 500 Meter Höhe überfliegen werden, was insbesondere bei der durch den Ausbau erwartenden Steigerung des Flugverkehrsaufkommens eine erhebliche Verschlechterung gegenüber der gegenwärtigen Fluglärmsituation bedeuten würde.

Meine Forderungen und Feststellungen: Sehr geehrte Damen und Herren der Bezirksregierung, diese Lärmsteigerung durch den Ausbau von Mönchengladbach ist für uns vom Fluglärm betroffenen Bürger ein unzumutbarer Eingriff in unsere Lebensqualität. Mehrere tausend Einwendungen sind aus unserem Gebiet der Bezirksregierung übergeben worden, weil die hier lebenden Bürger keinen weiteren Fluglärm haben wollen. Die Städte Neuss und Dormagen haben für ihre Bürger entsprechende Stellungnahmen gegen den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach abgegeben. Ich möchte behaupten, dass die Bezirksregierung aufgrund fehlender Informationen unsere Situation falsch eingeschätzt hat. Ich fordere nochmals die Bezirksregierung auf, diese geschilderte Situation für unser gesamtes Gebiet Neuss, Dormagen und Grevenbroich durch einen unabhängigen neutralen Gutachter untersuchen zu lassen. Weiterhin erhebe ich Einspruch gegen die Anwendungen eines über 30 Jahre alten Fluglärmgesetzes, das völlig überholt ist. Wir fordern, dass unsere Lebensqualität geschützt wird. Das kann man nicht mit der Bewertung von äquivalenten Dauerschallpegeln machen, auch wenn das Fluglärmgesetz das so vorsieht.

Wir werden nicht durch den äquivalenten Dauerschallpegel belästigt, sondern durch jeden Einzelschallpegel, durch jedes einzelne Flugzeug, das uns auf den Geist geht.

Möglicherweise wird die Bezirksregierung Düsseldorf unsere Betroffenheit durch den Fluglärm letztendlich nicht bewerten können, da diese den Bauantrag nur nach Recht und Gesetz prüfen darf. Unsere Betroffenheit und unsere Lebensqualität werden leider in keinem Gesetz geregelt. Warum? - Weil unsere Gebiete außerhalb der Schutzzonen liegen. Das ist im Gesetz nicht vorgesehen. Also werden wir nicht beachtet.

Ich maße mich an, zu behaupten, dass sich die Bürger als Bauernopfer der Politik fühlen, wenn man uns demnächst täglich bis zu 250 Maschinen - heute haben wir am Tag 136 Maschinen - mit Einzelschallpegeln bis über 80 dB(A) zumuten will. Glauben Sie ja nicht, auch wenn unser Ort Neuss-Grefrath in der Nähe einer Mülldeponie liegt, Sie könnten auch noch den Fluglärm und andere Schadstoffe über uns ausschütten. Irgendwann reicht es uns. - Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer

Nun hat Frau Schwerdtfeger eine Zwischenfrage.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Ich komme auf die Aussage von Herrn Zerbe zurück. Die Frage ist, warum das Dezernat 59 eine Betroffenheit für den Bereich Neuss-Grefrath sieht, aber Berechnungen dazu nicht vorgelegt werden. Irgendwie beißt sich hier doch etwas. Meines Erachtens dürfen die nicht nur im Protokoll vorgelegt werden. Es handelt sich um eine nicht nachvollziehbare Aussage ohne jegliche überprüfbare Berechnung. Ich unterstütze deshalb den Antrag von Herrn Gorecki, dass die durch den Gutachter erstellte Berechnung für den geforderten Bereich von Ihnen vorgelegt wird. Das kann nicht nur eine Aussage im Protokoll sein. Dieser Bereich scheint ja auch nach Ansicht der Bezirksregierung betroffen zu sein, und dann kann es nicht nur eine Aussage im Protokoll sein. Das muss eine überprüfbare Berechnung sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer

Frau Simon.

Ingrid Simon (Betroffene):

Ich danke Herrn Gorecki für seine Ausführungen. Es wäre aber noch ein ganz wichtiger Punkt zu sagen: Bedenken Sie einmal die vielen Leute, die jetzt von Arbeitslosigkeit betroffen sind, die ihre Immobilie, für die sie 30 oder 40 Jahre lang gearbeitet haben, verschleu-

dern müssen. Die Leute, die jetzt 20 Jahre alt sind, gehen ins Ausland. Aber die Leute, die 50 oder 60 Jahre alt und arbeitslos sind, hängen an ihrem Häuschen und können sich keinen Wertverlust mehr erlauben. Es geht um die Existenzen und nicht nur um die Lebensqualität.

Ferner möchte ich auf einen Leserbrief aus der „Rheinischen Post“ eingehen - ich zitiere -:

In der Pause suche ich das Gespräch mit dem Flughafenmanager. Stolz wäre er, wenn bald eine große Boeing vor seinem Bürofenster parken würde. Nachvollziehbare Eitelkeit in einer von wirtschaftlicher Flaute nicht verschonten Sparte.

Das wäre dem noch hinzuzufügen. Geht es wirklich nur darum? Nur damit Herr Gorecki seine Gelüste befriedigen kann, müssen so viele Leute um ihre Existenz und Lebensqualität bangen?

(Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer: Herr Gorecki?)

- Entschuldigen Sie. Ich muss mich berichtigen. Ich meine natürlich Herrn Zerbe.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer

Ich erteile das Wort dem Herrn dort hinten. Bitte stellen Sie sich vor.

Hans-Ulrich Boehm (Stadt Kaarst):

Mein Name ist Boehm, Stadt Kaarst. Ich möchte mich ohne Einschränkungen den Ausführungen von Frau Schwerdtfeger anschließen. Auch ich bin der Meinung, es kann nicht sein, dass es gemessene Daten gibt, die zwar in der Anlage betrachtet werden, aber nicht Gegenstand einer grundsätzlich Abwägung, auch was den vorgelegten Antrag der Flughafen-gesellschaft angeht, sind.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer

Ich erteile nun Herrn Klinger das Wort. Er hat ebenfalls einige Fragen an den Gutachter.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Guten Morgen! Sehr geehrter Dr. Wölk, nach meinem Empfangen sind am gestrigen Tag der Erörterung noch nicht alle gestellten Fragen beantwortet worden. Des Weiteren bedürfen aus meiner Sicht noch einige fachliche Ausführungen zu den lärmphysikalischen Berechnungen einer näheren Erläuterung, um insbesondere auch dem möglicherweise nicht so tief in der Materie steckenden Publikum einen besseren Einblick zu ermöglichen. Ich bitte deshalb um Beantwortung folgender Fragen:

Erstens. Ist es richtig, dass sich die AzB84 und die AzB99 nicht in der mathematischen Berechnungsvorschrift unterscheiden, sondern „nur“ in der Immissionsdatenbank, die als Eingangsgröße in die Berechnung einfließt?

Zweitens. Kann die Immissionsdatenbank, die der AzB99 zugrunde liegt, aus Ihrer Sicht als „Stand der Technik“ bzw. als „Stand der Wissenschaft“ bezeichnet werden, da diese die unterschiedlichen Luftfahrzeugklassen unter dem Aspekt der Lärmentwicklung sehr viel differenzierter betrachtet und zudem aktuellere reale Messwerte zu Grunde liegen?

Drittens. Ist es richtig, dass innerhalb der einzelnen AzB-Flugzeugklassen immer das „lauteste Flugzeug“ in die Berechnung einfließt und somit eine Mittelung innerhalb der einzelnen Flugzeugklassen, z. B. innerhalb der Klasse S5.2 mit den Flugzeugen B737-300 bis 800, A320, B757, nicht erfolgt?

Viertens. Ist es grundsätzlich denkbar, dass Berechnungen bei identischen Eingangsdaten (Typenmix etc.) gemäß AzB99 auch zu höheren Pegeln führen können als Berechnungen gemäß AzB84?

Fünftens. Herr Beckers hat gestern zu möglichen Schwächen der AzB bei der Lärmberechnung für Kurvenflüge ausgeführt. Meines Wissens führen die Berechnungen nach AzB zu überhöhten Pegeln im Kurveninneren und zu niedrigen Pegeln im Kurvenäußeren. Können Sie qualitative Angaben über die diesbezüglichen Abweichungen, beispielsweise im Vergleich zu Berechnungen mit dem Fluglärmrechnungsprogramm „FLULA2“ der EMPA - die EMPA ist eine Forschungsinstitution im Bereich der Eidgenössischen Technischen Hochschule der Schweiz -, machen?

Sechstens. Ich glaube, dass gestern deutlich geworden ist, dass Sie als geometrische Eingangsdaten für Ihre Berechnungen die Angaben der DFS bezüglich der verschiedenen An- und Abflugrouten einfließen lassen. Dies betrifft im Wesentlichen die Projektion der Routen auf die Topographie. Können Sie bitte ergänzend ausführen, a) wie Sie die verschiedenen Höhenprofile auf den jeweiligen An- und Abflugrouten unter Berücksichtigung der Vorgaben der DFS, beispielsweise der Beginn des ILS-Anfluges in 2.000 Fuß, implementieren, b) wie Sie die seitens der DFS dargestellten verschiedenen Anflugstrecken im Landeanflug bis zu Beginn des ILS-Landeanfluges implementieren und c) aus welchen Bedingungen sich der Betrachtungsraum, also die Fläche, in welcher Sie die Lärmberechnung durchführen, ergibt (Abbruchkriterien)?

Danke

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer

Bevor ich Herrn Dr. Wölk bitte, die Fragen zu beantworten, hat Herr Gorecki das Wort zu einer Zwischenfrage.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich möchte mich bei Herrn Klinger bedanken. Das ist das Verhalten, was ich die ganzen Tage von der Bezirksregierung erwartet habe.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir wollen ja versuchen, auf sachlicher Ebene die Probleme zu klären.

Ich möchte noch zu gestern Nachmittag eine Frage stellen. Da ging es ja darum, dass die Flugzeuge aus Düsseldorf erst nach Norden oder jetzt über MODRU 5T fliegen. Sie müssen eine längere Anlaufstrecke haben, um über den belgischen Luftraum zu kommen. Mit 21.000 Fuß ist ja die Eintrittsschranke recht hoch gelegt. Ich habe gestern erstmals gehört, dass die DFS davon ausgeht, wenn Maschinen von Mönchengladbach aus fliegen - das sind ja die großen A-Modelle oder die Boeing 737 -, dass diese unter die 21.000 Fuß nach Belgien gehen. Was ist denn, wenn das Verkehrsministerium das nicht genehmigt, wenn also die 21.000 Fuß bleiben müssen, weil man kein Interesse hat, mit Belgien auf hoher Ebene die Sache auszuhandeln? Ich hatte einmal einen Einblick in ein vertrauliches Schreiben, worauf ich leider nicht eingehen darf, in dem das Verkehrsministerium im Zusammenhang mit den Bürgerprotesten um MODRU 4T gesagt, dass kein Interesse besteht, mit Belgien darüber zu reden. Was ist also, wenn das, was die DFS gestern zu den startenden Maschinen ausgesagt hat, nicht geht? Wo fliegen die Maschinen hin, wenn die nach Mallorca oder zu den Kanaren fliegen sollen? Das habe ich aus der gestrigen Diskussion nicht entnehmen können. - Danke.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Bevor Herr Klinger dazu etwas sagt, gebe ich Herrn Wölk das Wort.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Das ist eine Fülle von Fragen. Sie müssen mir nachsehen, dass ich zur Beantwortung ein bisschen Zeit brauche. Die ersten vier Fragen beziehen sich im Wesentlichen auf AzB und auf Klassendaten. Diese kann ich gleich beantworten. Wie es weitergeht, wird sich zeigen. Zur Beantwortung möchte ich einige Folien auflegen.

(Folie - Anlage 10)

Zu Ihrer Frage bezüglich der Berechnungsvorschrift und der Immissionsdatenbank, die in die Berechnung einfließt: Es ist grundsätzlich so, dass das Fluglärmmaß, die Berechnungsvorschrift und die Grenzwerte eine Einheit darstellen. Das derzeit gültige Fluglärmmaß ist der

Leq4, die AzB ist die Berechnungsvorschrift, und die Grenzwerte sind 75 und 67 dB(A). Das ist Gesetzeslage. Die AzB hat sich im Laufe der 30 Jahre in keinem einzigen Wert und in keinem Wort verändert. Die AzB des Fluglärngesetzes ist die Vorschrift, wie man mathematisch mit den vorhandenen Daten umzugehen hat. Deshalb habe ich das auf der Folie umrandet. Im zukünftigen Fluglärngesetz haben wir vielleicht eine andere Leq-Definition, vielleicht Leq3 oder Leq_{DEN}, je nachdem, ob die Absicht der EU noch zum Tragen kommt. Die AzB wird sich auch verändern. Da wird vielleicht der Nachtflugbetrieb anders bewertet. Die Grenzwerte werden sich auch verändern, angedacht sind 68 und 63 dB(A) oder 65 und 60 dB(A) für die Schutzzonen; für eine Nachtschutzzone ist wieder etwas anderes angedacht. Das alles ist jedoch im Augenblick Zukunftsmusik. „AzB84“ bzw. „AzB99“ sind im Übrigen irreführende Begriffe. Man sollte besser „AzB mit Datenbasis 84“ bzw. „AzB mit Datenbasis 99“ sagen. Dazwischen gibt es auch Datenbasen, mit denen auch schon gerechnet wurde, nämlich 92 und 96. Darin drückt sich auch der aktuelle Stand der Technik aus. Sie haben richtig bemerkt, das Gesetz selbst ist schon über 30 Jahre alt, aber es ist gültig und es ist nicht so schlecht, wie es manche machen wollen. Es hat sich als sehr praktikabel erwiesen. Vor allem hat es im Vergleich zu anderen Berechnungsverfahren - Sie haben ja FLULA zitiert - sehr gut abgeschnitten. Insbesondere wurden die Berechnungsergebnisse mit Messergebnissen verglichen. Es gibt natürlich Unterscheidungen, aber diese gehen in beide Richtungen. Es gibt mittlere Abweichungen von 0,4 dB(A), was eine erstaunlich gute Genauigkeit ist.

Zu der Frage, ob die AzB99 Stand der Technik ist, möchte ich Ihnen kurz den Zustand zu Beginn des Fluglärngesetzes, also die Daten von 1984 - es gab ja auch schon Daten von 1975 -, nennen. Ich möchte Ihnen zeigen, dass die früheren Einteilungen der verursachenden Flugzeugmuster und die Klassifizierung viel gröber waren. Sie sehen hier eine aus heutiger Sicht relativ grobe Klassifizierung. Es gibt nur zwei Propellerklassen, zwei Hubschrauberklassen, und die Jetklassen sind unterteilt von S1 bis S 7. In einer Klasse sind relativ viele Flugzeugmuster zusammengeschlossen, im Wesentlichen abhängig von der Lärmimmission und von dem Abfluggewicht.

(Folie: Tabelle der zivilen Flugzeugklassen der AzB99)

Jetzt zeige ich Ihnen den neueren Stand der Technik. Sie sehen, dort sind z. B. die Propellerklassen im Vergleich zu früher sehr fein unterteilt. Im habe hier die veralteten S1-Klassen schon weggelassen. Muster, die noch nicht Kapitel 3-Flugzeuge sind, sind in der Prognose überhaupt nicht mehr zu berücksichtigen. Die fehlen jetzt schon in dieser Aufstellung. Wir fliegen ja auch jetzt schon in der Prognose nur mit lärmarmen Flugzeugen, die Kapitel 3-Bedingungen erfüllen.

Sie sehen, die Klasse S 3 ist unterschieden in etwas detailliertere Klassen. Die Klasse S 5, um die es hier geht, entspricht den alten Klassen S 5.1, S 5.2 und S 5.3. Rechts können Sie die Flugzeugmuster erkennen, die dort zusammengefasst sind. Grundsätzlich kann man sa-

gen, dass im akustischen Verhalten die alte Klasse S 5 etwa der jetzigen Klasse S 5.3 entspricht. Die Klasse S 6 wird auch differenziert in ihren Lärmimmissionswerten. Dann geht es mit Klasse S 7 weiter. Daneben gibt es auch Hubschrauberklassen. Sie sehen also, wir haben 35 einzelne Klassen, anstatt der früheren acht Klassen.

(Zuruf eines Einwenders: Ist es möglich, dass man die Überschrift auch sieht?)

Die Angaben habe ich vom Bundesumweltamt.

Zu Ihrer Frage nach dem lautesten Flugzeug: In jeder Klasse gibt es verschiedene Flugzeugmuster. Es wird nicht mit dem lautesten Flugzeug der Klasse gerechnet, sondern die Immissionsdaten sind Mittelwerte der dort enthaltenen Flugzeugmuster. Ihre Frage, was grundsätzlich lauter wäre, kann ich mit der Bemerkung beantworten, dass die frühere Klasse S 5 der alten AzB der Klasse S 5.3 - das ist die lauteste der S 5-Klassen - entspricht. Daraus kann man schließen, dass die Geräusche bei einer Berechnung mit den alten Daten, die sozusagen alle Flugzeuge mit einem Abfluggewicht von 150 kg umfasst, lauter sein würden. Aber die Flugzeugmuster haben sich in den 30 Jahren ja auch geändert. Deshalb ist man auf die feinere Unterteilung gekommen.

Es wurde gesagt, dass Herr Beckers gestern eine Bemerkung gemacht hat, dass die AzB des Fluglärmmgesetzes Schwächen hat, und zwar bei der Lärmermittlung im Kurvenflug. Dazu lege ich Ihnen folgende Skizze auf.

(Folie - Anlage 11)

Ich schicke vorweg: Die AzB des Fluglärmmgesetzes muss Standardisierungen vornehmen. Es ist klar, dass es da auch Schwächen gibt. Eine Schwäche ist z. B., dass keine Detailabschirmungen berücksichtigt werden können. Hier ist eine der Schwächen dargestellt. Sie sehen links die Start-/Landebahn. Nehmen Sie sich nun einen Abflug in Richtung Osten vor. Dann beginnt ein Kurvenflug und dann geht es geradeaus weiter. Das grundsätzliche Konzept der Berechnung ist, dass eine Messung im Rechner sozusagen wiederholt wird. Früher hatte man dort mit dem Mikrofon gestanden und gemessen, welche Geräusche ankommen. Das ist ja in Tabellen der AzB niedergelegt. Jetzt rechnet man diesen Vorbeiflug anhand der Tabellen. Das ist das Lotkonzept. In dem Moment, in dem ein mathematisches Lot vorhanden ist - das ist eine senkrecht zu der Strecke liegende Gerade -, haben wir einen Lärmbeitrag. Hier habe ich die Ziffern 1 und 2 eingetragen. Nehmen wir an, wir haben nur einen Abflug. Dann gibt es in den Bereichen, in denen eine 1 steht, ein eindeutig definiertes mathematisches Lot, also einen Lärmbeitrag. Man kann ja zu jedem Punkt ein Lot definieren und dieses liefert Ihnen den Lärmbeitrag. Jetzt gibt es einen Bereich - das ist der Bereich, wo die 2 steht -, in dem man einen Lärmbeitrag von diesem Streckenstück und einen Lärmbeitrag von diesem Streckenstück bekommt. Also Punkte, die hier liegen, bekommen zwei Lärmbei-

träge. Das ist das, was auch Herr Beckers nannte, nämlich dass auf der Innenseite einer Kurve ein etwas höherer Pegel herrscht. Das ergibt also einen höheren Wert, aber es sind zwei Beiträge, und jeder dieser Beiträge hat eine Einwirkzeit.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Bevor Sie weiterreden, weise ich darauf hin, dass es einige Zwischenfragen dazu gibt. Diese möchte ich zunächst abarbeiten. - Herr Schäfer, bitte.

Herbert Schäfer (Einwender):

Guten Morgen, mein Name ist Herbert Schäfer. Ich bin im Bürgerverein gegen Fluglärm in der Stadt Willich. Ich habe an Herrn Klinger die Frage, ob er die Fragen 1 bis 6 dem Herrn Wölk vorher mitgeteilt hat.

(Ulf Klinger [BR Düsseldorf]: Ja!)

Dann frage ich Sie, Herr Wölk, warum Sie die nicht sorgfältiger aufgearbeitet haben. Ich bitte darum, dass diese Handskizzen ins Protokoll aufgenommen werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Es ist richtig, ich habe diese Fragen heute Morgen noch im Büro ausgearbeitet und sie dann der Fairness halber dem Herrn Wölk gegeben. Die Fragen sind nicht einfach zu beantworten. Ich hoffe, dass sie uns viel weiter bringen. Ich habe die Fragen dem Dr. Wölk heute Morgen gegen 9:10 Uhr gegeben. Sie sehen, die Vorbereitungszeit reicht nicht aus.

(Zuruf eines Einwenders: Dann müssen Sie das vorher vorlegen!)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Mischke.

Ulrich Mischke (Einwender):

Vielen Dank. – Ich fange einmal so an, wie ich ursprünglich auch anfangen wollte, nämlich mit einem Dank an Herrn Klinger, weil ich schon am Anfang in den ersten Tagen gesagt habe, ich erwartete eigentlich auch, dass von Vertretern der Bezirksregierung Fragen gestellt würden; denn auch Sie müssen doch in verschiedenen Bereichen Unklarheiten haben und brauchen Aufklärungen. Deshalb kann ich nur animieren, immer wieder eigene Fragen zu stellen, um eben auch mögliche Missverständnisse aufzuklären. Diese Fragen sind auch für uns interessant.

Allerdings habe ich auch die Bitte, dass diese Fragen zu einem Zeitpunkt gestellt werden, an dem unsere Fachleute anwesend sind.

(Beifall bei den Einwendern)

Gestern waren Herr Kühner und Herr Beckers da. Wir selbst sind doch jetzt völlig überfordert, als Normalbürger zu beurteilen, ob das, was hier ausgeführt wird, wirklich stimmt, wo eventuell Schwächen sind, wo wir nachfassen müssen. Deshalb: Herr Klinger, wenn solche Fragen gestellt werden, dann bitte ich dringend darum, diese nicht erst an dem Tag zu stellen, wenn unsere Fachleute abgereist sind, sondern dann hätten Sie gestern dazu eigentlich die Möglichkeit gehabt, weil Sie sich ja hier jederzeit einschalten können. Das ist die zweite Bemerkung.

Die dritte Bemerkung hatte ich mir auch notiert. Ich wollte Herrn Dr. Wölk etwas fragen. Ich habe gerade sechs oder sieben Fragen mitbekommen, und er kommt nach vorn, hat schon Zeichnungen vorbereitet usw. Es fällt allen Gutachtern viel leichter, Fragen zu beantworten, wenn sie bereits eine Stunde vorher darüber informiert sind, wenn sie darüber unterrichtet worden sind. Erstens. Müsste man das dann immer so handhaben? Zweitens wäre es tatsächlich fairer gewesen, Herr Klinger, wenn Sie gesagt hätten: Ich habe diese Fragen mit Herrn Dr. Wölk abgestimmt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Mischke, ich möchte mich hier einmal zu Wort melden. Herr Klinger hat keine Fragen mit Herrn Wölk abgestimmt. Das ist doch Quatsch. Er hat die Fragen ihm vorher vorgelegt, weil wir ein faires Verfahren führen – fair gegenüber den Einwendern, fair gegenüber der Antragstellerin und fair gegenüber den Gutachtern. Sie haben an der Fragestellung bemerkt, dass dies doch etwas komplizierter ist, als dass man unvorbereitet darauf antworten könnte. Deswegen ist es ein Gebot der Fairness, dem Gutachter gegenüber zu sagen, ich werde nachher diese sechs oder sieben Fragen stellen, damit er sich schon entsprechend darauf vorbereiten kann. Also wir sollten die Kirche im Dorf lassen.

Ulrich Mischke (Einwender):

Herr Marten, das Wort „abgestimmt“ ziehe ich zurück. Ich wollte sagen – damit kein Missverständnis entsteht -, dass die Fragen vorher weitergeleitet worden sind.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Jetzt hat der Herr in dem blauen Hemd das Wort. Ich weiß leider den Namen nicht. Bitte stellen Sie sich kurz vor.

Hans Kruse (Betroffener):

Mein Name ist Kruse. Ich bin Betroffener in Korschenbroich.

Ich finde es von Herrn Dr. Wölk irgendwie unverschämt, hier von lärmarmen Maschinen zu sprechen und die ganzen uns vorgelegten Lärmdaten derartig zu verniedlichen. Tatsache ist, dass wir in Zukunft mit 70 Maschinen täglich leben müssen, die über 70 dB(A) liegen, Einzelereignisse. Dann finde ich es unverschämt, von lärmarmen Maschinen zu reden. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Danke. – Jetzt geben Sie bitte das Mikro an die Dame mit dem pinkfarbenen Pullover. Bitte stellen Sie sich kurz für das Protokoll vor.

Hanne Tesche (Einwenderin):

Hanne Tesche. Ich komme aus Viersen-Süchteln.

Herr Klinger, ich kann gar nicht verstehen, warum Sie sich ohne irgendeine Not in den Verdacht der Kumpanei begeben haben. Bei mir kam das so an; denn Sie haben das Lob stehen lassen. Das war so, als wäre Ihnen gerade eben eingefallen nachzufragen.

Ich persönlich verstehe nicht, warum die Bezirksregierung so wenig nachhakt. Viele Dinge kommen einem ja vor wie eine Märchenstunde. Da werden Zahlen in den Raum geworfen, die wir nicht kontrollieren können. Der eine sagt, die Zahlen seien aus diesem Jahr, nein aus jenem Jahr. Warum fragt die Bezirksregierung nie nach? Warum kann Herr Zerbe regelmäßig sagen: Das beantworte ich nicht, mache ich nicht, tue ich nicht. Und kein Mensch fragt nach. Ich verstehe das gar nicht. Bitte erklären Sie mir das.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Der Sinn eines Erörterungstermins ist, dass die Einwender und Betroffenen sich mit der Antragstellerin - für den Flughafenausbau in unserem Fall – austauschen können, dass das Projekt erörtert wird, und zwar aus Sicht der Antragstellerin und aus Sicht der Drittbetroffenen. Die Bezirksregierung äußert sich in der Erörterung sachlich nicht. Das darf Sie auch gar nicht, weil sie sich sonst den Vorwurf der Befangenheit einhandeln würde. Das entbindet sie aber nicht, im Anschluss an die Erörterung alle Aspekte in die Prüfung einfließen zu lassen. Erst dann entscheidet die Bezirksregierung über den vorgetragenen Sachverhalt, über die Einwendungen und über das Erörterte – wir haben ja das Protokoll zur Verfügung. Das alles wird zusammengefasst und in eine Entscheidung dann einbezogen.

Hanne Tesche (Einwenderin):

Ich habe von etwas ganz anderem gesprochen. Ich meine, gut vorbereitet hätte Herr Klinger seine Fragen gestern stellen müssen. Da war unser Gutachter da. Heute können wir das ja fast gar nicht beurteilen, was gesagt wird – ich wenigstens nicht. Da liegt für mich der Hase im Pfeffer. Wie gut ist die Vorbereitung der Bezirksregierung? Sie sagen, nachträglich wird beurteilt. Und wie? Da ist keine Öffentlichkeit mehr.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielleicht darf ich Ihnen antworten...

Hanne Tesche (Einwenderin):

Bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

..., um auch noch einmal den Sinn eines Erörterungstermins herauszuarbeiten, den Sie anscheinend nicht zur Kenntnis genommen haben.

Der Erörterungstermin dient der Erörterung der Sachlage so, dass die Bezirksregierung anschließend sinnvoll entscheiden kann. Das heißt, hier werden die Probleme aufbereitet, von allen Seiten beleuchtet, und erst dann soll sich die Bezirksregierung eine Meinung bilden. Das schließt nicht aus, dass man Fragen stellt, dass man Verständnisfragen äußert oder auch nachhakt, wenn etwas vielleicht missverständlich oder falsch geäußert worden ist. Wenn sich aber einer der Beteiligten z. B. zu einer Frage nicht äußert, dann hat er das Recht dazu. Wir können niemanden zwingen, auf Fragen zu antworten. Wir können das nur zur Kenntnis nehmen und daraus unsere Schlüsse ziehen. Das bleibt ja nicht einfach im Raum stehen, sondern das wird bei der Entscheidung natürlich berücksichtigt, dass diese Frage offen geblieben ist. Zu wessen Lasten eine offen gebliebene Frage geht, das ist doch wohl auch klar.

Deswegen ist die Rolle der Bezirksregierung etwas zurückhaltender. Aber wir sind hier ständig präsent. Wir hören zu. Ich hoffe, Sie haben das auch beobachtet. Wir hören sehr aufmerksam zu. Die Menschen, die hier oben sitzen, entscheiden hinterher über Ihre Einwendungen, über den Antrag und über die Probleme, die aufgetischt worden sind. Seien Sie doch froh, dass eine Behörde mal zuhören kann und nicht immer selbst mit eigenen Meinungen vorprescht, sondern erst einmal anderen das Wort überlässt, um sich anschließend eine Meinung zu bilden.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Der Herr in dem beigefarbenen Hemd hatte sich zuerst gemeldet. Geben Sie bitte das Mikro dahin weiter.

Richard Scholz (Einwender):

Richard Scholz. Ich wohne in Herrenshof und habe eine Frage zur Berechnung von Lärmquellen.

Aus der Schule weiß ich – es wurde hier ja das Wort an den Normalbürger gerichtet –, dass im Vakuum kein Schall transportiert wird. Nun hört man aber jeden Abend im Wetterbericht: Kaltluftzone, Hoch, Temperatur. Nun weiß ich, im Nebel ist der Schall schneller da. Wie gehen solche Faktoren in ein Langzeitgutachten ein?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Wölk, möchten Sie auf die Frage direkt antworten?

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Ja, das kann ich gleich beantworten. Diesen Lärmberechnungen und der Verfassung der AzB des Fluglärmggesetzes gingen lang dauernde Messkampagnen voraus. Die Mitarbeiter der Behörden standen also am Flugplatz und haben die einzelnen Flugzeugmuster gemessen. Sie standen mit einem Mikrophon da und haben die Abflüge, die Anflüge, die Seitenabstände, Überflüge gemessen und dort, weil diese Messkampagnen eine lange Zeit dauerten – das liegt schon in Jahresgrößenordnungen und es sind nicht nur ein paar Tage, an denen es schön ist oder so, sondern das erstreckt sich über Jahre – wurden diese Messwerte in Tabellen eingetragen. Letztlich wurden Mittelwerte gebildet. Dann war eine Flugzeugklasse charakterisiert. Mit diesen Messergebnissen wurden dann die Berechnungen durchgeführt. Nach den Berechnungen in den Anfangszeiten des Fluglärmggesetzes wurden diese berechneten Ergebnisse validiert. Das heißt, man hat die Berechnungsergebnisse noch einmal hergenommen und mit Messungen bestätigt. Dort ergab sich dann eine recht gute Übereinstimmung zwischen Messungen und Berechnungen.

Zu Ihrer Frage zu den Windrichtungen: Das ist ganz klar. Bei Gegenwindlage – von der Schallquelle aus gesehen – gibt es einen größeren Pegel, bei Rückenwind ist der Pegel niedriger. Das ist aber gerade durch diese lange Messkampagne letztlich herausgemittelt worden. Sie haben bei ein und demselben Flugzeug leisere und lautere Ereignisse. Deshalb setzt ja auch das Fluglärmggesetz die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres als Bezugszeitraum.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Danke, Herr Wölk. – Jetzt bitte Herr Ewald, danach dann der Herr Siewert.

Rolf Ewald (Betroffener):

Schönen guten Morgen, Frau Schäfer, Frau Hörr und Herr Marten! Sie sind uns alle sehr sympathisch. Das muss ich ehrlich sagen. Das gehört mal gesagt.

Vielleicht darf ich aber einmal kurz konkretisieren, was die Dame eben gesagt hat. Sie sind neutral oder sollten neutral sein. Sie hören sich das alles von der einen wie von der anderen Seite an. Was aber hier hochkommt oder was ich herausgehört habe, das ist Misstrauen, weil von Ihnen nie eine Verständnisfrage kommt. Für Sie ist alles so klar. Das ist der Grund, dass die Einwender sagen: Menschenskind, das kann doch gar nicht sein. Im täglichen Leben habe ich doch auch manchmal eine Ecke, wo ich einfach nicht weiter weiß. Das ist das, was hier so ein bisschen betroffen macht. Ich will das nicht weiter vertiefen. Aber ich glaube, das jetzt vielleicht etwas klarer herübergebracht zu haben. Das ist mein Wunsch. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Danke. – Herr Siewert, bitte.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich glaube, das Problem der Dame aus Süchteln zu verstehen. Sie wünscht sich mehr Intervention der Bezirksregierung.

Ich habe jetzt einmal § 68 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vor mir liegen. Darin steht: „Der Verhandlungsleiter hat die Sache mit den Beteiligten zu erörtern.“ – Keine Frage.

Jetzt hat er aber auch bestimmte Pflichten. Ich glaube, einige der Beteiligten vermissen ein bisschen, dass Sie der Aufklärungsverpflichtung nachkommen. Was die Sache von Herrn Klinger angeht, begrüßt die Stadt Willich sehr, dass einmal nachgefragt worden ist. Um keinen falschen Verdächtigungen Vorschub zu leisten, dass er da nur den einen Gutachter ins Benehmen gesetzt hat. Es ist sicherlich sehr schwierig, diese Fragen zu formulieren. Daher rege ich an, dass Herr Klinger, die Fragen, die dem Herrn Dr. Wölk gestellt wurden, auch der Stadt Willich zur Verfügung stellt, damit wir die unserem Gutachter noch vorlegen können. Es war sicherlich sehr schwierig, diese Fragen zu formulieren. Die haben sich möglicherweise auch erst gestern Abend ergeben. Genau deswegen würden wir dann auch gern diese Fragen haben. Ist das möglich?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Das ist möglich.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Danke schön.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Frau Schwerdtfeger, jetzt haben Sie das Wort.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Wir würden dann natürlich im Nachgang von unseren Gutachtern dazu auch noch einmal Stellung nehmen wollen. So aus dem Kontext noch einmal: Dieses Bild, das sich ergibt, geht auch darauf zurück, weil die verschiedenen Anträge, die wir stellen, nicht beantwortet werden oder vielleicht auch einfach untergehen, wie jetzt eben dieser Antrag. Dazu hätten wir ganz gern etwas gehört. Ich meine meinen Antrag an Herrn Zerbe bzw. an die Antragstellerin, berechenbare Unterlagen bezüglich der Standpunkte, die Herr Gorecki eben angesprochen hat, nachzuliefern.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Sie werden uns doch sicher die Zeit geben, das in Ruhe zu prüfen und Ihnen dann zu gegebener Zeit eine Antwort zukommen zu lassen.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Ja, aber dann sollten Sie das auch sagen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

So aus dem Stand möchten Sie doch sicher keine Entscheidung, Frau Schwerdtfeger.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Nein, aber dann sollten Sie das auch sagen, dass Sie dafür Zeit brauchen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Okay. Gut, dass wir das jetzt nachgeholt haben. Aber Herr Marten möchte dazu auch noch etwas sagen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nicht jeder Antrag, ist ein Antrag, auch wenn man ihn so benennt. Sie müssen nach § 68 Verwaltungsverfahrensgesetz unterscheiden. Sie geben ja auch Anregungen. Wenn Sie z. B. eine Anregung geben, dass man eine gutachterliche Frage erneut oder durch irgendjemand anders untersuchen lassen soll, dann ist das kein Antrag, sondern eine Anregung.

Wenn Sie einen Antrag auf Besorgnis der Befangenheit stellen, dann ist das ein Antrag. Der wird auch beschieden. Da kriegen Sie in der Regel innerhalb kürzester Zeit eine entsprechende Entscheidung.

Deswegen müssen Sie schon ein bisschen differenzieren und nicht durch die Wortwahl „Antrag“ wird der Inhalt zum Antrag. Sie müssen bedenken, dass im Erörterungstermin eben alle Anregungen erörtert werden, und erst in der Gesamtentscheidung der Planfeststellung wird über viele Ihrer Anregungen entschieden werden können. Also erst am Schluss der Erörte-

rung. Das geschieht dann im jeweiligen Planfeststellungsbeschluss. Ob der nun positiv oder negativ lautet, sei dahingestellt.

Die Rolle der Bezirksregierung im Erörterungstermin können wir vielleicht nicht deutlich genug herausarbeiten, oder wir müssen immer wiederholen, welche Rolle die Bezirksregierung als Planfeststellungsbehörde hier im Erörterungstermin spielt. Ich will das gerne wiederholen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Moment. – Die Stenografen haben es echt schwer, wenn Sie kein Mikro benutzen.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Ich denke mir einfach, dass hier für die unbefangenen Betrachter – es sind ja nicht alles Juristen – schon der Eindruck entsteht, dass das untergeht. Das ist der Grund, weshalb ich darauf einfach noch einmal hingewiesen habe. Mir ist das genauso klar wie Ihnen, Herr Marten. Aber trotzdem: Wenn auf solche Fragen keine Antwort kommt, dann denkt hier jeder, da komme auch nichts mehr. Das ist der Grund, weshalb ich darauf noch einmal hingewiesen habe.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Aber hier kann nichts untergehen. Wir haben ein Wortprotokoll. Jede Äußerung, jeder Zuruf wird protokolliert. Hier kann nichts verschwinden. Sie haben es hinterher schwarz auf weiß. Und wenn Sie meinen, im Planfeststellungsbeschluss ist Ihr Antrag XYZ nicht ordnungsgemäß behandelt oder sogar vergessen worden, dann können Sie mit dem Protokoll belegen, ich habe doch am 16.06. folgenden Antrag gestellt. Darüber ist nichts im Planfeststellungsbeschluss zu lesen.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Aber der Eindruck entsteht dabei.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Aber es kann wirklich nichts verloren gehen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Jetzt hatte sich Herr Gorecki gemeldet.

Herbert Gorecki (Einwender):

Entschuldigung bitte, Herr Marten: Ich bin kein Jurist. Ich bin wirklich ein einfacher Bürger, der vom Fluglärm betroffen ist. Deswegen habe ich heute meine Rede gehalten. Wenn ich da von Anträgen gesprochen habe... Ich verstehe das so: Ich vertrete auch mehrere tausend Einwender. Dabei sind Juristen, Ärzte sind darunter, der Chef einer großen europäischen

Warenhauskette ist bei uns Mitglied, wir haben eine breit gefächerte Mitgliedschaft, wir haben Professoren und Doktoren und Bürger mit einfachen, normalen Berufen; wir sind so breit gefächert. Die erwarten von mir, dass ich Ihnen das sage. Wenn ich von Anträgen spreche – ich bin, wie gesagt, kein Jurist; das hat auch keiner formuliert, das habe ich so formuliert –, so möchte ich das als Einwendungen und Antrag verstanden wissen, dass Sie als Behörde das, was Sie von mir gehört haben, was Ihnen jetzt auch schriftlich vorliegt – ich sage es jetzt einmal mit meinen Worten –, ernsthaft prüfen und bewerten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist zugesagt.

Herbert Gorecki (Einwender):

Egal, wie Sie juristisch wieder antworten. Sie haben Ja gesagt zu der Bewertung. Damit bin ich einverstanden. – Danke.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Okay. – Jetzt hatte sich noch Herr Lutter gemeldet.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich muss Herrn Gorecki beipflichten. Ich hatte gestern irgendwann einen Antrag gestellt, von dem ich jetzt nicht weiß, ist das eine Anregung – so wird es bei Ihnen festgehalten – oder wird es als Antrag genommen. Ich hatte den Antrag gestellt, dass sich die Flughafengesellschaften Mönchengladbach, Weeze und Düsseldorf an einen Tisch setzen und überlegen, wie man mit dem ansteigenden Luftverkehr zurechtkommt. Ist das jetzt als Antrag angenommen, oder war das nur eine Anregung, Herr Marten? Ich habe das nicht kapiert.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das können Sie eigentlich schon fast selbst beantworten. Das ist natürlich eine Anregung an die betroffenen Flughäfen, sich zusammzusetzen. Das kann doch nicht die Verfahrensbehörde anordnen: Ihr müsst Gespräche miteinander führen.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Gut. – Dann das Nächste: Ich hatte die Lärmschutzwand gefordert. Ist das bei Ihnen festgehalten worden, oder wer wird das festhalten und dann entscheiden, es gibt eine Lärmschutzwand in Richtung Willich über zweieinhalb Kilometer oder nicht? Ist das festgehalten, oder ist das auch wieder nur eine Anregung?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Selbstverständlich. Es ist im Wortprotokoll festgehalten. Es wird bei der Planfeststellung, wenn sie denn positiv sein sollte – ich muss immer diese Einschränkungen machen, weil Sie

eigentlich das Ergebnis schon fast immer unterstellen – und wenn es für erforderlich gehalten wird, eine entsprechende Auflage enthalten sein, dort eine Lärmschutzwand zu errichten.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich hatte ja das StUA in Krefeld ebenfalls angeschrieben und das gefordert. – Ich danke Ihnen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

So weit ich sehe, gibt es jetzt keine Zwischenmitteilungen mehr. Dann gebe ich jetzt Herrn Wölk das Wort. Der war noch nicht ganz fertig mit seiner Beantwortung der sechs Fragen.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Ich komme zu der letzten Frage, möchte nur vorweg sagen: Ein paar Minuten musste man mir nun auch zubilligen – es sind ja nicht einmal Stunden, sondern Minuten –, um die Fragen durchzulesen. Das nur zur Fairness.

Die Frage sechs bezieht sich auf die Ausführungen der DFS bezüglich der Anflüge und Abflüge und der Flughöhe 2000 Fuß. Ich möchte Sie warnen: Es wird kompliziert. Das liegt einfach an der Materie. Ich muss Sie jetzt informieren, wie die Höhenprofile der einzelnen Flugzeuge aussehen. Ich lege dazu einmal etwas auf und erkläre es Ihnen.

(Zwei Folien: Anflüge - Anlagen 12 und 13)

Das kann leider hier auch nur handschriftlich erfolgen.

Sie sehen oben die Überschrift. Da steht „Abflüge S 5.1“. Sie könnten vielleicht erst nur den oberen Teil darstellen.

Hier sehen Sie, wie sich ein Abflug der Flugzeugklasse S 5.1 – das sind eben auch die AOS-Abflüge – vom Höhenverlauf darstellt. Die Höhenangabe ist im Vergleich zur Längen-Angabe auf der Achse nicht maßstabgetreu. Ich habe auch kein Millimeterpapier. Aber es geht ja nur um die Zahlenwerte und nicht darum, dass diese Zahlenwerte maßstabsgetreu auf der Skizze stehen.

Sie sehen am linken Rand die Startrollstrecke von 1.100 m für das Flugzeug. Dann sehen Sie mit dem Pfeil den Bahnbezugspunkt, der etwa auf der halben Bahnlänge liegt. Die Startrollstrecke befindet sich etwa da am Bahnbezugspunkt. Dann steigt es nach dem Start mit sechs Grad an. Das behält es 4.000 m bei.

Dann gibt es eine Phase, in der sich der Steigwinkel auf vier Grad reduziert. Dort hat es eine Höhe von 410 m. Diese Phase ist nur 1.000 m lang. Dann beginnt ein Steigflugstück der Länge 3.300 m. Da steigt es nur noch mit 2,3 Grad.

Danach folgt ein Stück der Länge 4.600 m, wo es mit vier Grad steigt. Was ich Ihnen jetzt sagte, ist Teil der AzB. Das sind also Flugzeuge der Flugzeugklasse S 5.1. So fliegen sie bei einem Abflug.

Jetzt betrachten wir einmal die Höhenbeschränkung von 2.000 Fuß. Das sind 610 m. Diese würde hier greifen. An dieser Stelle hat es 610 m Höhe erreicht. Jetzt ist da eine gestrichelte Linie. Dort würde es jetzt weiterfliegen.

Normalerweise erhöhen sich hier die Abstände zum Boden. Aber andererseits braucht es auch zur Beibehaltung dieser Höhe einen etwas höheren Schub. In der AzB wird gerechnet, als ob es jetzt hier oben weiterfliegt. Die aktuelle Forderung oder die Gegebenheit aufgrund der DFS-Angaben ist so, es behält diese Höhe bei.

Jetzt gibt es dabei zwei Einflüsse. Das eine ist von dem höheren Abstand der Schallweg nach unten, das andere ist von dem niedrigeren Abstand der Schallweg nach unten, aber eine Erhöhung des Pegels, weil es jetzt nicht mehr mit 60 % Schubeinstellung fliegt, sondern mit 70 %. Es muss einfach etwas mehr Schub haben, um hier die Höhe zu halten.

Die zweite Situation ist die Klasse 5.2. Das sind die größeren Maschinen mit über 50 t Abfluggewicht. Dort ist das Höhenprofil ein anderes. Die steigen stärker. Dort gibt es eine Startrollstrecke, dann einen Steigflug von 9,7 Grad über die Länge von 2.200 m, danach wird der Steigwinkel niedriger und geht auf drei Grad. Nach AzB würde es dann so weiterfliegen. Jetzt zeigt sich: An diesem Punkt hat es wieder die 2.000 Fuß erreicht. Es würde also jetzt hier auf gleicher Höhe weiterfliegen.

Wenn man vergleicht, was das akustisch ausmacht, dann ergeben sich gegenläufige Einflüsse. Das eine ist: Hier hat es einen höheren Abstand, wie auch im Gutachten und nach Fluglärngesetz gerechnet wird, der andere Abstand ist hier kleiner, aber, wie gesagt, um die Höhe zu halten – das ist Größenordnung 3 dB(A) -, braucht es diesen etwas höheren Schub.

Ich betrachte jetzt nur die Abflüge S 5.1 und S 5.2, weil das die Jetabflüge sind, die akustisch auch die Wesentlichen sind. In der Summe dieser Einflüsse ergibt sich letztlich eine Neutralisierung. Das sind die Einflüsse zwischen höherer Entfernung und des höheren Schubes, weil ich die Höhe halten muss. Das zu den Abflügen. Ich glaube, das waren die Abflugrouten.

Jetzt kommen wir zu den Anflügen. Da ist das Bild etwas einfacher.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Wölk, bevor wir weitermachen. – Herr Houben hat direkt eine Frage zu dem Vortrag, den Sie gerade abgeschlossen haben. Herr Houben, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Dr. Wölk, vielleicht können Sie das Bild von vorhin noch einmal auflegen. Ich würde dazu gern etwas sagen.

(Zwei Folien: Anflüge - Anlagen 12 und 13)

Gut. – Herr Dr. Wölk, wir sind jetzt genau an der Stelle, wo Sie Ihr Gutachten und alles zusammenpacken und nach Hause gehen und das vollständig neu machen sollten. Was Sie uns jetzt als Profile vortragen, entspricht nicht dem, was wir unter dem Thema Flugsicherheit am Anfang der Woche hier besprochen haben. Da wurden uns völlig andere Abflug- und Anflugverfahren vorgetragen. Es macht doch keinen Sinn, dass Sie hier vortragen, das Flugzeug steige mit sechs Grad und mehr, wenn man in Wirklichkeit in Mönchengladbach nur mit drei Grad herausgehen darf, weil es sonst am Kreuzungspunkt mit den Düsseldorfern zu hoch wäre. Wenn das in Ihren Lärmbetrachtungen nicht berücksichtigt worden ist, dann ist doch das gesamte Gutachten für die Lärmsituation unbrauchbar, weil sich die Flugzeuge ständig in niedrigeren Höhen befinden, als es bei Ihren Berechnungen zugrunde gelegt worden ist. Das ist der eine Punkt.

Eine Verständnisfrage von mir: Sie haben gerade eben gesagt, die Einflüsse an der Stelle, an der das Flugzeug auf 2.000 Fuß bleiben muss, kompensierten sich. Wörtlich gesagt haben Sie, durch die steigende Höhe werde der Lärm am Boden geringer, und bei Einhalten der 2.000 Fuß müsse mit einem höheren Schub geflogen werden. Bedeutet ein höherer Schub, dass es am Boden leiser wird, oder bedeutet ein höherer Schub, dass es am Boden lauter wird? Meine Annahme an der Stelle ist, dass ein niedriger fliegender Flugzeug mit einem höheren Schub mehr Lärm macht, als ein höher fliegender Flugzeug mit einem niedrigeren Schub. Irre ich mich da, oder wo sind wir hier?

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Kames möchte dazu etwas sagen.

Franz-Joses Kames (Antragstellerin):

Herr Houben, einen Abflug mit einem Steigwinkel von 3 Grad gibt es nicht; es gibt nur einen 3 Grad-Anflug. Die erste Freigabe geht generell bis 2.000 Fuß. Die Praxis sieht aber so aus - das kann Ihnen auch die DFS bestätigen -, dass z. B. für die gesamte Startrichtung 31 dieses Thema gar nicht relevant ist. Dort wird direkt durchgestartet. Da gibt es die Stufe 2.000 Fuß gar nicht. Das sind Ausnahmefälle. Die Abflugfreigabe bis 2.000 Fuß ist auch in dem sogenannten Standardverfahren enthalten, und zwar aus folgendem Grund: Wenn z. B. ein Funkkontakt unterbrochen wird, darf der Pilot erst bis 2.000 Fuß steigen und müsste dann im Parallelflug weiterfliegen. Das wiederum hat folgenden Grund: Der Pilot weiß, dass

er bei einer Funkstörung nur eine Freigabe bis so und so viel tausend Fuß hat; das können ja auch 3.000 oder 4.000 Fuß sein. Hört der Pilot nichts Neues vom Fluglotsen, muss er auf der ihm zugewiesenen Flughöhe verbleiben. Die 2.000 Fuß beim Abflug sind also auf jeden Fall im Bereich dieses „ominösen“ Kreuzungspunktes schon erreicht. Die Praxis zeigt, es ist eine Ausnahme. Man wird immer bemüht sein, auch aus Lärmgründen, eine Sofortfreigabe bis 3.000 oder 4.000 Fuß zu beantragen, wie es im Übrigen im Jahre 2003 durch die Air Berlin erfolgt ist.

Zu Ihrer Bemerkung, ob man einen höheren Schub im Steigflug braucht: Ich glaube, dass sich Herr Dr. Wölk ein bisschen missverständlich ausgedrückt hat. Ich möchte es so formulieren: Der Steigflug ist mit 100 % anzusetzen. Ich glaube, hier waren die 60 oder 70 % genannt, die ich für den Geradeausflug habe. Es ist natürlich unmöglich, dass ich für einen Geradeausflug mehr Leistung brauche als für einen Steigflug, oder ich habe es nicht verstanden.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Siewert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich gehe davon aus, dass die Problematik bei den Anflügen liegt. Ich hatte schon gestern nach dem Frankfurter Modell gefragt. Wenn ich das richtig verstanden habe, ist das Frankfurter Modell ein lärmarmes Anflugverfahren. Problematisch sind im Grunde genommen zwei ILS-Anflüge, nämlich auf Schwelle 31 in Mönchengladbach und Schwelle 05 in Düsseldorf. Herr Klinger, habe ich Recht?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Klinger.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Zum sogenannten Frankfurter Modell, das sogenannte CDA-Verfahren: Das bedeutet nichts anderes, als dass das Luftfahrzeug ab seiner Reiseflughöhe die Triebwerksleistung auf Leerlauf zurücknimmt und bis zum Aufsetzen auf der Schwelle den Gashebel nicht mehr bewegt, d. h. das normalerweise motorgetriebene Luftfahrzeug ist ein Segelflugzeug. Dieses Verfahren ist nur möglich, wenn die Luftraumstruktur das zulässt. Es gibt im gesamten Luftraum Deutschlands kreuzende Luftwege in unterschiedlichen Höhen. Deshalb soll und wird dieses Verfahren in Frankfurt nur in der Nacht geflogen, weil es sonst aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich ist. Es ist ein sogenanntes lärmarmes Anflugverfahren, weil die Triebwerksleistung nicht mehr zu setzen ist, um beispielsweise Zwischenstufenhöhen einzuhalten. Letztendlich ist dies kein Standardverfahren und würde bei einer Lärmberechnung selbstverständlich auch zu niedrigeren Pegeln führen. Standardverfahren führen deshalb zu einer Worst-Case-Betrachtung und zu höheren Pegeln. Lärminderungsverfahren sind si-

cherlich dann Aufgaben, die hinterher, wenn ein Flughafen existiert, in der Lärmschutzkommission gemeinsam mit der DFS besprochen werden, wie man die Lärmsituation an einem existierenden Flughafen optimieren, verbessern kann. Da gibt es zum einen die lärmarmen Anflugverfahren und zum anderen die lärmarmen Abflugverfahren. Nichtsdestotrotz werden in den Gutachten, auch von Dr. Wölk, Standardverfahren berechnet.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Danke schön. Ich hatte gestern schon einmal die FANOMOS-Radarspuren angesprochen - Herr Gorecki hat es heute Morgen auch aufgezeigt. Gestern hatte ich von der DFS gehört, die wären sehr breit gestreut. Heute Morgen musste ich von Herrn Gorecki hören, dass die schon wesentlich besser koordiniert wurden. Wir hatten ja bereits gestern festgestellt, dass der Untersuchungsraum von Dr. Wölk in Bezug auf die Einflüsse von Düsseldorf nicht richtig untersucht wurde, weil alles, was sich von Norden über Willich kommend in ca. 1.500 bis 1.700 m befindet, nicht berücksichtigt wurde. Meine Frage: Welche Klassen haben Sie bei der Berechnung, die Sie bezüglich Willich unterlassen und nur im letzten Anflug auf Düsseldorf auf die 05 berücksichtigt haben, zugrunde gelegt?

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Ich möchte kurz auf die FANOMOS-Radarspuren eingehen, die Sie gerade angesprochen haben. Sie haben gestern zum einen sehr konzentrierte Flugspuren und zum anderen sehr breit gefächerte Flugspuren auf einer Strecke gesehen. Man muss bei den FANOMOS-Radarspuren grundsätzlich unterscheiden, ob es sich um Abflüge oder um Anflüge handelt. Die Anflüge sind im Bereich von 10 nautischen Meilen bis zum Aufsetzpunkt auch sehr stark gebündelt, denn dann fliegen sie den ILS-Strahl ab, davor, wie die DFS gestern auch ausgeführt hat, kommen die Luftfahrzeuge quasi aus fast allen Himmelsrichtungen, um auf den ILS-Strahl einzuschwenken; das waren die 30 Grad, die in der Regel zu fliegen sind. Insofern ist das auch Teil einer meiner Fragen an Herrn Dr. Wölk gewesen, wie genau im Bereich des Anfluges, also vor dem ILS, die Lärmeinflüsse in dem System AzB berechnet werden.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich danke Ihnen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Herr Dr. Wölk, ich habe eine Verständnisfrage bezüglich des Abflugverfahrens. Es geht von Düsseldorf aus einmal rechts herum auf die 5T oder links herum auf die NOR. Das sind ja jeweils Kurven. Ich wohne in Schiefbahn. Über Willich-Nord geht es dann in die Kurve. Trotz geschlossener Doppelfenster und Rolllade unten höre ich um 6 Uhr die Flieger. Ist in der

Kurve der Lärmpegel wesentlich höher als beim Geradeausfliegen? Ich vermute einmal ja. Sie sagten ja, dass die Leistung irgendwann auf 60 % zurückgefahren wird. Aber es müsste doch eigentlich in der Kurve lauter sein als beim Geradeausflug. Habe ich Recht?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Ich lege kurz eine Folie auf.

(Folie: Abflug - Anlage 13)

Sie erinnern sich: Hier hatten wir einen Abflug und hier ist der Kurvenflug. Das sind die Einlotgebiete, und im Kurveninneren gibt es zwei Beiträge. Hier wird es etwas lauter. Die Dame hatte völlig zu Recht gesagt, die Einwirkzeiten sind größer. So wird der Einfluss, wo das Fluglärmgesetz mehr Lärm zugrunde legt, wieder dadurch gemindert, dass für den Betroffenen die Einwirkzeit größer ist.

Herr Kames hat vorhin gesagt, dass ich mich missverständlich geäußert habe. Ich hatte hier den Schubwert mit 70 % angegeben, und hier ist natürlich ein Schub von 100 %, denn das ist ja ein Start. Also hier fliegt er mit höherem Schub in größerer Entfernung zum Boden, und hier fliegt er mit niedrigerem Schub in kürzerer Entfernung. Das kann man anhand der Immissionstabellen in der AzB kontrollieren und quantitativ ausrechnen. Meine Ermittlungen haben ergeben, dass sich bei S 5.1 eine etwas höhere Belastung und bei den anderen eine etwas niedrigere Belastung ergibt. Aufgrund der zahlenmäßigen Zusammensetzung der Flüge, nämlich 10.000 und 13.700, ergibt sich eine Neutralisierung dieses Effektes für die Abflüge.

Es gibt ja nicht nur Abflüge, sondern auch Anflüge.

(Folie: Anflug - Anlage 12)

Die Anflüge sind etwas einfacher zu beschreiben. Hier haben Sie die Landebahn. Da ist die Landeschwelle. Die Flugrichtung ist von rechts nach links. Hier ist der Sinkflug mit 3 Grad - das ist ja Vorschrift - dargestellt. Wenn die Höhe 2.000 Fuß einzuhalten ist, dann ergibt sich an diesem Punkt ein Knick in der Flugbahn. Es wird kein kontinuierlicher Sinkflug geflogen, sondern an diesem Punkt wird in konstanter Höhe geflogen. In einem Abstand von 12.200 m - das Fluglärmgesetz rechnet so, und so wurde auch im Gutachten gerechnet - von der Schwelle ergibt sich eine Abweichung. Aufgrund der niedrigeren Flughöhe wird sich dort ein höherer Pegel ergeben. Das ist allerdings jenseits aller für den medizinischen Gutachter relevanten Bereiche. Er liegt sogar noch hinter Grefrath.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Prof. Wölk, es gibt einige Zwischenfragen, und zwar zunächst von Frau Simon.

Ingrid Simon (Einwenderin):

Mich interessieren die Hollandtransporte, also was nachts nach Süchteln von Holland aus herüber geht. Das sind ganz laute Flugzeuge zwischen 2 Uhr und 4 Uhr. Sind die in irgendeinem Lärmgutachten enthalten?

Franz-Josef Kames (Antragsteller):

In Mönchengladbach finden diese Flüge nicht statt. Die werden sicherlich in einem Lärmgutachten bezogen auf den Start- oder Zielort des entsprechenden Flughafens, also Köln, Düsseldorf, Frankfurt, enthalten sein. Wir haben keine Kenntnis, wohin ein Luftfahrzeug, das gegebenenfalls nachts fliegt, fliegt.

Ingrid Simon (Einwenderin):

Ich bitte die Bezirksregierung, so etwas mit ins Kalkül zu ziehen, weil das eine andauernde Belastung ist, und zwar insgesamt und nicht nur der einzelne Lärm, denn das kumuliert sich ja zur Straße und Bahn hinzu.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Danke, Frau Simon. - Nun hat Herr Gorecki das Wort.

Herbert Gorecki (Einwender):

Aus einem Email-Wechsel mit einem Mitarbeiter der DFS, der jetzt pensioniert ist, habe ich Kenntnis, dass Mönchengladbach die 2.000 Fuß über Grefrath im Abflug tangiert, aber in den nächsten zwei Jahren auf 3.000 Fuß gegangen werden soll. Ich bitte Herrn Kames, dazu etwas zu sagen. Sollten die 3.000 Fuß bestätigt werden, frage ich Dr. Wölk, wie er das in seinem Gutachten mit berücksichtigt hat.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ich habe eben schon gesagt, dass die Abflugbeschränkung 2.000 Fuß eine Ausnahme ist. Auch heute ist es bereits so: Wenn man diese Abflugstrecke fliegt, dann hat man keine Limitierung. Gängige Praxis ist also, man bekommt eine Startfreigabe am Boden für die Strecke x, dann Freigabe bis 3.000 oder 4.000 Fuß, je nachdem, welche Strecke man fliegt. Oder der Lotse weist darauf hin, gemäß Standardverfahren. Dann weiß auch der Pilot, ich muss in 2.000 Fuß auf die Anweisung zum Höhersteigen warten. Letzteres ist aber heute und bei dem zu erwartenden Flugbetrieb zukünftig die Ausnahme.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Danke, Herr Kames. - Nun Herr Kruse.

Hans Kruse (Betroffener):

Herr Dr. Wölk, legen Sie bitte noch einmal die Anflugkurve auf.

(Folie: Anflug - Anlage 12)

Ich komme auf einen konkreten Fall zu sprechen. Es ist ja die Gegebenheit, dass ein Flugzeug mit einem Winkel von 3 Grad einfliegt, egal wie groß es ist. Das kann man ja auf einen konkreten Fall beziehen. Ich wohne 4 km weg exakt in der Verlängerung der Landebahn und weiß aus Erfahrung, dass dann, wenn eine Maschine 198 m über meinen Kopf in den Landeanflug geht, das Lärmereignis für mich recht lange andauert. Wenn dann der Nachschub eingeschaltet wird, wird der Lärm für mich noch weiter erhöht. Können Sie einmal sagen, welche Lautstärke ein Strahlflugzeug, das über meinen Kopf mit 80 dB(A) fliegt, im zeitlichen Verlauf bis zur Landung für mich produziert? - Danke schön.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Können Sie mir anhand der Skizze sagen, wo genau Sie wohnen? Herr Kames sagt mir gerade, dass die Höhe 200 m beträgt. Jetzt kann man sich in den entsprechenden Immissions Tabellen der Flugzeugmuster für 200 m Abstand den entsprechenden Maximalpegel heraus suchen. Ich nehme an - das hängt natürlich vom Flugzeugmuster ab -, dass Sie mit dem Wert 80 dB(A) durchaus richtig liegen.

Hans Kruse (Betroffener):

Eickerend liegt in der Nähe der Maternusschule. 76 dB(A) bis 80 dB(A) sind die Werte - das sind Ihre Werte -, die ich auf meiner Terrasse höre, wenn ein Flugzeug darüber fliegt. Es dauert ja eine gewisse Zeit, bis die 4 km bis zur Landung überwunden sind und dann kommt der Rückwärtsschub. Das habe ich, als die Air Berlin hier gelandet ist, täglich mitbekommen. Das war ein bisschen mehr als die 80 dB(A). Was ist zu befürchten?

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Ich kann Ihre Werte bestätigen. Die Einzelereignisse sind 80 dB(A). Von dem Umkehrschub sind Sie sehr weit weg. Das sind Lärmimmissionen, die erst auf der Bahn erfolgen. Die werden minimal. Ich würde sagen, die werden von Ihnen gar nicht registriert.

(Widerspruch bei den Einwendern)

- Sie müssen berücksichtigen, dass es Bodendämpfungseinflüsse gibt. Die Pegel, die abgestrahlt werden, werden um 8 dB(A) reduziert. Ich will aber nicht in Abrede stellen, dass Sie das hören.

Hans Kruse (Betroffener):

Wir haben dadurch, dass in der Vergangenheit die Air Berlin mit entsprechenden Maschinen gelandet ist, die Erfahrung gemacht, dass man noch etwas Lärm drauf bekommt, wenn der Rückschub eingeschaltet wird.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich hatte vorhin gefragt, ob das Flugzeug in der Kurve lauter ist, weil es mehr Schub geben muss. Wir haben ja die Abflugrouten MODRU 5T, was über Willich und Krefeld geht, und wir haben die Anflug- und Abflugroute NOR in Richtung Süden. Jedes Mal muss eine Kurve geflogen werden. Ich vermute, die Flugzeuge sind lauter, weil sie eine Kurve fliegen müssen.

Zu den 7.000 m über Belgien: Früher gab es ja nur die Abflugroute NOR. Sind die in Richtung Süden nicht über Belgien geflogen, wo sie die 7.000 m erreichen müssen, oder sind sie direkt über Luxemburg geflogen?

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Was den Kurvenflug angeht, habe ich bereits einiges ausgeführt. Es gibt zwei gegenläufige Einflüsse, die Einlotgebiete und der Sektor, in dem sich zwei Lote ergeben. Insgesamt ist die Einwirkzeit bedeutend länger, sodass unter dem Strich eine Erhöhung wohl gegeben ist. Das muss man vor Ort rechnen, weil die Abstände in der Regel bei den Kurvenflügen sehr groß sind. Ich habe gerade von Herrn Kames gehört, dass Sie in dem Außenbereich dieser Kurven liegen. Ich kann Sie beruhigen, bei Ihnen wird es nicht lauter.

Ich habe noch eine Antwort bezüglich Düsseldorf nachzutragen. Sie haben eine Untersuchung angesprochen, die nicht zum Verfahren gehört, sondern diese Untersuchung habe ich durchgeführt, um Argumentationen zu begegnen. Ich habe von dem Flughafen Düsseldorf den kompletten westlich gelegenen Verkehr berücksichtigt, also auch Überflüge der MODRU-Strecken.

(Ein Einwender hält ein Blatt hoch)

Das, was Sie jetzt in der Hand haben, ist nur ein Ausschnitt. Da ist nicht die komplette Routenführung eingezeichnet.

(Ferdinand Lutter [Einwender]: Von meiner Seite hat es sich erledigt!
Danke schön.)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Danke. – Herr Zerbe möchte sich jetzt dazu äußern.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich habe nur noch zwei Anmerkungen. Die erste Anmerkung: Einer der Redner hatte angesprochen, er sei 2003 von dem Umkehrschub der Air-Berlin-Maschine nach Mönchengladbach sehr belastet gewesen. Ich darf darauf hinweisen, dass die BAE 146, die damals eingesetzt worden ist, überhaupt keinen Umkehrschub hat. Die technische Möglichkeit ist an dem Muster nicht gegeben.

Ich möchte gern noch einmal Herrn Kames klarstellen lassen, wann denn der Umkehrschub zum Tragen kommt.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Kruse, direkt dazu.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ja, eben noch direkt die Klarstellung.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Eine Sekunde, weil Sie ihn direkt angesprochen haben.

Hans Kruse (Einwender):

Danke schön. – Herr Zerbe, ich kann es nicht beurteilen, ob es ein Umkehrschub ist oder nicht. Es ist auf jeden Fall feststellen, dass die Maschinen aufheulen, wenn sie landen. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Okay. – Jetzt Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Es wurde auch gestern schon gesagt: Umkehrschub, falls vorhanden – natürlich im Falle des Falles -, zum Abbremsen auf der Bahn. Die Maschine ist dann schon am Boden und nicht in der Luft.

(Zuruf von den Einwendern: Das wissen wir!)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Jetzt Herr Gorecki, bitte. Herr Gorecki, Sie haben das Wort

Herbert Gorecki (Einwender):

Entschuldigung bitte.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Bitte sehr.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich muss mich eben konzentrieren. – Eben wurde von Dr. Wölk ausgeführt, dass über der Maternusschule, weil das relativ nah am Aufsetzpunkt im Landeanflug ist, kein Umkehrschub stattfinden kann. Sie hatten aber angedeutet, der Ankehrschub werde weiter weg eingesetzt. Wie sieht das denn über der Ortslage Neuss-Grefrath aus, wo der Ortsmittelpunkt etwa 10,5 km vom Aufsetzpunkt liegt? Das ist meine Frage. Wie viel Prozent der Anflüge setzen den Umkehrschub ein?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Herr Gorecki, wenn ich im Flugzustand den Umkehrschub einschalte, bin ich unten, stürze ich ab. Ein Flugzeug fliegt nur deshalb, weil es sich nach vorn bewegt. Wenn ich da den Umkehrschub einschalte, falle ich wie ein Stein vom Himmel. Der Umkehrschub wird, falls vorhanden und falls erforderlich, nach dem Aufsetzen auf der Start-/Landebahn aktiviert.

Herbert Gorecki (Einwender):

Herr Kames, dann muss ich sagen, ich bin wirklich Laie. Ich hatte immer gedacht, wenn das Flugzeug bei dem Punkt in der Luft, wo es genau 1.000 Fuß hoch und entsprechend weit entfernt sein muss – dafür gibt es einen besonderen Ausdruck; Stabilisierungspunkt behauptete ich einmal –, zu schnell hereinkommt, könnte man mit Umkehrschub die Geschwindigkeit absenken. Wenn das eine falsche Annahme ist, vergesse ich das, was ich gesagt habe. – Danke.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Siewert, bitte.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich werde mich sehr kurz fassen. – Herr Dr. Wölk, Sie hatten eben aufgeführt, dass Sie alle Gebiete westlich von Düsseldorf untersucht haben. Ich lege noch einmal die Karte aus Ihrem Gutachten auf.

(Karte)

Hier haben wir den Anflug auf Düsseldorf auf 05. Hier liegen der Stadtteil Neersen, Schiefbahn usw. Sie hatten eben alle möglichen Routen aufgeführt. Gestern hatten wir mit den Herren von der Deutschen Flugsicherung gesprochen. Die hatten uns bestätigt, dass die Anflüge hier – man sieht hier Schiefbahn und Neersen – sehr wohl drauf sind. Hier erkenne ich die leider nicht. Daraus schließe ich, dass Sie nicht alles untersucht haben.

Ich werde jetzt für die Stadt Willich dazu nicht weiter nachhaken. Das aus dem einfachen Grunde, dass Sie gestern, als unsere Gutachter da waren, zwar keine zehn Minuten geredet haben, aber heute, wo nur blutige Laien da sind. Deswegen werde ich dieser Diskussion keinen Vorschub leisten. – Danke schön, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Wölk, möchten Sie dazu etwas sagen? – Nein, möchte er nicht. Dann möchte ich den Herrn Lutter bitten.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich muss Herrn Kames bestätigen. Über Indien ist einmal eine 737 heruntergefallen. Dort wurde auf dem einen Triebwerk in der Luft Umkehrschub gegeben, während das andere volle Beschleunigung gegeben hat. Man hat dann später irgendwann festgestellt, die hatten in den USA die Kabel falsch angeschlossen, was ja schon einmal passieren kann. Was da passiert ist, das ist eben ein solches tragisches Ereignis, wenn man in der Luft ist und den Umkehrschub beispielsweise auf einem Triebwerk einschaltet. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Ich sehe noch eine Meldung für eine Zwischenfrage. – Stellen Sie sich bitte kurz vor.

Ingeborg Arnd (Einwenderin):

Ich habe nur eine Nachfrage. – Mein Name ist Ingeborg Arnd. Ich wohne in Neuss. Ich habe eine Nachfrage zu der Skizze von Ihnen, Herr Dr. Wölk. Bei den Abflügen war die Flugzeugklasse 5.2 angegeben. Wie lang ist da die Startrollbahn? Das konnte ich von den Zahlen her nicht erkennen.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Die Startrollstrecke ist 1.900 m lang.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Ich sehe dazu jetzt keine weiteren Wortmeldungen mehr. Dann fahren wir mit der Hauptrednerliste fort. Ich bitte Herrn Houben ans Pult.

Wolfgang Houben (Einwender):

Guten Morgen, Frau Schäfer, Frau Hörr und Herr Marten! Sie werden entschuldigen, wenn das wieder ein bisschen querbeet geht, weil ich am Dienstag auf meinem Zettel eine ganze Reihe weggelassen habe, um den Fortgang zu beschleunigen. Das bedeutet aber natürlich nicht, dass wir die Fragen hier nicht abarbeiten müssten, die auf ihm noch sind. Ich versuche aber, das so konzentriert wie möglich bei den Themen zusammenzufassen.

Anfangen möchte ich noch einmal mit dem berühmten Heftchen und den Aufgaben des Erörterungstermins. Da ist mir heute Morgen eine Differenz aufgefallen. Hier steht unter 1 „Einleitung“: Die Antragstellerin und ihre Gutachter müssen zu den schriftlich eingereichten und mündlich erläuterten Einwendungen Stellung nehmen.

Herr Marten hat heute Morgen gesagt, wenn sie nicht darauf antworten wollen, müssen sie nicht darauf antworten. Was ist denn nun richtig? Müssen sie Stellung nehmen oder können sie, wenn sie wollen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich darf das kurz ergänzen: Ich habe gesagt, sie müssen nicht Stellung nehmen, aber wenn sie nicht Stellung nehmen, ziehen wir daraus natürlich unsere Schlüsse. Das heißt, die Darlegungslast liegt bei der Antragstellerin. Wenn sie ihr nicht nachkommt, wird die Genehmigungsbehörde daraus ihre Schlüsse ziehen. Das ist also nicht freibleibend.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich bedanke mich für die Klarstellung. Also das „müssen“ steht, und wenn sie es nicht tut, dann ist es Ihre Aufgabe zu bewerten, was dieses Nichttun denn bedeutet. Okay.

Der zweite Punkt: Seite 11 in dem gleichen Heftchen geht an Sie selber. Da steht:

Der Verhandlungsleiter hat die Sache mit den Beteiligten zu erörtern. Er hat darauf hinzuwirken, dass unklare Anträge erläutert, sachdienliche Anträge gestellt, ungenügende Angaben ergänzt sowie alle für die Feststellung des Sachverhalts wesentlichen Erklärungen abgegeben werden.

Mit Bezug darauf wünschte ich mir, dass Sie uns, die ja Laien in diesem Verwaltungsverfahren sind, bei Gelegenheit deutlicher darauf hinweisen, wann wir etwas anders machen müssen, wann wir deutlicher machen müssen, was wir an dieser Stelle wollen. Das ist einfach die Bitte an Sie, uns in diesem Sinne deutlicher zu unterstützen. Das heißt, wenn jemand von uns hingeht und sagt: „Ich beantrage...“, dass Sie uns dann sagen: „Okay, das ist kein Antrag, sondern eine Anregung und darauf werden wir wie folgt reagieren“. Das wäre für uns und das gesamte Publikum sehr nützlich, weil dadurch nicht die permanente Unterstellung, dass Sie nicht ganz unbefangen in der Geschichte sind, gestärkt würde. Das macht einfach

Ihre Position als unabhängige Behörde an der Stelle deutlich. Unsere Zweifel, die wir daran haben, die haben wir ja in der ersten Woche, denke ich, deutlich genug gemacht.

Ich fange an mit dem, was gestern in Düsseldorf zwischen CDU und FDP, den Trägern der neuen Landesregierung vereinbart worden ist und was wohl heute dann offiziell verabschiedet wird. Wir diskutieren hier ja nicht im luftleeren Raum. Prof. Johlen hat ja mehrfach deutlich gemacht, dass die Antragstellerin hier einen landesplanerischen Auftrag erledigt. Ich glaube, so ähnlich hat er das formuliert. Sprich, dass sie eine Aufgabenstellung wahrnimmt, die ihr die Landespolitik gibt. Insofern greift die Landespolitik direkt in das, was wir hier diskutieren, ein.

Ich möchte einige Stellen aus diesem Koalitionsvertrag vortragen, weil sie uns deutlich etwas angehen. Ich beginne auf der Seite 28:

Die im Landeshaushalt eingeplanten, bisher mit einem Sperrvermerk versehenen Verpflichtungsermächtigungen zur Anpassung der Schwerpunktverkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseverkehr werden komplett freigegeben. Dadurch erhalten die betroffenen Verkehrslandeplätze Planungssicherheit.

Ich habe diesen Absatz, der sich ja deutlich nicht auf Mönchengladbach bezieht – denn für Mönchengladbach sieht sowohl die alte Landesregierung wie auch die neue Landesregierung keine Landesmittel für den Ausbau des Flughafens vor –, nur vorgelesen, um deutlich zu machen, dass die Autoren, die dieses Papier verfasst haben, deutlich unterscheiden zwischen Verkehrslandeplätzen und Flughäfen. Sonst könnte nämlich im weiteren Text der Eindruck entstehen, dass hier für Mönchengladbach irgendwelche Hoffnung drin ist.

Im Text geht es dann weiter:

Wir setzen uns für eine bessere Ausnutzung und eine bedarfsgerechte Entwicklung des Flughafens Düsseldorf International ein.

Ich denke, hier sieht man deutlich, dass nicht einem hoffnungslosen Ausbau das Wort geredet wird, sondern dass man hier mit Maß und Ziel an die Geschichte herangeht. Man muss, wenn irgendwo etwas Gutes steht, das auch, wenn man politisch auf der anderen Seite steht, einmal lobend erwähnen.

Zusatz:

Dabei nehmen wir die berechtigten Sorgen der Menschen im Umland des Flughafens ernst.

Ich denke, das ist uns alles wichtig.

Der nächste Punkt geht an Köln:

Wir sind uns einig, dass der Flughafen Köln/Bonn eine bedeutende Rolle als Luftverkehrsstandort in Nordrhein-Westfalen spielt. Auch hier sind die berechtigten Interessen der vom Nachfluglärm betroffenen Bewohner des Umlandes zu berücksichtigen.

Ich denke, das ist auch ein Punkt. – Kommen wir zu dem Rest der Geschichte. Letztes Zitat daraus:

Die anderen Flughäfen in Nordrhein-Westfalen sollten ihre Entwicklungsmöglichkeiten für die Region weiter nutzen. Wir sind bereit, hier zügig die Genehmigungsvoraussetzungen zu prüfen und Entscheidungen zu treffen.

Ich stelle fest, dass in dem ganzen Text Mönchengladbach nicht vorkommt.

Ich komme jetzt zu Herrn Zerbe und die Landwirtschaft. Da kennt er sich ja aus, wie er uns vorhin vorgetragen hat. Ich weiß gar nicht, wie ich dazu sagen soll, aber ich denke, es ist schon ziemlich mutig von Herrn Zerbe, dem Vertreter der Landwirtschaftskammer vorzutragen, ob er schon einmal versucht hätte, für die Milch höhere Preise zu erzielen. Klasse! Wirklich guter Vorschlag, insbesondere wenn man die Umgebung der landwirtschaftlichen Wirtschaftsverhältnisse kennt.

Ich kann dies dem Herrn Zerbe aber nur zurückgeben, nämlich mit der Frage, ob er denn schon einmal versucht hat, eine Airline nach Mönchengladbach zu holen.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann gab es heute Morgen von Herrn Dr. Wölk eine Anmerkung zum Fluglärmgesetz. Sie lautete in etwa: So schlecht ist das nicht. – Das ist die Frage. Nur: So schlecht ist das nicht – für wen denn, für die Betroffenen oder für die Betreiber? Das Fluglärmgesetz – ich hole das noch einmal für uns alle ins Gedächtnis zurück – ist von 1971. Bei der AzB gibt es Verbesserungen. Die sind von 1999. Beim neuen Fluglärmgesetz – ich glaube, ich habe das gestern schon einmal in einem Wortbeitrag gesagt – wird hier immer so getan, als würde da irgend etwas furchtbar Spekulatives auf uns zukommen, von dem man überhaupt keine Ahnung habe, wie das hinterher aussehen werde.

Fakt ist doch genau das Gegenteil. An ein paar Feinheiten wird noch herumgefeilt. Es wird noch um Geld gefeilscht, ob man nicht dies und das noch anders machen kann. Aber was da als Fluglärmgesetz auf uns zukommt, wissen alle Beteiligten – Antragstellerin, Genehmigungsbehörde und wir im Saal. Daran ist doch wirklich nichts Spekulatives. Das einzig Spe-

kulative – da gebe ich Ihnen vollkommen Recht – ist, wann denn dieses Gesetz in Kraft treten wird. Über den Kerninhalt gibt es, glaube ich, nur ganz, ganz wenig zu spekulieren.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann haben wir oder verschiedene vorhin ganz umfangreich die Fragen von Herrn Klinger positiv begrüßt, kritisiert oder sonst irgendwas. Aus meiner Sicht muss ich dazu Folgendes sagen: Das Vorgehen von Herrn Klinger finde ich in Ordnung. Da haben sich Fragen ergeben. Er hat die Fragen ausgearbeitet. Er hat sie dem Gutachter vorher in die Hand gedrückt. Auch dieses halte ich für vollkommen okay. Auf Fragen dieser Komplexität zu antworten, macht es sinnig, sie sich vorher durchzulesen.

Wirklich fair wäre allerdings gewesen, die Fragen auch uns vorweg zu geben, damit wir wissen, worauf es losgeht. Richtig gut wäre es gewesen, wenn die Fragen gestern gestellt worden wären. Ich kann verstehen, dass sich vielleicht die eine oder andere Frage erst im Laufe der Diskussion hier ergibt, aber die Mitarbeiter der Bezirksregierung beschäftigen sich mit den Unterlagen, die zu dieser Planfeststellung gehören, nicht erst seit gestern, sondern die Grundproblematik ist durchaus bekannt. Ich hoffe mindestens, dass die Bezirksregierung die Gutachten so sorgfältig durchgearbeitet hat – ich setze das voraus, dass sie das getan hat –, wie wir auch. Insofern meine ich, die eine oder andere Frage von der Bezirksregierung so, wie es heute Morgen von Herrn Klinger kam, hätte durchaus von ganz allein und schon früher kommen können.

Herr Marten an Sie noch einmal: Frau Tesche und Herr Ewald haben heute Morgen noch einmal den Eindruck des nicht unbefangenen Hantierens hier beklagt: Es ist wirklich der Eindruck der Leute, der draußen entsteht – dieser Gang dazwischen, der da jetzt vorhanden ist, zeigt zwar eine Trennung zwischen Antragstellerin und Genehmigungsbehörde, aber bei den Bürgern draußen, insbesondere bei denen, die nicht hierher kommen, hört man, wenn man die fragt, warum sie nicht nach Mönchengladbach gehen, warum sie nicht zu uns ins Stadion kommen, ganz häufig die Antwort, das ist doch eh längst entschieden, der Regierungspräsident habe doch gesagt, wie es ausgehe.

(Beifall bei den Einwendern)

Insofern wäre eine andere Aufstellung im Saal von Anfang an oder wenigstens jetzt in der zweiten Periode, in der sich Antragstellerin, Träger öffentlicher Belange und Initiativen gegenüber sitzen und die Bezirksregierung als Entscheidungsbehörde dazwischen, nach meiner persönlichen Auffassung eine bessere optische Anordnung gewesen, die deutlicher machte, wie die Positionen verteilt sind.

Auf einige meiner Fragen, die ich Montag und Dienstag gesammelt habe, fürchte ich, kann ich heute gar keine Antworten kriegen. Ich möchte aber einfach, dass die im Protokoll noch

einmal drinstehen, um damit deutlich zu machen, was ich eigentlich von der Antragstellerin und ihren Gutachtern wissen möchte.

Wir haben am Anfang der Woche noch einmal die Fragen diskutiert, wo es einen Flughafen mit einem vergleichbaren Verkehrsmix gibt. Irgendwo im Saal tauchte als Vergleich Stuttgart auf. Das wurde vom Gutachter Prof. Fricke allerdings nicht bestätigt.

Die zweite Frage war, wo es eine vergleichbare Konfiguration gibt. Zweibrücken/Saarbrücken wurde angesprochen. Aber gleichzeitig war Herrn Prof. Fricke und auch uns natürlich klar, dass dieser Vergleich uns nicht hilft, weil es sich verkehrsmäßig um eine völlig andere Anordnung handelt. Deswegen noch einmal die Präzisierung der Frage: Wo in Deutschland oder Europa gibt es eine Flughafenkombination wie Düsseldorf/Mönchengladbach mit einem auch nur ähnlichen prognostizierten Verkehr? Ich sage das nur, um das als Frage in das Verfahren deutlich hineinzubringen.

Der zweite Punkt bezieht sich auf den Vortrag von Herrn Dreiack. Das war, glaube ich, am Dienstag, und zwar zum Kreuzungspunkt über Kleinenbroich, wo sich der Düsseldorfer und der Mönchengladbacher Verkehr kreuzen. Wir haben ja ewig lange Vorträge dazu gehört, wie das da im Einzelnen funktioniert mit Höhenstaffelung, mit zeitlicher Staffelung. In dem Zusammenhang wurde auch das Thema Wirbelschleppen umfangreich diskutiert. Meine Frage an dieser Stelle ist: Wenn ein kleiner Flugzeug an dieser Kreuzungsstelle zwischen zwei großen, speziell zwischen einer großen schweren Maschine, die nach Düsseldorf anfliegt und irgendeiner anderen – was da hinterherfliegt, ist ja ziemlich wurscht, wichtig ist der vordere Partner in der Lücke – sich befindet, ist zu fragen, was passiert mit diesem kleineren Flugzeug, das zwar unter dem Anflug des darüber her fliegenden Flugzeugs auf Mönchengladbach zufliegt. Die Frage: Was ist eigentlich mit den Wirbelschleppen in der Höhe? Wie entwickelt sich eine solche Wirbelschleppe, löst die sich sozusagen horizontal auf, oder kann es, je nach Wetterlagen, auch dazu kommen, dass sich die Wirbelschleppe auf einem niedrigeren Niveau auch noch auswirkt? Ich weiß nicht, ob ich darauf wirklich eine Antwort kriegen kann.

Dann haben wir Flugsicherheit ganz, ganz ausführlich diskutiert. Uns wurde von der Deutschen Flugsicherung immer wieder deutlich gemacht: Es kann eigentlich gar nichts passieren. Wir haben das im Griff. Wir steuern das. Das geht alles wunderbar.

Was ich mich dabei am Dienstag gefragt habe – und deswegen habe ich diese Notiz auf diesem Zettel gemacht –: Wie bitte schön konnte es denn überhaupt dazu kommen, dass – bei 11.000 m Höhe war das, glaube ich – zwei Flugzeuge in der Nähe des Bodensees, also auf Reiseflughöhe, zusammenstoßen? Die sind nicht nahe aneinander vorbeigeflogen, sondern die sind zusammengestoßen. Bitte fassen Sie das jetzt nicht als einen Vorwurf an die Flugsicherung auf, sondern das ist einfach eine Frage. Wenn wir das alles so im Griff haben, wie kann es dann dazu kommen, dass so etwas passiert? Uns wurden die Zusammenstoß-

warngeräte und alles vorgestellt, die seien immer in den Flugzeugen, die seien immer eingeschaltet. Das habe ich alles verstanden. Die Frage, wie so etwas passieren kann, bleibt bei mir übrig.

Noch einmal zum Flughafen: Das kam auch heute Morgen wieder. Ich glaube, bei der Frage zum Lärm, ob dafür der Flughafen oder die Airlines verantwortlich sind. Es ist für die Betroffenen völlig wurscht, wer dafür verantwortlich ist. Zuständig ist dieses Verfahren zu beurteilen, wie der Lärm auf die Anwohner einwirkt.

Dann habe ich in meinem Papierkram zu Hause ein wenig herumgewirtschaftet, um noch einmal auf den Anfang des Verfahrens zurückzukommen. Und zwar habe ich hier ein Papier vom 8. April 1994. Konkret ist das der Antrag damals auf den Instrumentenflugbetrieb. Nur um die Verlässlichkeit der Aussagen und Vorhersagen der Antragstellerin ein bisschen deutlich zu machen, möchte ich daraus zwei Stellen zitieren. Auf der Seite 4 steht dort:

Die erforderliche Nachfrage ist am Standort Mönchengladbach vorhanden, wie eine Befragung der abfliegenden Passagiere des Regionalluftverkehrs auf dem Flughafen Düsseldorf aus dem Jahre 1991 nachweist. Über 40 % dieser Passagiere kamen aus dem Raum Mönchengladbach, Viersen, Krefeld bis westliches Düsseldorf.

Das ist in etwa genau die gleiche Begründung für das Verkehrsaufkommen, die wir hier auch vorgetragen bekommen haben. Das heißt, hier wird auf eine Befragung am Flughafen Düsseldorf zurückgegriffen oder weiter gegriffen an allen deutschen Flughäfen und dann wird daraus abgeleitet, dass es dieses Potenzial für Mönchengladbach gibt und dass man dieses Potenzial in Mönchengladbach auch ausschöpfen könne.

Fakt ist – wir sind heute elf Jahre weiter als dieser Antrag –, dass von diesen 40 % Passagieren, die für Mönchengladbach erreichbar gewesen wären, nahezu keiner auch nach Mönchengladbach gekommen ist. Jetzt wird der Flughafen mir entgegengehalten, keiner ist gekommen, weil hier keine Linie geflogen ist. Dem muss man entgegenhalten, wenn da keine Linie geflogen ist, dann hat der Flughafenbetreiber einen Fehler gemacht, weil es hier ein Potenzial gegeben hat und es dem Betreiber nicht gelungen ist, dieses Potenzial auszuschöpfen, weil er niemand anderen von diesem Potenzial überzeugen konnte. Das ist der Punkt. Als jemand, der mehr als 15 Jahre seines Lebens im Vertrieb verbracht hat, muss ich fragen, was ist das hier für ein Laden. Hier gibt es ein Potenzial, und ich kann meine Kunden nicht davon überzeugen, dass sie es abschöpfen sollen.

Was ich gerade zitiert habe, wird zwei Absätze weiter noch einmal ganz deutlich auf den Punkt gebracht:

Zum Verkehrslandeplatz Mönchengladbach als Regionalflugplatz für den mittleren Niederrhein gibt es keine geeigneten Alternativen.

Ich kann nur sagen: Wir sind damals getäuscht worden. Ich vermute einmal, dass uns das auch heute nicht besser gehen wird. Jedenfalls die bisherige Bearbeitung lässt das nicht vermuten.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt komme ich mit etwas, Herr Marten, bei dem ich wieder nicht weiß, ob das ein **Antrag** oder eine Anregung ist.

Wir haben in der ersten Woche hier von dem Prof. Hamm ein Gutachten über den Bedarf vorgetragen bekommen. An diesem Gutachten gab es verschiedene Kritik. Wir sind am Ende nicht dazu gekommen, das mit dem Gutachter selber zu diskutieren, weil dann, als wir so weit waren, dass es auf die Rednerliste ging, der Gutachter weg und nicht mehr greifbar war. Meine Frage an die Verhandlungsleitung: Gibt es die Möglichkeit, den Prof. Hamm noch einmal hierher zu bestellen, damit wir das, was da begutachtet worden ist, noch einmal gemeinsam diskutieren können.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Zerbe möchten Sie darauf antworten? – Herr Kames. Ich schlage vor, dass wir das ermöglichen sollten, Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Wir werden uns sicher mit Herrn Hamm in Kontakt setzen, ja.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Okay, danke. – Einen Moment, Herr Houben, Herr Marten möchte noch etwas dazu sagen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Also das ist ein Antrag, Herr Houben. Diesem Antrag wird stattgegeben, wie Sie gehört haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich bedanke mich dafür und freue mich, den Prof. Hamm hier im Saal irgendwann wieder begrüßen zu dürfen.

Dann habe ich heute Morgen die „Neuss-Grevenbroicher Zeitung“ aufgeschlagen. Da gibt es einen ganzseitigen Artikel über einen Gutachter. Was mir sofort ins Auge gesprungen ist, war eine der Zwischenüberschriften, die der Journalist gemacht hat, nämlich dass der Gutachter mit seinem privaten Vermögen für das haftet, was er da begutachtet hat.

(Beifall bei den Einwendern)

– Langsam. Zur Erklärung sollte man vielleicht sagen, um was für eine Art von Gutachter es sich handelte, damit uns das allen klar und deutlich ist. Es handelte sich um Gutachten, die im Auftrag des Technischen Überwachungsvereins Rheinland für Kraftwerke und Kernkraftwerke erteilt werden. Aber ich denke, die Maßstäbe, die man an Gutachter und an Gutachten anlegt, werden da ziemlich deutlich.

Dann möchte ich mit einer Frage an den Flughafen fortfahren, auch ein Punkt, den wir teilweise schon diskutiert haben: Es gibt ja diesen Übernahmevertrag, in dem die Flughafengesellschaft Düsseldorf 70 % am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach übernimmt. Die restlichen 30 % bleiben der NVV AG Mönchengladbach, und es gibt einen ganz kleinen Anteil bei der Stadt Willich, dessen Prozentsatz ich nicht weiß.

(Zuruf von den Einwendern: 0,01!)

– Ja, ganz wenig. Okay.

In diesem Vertrag, wie wir alle wissen, weil dem nie widersprochen wurde, gibt es eine Ausstiegsklausel für die Düsseldorfer im Jahr 2009 oder 2010. Ich versuche das einmal kurz auf den Punkt zu bringen, wie diese Klausel lautet: Wenn der Verkehrslandeplatz zu diesem Zeitpunkt nicht wirtschaftlich einträglich oder diese Einträglichkeit absehbar ist, kann die Flughafengesellschaft Düsseldorf ihren Anteil wieder an die Stadt Mönchengladbach, an die NVV AG, zurückgeben.

Das signalisiert uns, dass der Verlust, den der Verkehrslandeplatz in jedem Jahr erwirtschaftet, irgendwann wieder an die NVV AG zurückfallen könnte. Dass der jährlich neu anfallende Verlust an die NVV AG fällt, ist klar. Meine Frage: Ist in dem Vertrag auch geregelt, was mit den bis dahin aufgelaufenen Verlusten passiert? Fallen die ebenfalls an die NVV AG zurück oder bleiben die bei Düsseldorf? Ich weiß nicht, ob ich darauf eine Antwort bekommen kann, aber ich stelle die Frage.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Über Vertragsinhalte diskutieren wir nicht öffentlich. Sie werden darauf keine Antworten erhalten.

Wolfgang Houben (Einwender):

Das kann ich verstehen. Ist o. k. Das will er uns nicht sagen. Soweit hat er damit auch Recht. Aber ich denke, es wird deutlich, worüber wir uns hier Sorgen machen.

Ich möchte nun auf den gestrigen Tag zu sprechen kommen. Herr Zerbe hat mich gestern einige Male auf die Kinder im Saal angesprochen. Ich glaube, er hat nicht verstanden, was

gestern hier abgegangen ist. Zum einen hat er unterstellt, dass ich die Kinder hergeschafft habe, was natürlich vollkommener Blödsinn ist. Zum anderen hat er die Kinder nur als störend empfunden. Viel spannender ist aber, dass er mich bei dieser Gelegenheit ganz persönlich angegriffen hat. Das ist vollkommen überflüssig. Das muss nicht sein. Dies tue ich auch nicht. Wenn ich den Herrn Zerbe angreife, dann als Geschäftsführer der Flughafengesellschaft, aber niemals als Person; das würde ich nie tun. Ich finde, hierzu muss etwas gesagt werden. Ich bin persönlich Betroffener. Ich wohne, wie jeder nachsehen kann, auf der Kreuzung Landstraße L 361 Oststraße in Kleinenbroich; das sind ca. 4.500 m vom geplanten neuen Ende der Landebahn entfernt. Ich kann auch beurteilen, was Fahrzeuglärm ist, denn die Mitte meines Hauses ist weniger als 50 m von der Mittellinie dieser Landstraße entfernt. Sie können mir also durchaus zutrauen, zu beurteilen, wie viel Lärm ein Auto und wie viel Lärm ein Flugzeug macht. Beides habe ich an meinem Wohnort zur Genüge.

Wirklich ärgerlich ist jedoch, dass er mich fragt, ob ich noch ruhig schlafen könne wegen der Kinder in Köln. Ich, Zerbe, hole jetzt die Kinder aus Köln hierher. So, bitte schön, können wir nicht miteinander umgehen. Solchen Umgang gestatte ich nicht. Hier widerspreche ich; da melde ich mich zu Wort.

Um noch einmal den Hintergrund zu beleuchten: Sie sind Geschäftsführer dieser Flughafengesellschaft und tragen damit Verantwortung für das, was hier geschieht, ohne jede Einschränkung. Ich bin einfacher Angestellter eines Unternehmens, das zugegebenermaßen am Flughafen Köln nachts fliegt. Ich habe es am Dienstag gesagt, ich bin beschäftigt bei der Firma UPS. Dazu muss ich jetzt einiges sagen, damit Sie wissen, worüber wir eigentlich reden.

UPS ist ein Unternehmen, das pro Jahr einen Umsatz von 36 Milliarden Dollar macht und in Deutschland 12.000 Menschen beschäftigt, 1.200 davon arbeiten im Kreis Neuss, nämlich in der Hauptverwaltung für Deutschland in der Stadt Neuss. Dieses Unternehmen hat im vergangenen Jahr 135 Millionen Dollar in Köln investiert und dort die größte Frachtsortierhalle außerhalb Europas gebaut. Das heißt, wir reden über ein Unternehmen, das maßgeblich an der Wirtschaftsleistung, die wir in unserem Land erbringen, beteiligt ist und Dienstleistungen dafür erbringt. Es ist völlig am Problem vorbei, wenn Sie mich persönlich für das Handeln dieses Unternehmens verantwortlich machen. Das geht nicht. Last but not least, um noch einmal auf Köln zurückzukommen: Das Unternehmen fliegt 31 Flugpaare in der Nacht in Köln mit vorzugsweise modernem bis hoch modernem Fluggerät. Auf der Liste der Maschinen des Unternehmens befinden sich allein 80 relativ neue Maschinen vom Typ 757, es sind bereits 10 Maschinen A380 bestellt und es gibt eine Option auf 10 weitere. Herr Zerbe, ich fordere Sie auf, die persönlichen Angriffe umgehend zu unterlassen. So geht es nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Marten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich habe zwei Bemerkungen. Der von Ihnen angesprochene Kinderbesuch hat uns allen richtig gut getan.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich wünschte mir, es würden öfters Kinder kommen und so viele Personen anwesend sein wie gestern morgen. Ich habe die Kinder nicht als störend empfunden, sondern im Gegenteil. Ich habe nur einen älteren Herrn mit der Tröte als störend empfunden, was ich ihm aber auch gesagt habe.

Ich habe eine Bitte an Sie, Herr Houben. Wenn Sie demnächst im Gespräch mit Ihren Bürgern heraushören, dass die Bürger meinen, die Bezirksregierung sei voreingenommen, dann antworten Sie mit Konrad Adenauer. Nachdem Konrad Adenauer zum ersten Mal de Gaulle in Paris besucht hatte, sagte den klassischen Satz:

Der de Gaulle, der ist jar nich so. Der ist janz anders.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwendern):

Dazu muss ich natürlich etwas sagen: Danke dafür, dass Sie den Besuch der Kinder so positiv werten.

Natürlich tue ich das in den Gesprächen, vielleicht weniger, indem ich sage, die Bezirksregierung ist gar nicht so, sondern vielmehr, indem ich sage, es ist wichtig, dass ihr dorthin kommt, damit die sehen, dass es euch gibt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Houben, ich würde gerne zu Ihren Anmerkungen Stellung nehmen. Ich habe gestern Morgen auch gesagt, ich würde es sehr begrüßen, wenn die Kinder auch einmal zu uns

kommen würden. Ich habe darauf hingewiesen, dass wir insbesondere an zwei Wochentagen Führungen für interessierte Kinder durchführen. Wir haben eine gute Resonanz, eine hohe Nachfrage, die wir zum Teil nicht befriedigen können. Wir möchten dort deutlich machen können, was an einem Flugplatz passiert, sodass die Kinder einmal sehen können, welche Auswirkungen der Start, die Landung eines Flugzeuges hat. Ferner kommen sie ganz nah an ein Flugzeug und können mit einem Piloten sprechen. Wenn ich am gestrigen Morgen eine Einladung ausspreche, dann tue ich das nicht, weil ich einen solchen Besuch als lästig empfinde.

Die zweite Anmerkung betrifft Ihre Anmerkung zu UPS. Es ist aus Ihrem Vortrag deutlich geworden, dass eine Airline, die z. B. Fracht fliegt, für die Region und den Platz ein unglaublich wichtiger Faktor ist. Die Zahlen, die Sie genannt haben, sind atemberaubend. UPS ist ein absolut seriöses und großes Unternehmen. Der Flughafen Köln und alle Arbeitnehmer, die bei der UPS im Luftfrachtverkehr arbeiten, sind sicherlich froh und dankbar, dass sie ein solches Unternehmen am Platz haben. Es gibt überhaupt keine Kritik an Ihrem Arbeitgeber oder an Ihre Tätigkeit für die Firma UPS. Wir beide sind in der gleichen Branche. Ich bitte nur, wenn wir hier ausführen - das hat Prof. Hamm ja auch ausgeführt -, dass ein Flughafen ein sehr starker Faktor für einen Standort, für eine Region, für die wirtschaftliche Entwicklung, für Arbeitsplätze, für Arbeitnehmer darstellt, dass dieses nicht bestritten wird. Es kann nicht sein - das hat zugegebenermaßen, Herr Houben, bei mir zu ein wenig Verärgerung geführt, die ich Ihnen gegenüber ausgedrückt habe -, dass das Argument, dass ein Unternehmen, das in Köln fliegt, positive Auswirkungen auf Arbeitsplätze, auf potentielle neue Arbeitsplätze und die Region hat, für Mönchengladbach und für den beantragten Ausbau nicht gilt. Dagegen wehre ich mich.

Ich komme nun auf den Nachtflug zu sprechen. Wir haben nicht vor und auch nicht beantragt, in Mönchengladbach einen Nachtflugverkehr genehmigen zu lassen. Das heißt, wir haben eine Betriebsgenehmigung, die für die Zeit von 6 Uhr bis 22 Uhr gilt. In dieser Zeit kann gestartet und gelandet werden. Zusätzlich haben wir beantragt, die Betriebszeit um eine Stunde, also bis 23 Uhr, zu verlängern für außerplanmäßige Landungen besonders lärmarmen Flugzeuge. Das bedeutet, es ist nicht vorgesehen, in einen Nachtflugverkehr hineinzugehen. Diese Vorwürfe befremden mich auch gelegentlich. Airpeace sagt, es seien ihnen Gerüchte zu Ohren gekommen, die Lufthansa wolle in Mönchengladbach Nachtflüge machen. Ich kann Ihnen sagen: Es gibt kein einziges Gespräch mit der Lufthansa Cargo oder Ansätze, dass die Lufthansa in Mönchengladbach Nachtflug machen wollte. Die heutige und die zukünftige Betriebsgenehmigung geben es nicht her. Insofern sollten die Diskussionen um potentielle Nachtflüge um 3 Uhr morgens in Mönchengladbach beendet werden.

Ich möchte auch noch einmal auf den gestrigen Besuch der Kinder eingehen. Ich habe selber auch Kinder und weiß, wie schwierig es für junge Leute heute ist, einen adäquaten Arbeitsplatz zu bekommen, ob Lehrstelle oder eine Perspektive für die Zeit nach der Ausbil-

dung. Wenn wir es durch den beantragten Ausbau schaffen, dem einen oder anderen Jugendlichen, der hier gestern zu Besuch war, einen Arbeitsplatz oder einen Ausbildungsplatz an unserem Flughafen anbieten zu können, dann habe ich dabei ein ganz gutes Gefühl. Wir bekommen tagtäglich eine Menge Anfragen, in denen junge Leute uns fragen, ob sie ein Praktikum machen können. Wir betreuen dann die Jugendlichen 2 oder 4 Wochen lang. Ich freue mich über jeden Jugendlichen, dem wir die Möglichkeit geben, bei uns etwas aus der Berufspraxis zu erfahren. Junge Leute, die einige Tage auf dem Tower waren, sind begeistert und haben leuchtende Augen. Wir haben Jugendliche, die bei uns im Betriebsdienst sind und helfen, Flugzeuge zu betanken, ein- und auszuhalten. Wir werden nach dem Ausbau viele gewerbliche Arbeitsplätze anbieten. Die jungen Leute sind begeistert. Wir haben mehrere junge Leute in der kaufmännischen Verwaltung, der Buchhaltung, der Planung gehabt. Auch diese waren begeistert. Einen Vorwurf, ich würde Kinder als lästig empfinden, weise ich mit Entschiedenheit zurück. - Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Mischke.

Ulrich Mischke (Einwender):

Herr Zerbe, Sie drehen uns das Wort im Munde um. Kein Flughafengegner - ich habe das bereits am ersten Tag gesagt - bestreitet, dass Flughäfen ein wichtiger Standortfaktor sein können und wichtige Standortfaktoren sind. NRW braucht selbstverständlich Flughäfen; das ist unstrittig. Wir wollen doch nicht, dass es in NRW keine Flughäfen mehr gibt. Das wäre ein erheblicher Nachteil für das Land. Wir bestreiten aber, dass der Flughafen Mönchengladbach ein Standortfaktor ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Denn ein Standortfaktor hat immer dann besondere Bedeutung, wenn die Konkurrenz weit entfernt liegt. Das heißt, Sie argumentieren quasi umgekehrt. Sie sagen, mit jedem weiteren Flughafen wächst der Standortfaktor. Jeder Betriebswirt, jeder Volkswirt wird Ihnen sagen, dass irgendwann die Tendenz gegen null geht. Wir haben hier im Flugbereich mit Düsseldorf in 12 km Entfernung einen so hervorragenden Standort, dass wir in meiner Heimatgemeinde Willich mit Münchheide das am besten wachsende Gewerbegebiet in den letzten 20 Jahren hatten, weil wir eben diese Möglichkeit haben. Im Umkreis von 55 km gibt es noch zwei weitere Flughäfen. Deshalb sehen wir Mönchengladbach nicht als vernünftigen Standort. Ein solcher Flughafen würde die Situation kaum oder nicht verbessern. Sagen Sie nicht, wie würden den Standortfaktor Flughafen generell abwerten. Nein, wir bewerten eine ganz konkrete Situation, und das ist Mönchengladbach.

Herr Marten, Sie hatten angedeutet, dass Überlegungen bestehen, eventuell am 2. Juli einen weiteren Erörterungstermin einzuräumen. Ich habe das auch in meiner Umgebung ange-

sprochen. In den letzten Tagen bin ich erneut danach gefragt worden. Gibt es schon eine Entscheidung?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist mir leider nicht bekannt. Das läuft über den Personalrat. Die tagen immer am Mittwoch. Ich nehme an, dass am kommenden Mittwoch die Entscheidung fallen wird.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich würde gerne auf Herrn Mischke eingehen. Wenn Sie sich die Prognosen aller namhaften Institute für die nächsten zehn bis 15 Jahren ansehen, dann stellen Sie fest, dass dort von einem kontinuierlichen Wachstum des Luftverkehrs die Rede ist. Ich bin der festen Überzeugung, dass der Luftverkehr gerade in den bevölkerungsstarken Regionen und in den einkommensstarken Regionen, zu denen wir gehören, maßgeblich mitwachsen wird. Wir sehen auch in die Zukunft, Herr Mischke. Wir wollen auch einen Blick über den heutigen Tag hinaus werfen und gucken, wie in zehn Jahren die Entwicklung aussieht. Schauen Sie doch einmal, wie lang die Zeiträume zwischen der Entscheidung, ein Planfeststellungsverfahren auf den Weg zu bringen, und der potentiellen Genehmigung sind. Der Beschluss ist bei uns Ende 2000 gefasst worden. Von den Gesellschaftern ist unsere Gesellschaft beauftragt worden, ein Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Wir sind jetzt Mitte 2005. Nach Ende der Erörterung wird es irgendwann eine Entscheidung zu unserem Antrag geben. Ich glaube, wir können mit Fug und Recht davon ausgehen, dass, sollte es eine positive Entscheidung sein, diese beklagt wird. Dann sind wir mindestens sechs bis sieben Jahre weg von dem Tag, an dem wir einen Bedarf erkannt und gesagt haben, es sei vernünftig, Mönchengladbach neben Düsseldorf mit ans Netz zu bringen.

Was ich gelegentlich vonseiten der Politik vermisse, ist das Aufzeigen von langfristigen Perspektiven, von langfristigen Planungen. Da wird oft an Tagesproblemen herumgedockert, jeden Tag eine neue Sau durch das Dorf getrieben. Der eine sagt, wir erhöhen die Mehrwertsteuer, der andere sagt, wir senken die Mehrwertsteuer, der dritte sagt, wir schaffen die Eigenheimzulage ab. Gucken Sie sich doch einmal an, was im Moment konzeptionell passiert. Wie sieht eine Steuerpolitik der Parteien aus? Sie bekommen keine Antwort. Die Flughäfen - sehen Sie es uns nach, Herr Mischke - denken gelegentlich langfristig. Das kann man uns sicherlich nicht vorwerfen. Bei den Planungszeiträumen, die es gibt, muss man einfach Themen langfristig angehen. Wir wohnen ja in der Nachbarschaft. Wir sollten uns einmal in fünf Jahren treffen. Ich hoffe, dass Sie dann sagen werden, der Ausbau des Flughafens Mönchengladbach hat uns und der Region gut getan. Ich bin davon überzeugt.

(Heiterkeit bei den Einwendern - Zuruf eines Einwenders: Dann sind Sie längst weggezogen! - Weitere Zurufe von den Einwendern)

Ich bin Jahrgang 1953 und damit 52 Jahre alt. Ich habe Politiker, die Ihrer Partei angehören, schon als junger Mann unglaublich bewundert, Herrn Lambsdorff, Herrn Genscher, Herrn Scheel. Ich habe als junger Mann aus meiner zugegebenermaßen persönlichen Einschätzung Politiker gesehen, die Weitblick hatten, die über den Tag hinaus geschaut haben und die ein klares Bekenntnis zum Standort Deutschland, zur wirtschaftlichen Entwicklung und Prosperität abgegeben haben. Die FDP war immer auch eine Vertretung der Unternehmer. Ich vermisse das manchmal in der heutigen Diskussion. - Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Danke, Herr Zerbe. - Jetzt hat Herr Houben das Wort.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Zerbe, das, was Sie vorgetragen haben, war mutig. Ich habe Ihnen eben vorgelesen, mit welchen Argumenten Ihr Vorgänger, Herr Karl Böse, und Herr Peters den Antrag unterschrieben haben. Sie haben diese Aufgabe von Karl Böse geerbt. Es ist keineswegs so, dass sich der Verkehrslandeplatz in der Zeit, in der Sie der Geschäftsführer sind, anders entwickelt hätte, als es unter dem Herrn Böse der Fall gewesen ist. Die Entwicklung ist definitiv null gewesen. Wenn Sie behaupten, Sie würden langfristig denken, dann sollten Sie endlich einmal zur Kenntnis nehmen, dass wirklich niemand von uns bestreitet, dass Luftverkehr wächst und dass Flughäfen Standortfaktoren sind. Das ist so. Aber lesen Sie bitte Booz Allen & Hamilton und Boston Consulting zur langfristigen Entwicklung des Weltluftverkehrs, des europäischen und speziell des deutschen Luftverkehrs. Die Aussagen, die Sie dort finden - das muss das Maß der Dinge sein -, sind: Wachstum wird stattfinden und wird sich konzentrieren auf die großen, nicht auf die kleinen. In der Region haben wir schon heute zu viele Flughäfen. Sie können das im „Handelsblatt“ vom 31. Mai nachlesen, dass es so ist. Ich habe Ihnen aus dem World Factbook vom FBI vorgelesen, dass wir in Deutschland doppelt so viele Flughäfen haben wie das gleichfalls hoch entwickelte Frankreich. Wir brauchen keinen weiteren Flughafen, vor allem brauchen wir keinen weiteren Flughafen an einer Stelle, an der er nicht zu entwickeln ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Houben, vielen Dank für den Verweis auf die vielen von Ihnen genannten Beratungsunternehmen. Trotz Aussagen von Beratern, gestehen Sie mir aber bitte zu, dass ich auch eine eigene Meinung zu dem Thema habe. - Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Mischke, bitte.

Ulrich Mischke (Einwender):

Herrn Zerbe geben Sie jeweils sofort die Möglichkeit, zu antworten, uns aber nicht. Das finde ich nicht ganz fair.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Der Herr Zerbe wird ja immer angesprochen.

(Ulrich Mischke [Einwender]: Ich bin von Herrn Zerbe auch angesprochen worden!)

Es stehen auch noch andere Redner auf der Rednerliste, die auch gerne etwas zu dem Thema sagen würden. Ich versuche, es so gerecht wie möglich einzuteilen, aber ich kann nicht erlauben, dass ein Dialog entsteht, und die anderen, die auch wichtige Dinge zu sagen haben, länger warten müssen als z. B. Sie, Herr Mischke. Aber ich gebe Ihnen jetzt das Wort.

Ulrich Mischke (Einwender):

Herr Zerbe, ich verstehe nicht, dass Sie Dinge hier diskutieren, die völlig unumstritten sind. Wenn Sie das Wortprotokoll nachlesen, dann stellen Sie fest, dass ich bei meinem ersten Beitrag - ich glaube, es war der zweite oder dritte Satz - ausgeführt habe, dass es unstrittig ist, dass Flugverkehr wächst. Das ist völlig klar. Warum halten Sie mir das eigentlich entgegen? Sie erwähnen das und berufen sich auf Gutachten. Dieselben Gutachten habe ich hier auch genannt. Sie verschweigen jedoch die halbe Wahrheit dieser Gutachten. In denselben Gutachten steht nämlich, dass wir in Deutschland zu viele Flugplätze haben, weil sich der Wettbewerb so entwickeln wird, dass nicht alle diese Flugplätze überleben können. Wir haben in Deutschland mehr Flugplätze mit 2.400 m langer Start- und Landebahn, als wir auf Dauer benötigen. Bitte suchen Sie sich bei den Gutachten, die Sie zitieren, nicht nur Teilwahrheiten heraus, sondern bringen Sie die gesamte Wahrheit. Ich halte das für sehr wichtig.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich weiß auch nicht, was es bringt, mein Parteibuch hier ins Spiel zu bringen und zu sagen, ja, man müsse längerfristig denken. Ich denke, da ich gewisse volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Vorkenntnisse habe, dass man auch darüber nachdenken muss, nicht unnötige Investitionen auf Kosten der Steuerzahler zu tätigen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Ich habe jetzt einen Antrag vorliegen – einen Moment, Herr Schäfer – auf Mittagspause. Ich schlage vor, erst die Pause zu machen. Oder hat jemand unbedingt das Bedürfnis, jetzt in diesem Moment noch etwas zu sagen? – Der Herr Schäfer, der steht auch als nächster auf der Liste.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich möchte Herrn Mischke antworten.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Entschuldigung, Herr Zerbe, Sie erhalten gleich die Gelegenheit dazu. – Herr Schäfer, bitte.

Herbert Schäfer (Einwender):

Vielen Dank. – Herr Zerbe, sammeln Sie das erst einmal. Sie fordern das ja heraus. Dann können wir dieses Pingpongspiel weiter spielen.

Ich habe zu diesen Ausführungen zu bemerken: Herr Zerbe, es ist tief traurig, dass Sie nicht begriffen haben, dass man ein Benchmarking macht. Ich war in meiner beruflichen Laufbahn häufiger dazu gezwungen herauszufinden, wo denn das Potenzial einer Region liegt. Unterschätzen Sie also das bitte nicht, wenn wir Ihnen sachlich-argumentativ nahe legen, dieses Vorhaben aufzugeben. Wir sind aber nicht in der Haftung; das sind andere.

Noch etwas, Herr Zerbe und die Bezirksregierung: Es ist ja nicht so, als wenn Arbeitsplätze nur entstehen. Es werden Arbeitsplätze vernichtet. Diese Arbeitsplätze werden z. B. durch die aner kennenswerte Feststellung im Antrag der Flughafen Düsseldorf und Mönchengladbach dokumentiert. Die Festspiele werden betroffen sein und wohl nicht mehr stattfinden können. Das sind auch Arbeitsplätze, Herr Zerbe, sowohl in der Verwaltung wie auch in den Künstlerkreisen, wie auch in dem Gewerbe, das diese Festspiele vorbereitet und durchführt. Sie können also nicht behaupten oder für sich das Recht in Anspruch nehmen, nur Sie schaffen Arbeitsplätze. Nein, Sie vernichten auch Arbeitsplätze.

Sie können auch davon ausgehen, dass wir sehr deutlich machen werden, was die neue Landesregierung fordert. Deswegen darf ich das weiterführen, was Herr Houben eben aus dem Koalitionsvertrag ausgeführt hat, der dann so endet:

Wir fordern vom Bund schnellstens eine Novellierung des Lärm-schutzgesetzes aus dem Jahr 1971, um einen wirksamen Schutz der Bevölkerung zu erreichen.

Ich kann nur als Nicht-Parteigänger der beiden Parteien sagen: Bravo! Da kommt es nämlich her, dass dann die Fragen auch für eine Bezirksregierung sehr deutlich werden, geht das denn noch so, wie man das früher gemacht hat. Sie haben das ja angesprochen. Im Jahr 2000 haben Sie den Beschluss gefasst. Jetzt sind wir im Jahr 2005. Herr Zerbe, die Zeiten gehen in der wirtschaftlichen Entwicklung ganz schnell. Die Uhr ist für Mönchengladbach abgelaufen. Glauben Sie es mir. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Herzogenrath.

Peter Herzogenrath (Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach e. V.):

Vielen Dank. – Ich habe das ganz dringende Bedürfnis, Frau Schäfer, vor der Mittagspause noch zu Wort zu kommen, weil ich nämlich dringend weg muss und die nächsten beiden Wochen nicht hier sein kann und nicht die Möglichkeit habe, die Interessen meiner Mandanten zu vertreten. Ich glaube zwar nicht, dass Sie innerhalb der nächsten zwei Wochen hier fertig werden, aber man weiß es ja nicht. Ich stehe auch als nächster auf der Rednerliste. Deswegen wäre ich Ihnen sehr dankbar, wenn ich noch zu Wort kommen könnte. – Danke.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Bitte, Herr Herzogenrath.

Peter Herzogenrath (Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach e. V.):

Also: Peter Herzogenrath für die Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach im rheinischen Landwirtschaftsverband und gleichzeitig auch vertretend die Kreisbauernschaft Krefeld-Viersen.

Zunächst einmal zu Protokoll: Wir halten selbstverständlich sämtliche schriftlich gemachten Einwendungen und Anregungen in vollem Umfang aufrecht, sowohl die Einwendungen, die wir im eigenen Namen für die Kreisbauernschaft gemacht haben, als auch die für unsere Mandanten.

Was ich zu sagen habe, geht auch nur in sehr geringem Umfang zum Thema Lärm und gehört mehr zu den Tagesordnungspunkten 9 und 10, also betrifft vor allen Dingen die Themen landschaftspflegerischer Begleitplan Umwelt und individuelle Betroffenheit, insbesondere Eigentum und betriebliche Betroffenheit.

Ich habe hier am zweiten Tag, glaube ich, schon einmal vorgetragen, dass einige landwirtschaftliche Betriebe ganz massiv in ihrer Existenz betroffen sein werden oder aber zumindest in ihrer Existenz gefährdet sein werden, wenn es zum Flughafenausbau kommen sollte. Die wohnen auch da und halten teilweise auch Vieh. Herr Scholz hat das heute Morgen zu Beginn schon einmal vorgetragen. Die sind natürlich auch von den Lärmemissionen betroffen. Viel wichtiger sind aber die Eingriffe in Eigentum und in die Betriebe.

Ich möchte nur einmal beispielhaft einige wenige aufführen. Da haben wir den Betrieb Heinrich und Bernd Kreuzer, der mit seiner Hofstelle ziemlich genau auf Höhe des Beginns der zukünftigen Start- und Landebahn liegen wird, und zwar dort, wo die meisten Starts, nämlich bei westlicher Windrichtung, erfolgen werden. Da hat er auch seinen Hofladen.

Auch wenn Sie, Herr Zerbe, damals – vielleicht erinnern Sie sich noch – vor zweieinhalb Wochen gesagt haben, die meisten gut funktionierenden landwirtschaftlichen Direktvermarktungen lägen an stark befahrenen Straßen, was mir im Übrigen so nicht bekannt ist, weiß ich nicht, wo hier die Vergleichbarkeit ist. Ich kann mir nämlich nicht vorstellen, dass die, die da in 100 oder 150 m Entfernung vom Hofladen starten werden, noch schnell vorher bei Kreuzers in den Hofladen gehen und einkaufen, oder die, die da landen, mal eben schnell noch, wenn sie gelandet sind, auch bei Kreuzers einkaufen gehen, dass da irgendein Vorteil ist. Im Gegenteil: Diejenigen, die bisher dahin einkaufen gegangen sind, werden das nicht mehr tun, weil sie nämlich nicht wissen, ob man die Produkte, die da aus dem eigenen Anbau verkauft werden, überhaupt noch bedenkenlos verzehren kann aufgrund der Abgasemissionen, denen der dortige landwirtschaftliche Anbau zwangsläufig ausgesetzt sein wird.

Von dem Betrieb Kreuzer benötigen Sie im Wesentlichen für den Ausbau des Flughafens etwa die Hälfte der Betriebsfläche von 46 ha, 80 % der Eigentumsfläche, die direkt am Hof liegt, der Rest wäre Pachtfläche. Der Betrieb ist an dieser Stelle nicht mehr existenzfähig. Er müsste schon umgesiedelt werden. Die Eltern von Herrn Kreuzer sind nicht mehr die Jüngsten. Die wollen vielleicht gar nicht mehr weg. Wo bekommen sie den Ersatzbetrieb her? Vielleicht bekommt man die Eigentumsfläche irgendwo wieder, aber die Pachtflächen – das gilt für die folgenden Beispiele genauso – werden sie so ohne Weiteres nicht wiederbekommen, denn darauf wirtschaften ja andere Landwirte.

Sie können auch einem landwirtschaftlichen Betrieb nicht Ersatzfläche in 20, 30 oder 50 km Entfernung anbieten. Darauf kann der nicht wirtschaften. Das ist nicht wirtschaftlich. Der kann da nicht hinfahren. Man kann nicht mit einem landwirtschaftlichen Fahrzeug – mit einem Ackerschlepper – mit 130, 140 oder 150 km/h über die Autobahn fahren. Der legt in der Stunde, wenn es hoch kommt, 30 km, vielleicht auch 35 km zurück. Denn die 50 km/h, die die heute häufig fahren können, können die ja nicht ständig fahren. Also die Flächen werden nicht mehr wirtschaftlich zu bewirtschaften sein, die Sie möglicherweise als Ersatz anbieten können.

Dann haben wir den Betrieb Coenen, ein reiner Ackerbaubetrieb. Nur ein kurzer Überblick: Der wird etwa 22 % der heute bewirtschafteten Fläche verlieren. Insgesamt ist es eine bewirtschaftete Fläche von gut 90 ha. Man geht heute davon aus, dass ab 5 % Flächenverlust, insbesondere ab 5 % Verlust der Eigentumsflächen, eine Existenzgefährdung vorliegen kann und dass Ersatz bei landwirtschaftlichen Betrieben grundsätzlich in Land zu leisten ist und nicht in Geld. Denn mit dem Geld können die auf Dauer nicht weiter wirtschaften, insbesondere dann nicht, wenn es noch junge Betriebsleiter sind – Bernd Kreuzer ist z. B. 37 Jahre alt – oder wenn familiäre Hofnachfolger da sind. Im Falle Coenen gingen 22 % der Eigentumsfläche verloren.

Dann haben wir den Fall Tillmanns – Birkenhof in Kleinenbroich. Da gingen etwa 10 % der Eigentumsfläche verloren. Es handelt sich aber um eine Fläche für eine Ausgleichsmaßnahme, die unmittelbar am Hof liegt und die auch so niemals wiederbeschafft werden könnte.

Der Betrieb Windbergs, Friedrich-Kreuzer-Straße, liegt unmittelbar auch schon am heutigen Flughafengelände. Das ist ein Betrieb mit einer stark ausgeprägten Pensionspferdehaltung. Es sind hauptsächlich Freizeitreiter, die die hofnahen grünen Wiesen- und Weidenflächen für ihre Ausritte und auch diese Flächen und die angrenzenden grünen Wege, die Sie teilweise in Anspruch nehmen werden müssen für Ihren Ausbau – so geht es auch aus den Plänen hervor – dazu benutzen, um in die Naherholungsgebiete zu gelangen, wo es dann weitere Reitwege gibt. Dieser Betrieb wird ganz erheblich an Attraktivität für dieses Publikum – für diese Klientel – verlieren. Er würde im Übrigen ebenfalls 27 % seiner Eigentumsflächen und 20 % der Gesamtbetriebsflächen verlieren. Einen solchen Betrieb verlegen Sie auch nicht einfach irgendwohin, zumal, da die Betriebe einen hohen Pachtlandanteil haben – wir haben es hier samt und sonders mit Betrieben zu tun, die einen Pachtlandanteil jenseits der 70 oder 80 % haben – und Sie diese Pachtflächen an anderen Standorten mit ganz hoher Wahrscheinlichkeit nicht werden beschaffen können. Auch hier haben wir eine ganz massive Existenzgefährdung.

Der vorletzte in meiner Liste ist der Betrieb Heinz-Theo Kreuzer, Windbergs benachbart. Ein viehhaltender Betrieb. Es werden dort heute 16 Kühe gehalten. Die Kapazität da - genehmigter Bestand – beträgt 50 Kühe. Der Sohn beginnt im August – er hat eine Lehrstelle – mit einer landwirtschaftlichen Lehre. Nur was sagen Sie dem? Was macht er danach mit seiner landwirtschaftlichen Lehre? Wenn der Betrieb des Vaters nicht mehr wirtschaftlich zu führen ist, kann der seine landwirtschaftliche Lehre auf den Müll schmeißen.

Da ist auch eine ähnliche Betroffenheit. Es sind 50 % der Eigentumsfläche betroffen und 15 % der Gesamtbetriebsfläche. Es sind natürlich hofnahe Flächen, denn die Hofstellen liegen direkt dem heutigen Verkehrslandeplatz benachbart. Auch die kann man nicht ohne Weiteres wiederbeschaffen.

Dann haben wir ausnahmsweise tatsächlich mal einen Betrieb auf dem Gebiet der Stadt Mönchengladbach, nämlich im Bereich Neuwerk, den Betrieb Lehnen. Der verliert ganze 25 % seiner 66 ha Betriebsfläche. Der wird so als Haupt- oder Vollerwerbsbetrieb auch nicht mehr existenzfähig sein. - Das zu den Betrieben und deren Existenzgefährdung.

Noch etwas zum Verfahren: Wir haben also festgestellt, dass im Grunderwerbsverzeichnis teilweise Flächen, und zwar in einer Größenordnung von 30 bis 40 ha, enthalten sind, die in den zeichnerischen Darstellungen nicht enthalten sind. Landwirte gucken in aller Regel erst einmal auf die Karte, fragen, wo ihre Flächen liegen und ob die da eingezeichnet sind oder nicht. Die fragen: Bin ich betroffen oder nicht? Wenn die da weiß sehen und nicht grün oder eine andere Markierung, dann gehen die zunächst einmal davon aus, dass sie nicht betroffen sind. Hier fehlt für meine Begriffe die Gelegenheit einer zumutbaren Kenntnisnahme.

Deswegen **beantragen** wir, dass hier noch einmal in eine Anhörung eingestiegen wird, meinetwegen in Form eines sogenannten Deckblattverfahrens. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Danke schön, Herr Herzogenrath. – Ich schlage vor, wir gehen jetzt erst einmal in die Pause. Wir machen weiter in einer Stunde – 14:30 Uhr.

(Unterbrechung von 13:33 Uhr bis 14:36 Uhr)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meine Damen, meine Herren! Wir fahren mit der Erörterung fort. Wir sind beim Thema Fluglärm.

Ich begrüße in unseren Reihen einen prominenten Bürger, Herrn Berti Vogts. Herzlich willkommen!

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe gehört, dass Sie auch das Wort ergreifen wollen. Ich schlage vor, dass wir vielleicht noch ein bisschen in das Thema einführen. Dann erteile ich Ihnen das Wort.

Zur Replik hatte sich eben noch Herr Zerbe gemeldet. Bitte sehr.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Vielen Dank. – Wir hatten gerade von Herrn Herzogenrath einige Einwendungen zu Themen, die die Landwirtschaft betreffen. Nach der Tagesordnung, die wir auch haben – nach dieser Tagesordnung disponieren wir auch unsere Gutachter –, sind wir heute nicht davon ausgegangen, dass Themen der Landwirtschaft und der Pachtverhältnisse angesprochen werden.

Ich bitte darum, dass wir diesen Punkt mit der Landwirtschaftskammer hier noch einmal erörtern können, wenn dieser Punkt auf der Tagesordnung an der Reihe ist. Wir würden dann gern zur Erörterung auch unseren Sachverständigen aus dem Bereich Landwirtschaft zu diesem Termin einladen. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist zu Protokoll genommen. - Jetzt hatten wir noch als Nachfrager Herrn Ewald, Herrn Kruse, den ich nicht sehe. Kann das Saalmikro dann bitte an Herrn Ewald gereicht werden?

Rolf Ewald (Betroffener):

Schön, dass wir wieder zusammen sind, Herr Marten. – Ich habe noch eine Bemerkung zu dem Thema Arbeitsplätze. Da meine Frau selber von Arbeitslosigkeit betroffen ist, möchte ich das, was hier vorhin gesagt worden ist, so locker nicht im Raum stehen lassen.

Ich habe am Flughafen Düsseldorf 30 Jahre gearbeitet und ca. 40 bis 50 Diplomarbeiten begleitet in Sachen Thema „economic impact“, die wirtschaftliche Ausstrahlung von Flughäfen. Was mir hier in der Diskussion auffällt, ist Folgendes: Es wird alles isoliert betrachtet, als gäbe es keine Konkurrenz. Noch vor wenigen Tagen habe ich ausgeführt, es gebe einen Verkehrsschatten, der dazu führt, dass z. B. Augsburg – ein zu Mönchengladbach identischer Fall – gerade die Denim Air verloren hat, eine Fluggesellschaft mit Propellergerät. Der Flughafen ist pleite. Er ist nicht nur pleite, er hat gestern Konkurs angemeldet. Das sollte man sich einmal auf der Zunge zergehen lassen.

Die Ursachen? – Herr Peters hat hier ausgeführt, warum die Verbindung nach London City weggegangen ist. Warum? – Weil der Preisdruck von der Konkurrenz in Düsseldorf zu stark war. Das Gleiche ist in Augsburg passiert. Die Deutsche BA ist mit den Preisen dermaßen in die Tiefe gegangen, dass die Denim Air in Augsburg nicht mehr mithalten konnte. Das war das Ergebnis.

Hier wie da stehen wir vor dem gleichen Scherbenhaufen. Ich höre hier aber, wenn wir nur einen neuen Flughafen bauten, dann hätten wir Arbeitsplätze. Herr Marten, ich glaube, es schon des Öfteren dargelegt zu haben: Neue Arbeitsplätze kriegen Sie nur dann, wenn Sie eine Airline hierher holen. Die Reihenfolge ist: Zuerst eine Airline, dann noch eine Airline, dann noch eine Airline. Wenn Sie eine kritische Mindestmasse an Airlines haben, dann kommen ein Reiseveranstalter, ein Reisebüro usw., das Catering und weitere Dienstleistungen. Dann werden auch tatsächlich Arbeitsplätze geschaffen.

Aber bis jetzt habe ich noch nicht von einem Vertreter einer Airline gehört, dass er bereit wäre, das Risiko bei diesem mörderischen Wettbewerb gegen Düsseldorf, gegen Köln, gegen Niederrhein einzugehen und hier anzutreten und eine Flugverbindung ex Mönchengladbach auf den Hof zu stellen. Deshalb ist es wirklich vermessen, Herr Zerbe, wenn Sie hier

mit diesem Argument Arbeitsplätze immer wieder hausieren gehen. Ich finde das nicht gut. Das haben die Arbeitslosen in dieser Region an Versprechungen nicht verdient. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Ewald, über das Thema Verkehrsschatten hatten Sie ja mehrfach referiert. Ich vermute auch, dass Sie unseren Antrag nicht gelesen haben.

Denn unser Antrag sagt ja ganz deutlich – auch die Verkehrsprognose –, dass die zukünftige Entwicklung in Mönchengladbach stark von der Entwicklung in Düsseldorf abhängt. Sehen Sie einmal bei Prof. Wolf nach – der Antrag und die Unterlagen liegen da vorne. Wir haben dort nämlich zwei Szenarien gerechnet. Wir haben gesagt: Die Entwicklung in Mönchengladbach ist stark abhängig von der Entwicklung in Düsseldorf.

Wir haben zwei Szenarien gemacht. Einmal: Düsseldorf bleibt bei seinen 38 Bewegungen. Das würde bei uns 2015 diese genannten 2,8 Millionen Passagiere ausmachen. Dann haben wir eine zweite Prognose erstellt: Düsseldorf bekommt 55 Bewegungen. Sie sehen, dass bei diesem Szenario die Passagierzahlen für Mönchengladbach deutlich andere sind.

Vielleicht sagen Sie das, was bei 55 Bewegungen Düsseldorf an Passagierprognose für hier gemacht worden ist, wenn Sie es gelesen haben sollten.

Zu Denim Air: Sie beklagen einen Zustand, den wir hier auch haben. Die Denim Air fliegt mit einer Fokker 50 gegen modernere und je Sitzplatzkilometer preisgünstigere Flugzeuge. Das haben wir nicht bestritten. Das Argument, das Sie hier bringen, ist völlig richtig.

Zu Ihrer Aussage, Sie kennten keine Airline, die sich für Mönchengladbach interessiere: Herr Ewald, ich bin richtig böse – wir zwei kennen uns über zehn Jahre –, dass Sie heute behaupten, Sie kennten keine Airline, die sich für Gladbach interessiere. Darf ich jetzt einmal ganz persönlich werden? Halten Sie das aus? – Sagen Sie ja. Darf ich einmal ganz persönlich etwas dazu sagen?

Rolf Ewald (Betroffener):

Herr Zerbe, wir sind nicht dazu da, um persönliche Differenzen auszutauschen.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Okay, ich kann das lassen.

Rolf Ewald (Betroffener):

Das habe ich vorhin schon einmal zwischen Ihnen und Herrn Houben erlebt, wo Sie ihm vorgeworfen haben, dass er für UPS arbeite und hier gegen den Flughafen wettete. Die persönlichen Differenzen spielen hier keine Rolle.

Ich sage Ihnen ganz offen: Herr Zerbe, ich finde Sie sympathisch. Aber Bier ist Bier und Schnaps ist Schnaps. Das sind bei mir zwei getrennte Paar Stiefel.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Okay. – Zur Situation: Wir haben noch die Wortmeldungen von Frau Simon, Herrn Houben und Herrn Kruse. Aber dann würde ich gern Herrn Vogts das Wort erteilen. Bitte beziehen Sie das in die Dauer der Beiträge mit ein. – Frau Simon.

Ingrid Simon (Einwenderin):

An sich hatte sich schon alles erledigt gehabt. Meine Vorredner, Herr Mischke und Herr Houben, haben das schon vorweggenommen, was mir auch ein Bedürfnis war zu sagen.

Gestatten Sie mir aber, Herr Zerbe, dass ich noch einmal ganz persönlich auf Sie eingehe. Sie sind Jahrgang '51. Sie haben das so dargestellt, als wenn es ein Privileg wäre. Also ich bin Jahrgang '45 und sehe es nicht als Privileg. Aber ich kenne Herrn Lambsdorff. Wenn das Ihr Vorbild ist, dann kommen wir nicht zusammen. – Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Zerbe, es ist immer wieder die unsägliche Diskussion über den Bedarf und die Fähigkeit, ihn in Mönchengladbach abzudecken. Der Flughafengesellschaft ist es zehn Jahre lang trotz bester Voraussetzungen, die sie selber in ihrem Antrag von 1994 formuliert – in diesem Antrag, ich wiederhole das noch einmal, steht drin: „Es gibt keine Alternative zu Mönchengladbach.“ -, also obwohl diese Situation so ist, d. h. obwohl Sie ein erstklassiges Alleinstellungsmerkmal haben, nicht gelungen, nennenswert Verkehr auf diesen Flughafen zu bringen. Das ist vertriebsmäßig ein K. o. Der Laden ist tot.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Houben. – Ich frage noch einmal, ob Herr Kruse mittlerweile eingetroffen ist. Das ist nicht der Fall. Dann kommt Herr Vogts. Wollen Sie vom Tischmikro aus vortragen? Dann einmal bitte drücken. – Bitte sehr.

Berti Vogts (Einwender):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Seit über 30 Jahren bin ich Kleinenbroicher Bürger. Ich bin jetzt seit rund vier, fünf Monaten wieder zu Hause. Ich bin angesprochen worden von vielen Bürgern in Kleinenbroich, doch hier einmal Stellung zu beziehen. Ich muss sagen, dass ich eindeutig gegen den Ausbau der Landebahn bin.

(Beifall bei den Einwendern)

Mein Haus liegt voll seitlich von der Start- und Landebahn, nur getrennt von einem Feld und von der Schnellstraße sowie von der Sportanlage und vor allen Dingen auch von der Matuschule. Mein Sohn Justin ging in diese Schule. Damals war dort schon die Belastung für die Kinder enorm.

Ich bin berufsbedingt – das wissen Sie vielleicht – Vielflieger. Ich bin nicht gegen Fortschritt, aber ich bin gegen Belästigungen. Hier in Kleinenbroich hat sich etwas entwickelt. Viele Familien, insbesondere viele junge Familien haben sich dort zusammengefunden. Sie haben für viel teures Geld Grundstücke gekauft. Sie haben für viel teures Geld schöne Häuser gebaut. Das wird so beeinträchtigt, wenn der Ausbau dieser Landebahn kommt, wozu ich deshalb wirklich in der Öffentlichkeit Stellung beziehen muss.

Ich freue mich, dass ich hier wieder nach Hause gekommen bin. Ich freue mich, hier am linken Niederrhein zu wohnen. Aber es gibt mir doch zu denken, was man hier vorhat. Noch einmal: Ich bin nicht gegen Fortschritt. Man kann mit mir über viele Dinge diskutieren. Aber wir haben einen Flughafen Düsseldorf. Den sollte man mehr auslasten, statt hier vielleicht die Familien und vielleicht auch die Familien, die über viel, viel Geld sich etwas erspart haben und die hier ihren Lebensabend verbringen wollten, zum Wegziehen zu veranlassen.

Für mich ist das keinerlei Problem, dass ich morgen wegziehe. Aber ich spreche hier im Namen der Familien. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Vogts, vielen Dank für Ihren Vortrag. Ich stelle mir allerdings eine Frage: Machen Sie eine Einwendung oder machen Sie einen Marketing-Auftritt für den Flughafen Niederrhein?

(Widerspruch von und Unruhe bei den Einwendern)

Im Mai 2005 habe ich einen Presseartikel der „Rheinischen Post“ gefunden:

Ein Trainer für den Flughafen

Zu seinem zweiten Geburtstag bekommt der Flughafen Weeze ein Geschenk, einen Paten, der den Flughafen bekannter machen möchte. Ein Auge für Talente hat er auf jeden Fall.

Und dann im Text: „Er will den Airport Weeze als junges, aufstrebendes Flughafentalent groß raus- und vor allem ins Gespräch bringen.“

Herr Vogts, eine Frage: Erhalten Sie für Ihre Tätigkeit in Weeze irgendeine Vergütung oder geldwerte Vorteile?

(Pfui-Rufe von und Unruhe bei den Einwendern)

Ich staune wirklich darüber.

Der zweite Punkt: Sie hatten auch einmal eine große Affinität zu unserem Flughafen. Sie sind regelmäßiger Gast bei uns gewesen. Sie haben sich auch einmal ins Gästebuch eingetragen. Ich möchte das eben einmal zeigen, was Sie damals zum Flughafen Mönchengladbach gesagt haben:

(Folie: Bild von Berti Vogts mit Text)

Kennen Sie Ihren Eintrag noch?

(Berti Vogts [Einwender]: Ja, ich kenne doch den Flughafen! - Heiterkeit bei den Einwendern)

- Vielleicht, Frau Reisepatt, können Sie den Text einmal vorlesen. Ich fand den damals wirklich gut.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Vogts, bitte einmal drücken.

Berti Vogts (Einwender):

Ich fand den Flughafen nicht nur damals gut, ich finde ihn heute auch gut, wenn das alles so belassen wird. Aber was Sie mir hier unterstellen – entschuldigen Sie das –, das ist eine Unverschämtheit.

(Beifall bei den Einwendern – Zuruf von den Einwendern: Bravo!)

Es gibt auch Dinge im Leben, für die man kein Geld nimmt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich habe jetzt mehrere Wortmeldungen: Frau Simon, Herr Houben, Herr Ewald und hinten auch noch.

Ingrid Simon (Einwenderin):

Herr Zerbe, wenn das wirklich so wäre, dass Herr Vogts tatsächlich einmal irgendwas gemacht hätte, was heute einen ganz anderen Bestand hat, dann kann ich ihm nur gratulieren, dass er dazulernt.

Ich möchte noch einmal auf Herrn Lambsdorff zurückkommen, wie Sie den verehren bei Ihrem Jahrgang: Sie lernen nicht dazu. Man sollte in seinem Leben auch einmal etwas überdenken und auch andere Meinungen gelten lassen, wenn es um Kopf und Kragen geht. Ich finde es bewunderswert, wie sich Herr Vogts hier für andere Leute einsetzt. Er kann heute wegziehen. Wir können es nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Zerbe, wie Sie hier mit dem Herrn Vogts umgehen, ist ungeheuerlich. Es liegt genau auf der Linie, wie Sie mich behandelt haben.

Ich will Ihnen eines dazu sagen: Das Datum war 1995. Das war genau hinter dem Genehmigungsantrag, aus dem ich heute zitiert habe. Sie – der Flughafen – haben diese Erwartungen – und das, was er damals gemacht hat, war eine Erwartung an diesen Flughafen, dort fliegen zu können – nicht erfüllt. Das jetzt als Kritik an ihn zu bringen, ist ungeheuerlich.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das Saalmikro bitte an Herrn Ewald.

Rolf Ewald (Betroffener):

Dazu möchte ich doch noch etwas sagen: Ich glaube, wir kommen hier nicht weiter, wenn wir uns immer nur in Personalien vertiefen. Herr Zerbe, gestatten Sie mir aber den Einwand: Sie sind Flughafendirektor der Flughafen Mönchengladbach GmbH, wohnen aber in Kempen. Warum sind Sie dann nicht Flughafendirektor von Grefrath geworden?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Dann der Herr dort hinten. – Können Sie das Mikro bitte weiterreichen? Seien Sie so nett und nennen Ihren Namen.

Johannes Tillmanns (Betroffener):

Mein Name ist Johannes Tillmanns. Ich bin Landwirt, komme aus Kleinenbroich, bin einer von den betroffenen Betrieben, die Herr Herzogenrath eben genannt hat.

Zu den Lärmbelästigungen möchte ich nur sagen: Ich glaube, Herr Zerbe, wenn Sie in unserer Ecke wohnen würden, ca. 150 m neben der Einflugschneise, hätten Sie entweder Ihr Haus verkauft oder der Ausbau des Flughafens wäre gar nicht zum Thema geworden. Das kann ich Ihnen dazu nur sagen. Denn die Belästigungen, die wir heute schon aufnehmen müssen, gehen über das Erträgliche hinaus.

Dann wurde eben zu dem Rückschub- oder Umkehrschub, wie Sie es nennen, gesagt, man würde das in Kleinenbroich nicht mehr hören. Die Maschinen wären auf dem Boden. Wir hören bei uns jede Maschine, die den Rückschub einschaltet. Sie können sich davon überzeugen.

Dann habe ich noch eines zu dem Thema Landwirtschaft: Ich möchte kurz noch dazu Stellung nehmen, was Herr Herzogenrath gesagt hat. Ich bin 1978 mit dem Betrieb aus der Ortslage ausgesiedelt mit der Begründung, man solle den Ort frei machen und im freien Feld könnten wir uns auch freier bewegen. Jetzt kommt das mit der Ausgleichsfläche. Das ist eine Fläche von 10 ha. Direkt neben dem Hofgebäude soll damit angefangen werden, die Ausgleichsfläche von 4,5 ha aufzupflanzen. Ich möchte einmal wissen, mit welchem Recht man, ohne den Bürger zu fragen, dazu kommt, und wer dieses Gutachten erstellt hat, dass das einfach so möglich ist. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich würde gerne den Punkt dann behandeln, wenn wir das Thema Landwirtschaft besprechen. Wir sind heute auf dieses Thema gutachtermäßig nicht eingestellt. Ich bitte um Ihr Verständnis.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Marten, ich finde das, was Herr Zerbe verlangt, nicht korrekt. Leute, die im Beruf stehen, haben nicht die Gelegenheit, beliebig oft hierher zu kommen. Ich meine, es ist in diesem Fall eine Ausflucht, das auf den Gutachter zu schieben. Auch wir mussten heute akzeptieren, dass wesentliche Teile von dem, was der Dr. Wölk vorzutragen hatte, dann erledigt wurden, als unsere Gutachter nicht da waren. Es ist nur billig, wenn wir das gleiche vom Antragsteller verlangen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir würden gerne in allgemeiner Form dazu vortragen, ohne jetzt auf den speziellen Einzelfall einzugehen. Frau Reisepatt würde jetzt in grundsätzlicher Form zu Ihrer Frage Stellung nehmen. Was jedoch die Details einzelner Grundstücke angeht - ich bitte um Ihr Verständnis -, müssten wir unseren Fachmann zum Gespräch hinzuziehen. Wir sind aber gerne bereit, auch mit den einzelnen Betroffenen dazu außerhalb der Erörterung ein Fachgespräch zu führen, weil da persönliche Eigentumsverhältnisse und persönliche Grundstücksfragen angesprochen werden. Ich finde, das ist sinnvoller, als es in großer Runde zu machen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Reisepatt.

Sarah Reisepatt (Antragstellerin):

Die Zusammenstellung des Ausgleichflächenpools erfolgte in Abstimmung mit den zuständigen Unteren Landschaftsbehörden. Es sollte geklärt werden, welche Flächen für mögliche Ausgleichsmaßnahmen in Frage kommen und zur Verfügung stehen. Gleichzeitig gab es konkrete Angebote von Eigentümern, ihre Flächen als Ausgleichsflächen zur Verfügung zu stellen. Die hier gesammelten Flächen sind dann in das Grundstücksverzeichnis aufgenommen.

men worden, das also auf dem im Dezember 2002 erstellten Ausgleichsflächenpoolverzeichnis beruht.

Im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans wurde dann der tatsächliche Kompensationsflächenbedarf ermittelt und festgelegt. Dabei wurden Flächen aus dem Flächenpool verkleinert und/oder zurückgestellt. Das heißt, das Grundstücksverzeichnis erfasst teilweise mehr Flurstücke, als tatsächlich für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden müssen. Eine weitere Festlegung oder Konkretisierung der Ausgleichsflächen in der Form, dass bereits Pacht- oder Kaufverträge abgeschlossen wurden, ist nicht erfolgt. Solche Maßnahmen waren aber auch weder zum damaligen Zeitpunkt noch zum jetzigen Zeitpunkt geboten. Mit anderen Worten: Die tatsächlich benötigten Ausgleichsflächen sind ohne einen gültigen Planfeststellungsbeschluss nicht abschließend zu bestimmen. Außerdem kommt noch hinzu, dass die ausgewiesenen Ausgleichsflächen den Flächenbedarf im Endausbaustadium des Jahres 2015 entsprechen. Die angewandte Vorgehensweise entspricht aber auch den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen. Es ist nämlich nicht erforderlich, dass bereits zum Zeitpunkt der Planfeststellung die Verfügbarkeit der Grundstücke abschließend geregelt ist.

Abschließend ist festzuhalten, dass zum derzeitigen Verfahrensstand endgültige Aussagen zur Verfügbarkeit bzw. zur Inanspruchnahme der als Ausgleichsflächen ausgewiesenen Grundstücke nicht getroffen werden können und laut Gesetz auch nicht getroffen werden müssen. - Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Tillmanns.

Johannes Tillmanns (Betroffener):

Weder die Unteren Landschaftsbehörden noch anderen haben mit uns über irgendeine Fläche gesprochen, die eventuell zur Verfügung gestellt werden könnte. Herr Zerbe, zu Beginn der Erörterung habe ich Ihnen gesagt: Die Landwirte sind zum Teil froh, wenn sie Geld bekommen. In meinem Falle können Sie damit rechnen, dass ich klagen werde bis zum Letzten, wenn der Flughafen ausgebaut wird, was ich nicht für möglich halte. Darauf können Sie sich verlassen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Stiller.

Martin Stiller (Untere Landschaftsbehörde):

Ich bestätige, dass es im Vorfeld der Antragstellung Abstimmungsgespräche - das ist allgemein üblich - zwischen Unteren Landschaftsbehörden und der Forstverwaltung gegeben hat. Nicht stattgefunden hat jedoch eine Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Neuss bezüglich des Kompensationskonzeptes. Das ergibt sich auch eindeutig aus unserer Stellungnahme. Ich möchte jetzt nicht tiefer darauf eingehen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir kommen zurück zur Rednerliste. Ein Blick auf diese zeigt, dass wir insgesamt noch elf Redner auf der Liste haben, aber es werden sicherlich nicht alle anwesend sein. - Herr Genenger.

Wilfried Genenger (Einwender):

Ich bin privat Betroffener und habe ein Anwesen in Willich-Schiefbahn. Ich bin in tiefer Sorge um die Lebensqualität auf meinem Grundstück. Ich spreche heute auch für die Nachbarn, die sich schon vor vielen Jahren dort angesiedelt haben und sich ebenfalls um ihre Lebensqualität sorgen.

Ich möchte es kurz erklären. Der Abstand zwischen der jetzigen Startbahn und meinem Grundstück beträgt ca. 400 m. Dazwischen liegt ein schmales Waldstück mit einem hohen Baumbestand, der den ganzen Lärmpegel einigermaßen abdämpft. Die neue Startbahn soll aber um knappe 100 m nach Nordosten verschoben werden. Dadurch verringert sich der Abstand zu meinem Grundstück auf ca. 300 m. Die nördliche Sicherheitszone reicht dann bis wenige Meter an mein Grundstück heran. Das jetzt noch schützende Waldstück mit den hohen Bäumen müsste dann aus sicherheitsrelevanten Gründen abgeholzt werden, weil es voll in der Sicherheitszone liegt. Nun habe ich in den Plänen nachsehen können und feststellen müssen, dass es keinen Schallschutz entlang der nördlichen Sicherheitslinie gibt. Somit werde ich demnächst, wenn die Pläne realisiert werden, schutzlos dem enormen Lärm bei Start-, Lande- und Rollvorgängen ausgeliefert sein. Um es einmal bildlich darzustellen: Wenn die Flugzeuge demnächst ihren Vollschub zum Starten oder ihren Umkehrschub zum Landen einschalten und bei den Rollvorgängen ihr Heck gegen mein Haus drehen, dann wehen bei mir auf dem Grundstück die Fahnen, ohne dass es windig ist. Eine Schallschutzwand in dieser Linie, und zwar in ausreichender Höhe und Länge - ich denke an voller Länge der Startbahn -, ist doch wohl das mindeste, was die Anwohner in Schiefbahn und Neersen erwarten dürfen. Hier sind gravierende Planmängel vorhanden, die unbedingt korrigiert werden müssen. Ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, der Ausbau soll mit aller Macht gegen jegliche Vernunft und ohne Rücksicht durchgezogen werden. Das haben wir schon mehrfach erlebt.

(Beifall bei den Einwendern)

Man muss sich Folgendes vorstellen: Erst durch die vielen berechtigten Einwendungen erfährt man als Normalbürger die Ausmaße und Rücksichtslosigkeit Ihres Vorhabens. Mit den Arbeitsplätzen, die Sie durch den Ausbau vielleicht schaffen werden, beschneiden Sie aber tausendfach die Lebensqualität der Bewohner in den umliegenden Kommunen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das Verwerfliche daran ist, dass Sie an Ihrem Vorhaben festhalten, obwohl Sie das Ausmaß der Negativfolgen mitgeteilt bekommen.

Um den geforderten Sicherheitsabstand von 300 m, der ja beidseitig der Start- und Landbahn gefordert ist, südlich der Startbahn ausweisen zu können, verschiebt die Planung kurzerhand die Startbahn um ca. 100 m nach Norden, kümmert sich aber wenig bis gar nicht darum, dass die nördliche Sicherheitszone, die ja auch 300 m lang sein muss, etliche Grundstücke zerschneidet und zum Teil bis nahe an die Häuser heranreicht. Man muss keine Phantasie entwickeln, um zu begreifen, dass die betroffenen Anwohner verunsichert sind und sich in die Enge getrieben fühlen. Sie haben eigentlich nur noch eine Möglichkeit: Sie müssen ihr Anwesen verkaufen. Es kommt auch nur ein Käufer infrage. Es ist ja auch schon in mehreren Fällen geschehen, dass Sie Immobilien aufgekauft haben. Ich frage mich, mit welcher Berechtigung, da Sie noch gar nicht wissen, wie das Planfeststellungsverfahren ausgeht.

Ich vermisse in den Planungsunterlagen eine gewisse Sensibilität gegenüber der Bevölkerung in den umliegenden Städten und Gemeinden. Wie anders sollte man es ausdrücken, wenn zugelassen werden soll, dass demnächst Flugzeuge der Kategorie D, wenn ich das richtig verstanden habe, in niedriger Höhe über Wohnhäuser, Schulen, Rathäuser, Altersheime, Privathäuser einen enormen Wertpegel erzeugen?

Wenn ich von Rücksichtslosigkeit spreche, so meine ich damit auch den Antrag der Flughafenbetreiber auf Ausnahmeregelungen für Landungen nach 22 Uhr. Ich erkenne auch keinen Grund der wirtschaftlichen Stärkung der Region Mönchengladbach. Zwei gut funktionierende Flughäfen, nämlich Düsseldorf und Köln, sind von Mönchengladbach aus in kurzer Zeit zu erreichen. Es existiert eine gute Infrastruktur. Zu beiden Flughäfen gibt es ausgezeichnete Autobahn- und Schienenverbindungen. Aus den bisherigen Argumentationen geht klar hervor, Düsseldorf will in Mönchengladbach die dritte Start- und Landebahn, koste es, was es wolle. Düsseldorf hat aus den Beschränkungen der Verträge gelernt. Deshalb auch die überdimensionale Planung in Mönchengladbach. Aber glauben Sie mir, meine Damen und Herren: Düsseldorf wird Ihnen nur das abgeben, was man dort nicht haben will. Ob Sie damit Ihren Superflughafen wirtschaftlich betreiben können, ist stark anzuzweifeln.

Ich möchte noch auf etwas anderes aufmerksam machen. Ich frage mich schon seit Jahren, warum sich die Düsseldorfer nicht mit den Kölnern zusammentun. Warum müssen die kon-

kurrieren, wo beide doch so gut zueinander passen und sich ergänzen könnten? Mit Köln wären die Düsseldorfer ihre Nachtflugbeschränkungen im Frachtverkehr los, könnten über die sich dort schon befindlichen Logistikzentren große Teile ihres Frachtaufkommens abwickeln und die freien Kapazitäten für ihre Passagierabwicklung nutzen. Auch gibt es in Köln noch viel Freiraum für höheres Passagieraufkommen. In diesem Zusammenhang möchte ich einen Artikel aus der Tagespresse vorlesen. Der Geschäftsführer Michael Garvens hat erklärt, dass er durchaus eine Bereitschaft signalisiert, um eine Fusion Köln und Düsseldorf oder umgekehrt zu befürworten. - Es gibt dort noch jede Menge freie Kapazitäten. Die Kölner werden voraussichtlich in diesem Jahr 9 Millionen Passagiere abfertigen. Damit ist das neue Terminal noch lange nicht ausgelastet, das für 12 Millionen Flugpassagiere konzipiert ist. Im Frachtverkehr gibt es ähnliche Entwicklungen. Wenn Düsseldorf ihre Kapazitätserweiterung nicht so durchführen kann, wie sie es gerne möchte, dann würde sich so eine Verbindung mit Sicherheit anbieten. Herr Garvens sagt aber auch noch ein anderes kluges Wort:

Ein Überangebot an Flughäfen führe nur dazu, dass die Fluggesellschaften versuchten, die Verkehrsflughäfen gegeneinander auszuspielen. Gestartet wird nur dort, wo die Flughafenunternehmer die besten Konditionen bieten. Auch damit werde die Refinanzierung der Aufwendungen für einen ordnungsgemäßen und sicheren Flugbetrieb problematisch. Letztlich drohten Szenarien, bei denen die öffentliche Hand einspringen müsse. Ein Beispiel dafür sei der Flughafen Dortmund.

In Köln gibt es also noch viel Freiraum, auch für höheres Passagieraufkommen. Eine schnelle ICE-Bahnverbindung haben wir ja seit einiger Zeit auch. Mit einer Fusion Köln und Düsseldorf wären beide ihre Kapazitätssorgen über Jahre hinaus los. Gemeinsam könnten sie im Zeitalter der Globalisierung auch international eine größere Rolle spielen. Bei gutem Willen aller Beteiligten - beide Flughäfen liegen in NRW; hier gibt es eine Bezirksregierung und dort auch; auf höhere Ebene könnte man versuchen, das Konkurrenzdenken auszumerzen - müsste ein Zusammenschluss der beiden Flughäfen hinzubekommen sein. Gelänge diese Verschmelzung, bräuchte Düsseldorf die Mönchengladbacher nicht mehr und eine enorme Investition könnte eingespart werden. Der Zusammenschluss der beiden Flughäfen Düsseldorf und Köln ist eine echte Alternative zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn es stimmt, dass der Verkehrsflugplatz Mönchengladbach schon jetzt in jedem Jahr ein paar Millionen Euro rote Zahlen erwirtschaftet, so kann man eigentlich nur dazu raten: Schließen Sie ihn und führen Sie diese Gelder anderen nützlichen Zwecken zu. Sie hängen sich möglicherweise mit dem Ausbau einen noch größeren Klotz am Bein. Ich hoffe sehr, dass die entscheidenden Stellen, insbesondere die verantwortlichen Mitglieder im Regional-

rat, das Ausbaubegehren des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach ablehnen werden. -
Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Genenger. - Ein kleiner Hinweis: Die Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 59, also Luftverkehr, ist luftverkehrsrechtlich nicht nur für den Regierungsbezirk Düsseldorf, sondern auch für den Regierungsbezirk Köln zuständig. Wir haben sozusagen die Verwaltungsreform schon vorweggenommen.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwendern):

Eben kam im Vortrag heraus, dass viele daran denken, ihr Anwesen zu verkaufen. Ich war vor zwei, drei Jahren am Flughafen Dortmund. Da gibt es an einem Ende der Start- und Landebahn eine Straße, auf der 13 Häuser sind. Diese 13 Häuser werden auf dem Immobilienmarkt seit Jahren angeboten. Die kauft jedoch niemand. Ein Hausbesitzer hat mir erklärt, vor einigen Jahren waren die Häuser laut der Sparkasse Dortmund jeweils 500.000 DM wert. Vor zwei, drei Jahren haben die gesagt, wenn man 250.000 DM bekommt, dann kann man froh sein.

Ich habe aber noch eine Frage. Demnächst werde ich in Urlaub fahren. Wie sehen die Termine in der nächsten Woche aus, Herr Marten? Am 23. Juni soll ja das Thema Gesundheit behandelt werden. Wir merken jedoch alle, dass das Thema Fluglärm bald abgeschlossen ist. Wie geht es Anfang nächster Woche weiter? Kann man eventuell die Gesundheitsgutachter vorziehen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das wollte ich mit Ihnen zu Beginn der Kaffeepause besprechen, wenn wir sehen, wie weit die Rednerliste abgearbeitet ist, also ob wir Montag, Dienstag das Thema Fluglärm behandeln, ob wir ein Thema vorziehen oder ob wir uns eine Pause gönnen - das wäre ja auch denkbar -. Wir müssten auch sehen, welche Gutachter verfügbar sind; das muss der Antragsteller mit abklären. Ich schlage vor, wir treffen uns zu Beginn der Pause vor dem Rednerpodium, um das miteinander zu bereden. Einverstanden?

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Vielen Dank, Herr Genenger. Ich musste jetzt einmal in eine Karte sehen, um festzustellen, wo genau sich das Grundstück befindet. Ich kann leider auf dieser Karte nicht sofort feststellen, welche Wohnbebauung es gibt. Es ist richtig, dass wir für die beantragte Erweiterung schon Grunderwerb vorgenommen haben. Unser Antrag ist ja schon seit längerem bekannt. Es gab einige Hausbesitzer, die sagten, sie seien schon jetzt bereit, ihr Haus zu verkaufen. Das ist insbesondere da der Fall, wo Grundstücksflächen zum Flughafengelände werden sollen. Das ist natürlich nicht bei allen Grundstücken so. Es gibt welche, die mit dem hinteren Zipfel, wo die Baumbestände sind, auf die neue Fläche hineinragen. Ich bitte um Verständnis, dass wir bei Grundstücken, die überhaupt nicht in eine neue Fläche hineinragen, über Ankäufe derzeit nicht nachdenken. Wir haben es in dem Fall gemacht - das sind ja alles sehr lange und schmale Grundstücke -, wo Grundstücke mit dem Endstück in die neue Fläche hineinragen. Dann ist meines Wissens auch mit dem darauf stehenden Haus gekauft worden. Es macht natürlich aus unserer Sicht keinen Sinn, Herr Genenger, vorab Grundstücke zu erwerben, die überhaupt nicht flächenmäßig beansprucht werden. Wir sind heute bei der Erörterung des Tagesordnungspunktes Lärm. Es wird sicherlich, wenn es zu einem Planfeststellungsbeschluss kommt, Aufgabe der Genehmigungsbehörde sein, festzulegen, wie mit unmittelbar am Flughafengelände liegenden Häusern umgegangen wird. Zunächst müssen wir jedoch die Entscheidung der Bezirksregierung abwarten.

Ich komme nun auf eine Kooperation zwischen Köln und Düsseldorf zu sprechen. Ich war 1994 in Düsseldorf. Es gab schon damals, weil das Land an beiden Flughäfen beteiligt war, eine Kooperationsvereinbarung. In jüngster Zeit - ich bin über den Stand des heutigen Kooperationsvertrags nicht vollständig informiert; Sie sehen mir nach, wenn ich nicht völlig a jour bin - stellen wir aus der Ferne fest, dass es mit den Kooperationswünschen des Flughafens Köln/Bonn nicht weit her ist. Zum Kooperationsvertrag gehören ja in der Regel zwei. Sie haben gerade Herrn Garvens vom Flughafen Köln/Bonn zitiert. Ich hatte mir einige Stichworte zu Ihrem Vortrag notiert. Es ist sicherlich systemimmanent, dass im Wettbewerb stehende Unternehmen - das sind Flughäfen - um Marktpotential und Kunden kämpfen. Gerade der Flughafen Köln/Bonn zielte ja mit dem Angebot und der Strategie immer dahin, die jetzigen Kunden des Flughafens Düsseldorf abzuwerben. Ein Beispiel ist der Busshuttle, den man an den Bahnhof in Düsseldorf gesetzt und erworben hat, dass man mit dem Bus nach Köln fahren und ab dort fliegen könne. Das heißt, der werbliche Auftritt - ich schildere jetzt meine subjektive Einschätzung - des Flughafens Köln/Bonn ging dahin, dem Wettbewerber Düsseldorf Kunden wegzunehmen. Von daher bin ich sehr skeptisch, was jegliche Kooperationsbemühungen von wem auch immer angeht. Dabei sollten wir es bewenden lassen. - Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Meurer, Sie haben das Wort.

Heinz Meurer (Einwender):

Ich wohne in Willich. Herr Zerbe, zu Ihren Ausführungen möchte ich kurz antworten und feststellen, dass Sie wirklich nicht a jour sind. Die Busverbindung wurde von der German Wings und nicht vom Airport Köln angeboten. Es ist ein Unterschied, ob eine Fluggesellschaft oder der Airport eine Busverbindung anbietet.

(Beifall bei den Einwendern)

Des Weiteren kann ich sagen, dass die Kooperationsbereitschaft in Düsseldorf geringer ist als in Köln, vor allem, wenn man die Worte von Herrn Schwarz und Herrn Erwin hört. Das muss man zur Kenntnis nehmen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Woraus leiten Sie ab, dass die Kooperationswilligkeit an einem Platz nicht so ausgeprägt ist wie am anderen Platz? Ich kann das nicht nachvollziehen.

Heinz Meurer (Einwender):

Ich kann es nicht nachvollziehen, wenn Sie sagen, dass es in Köln keine große Kooperationsbereitschaft gibt. Ich behaupte dann, dass es die in Düsseldorf genauso wenig gibt. Hinzukommt, dass nach Zeitungsartikeln von vor ungefähr einem Jahr aus Düsseldorf Sicht gesagt wurde, dass man über allgemeine Dinge gesprochen habe, aber dass man die Flugverbindungen, Angebote außen vor lassen wollte.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. - Herr Ewald.

Rolf Ewald (Betroffener):

Meine Damen und Herren! Zunächst einmal zu den Worten von gerade. Es ist eigentlich völlig egal, wer was anleiert. Letztlich zählt das Ergebnis, und die Busverbindung ist da. Aber das nur am Rande.

Herr Zerbe, ich muss noch einmal betonen: Persönlich sind Sie mir sehr sympathisch, aber ich mache aus meinem Herzen keine Mördergrube. Ich bleibe nach wie vor bei der Erkenntnis: „An airport which does not catch demand in its area has no longer a catchment area.“

Auf Deutsch würde ich sagen, um es einmal mit einem anderen Bild herüberzubringen: „Das Fell des Bären ist längst verteilt.“ Egal, wie präzise die von Prof. Wolf gelieferten Zahlen für

einen 50-km-Umkreis um Mönchengladbach sind: Das Volumen wird schon beachtlich sein. Aber – da wiederhole ich mich jetzt mal mit anderen Worten – wer glaubt, dass die aus den hier wohnenden Menschen bestehende und mit Kaufkraft versehene Nachfrage aus dem „Einzugsgebiet Mönchengladbach“ – lassen wir diesen Begriff einmal im Raum stehen - diesem Flughafen zufällt wie ein Geschenk des Himmels, der wird von den Konkurrenz-Airlines an den Flughäfen Düsseldorf, Dortmund, Niederrhein, Münster/Osnabrück und Köln in Zukunft dramatisch eines Besseren belehrt werden.

Der Wettbewerbskampf in Düsseldorf findet nicht nur derzeit täglich statt, sondern auch noch in fünf oder zehn Jahren, und zwar jeder gegen jeden. Nach meiner Erkenntnis gibt es aber zwei diametral zuwiderlaufende Erkenntnisstände, der einer Vision gleichende Erkenntnisstand der Antragstellerin: Über dem früheren Einzugsgebiet Mönchengladbach zieht jetzt allmählich eine Käseglocke auf und dann, wenn die Startbahn wahrhaftig liegen sollte, dann stürzt sich die Nachfrage aus dieser Region auf die hier operierenden Airlines, als gäbe es keinen Verkehrsschatten.

Dann der Erkenntnisstand der Ausbaueegner, der besagt: Der Wettbewerb unter den Airlines an einem Airport wie auch der Airlines in Düsseldorf gegen die in Köln und am Flughafen Niederrhein führt täglich und auf lange Sicht zu einer sukzessiven Anpassung des Angebotes an die Nachfrage bezüglich Kapazität pro Flug, Abflugzeiten usw. wie auch zu einer Marktberreinigung, der manche Airline noch zum Opfer fallen wird. Schauen wir in die Vergangenheit. Ich denke an die Marktaustritte von Aerolloyd, der früheren German Wings, wenn die noch jemand kennt, Olympic Airways, sodass in zehn Jahren das Angebot von heute sich wesentlich geändert haben wird. Auch wird die Zahl der Billigcarrier in ihrer Summe so nicht mehr existieren, weil die Großen den Kleinen den Kampf ansagen werden.

Sicher wird sein, dass die Wettbewerber außerordentlich penibel auf die Entwicklung der Nachfrage und die der Konkurrenten achten werden. Und in einer mit Flughäfen eh schon überfrachteten Region wird ein neuer Airport zum Aufblühen es so schwer haben – ich sagte es schon einmal – wie eine Rose, die in einem 10 m tiefen Brunnen gepflanzt wird und blühen soll. Aber ohne natürliche Sonne wird in diesem Brunnen so wenig passieren wie an einem Newcomer-Airport im Kernschatten eines Giganten. Wir haben das doch gerade in Augsburg erlebt. Warum? – Weil die Kunden im Umland von der Attraktivität der Luftverkehrsangebote an den Konkurrenzflughäfen so überzeugt sind, dass sie an den vor der Haustür liegenden Airport nicht mehr denken, weil die Angebote hier nur immer von kurzer Dauer waren.

Welche Verkehrsschattenpaare kann die Antragstellerin nennen, bei denen der kleinere Nachbar trotz Schatten zum Blühen kam, um die Zukunftsfähigkeit von Mönchengladbach zu beweisen? Ich habe hier bewusst einmal einen Chart aufgelegt.

(Folie: „Vergleich von Flughäfen in West-Europa“ – Anlage 14)

Gehen Sie von oben nach unten. Frankfurt-Hahn liegt im Verkehrsschatten von Frankfurt in der Entfernung von 100 km. Es hat inzwischen nach sieben Jahren 2,8 Millionen Jahrespassagiere. Ich habe das hier leider nur in Englisch. Es hat eine Unique Selling Proposition – auf Deutsch heißt das wohl besonderes Herausstellungsmerkmal -, also was ganz besonders attraktiv an diesem Airport ist. Deutschlands allererster und deshalb in der Zwischenzeit aufkommensstärkster Billig-Airline-Airport. Dahinter stehen die Ressourcen vom Flughafen Frankfurt. Dessen Einzugsgebiet ist bundesweit.

Überspringen wir jetzt einmal die nächste Zeile von Mönchengladbach. Dann kommt Basel. Basel liegt etwa vom Volumen her in der gleichen Größenordnung, hat nur einen Schattenflughafen, ein Großkreuz, nämlich Zürich. Basel ist die zweitgrößte Stadt der Schweiz und nationaler Chemiestandort. Wie gesagt, es hat nur einen Konkurrenzflughafen und hat ein regionales Einzugsgebiet.

Rotterdam ist im Verkehrsschatten von Amsterdam gelegen. In der Zwischenzeit hat es nur noch 1,2 Millionen Jahrespassagiere. Dahinter steht als Unique Selling Proposition der größte Hafen Europas und die zweitgrößte Stadt Hollands, von regionaler Bedeutung.

Dazwischen sollen wir Beteiligte und Einwender uns vorstellen, dass in Mönchengladbach, obwohl drei Verkehrsschatten auf Mönchengladbach ruhen, die von Düsseldorf, von Köln/Bonn und von Niederrhein, 2,8 Millionen Jahrespassagiere abgefertigt werden. Also für mich ist das nicht nachvollziehbar.

(Beifall bei den Einwendern)

Das Einzugsgebiet Düsseldorf – da macht Mönchengladbach keine Ausnahme – ist heiß umkämpft. Allein in dem Verkehrsgebiet nach Spanien sind die angestammten Kunden bei Lufthansa und Iberia auch nicht mehr das, was sie einmal waren. Denn auch auf der Route Düsseldorf-Barcelona sind Newcomer, nämlich die Air Berlin, die den alten Platzhirschen das Futter mit niedrigeren Preisen wegnehmen.

Im Stadtzentrum können Sie, wenn Sie hier in den Ort hineinfahren, irgendwo auf der rechten Seite die Werbung sehen nach Wien mit Halloween von LTU für 29 €. Das heißt, die LTU macht jetzt schon den Platzhirschen Lufthansa und Austrian Airlines die Hölle heiß. Das Gleiche erleben wir nach Madrid und nach Barcelona. Das heißt, der Markt ist pausenlos in Bewegung. Das wird so anhalten.

Nach dem Rückzug der rumänischen Fluggesellschaft TAROM von der Route Düsseldorf nach Bukarest – die sind mit B 737 geflogen – ist in diese Lücke ein kleiner Konkurrent, die rumänische Carpatair eingetreten und fliegt von deren Drehkreuz in Timisuar nach Düsseldorf. Wenn der Bedarf von Bukarest da ist und es in Düsseldorf keine Slots gibt, wird irgendeine Airline fündig. Und siehe da: Die in Düsseldorf beheimatete Blue Air fliegt mit Airbus von Maastricht nach Bukarest. Ich will sagen: Der Markt ist laufend in Bewegung, in Anpassung.

Es kommen neue Ideen und diese werden von den Marktteilnehmern, d. h. von den Passagieren und den Airlines, umgesetzt.

Das Einzugsgebiet Mönchengladbach ist mittlerweile von Düsseldorf und/oder von dem von Köln und/oder von dem von Niederrhein überlappt oder vereinnahmt – auf Jahre. Das gilt wie das Amen in der Kirche. Da spielt die Konfession keine Rolle mehr.

Und wenn im Herbst dieses Jahres das NRW-Verkehrsministerium dem Flughafen Düsseldorf aufgrund der Minderung an der Lärmquelle nun erstmals mehr Slots – angefragt sind wohl 20.000 – in den sechs verkehrsreichsten Monaten zur Verfügung stellen wird, dann ist es gleichgültig, ob 5.000, 10.000, 15.000, 20.000 oder irgendeine Zahl dazwischen und wie auch immer begründet gewährt wird, denn die gehen alle weg wie warme Semmeln: zunächst an Newcomer, etwa zu einem Viertel, und dann an die, die schon immer mehr beantragt hatten, etwa Lufthansa, LTU, Air Berlin, d. h. an die alt etablierten Platzhirsche, die den hiesigen Markt schon kennen, möglicherweise auch an jene, die wegen Slot-Knappheit in Düsseldorf ausgewichen sind, wie z. B. nach Weeze die Ryanair oder nach Köln/Bonn die easyjet und nach Maastricht die Blue Air.

In einem Jahr – Herr Marten, ich verspreche es Ihnen – wird die Flughafenlandschaft in Nordrhein-Westfalen, wenn diese Slots verteilt sind, völlig anders aussehen. Denn der jetzt schon tobende Kampf der Airlines um die Gunst der Kunden, einmal am Flughafen Düsseldorf, einmal am Flughafen Köln/Bonn und einmal am Flughafen Niederrhein und dann gegeneinander und untereinander, wird zunächst einmal über den Preis geführt: jede Airline gegen jede Airline am Airport vor Ort, teilweise auch zwischen den Airlines an verschiedenen Airports.

Der Kuchen an Nachfrage aus den Herkunftsorten ist aber längst auf die umliegenden Flughäfen Düsseldorf, Dortmund, Köln/Bonn und Niederrhein verteilt, zwar nicht mit Etiketten wie bei Edeka, sondern im Bewusstsein und Stellenwert der gängigen Flughäfen bei den Reisenden.

Herr Zerbe, wir wollen Ihnen hier nicht ans Zeug flicken, aber so sehen wir den Markt. Und es sind natürlich auch schon eingetretene Pfade zu beobachten zu den Lieblingsflughäfen. Favorisiert deshalb, weil einmal die preiswerten Angebote da sind, einmal weil der Flughafen günstig per Bahn zu erreichen ist und/oder weil die Airline das Bahnticket im Preis eingerechnet hat. Solche Erkenntnisse oder Vorteile fressen sich im Bewusstsein der Reisenden fest, die aufgrund gesunkener Realeinkommen zunehmend schärfer kalkulieren und kalkulieren müssen. Ob wir das wahrhaben wollen oder nicht, aber das ist der Markt.

Während die Infrastruktur an diesen Flughäfen in Dortmund, Düsseldorf, Köln und Niederrhein jetzt nur noch den Feinschliff erhält und das Angebot täglich an den Bedarf angepasst wird, will die Antragstellerin dann, wenn sie denn bei der Bezirksregierung schadlos durch-

gekommen wäre und beim Oberverwaltungsgericht am Ägidiplatz 2 in Münster vollen Erfolg hätte, nach Verbetonierung der Landschaft diverse Airlines an sich binden.

Wie glaubwürdig und plausibel ist die Aussage, dass diese Flughafengesellschaft ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, wenn der Gewinnabführungsvertrag mit Düsseldorf ausgelaufen und kein neuer Kapitalgeber eingesprungen ist, nach Fertigstellung einer 70-Millionen-Euro-Investition in den folgenden sieben Jahren genauso schnell wächst, nämlich von 0 auf 2,8 Millionen Jahrespasagiere, wie der fernab von jeder Konkurrenz boomende und vom Flughafen Frankfurt unterstützte Airport Hahn? Herr Zerbe, so, wie im richtigen Leben Waisenkinder einer besonderen Zuneigung bedürfen, gilt das auch im Wirtschaftsleben für Unternehmen.

Eines ist ganz sicher: Ein Flughafen, der neu aus der Taufe gehoben wird, müsste bei Konkurrenz Geld zum Ködern von Airlines in die Hand nehmen. Bei viel Konkurrenz umso mehr Geld. Wenn die Antragstellerin schon vor den Ausbauegegnern zurückschreitet, dann erwarten spätestens die Bezirksregierung bzw. das Oberverwaltungsgericht eine plausible Antwort auf die Frage: Warum sollte eine Airline Mönchengladbach bedienen wollen? Was ist an Mönchengladbach – ich habe weiß Gott lange gesucht – so attraktiv, dass sich die Airlines hier quasi automatisch zu einer Schlange aufstellen, während sie auf den Nachbarplätzen über einen langen Zeitraum sukzessive – peu á peu – Kapazitäten aufbauen konnten und dies auch getan haben.

Und wenn sie es in Düsseldorf nicht mehr konnten, dann wichen sie auf Köln/Bonn, Dortmund oder Weeze aus. Wie gehabt: Ryanair hatte natürlich auch in Düsseldorf angeklopft gehabt. Wenn Düsseldorf erneut nicht mehr die gewünschten Slots stellen konnte, dann bediente diese Airline die gewünschte Route entweder a) dennoch von Düsseldorf, aber eben zu anderen Zeiten, oder b) von einem anderen Abflugpunkt, wo sie diesen Vorteilspunkt der gewünschten Zeit hat und eventuell noch andere Vorteilspunkte.

Gegen so viel intakte Infrastruktur, wie sie die Flughäfen Köln/Bonn, Niederrhein und Düsseldorf mit einem Aufwand von Hunderten von Millionen Euro längst geschaffen und die letztlich die Airlines zum Bedienen überzeugt haben, müsste nicht ein Flughafen Mönchengladbach, sondern eine in Mönchengladbach aufwartende Newcomer-Airline antreten: mit einem riesigen Geldbeutel, wie er höchstens einem Flughafen wie Abu Dhabi, Dubai, Katar usw. zur Verfügung steht.

Meine ganz konkrete Frage: Was kann Mönchengladbach bieten, was der Flughafen Niederrhein nicht hat? Wobei die Anreise-Entfernung zum Airport beileibe nicht das einzige Entscheidungskriterium für die Wahl eines bestimmten Abgangsflughafens ist. Was kann Mönchengladbach bieten, was der Flughafen Köln/Bonn nicht hat? Was kann Mönchengladbach bieten, was der Flughafen Düsseldorf nicht hat?

An dieser Stelle soll die bescheiden gestellte Frage nach dem Fremdgehen von EAE kollegialerweise sachlich beantwortet werden: Wie das Beispiel der hier beheimateten und mit für Mönchengladbach passendem Propellergerät operierende EAE gezeigt hat, hatte sie in das Einzugsgebiet des Flughafens Köln/Bonn offenbar ein größeres Vertrauen als in das Einzugsgebiet von Mönchengladbach gesetzt. Schließlich sind wir ein freies Land und kann sich eine Airline aussuchen, wo sie operiert. EAE wäre verdammt schlecht beraten gewesen, wenn sie vor einer Bedienung des Flughafens Köln/Bonn nicht erst alle Routen aus Mönchengladbach auf ihre wirtschaftliche Tragfähigkeit hin gerechnet gehabt hätte. Denn immerhin ist ja mit jedem in Köln/Bonn beginnenden Tagesumlauf ein kostenaufwendiger Leerflug verbunden: zweimal am Tag, morgens und abends. Trotzdem nimmt EAE lieber die Kosten für Null-Ertrag-Flüge nach und von Köln/Bonn in Kauf als von Mönchengladbach aus non-stop zu operieren. Sind diese Hintergründe Ihrer Flughafengesellschaft bisher verborgen geblieben, dass Sie den Fragesteller an die EAE-Geschäftsführung verweist?

Bei einer Zielgruppen-Analyse der für Mönchengladbach infrage kommenden Airlines sind eins und eins zu addieren. So weit wir das bis jetzt aus den Medien verfolgen konnten: Nicht interessiert an Mönchengladbach sind Air Berlin – da haben wir ja das Statement: „Wenn wir es nicht schaffen, dann schafft es keiner.“ –, Lufthansa, die von der Bedienung oder dem Ausbau von Kleinstflughäfen nichts hält. Wenn nicht einmal LTU an die Bedienung von Köln denkt, dann vermutlich auch nicht an Mönchengladbach. Gexx und dba haben ihr Nest in Düsseldorf gefunden, werden also auch nicht auswandern. Ansonsten: Alle schon in Düsseldorf, Niederrhein, Dortmund und Köln operierenden Airlines werden sicherlich hier auch keinen Augenblick verweilen.

Es sind keine weiteren deutschen Airlines erkennbar, die an Mönchengladbach Interesse finden könnten, a) weil sie ihre Station und damit Kosten in Düsseldorf gebunden haben und b) weil sie unter Kostendruck stehen, also auch kein Interesse haben könnten, eine weitere Station in einer schon gut bedienten Region zu bedienen. Die Nachfrage ist nur einmal vorhanden, also nicht unendlich vermehrbar. Die Devise lautet eher: Lieber eine Station zusätzlich schließen. Also kommen nur noch Zielgebietscarrier infrage.

Da die Globalisierung auch in der Luftfahrt nicht vor den Grenzen Halt macht, schlüpfen die kleineren Linien-Airlines unter die Fittiche der Großen. Crossair und Cityline bei Swiss bzw. bei Lufthansa, also auf jeden Fall bei Star Alliance, genauso wie Tyroean & Austrian oder Sunair of Danmark bei oneworld bzw. British Airways.

Was, wenn überhaupt noch, infrage käme, wären also Airlines aus den nahe gelegenen Zielgebieten wie Spanien, Marokko, Italien und Griechenland. Welcher Zielgebietscarrier hat aber ein Interesse, neben einem in dieser Region schon bedienten Flughafen noch einen weiteren zu bedienen, wo ja zusätzlich Personal vorzuhalten wäre?

Dann hätten wir noch Fracht-Airlines, aber die müssten wiederum gegen die Frachter-Hochburg Köln antreten. Dann haben wir noch die Low-cost-Carrier: Nachdem bereits heute Mönchengladbach von drei benachbarten Flughäfen mit immerhin 15 Low-cost-Carriern umzingelt ist, kann es bis 2010 eigentlich nur noch zu einer Marktbereinigung kommen. Davon würde garantiert nicht der kleinste Flughafen profitieren, sondern wenn, dann der größte. Sie wissen ja, der Teufel macht immer auf den größten Haufen. Frage an die Antragstellerin: Welche Low-cost-Airlines kommen also noch in Betracht?

Ansonsten hätten wir noch Nischen-Carrier etwa mit A 320 wie die Aeroflight und Hamburg Airlines. Aber auch nur dann, wenn sie von kapitalkräftigen Reiseveranstaltern beauftragt werden. Ich frage jetzt aber einmal ganz offen: Warum sollte alltours von Mönchengladbach nach einem Massenziel – ein anderes kommt wahrscheinlich sowieso nicht infrage –, das Vermarktungsrisiko auf sich nehmen und eventuell noch mit einer unbekanntem Airline fliegen, wenn ab Düsseldorf zum gleichen Ziel ebenfalls – aber nicht nur einmal in der Woche, sondern alle 30 Minuten – ein Flugzeug abgeht und dort kein sonderlich großes Risiko bestünde?

Die Anpassung des Angebots an die Nachfrage findet täglich, ja fast stündlich statt. Das wird in zehn Jahren nicht anders sein. Wenn wir jedoch den Gedanken der Antragstellerin folgen, dann bleibt die Nachfrage aus dieser Region während der nächsten Jahre wie unter einer Käseglocke, um sich dann mit einem Mal mit einem Volumen von 2,8 Millionen Passagieren auf den Niers-Airport zu stürzen? Ich kann es nicht glauben.

Eine staatliche Planwirtschaft ist nicht erkennbar. Aufgrund welcher bis jetzt geheim gehalten gebliebenen Anhaltspunkte kann in 2010 angenommen werden, dass nach Inbetriebnahme einer verlängerten Bahn in Mönchengladbach die Airlines die Vorteile der benachbarten Konkurrenz-Airports einfach ignorieren und in Mönchengladbach die Sonne aufgehen lassen, so, wie ein Zauberer mit seinem Magierstab? Erinnern Sie sich an den Fall Paderborn, wo Nixdorf die Landesregierung genötigt hatte, die Bahn zu verlängern?

Den Hinweis der Antragstellerin, dass das Thema „Verkehrsschatten“ im Bedarfsgutachten von Prof. Wolf enthalten sei, kann ich nicht nachvollziehen. Verkehrsschatten heißt doch nichts anderes, Herr Zerbe, als dass die Attraktivität der Luftverkehrsangebote von Direktverbindungen bezüglich Preis – eventuell sogar inklusive Bahnreise –. Abflugzeitenlage, Häufigkeit der Abflüge pro Woche, Mitnahmemöglichkeit von sperrigem Gepäck, Zahl der Sitzplätze pro Flug usw., die die Reisenden auch in der Region Mönchengladbach von den in Düsseldorf, Flughafen Niederrhein und Köln/Bonn operierenden Airlines erreicht, offenbar so ungeheuer ist, dass diese Reisenden eine ganz klare Vorstellung haben, was sie an ihrem Abflughafen erwartet. Wie kann dieses Bewusstsein, das sich in den nächsten Jahren doch nur noch zu einem Ausleseprozess verschärfen wird – denken Sie an den Flughafen Augsburg, wo gerade die Lichter ausgegangen sind –, in einem vor Monaten erstellten Gutachten schon enthalten sein, was erst jetzt herausgearbeitet wurde, nämlich eine sehr eindeutige

geographische Orientierung bzw. Bindung der Nachfrage? Und über die Überwindung der Kundenbindung ist in dem Wolf-Gutachten nach meinem Erkenntnisstand nichts zu entdecken. Noch einmal: Eine Rose in einem 10 m tiefen Brunnen kommt ohne natürliches Licht nicht zum Blühen.

Jahrzehntelange Berufserfahrung in der Marktforschung am Flughafen Düsseldorf sagen mir: Angesichts des von Düsseldorf auf Mönchengladbach intensiv lastenden Verkehrsschattens – ich sage noch einmal: Wettbewerbsintensität – wird kaum eine Airline sich trauen oder trauen dürfen, den Niers-Airport zu bedienen. Alle Airlines zusammen – das ist, glaube ich, das Entscheidende –, die zum Bedienen noch übrig blieben, würden mit ihrem Aufkommen insgesamt nicht ausreichen, diesen Airport in die Break-even-Operation zu bringen. Dafür gibt es viele Analogbeispiele, ob sie Paderborn, Münster/Osnabrück, Dortmund oder Strasbourg nehmen. Nicht der Umfang des prognostizierten Bedarfs ist erheblich, sondern die Folgerungen aus dem Verhalten der Airlines und der Verkehrsnachfrage nach dem Bau der Runway.

Es fehlt eine schlüssige Erklärung, dass die in dieser Region lebenden Passagiere den attraktiven Angeboten von Niederrhein, Düsseldorf und Köln/Bonn bzw. den dort operierenden Airlines, wie man ja konkreter sagen muss, widerstehen, sobald und nur weil in Mönchengladbach eine Bahn verlängert ist. Ich kann das nicht nachvollziehen. Ich habe viele Airlines nach Düsseldorf geholt, aber Ihren Gedanken kann ich nicht folgen.

Da die Begründung der Antragstellerin für die Überwindung des bereits erläuterten Verkehrsschatten-Theorems nicht nachzuvollziehen ist, schlage ich vor, dass vielleicht ein Fachmann von der ADV oder DLR zum Thema Verkehrsschatten noch etwas sagt. Mich würde interessieren, ob die Antragstellerin in der Lage ist, Manager von namhaften Airlines als Zeugen dafür zu benennen, dass es Sinn macht, Mönchengladbach zu bedienen.

Mönchengladbachs Dreh- und Angelpunkt ist die Gewinnung von neuen Airlines. Nach 31 Jahren erfolgreicher Begleitung von Airlines aus Übersee nach Düsseldorf – das waren American, Continental, Emirates, Mahan of Teheran, South African – erlebe ich in Mönchengladbach, wie Luftverkehrsmarktforschung gefälligst neu zu deklinieren ist. Dieser Übertölpelungsversuch wirkt aber auf mich, wie wenn der Bürgermeister von Helgoland seiner 1.800-Seelen-Gemeinde einprägen und Glauben machen wollte, sie brauchte zur Stromversorgung ein Atomkraftwerk – aus Sicherheitsgründen natürlich in einiger Entfernung auf der Nachbarinsel –, oder als wenn die Regierungschefs jener westeuropäischen Länder mit Volksabstimmung glaubten, ihre Wähler würden blindlings für die europäische Verfassung abstimmen.

Herr Vorsitzender, je länger die widersprüchlichen Argumente der Antragstellerin anhalten, umso größer wird das Waterloo. Denn nachdem auf dem Flughafen Augsburg Mitte Mai dieses Jahres, also vor einem Monat, bedingt durch den Verkehrsschatten von München, der

Linienverkehr eingestellt wurde und es nur vier Wochen bis zum Konkursantrag gestern am 16. Juni bedurfte, rettet Mönchengladbach nur der Gewinnabführungsvertrag vom Flughafen Düsseldorf vor dem gleichen Schicksal.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber höchstens bis zum Jahr 2009, wenn diese Zwangsehe endet. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Ewald. Wir werden Ihr Referat zwar eher unter dem Tagesordnungspunkt 3, Bedarf, abspeichern als unter Fluglärm.

Ich darf die nachfolgenden Redner daran erinnern, dass wir beim Thema „Fluglärm“ sind. Vielleicht können wir uns auch darauf beschränken. Falls es nicht geht, dann geht es halt nicht.

Ich habe als nächste auf der Rednerliste Frau Katrin Louis. Ist die mittlerweile eingetroffen? – Das ist nicht der Fall. Dann Frau Stall für die Stadt Willich.

Martina Stall (Stadt Willich):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich möchte dann noch einmal in die Niederungen des Lärms zurückkehren, obwohl ich das, was Herr Ewald gerade gesagt hat, natürlich voll inhaltlich unterstütze. Aber trotz und alledem will ich jetzt noch einmal etwas präziser werden im Hinblick auf das, was im Moment zur Verhandlung ansteht.

Die Stadt Willich möchte zunächst einmal zwei Anträge stellen. Wir haben ja in der gestrigen Veranstaltung festgestellt, dass die Gutachter sehr unterschiedliche Auffassungen vertreten haben, die eigentlich – ich sage einmal – im Raum stehen geblieben sind. Ich denke, da bedarf es einer gewissen Klärung. Ich möchte zumindest durch diese Anträge ein bisschen mehr Klarheit hineinbringen.

Den ersten Antrag, den ich stellen möchte, werde ich zusammen mit dem Rhein-Kreis Neuss stellen. Das ist folgender **Antrag**:

Im Hinblick auf das Lärmmedizinische Gutachten, das auf den Berechnungen der Leq3-Werte aufbaut, sind die Lärmschutzzonen nach Leq3 für die Belastungszonen 65 dB(A), 60 dB(A) und 55 dB(A) zu ermitteln und in einer topographischen Karte darzustellen. Für die Nachtzeit (22:00 bis 6:00 Uhr)

- wobei das ja hier nur 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr ist, aber immerhin –

sind Lärmgebiete für 6x75 dB(A), 5x68 dB(A) und 13x55 dB(A) in gleicher Art und Weise darzustellen.

Dabei sind die spezifischen An- und Abflugbedingungen am VLP Mönchengladbach (2000 Fuß Höhe Anflug) zu berücksichtigen.

Wir haben ja gestern gelernt, dass das wohl anders berechnet worden ist.

Aufgrund der zu erwartenden veränderten Betroffenheiten sind die überarbeiteten Unterlagen erneut offen zu legen.

Begründung: Herr Dr. Wölk hat behauptet, dass die von ihm berechneten Leq4-Werte bis auf geringe Abweichungen den Leq3-Werten entsprechen würden. Er hat dies allerdings nicht bewiesen, sondern nur behauptet. Dieser Behauptung wurde von verschiedenen Gutachtern widersprochen. Um Klarheit hinsichtlich der unterschiedlichen Auffassungen zu erhalten, sollten die Berechnungen und Darstellungen für die Lärmschutzzonen nach Leq3 ermittelt und erneut in das Verfahren eingebracht werden.

Dieses Ansinnen kann auch keinesfalls als überzogen angesehen werden, da es wohl Stand der Technik ist, diese Ermittlungen durchzuführen. Ich zitiere hier aus einem OVG-Urteil vom 10.12.2004, wo zu diesem Thema steht:

Im Übrigen ist im ergänzenden Verfahren mit der Umstellung der Berechnung sämtlicher Lärmzonen und Schutzgebiete, soweit sie auf Dauerschallpegeln beruhen, auf den Halbierungsparameter q gleich 3 eine Forderung der Kläger Rechnung getragen worden, was deshalb mit dem Vorstehenden vereinbar ist, weil diese Weiterentwicklung wissenschaftlich gerade auch international bereits Anerkennung gefunden hat.

Anderenfalls bleibt es insofern außerdem unerklärlich, dass beim Flughafen Frankfurt als auch bei den Anträgen auf Erhöhung der Stundeneckwerte beim Flughafen Düsseldorf, diese Leq3-Werte wie selbstverständlich eingeführt bzw. dargestellt worden sind.

Im Erörterungstermin hat Dr. Wölk am 16.06.2005 unmissverständlich dargelegt, dass er bei seinen Lärmberechnungen von den allgemeinen, im Luftverkehr üblichen An- und Abflugbedingungen ausgegangen ist. Diese treffen auf den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach nicht zu. Die spezifischen Bedingungen, insbesondere die Anflughöhe von 2.000 Fuß, sind zwingend zu beachten.

Die Forderung nach der – bisher fehlenden – kartographischen Darstellung der 55 dB(A)-Belastungszone begründet sich in der Aussage des Lärmmedizinischen Gutachtens, die den Wert von 55 dB(A) als Schwelle der erheblichen Belästigung in das Verfahren einführt.

So weit zu meinem ersten Antrag.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Können Sie das nachher noch zum Protokoll geben?

Martina Stall (Stadt Willich):

Ja.

Der zweite **Antrag**, den ich für die Stadt Willich stellen werde, bezieht sich auf die Stadt Willich eigenen Liegenschaften. Und zwar beantragt die Stadt Willich:

Es werden die spezifischen Lärmwerte (Leq3) für die Grundschule Pappelallee, den Kindergarten Pappelallee und das Schloss Neersen ermittelt.

Begründung: Bereits in dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren Stadt Willich gegen Bezirksregierung Düsseldorf Az.53.10.11.14 MG Tragf. 80V wurde vom Gericht ausgeführt, dass das Schloss Neersen und damit natürlich auch die Grundschule Pappelallee und der Kindergarten Pappelallee zu den rechtlich geschützten Belangen der Stadt Willich gehört.

Zitat:

Die Funktionsfähigkeit eines Verwaltungsgebäudes wird durch Fluglärm u. a. unter dem Gesichtspunkt von Störungen der Möglichkeit zur Kommunikation betroffen. Insoweit hat der Senat sich bislang an Maximalpegeln von 55 dB(A) (innen) orientiert.

Um die Betroffenheit der Stadt Willich, bezogen auf ihre geschützten Belange feststellen zu können, sind die oben geforderten Angaben unbedingt erforderlich.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Sie wollen aber noch weiter fortfahren.

Martina Stall (Stadt Willich):

Zu diesen beiden Anträgen möchte ich noch einige wenige ergänzende Stellungnahmen der Stadt Willich abgeben. Ich will mich hier gar nicht in die Diskussion zwischen den Gutachtern einmischen - das steht mir nicht zu; davon habe ich relativ wenig Ahnung -, sondern es kann sich nur um allgemeine Feststellungen handeln. Ich möchte noch einmal auf das zurückkommen, was Herr Schäfer vorhin angesprochen hat, nämlich auf die Neersener Schlossfestspiele, um die es ganz besonders hinsichtlich der Lärmsituation geht. Von Juni bis August, also im Sommerhalbjahr, wenn die meisten Flugzeuge fliegen werden, werden die Schlossfestspiele durchgeführt. Wir haben etwa 25.000 Besucher, und die Veranstaltungen

finden selbstverständlich im Freien statt, und zwar am Schloss Neersen. Das Schloss Neersen liegt in unmittelbarer Nähe der Start- und Landebahn, nämlich keine 2 km entfernt. Wir haben schon heute das Problem, dass gelegentlich während der Vorstellung ein Flugzeug zu hören ist. Schon heute muss die Veranstaltung unterbrochen werden. Wenn also gerade in den Abendstunden zwischen 22 und 23 Uhr ein Flugzeug nach dem anderen über das Schloss hinweg fliegt, dann sind die Schlossfestspiele im Grunde nicht mehr möglich, ganz abgesehen von den Proben und was sonst noch damit zusammenhängt. Kinderstücke werden natürlich morgens und nachmittags gespielt, sodass auch dort große Probleme entstehen werden. Ich möchte darauf hinweisen, dass dieses Problem überhaupt nicht beleuchtet worden ist. Das ist weder bei den Lärmmittlungen noch in der Umweltverträglichkeitsprüfung in irgendeiner Form berücksichtigt worden. Es gab keinerlei Reaktion darauf, obwohl genau dieses Problem - ich komme noch einmal auf Herrn Zerbe zurück, der ja seinerzeit den Scopingtermin bemüht hat - schon damals als ein besonderes Problem der Stadt Willich dargestellt worden ist, das untersucht werden muss. Es ist zwar im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie als Problem benannt, aber es ist keinerlei Lösung zugeführt und, was den Lärm anbelangt, in keiner Weise berücksichtigt worden.

Um es etwas plastischer zu machen: Das Schloss Neersen liegt etwa 100 m seitlich der 60 dB(A)-Grenze. Die Grundschule an der Pappelallee liegt nur 50 m neben dieser Linie. Aus meinem Studium weiß ich, dass 50 m Wald gerade einmal 1 dB(A)-Lärminderung ausmachen. Das bedeutet, dass hinter der Schule etwa 59 dB(A) sind. Meiner Ansicht nach ist das viel zu viel. Der Kindergarten liegt 80 m daneben, das Schloss etwa 100 m.

Jetzt komme ich auf das Thema Bodenlärm zu sprechen. Der Bodenlärm ist richtigerweise ermittelt worden. Hierbei wurde festgestellt, dass der Bereich in Knickelsdorf in der 55 dB(A)-Bodenlärmzone vollflächig liegt. Auch hier ist keine Aussage getroffen worden, wie man dem in irgendeiner Form entgegenzutreten will. Über 55 dB(A) in einem Wohngebiet ist ja wohl kaum zulässig, und der Bodenlärm wird ja wohl als Gewerbelärm eingestuft. Die Gewerbelärmrichtlinie besagt, dass in einem allgemeinen Wohngebiet weniger als 55 dB(A) ankommen müssen.

Alle diese Fragen sind aus unserer Sicht ungeklärt und bedürfen einer weiteren Aufklärung. Wir bitten darum, das im Rahmen der von uns geforderten Anträge zu berücksichtigen. - Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Frau Stall. - Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Zu den beiden Anträgen, die gestellt worden sind, können wir im Moment natürlich noch nichts sagen. Ich würde gerne auf die Neersener Schlossfestspiele eingehen. Unser Gutachter für das Thema Bodenlärm, Herr Mosdzianowski, wird dann Ihre Frage zu dem Bodenlärm beantworten.

Die Schlossfestspiele finden ja im inneren Bereich des Schlosses Neersen statt, Frau Stall, und zwar vom 5. Juni bis 28. August. In jedem Jahr - das ist eine lange geübte Praxis - bitten wir alle Piloten, das Schloss während der Festspiele nicht zu überfliegen. Dieser Bitte wird unseres Wissens auch entsprochen, da bei uns keinerlei konkrete Lärmbeschwerden eingegangen sind. Direkt am Schloss anhaltenden und vorbeifahrenden Linienbussen und LKWs mit vermutlichen höheren Lärmwerten wird unseres Wissens während der Festspiele keine andere Verkehrsführung empfohlen. Im Übrigen ist aus unserer Sicht die Wetterlage im Einzelfall ein ausschlaggebendes Argument für oder gegen einen Festspielbesuch unter freiem Himmel. Wir konnten feststellen, Frau Stall, dass auch die Programmgestaltung für den Erfolg der Festspiele eine wesentliche Ursache darstellt. Wir stellen fest, dass Veranstaltungen für Kinder deutlich höhere Besucherzahlen aufweisen als Veranstaltungen mit einem hohen künstlerischen Anspruch.

(Lars Siewert [Stadt Willich] meldet sich zu Wort!)

- Sie müssten jetzt die Hand fünf Minuten lang oben halten, weil ich gerne ausführen möchte.

Im Jahre 1999 hatte das Programm „Urmel aus dem Eis“ 13.500 Besucher, „Kabale und Liebe“ 2.900 Besucher, Gesamtbesucher aller Veranstaltungen: 23.400.

(Unruhe bei den Einwendern)

- Ich bin um eine Stellungnahme gebeten worden, und ich versuche, diese zu geben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Warum halten Sie inne?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Weil ständig dazwischen gesprochen wird.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist doch nur ein Grundgeräusch.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Im Jahr 2000 hatte „Die kleine Hexe“ 13.500 Besucher, „Faust 1“ 3.200, Gesamtbesucherzahl: knapp 22.400. Im Jahr 2001 hatte „Momo“ 12.300 Besucher.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Das wissen wir alle! Das brauchen Sie nicht vorzulesen! Was wollen Sie damit bezwecken?)

- Ich mache eine Stellungnahme, Frau Stall.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe, Sie sind dran, und bleiben Sie bitte dran.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

„Liebesleid und Lust“ hatte 4.700 Besucher, Gesamtbesucher aller Veranstaltungen: 24.100. Jahr 2002: „Der Zauberer von Os“ 12.200 Besucher, „Maria Stuart“ 2.200 Besucher, Gesamtbesucherzahl: 24.200. Im Jahr 2003: „Ronja Räubertochter“ 13.800 Besucher, „Don Gil von den grünen Hosen“ 3.700 Besucher, Gesamtbesucherzahl: 25.790. Im Jahr 2004 haben nach einem Interview der „Westdeutsche Zeitung“ vom 9. September 2004 mit Frau Doris Mahjoub Thiel, Geschäftsführerin der Neersener Schlossfestspiele, nur 21.600 Besucher die 83 Vorstellungen besucht. Dies war ein Rückgang um 4.195 Besuchern gegenüber 2003. Als Grund für die gesunkenen Einnahmen nannte Frau Thiel das schlechte Wetter.

Wir sind der Auffassung, dass einzelne Lärmereignisse nicht dazu führen, dass sich potentielle Besucher gegen einen Festspielbesuch entscheiden. Von einer existenziellen Bedrohung der Festspiele kann aus unserer Sicht nicht die Rede sein. Im Übrigen erlauben wir uns den Hinweis, dass nach Aufnahme des Regionalluftverkehrs in 1996 die Neersener Schlossfestspiele in den folgenden Jahren nachhaltig eine positive Entwicklung genommen haben. Eine Ausnahme war das Jahr 2004. Aus dem Lärmgutachten lässt sich unserer Meinung nach nicht entnehmen und ableiten, dass die Schlossfestspiele wegen des entstehenden Fluglärms entfallen werden. Insofern ist auch keine Auswirkung für in der Region angesiedelte Unternehmen zu erkennen, welche die Kulturszene in Willich für sich und ihre Mitarbeiter schützen. Ich schätze die Kulturszene ebenfalls, Frau Stall. - Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke, Herr Zerbe. - Wir haben jetzt einige Nachfragen. Herr Roß.

Heinz Peter Roß (Stadt Korschenbroich):

Die Inhalte, die Frau Stall von der Stadt Willich zu Ihrem zweiten Antrag vortrug, würde ich gerne transferieren auf die Maternusgrundschule in Kleinenbroich am Hallenbad sowie auf den daneben liegenden Kindergarten. Ich bitte Sie, das entsprechend zu berücksichtigen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie den Antrag um diese Standorte ergänzen möchten?

Heinz Peter Roß (Stadt Korschenbroich):

Genau so ist es.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Stall.

Martina Stall (Stadt Willich):

Herr Zerbe, es ist ja schön, dass Sie sich so intensiv mit unseren Schlossfestspielen auseinander gesetzt haben und jede einzelne Zahl kennen. Ich kenne sie nicht im Detail. Aber ich weiß, 24.000 Zuschauer in einem halben Jahr, das sind mehr, als Sie Fluggäste haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Selbstverständlich ist die Programmgestaltung ein ausschlaggebender Faktor. Wir haben jedoch ein relativ konstantes Aufkommen zwischen 21.000 und 25.000 Besucher; das hängt natürlich auch vom Wetter ab. Nichtsdestotrotz haben wir einen Stamm, der jedes Jahr wiederkommt. Ich selber nehme an allen Premieren teil, und es ist de facto mehrmals passiert, dass Flugzeuge diese Veranstaltungen gestört haben. Das ist kein großes Problem, wenn das ein- oder zweimal passiert. Dann könnte man das noch hinnehmen. Aber in Anbetracht Ihrer Prognose ist nicht davon auszugehen, dass Sie Ihre Flieger anweisen können, eine bestimmte Route nicht zu fliegen, denn die fliegen ja immer die gleiche Strecke, es geht immer geradeaus heraus. Von daher kann ich mir nicht vorstellen, dass es eine Möglichkeit gibt, das zu steuern. Wenn ich mir vorstelle, dass alle drei bis fünf Minuten ein Flugzeug fliegt, dann ist kein Festspielereignis mehr möglich. Dass Sie das einfach so abtun und sagen, man hat das nicht untersucht, weil man das nicht für wichtig hält, finde ich einen ganz schönen Hohn. Dass die Schlossfestspiele selbstverständlich draußen stattfinden und das Schloss vor der Landebahn ist, stimmt natürlich. Die Flugzeuge sind jedoch oben, und da machen sie den Krach. Deswegen ist das Schloss als Puffer meiner Ansicht nach nur sehr unzureichend, es sei denn, sie hätten uns das nachgewiesen. Aber das haben Sie nicht, und das ist der Punkt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Siewert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Zur Thematik Schlossfestspiele, Herr Zerbe, weise ich Sie darauf hin, dass mich die Geschäftsführerin der Schlossfestspiele, Frau Mahjoub Thiel, darauf hingewiesen hat, dass sie sich dazu zum Thema Kultur ausgiebig einlassen wird. - Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Mischke.

Ulrich Mischke (Einwender):

Ich bin Mitglied des Fördervereins der Schlossfestspiele seit über 20 Jahren. Eigentlich wollte ich mich nicht mehr melden, aber wenn ich die Zahlen und die Interpretationen höre, dann muss ich mich einfach melden.

Für die, die nicht so genau über die Schlossfestspiele Bescheid wissen, möchte ich Folgendes sagen: Wir erwarten in diesem Jahr den 400.000. Besucher. Wir haben unterschiedliche Stücke, und diese Stücke werden von vornherein in unterschiedlicher Häufigkeit gespielt. Es ist so, dass zum Teil die Kinderstücke mehrmals an einem Tag gespielt werden. Dadurch erhöht sich natürlich die Besucherzahl. Insgesamt ist die Schwankungsbreite jedoch sehr gering. Ich kann mich in den letzten 15 Jahren nicht erinnern, dass wir die Zahl 21.000 unterschritten haben, und wir sind bis an die 25.000 Besucher herangekommen. Es ist natürlich immer auch eine Frage des Wetters. Die Besucherresonanz hatte in der Vergangenheit nichts mit dem Flughafen zu tun. Richtig ist, dass ich in den 80er- und 90er-Jahren immer wieder erlebte, dass Kleinflugzeuge abends geflogen sind und gewaltig gestört haben. Richtig ist auch, Herr Zerbe, dass Sie Aushänge angebracht haben. Richtig ist auch, dass ich mich nicht erinnern kann, dass in den letzten drei, vier Jahren bei meinen Besuchen Störungen aufgetreten sind. Aber darum geht es nicht. Es geht um die zukünftige Belastung, wenn regelmäßiger Flugverkehr stattfindet. Es finden ja auch in der Woche Veranstaltungen statt. Zu befürchten ist, dass gerade in den Abendstunden sehr viele Flugzeuge zurückkommen, was das Ende dieser Schlossfestspiele bedeuten würde, egal wie Sie die Zahlen im Einzelnen interpretieren.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. - Frau Vogt-Sädler.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich möchte mich seitens der Stadt Neuss dem Antrag oder der Anregung der Stadt Willich anschließen. Ferner möchte ich gerne formell die Anregung, die ich gestern und heute vorgebracht habe, in Form eines Antrags/einer Anregung zusammenfassen.

Erstens möchte ich die Bezirksregierung bitten, die Antragstellerin anzuweisen, sämtliche Berechnungen, die im Zusammenhang mit Einwendungen vorgebracht worden sind, und die Berechnungen, die die außerhalb der bisher vorgelegten Bezugspunkte umfassen, der Bezirksregierung zur Weitergabe an die betroffenen Einwender vorzulegen.

Zweitens stelle ich den Antrag, dass die Berechnungen, die eben von den Städten Willich und Korschenbroich angeführt worden sind, entsprechend den Vorgaben von Dr. Kuehner nach den entsprechenden rechtlichen Vorgaben vorgenommen werden. Ich beziehe mich auf seine Ausführungen zu seinem Gutachten.

Ferner beantrage ich, dass zumindest, was das Stadtgebiet Neuss betrifft, Berechnungen angestellt werden, die sowohl die Immissionen des Flughafens Düsseldorf als auch die Immissionen des Flughafens Mönchengladbach einbeziehen, d. h. dass eine Gesamtlärmbeurteilung für das Stadtgebiet Neuss durchgeführt wird, das sich nicht nur nach dem Stand der Technik auf einzelne Bezugspunkte bezieht, sondern auch in Form von flächendeckenden Karten, und zwar unter Bezugnahme auf die in Kürze zu verabschiedende Umgebungslärmrichtlinie, die dies beinhaltet, und unter Bezugnahme auf den Lärminderungsplan, der von der Stadt Neuss erstellt worden ist.

Außerdem bitte ich, diese Berechnungen der Stadt Neuss als Antragstellerin zur weiteren Prüfung vorzulegen.

Des Weiteren bitte ich, dass der Stadt Neuss die Einwendungen des RP Düsseldorf zur Prüfung vorgelegt werden.

Ferner bitte ich, uns die Stellungnahme des Landesumweltamtes den Lärm betreffend vorzulegen.

Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. - Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Von Frau Stall waren noch Fragen zum Thema Bodenlärm gestellt werden. Diese Fragen wird jetzt Herr Mosdzianowski beantworten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte sehr.

Gerhard Mosdzianowski (Antragstellerin):

Frau Stall, Sie sagten, der Bodenlärm sei dem Gewerbelärm zuzuordnen. Dieser Sachverhalt ist sehr eindeutig geregelt. Der von Flugplätzen ausgehende Lärm und damit auch deren Bodenlärm wird ausdrücklich vom Anwendungsbereich des Bundesimmissionsschutzgesetzes ausgeklammert, und zwar in § 2 Abs. 2. Beim vorliegenden Bodenlärmgutachten wird die zum BlmschG gehörende TA Lärm, also Gewerbelärm, lediglich ersatzweise und nur insoweit herangezogen, als sie Verfahren zur Bestimmung der Lärmimmissionen von vergleichbaren Bodenschallwellen beschreibt. Damit lässt sich aber keine immissionsschutzbezogene Bewertung durch die Immissionsrichtwerte der TA Lärm begründen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Stall.

Martina Stall (Stadt Willich):

Da fragt man sich natürlich, warum man eine solche Untersuchung macht, wenn die überhaupt keine Relevanz hat. Wofür weiß ich jetzt, dass ich in dem Wohngebiet über 55 dB(A) liege? Ist das egal?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte sehr.

Gerhard Mosdzianowski (Antragstellerin):

Das ist eine Frage, die sich an die Gesetzessystematik richtet. Ich glaube, dass sich die Gesetzgebung in diese Richtung weiterentwickelt und dass man diese Lücke schließen wird. Im Augenblick ist die Vorschriftenlage so, dass der Bodenlärm weder dem Bundesimmissionsschutzgesetz, also dem Bereich des Bodens, noch dem Luftbereich zugeordnet ist. Das heißt, man kann diese Lärmbeiträge ermitteln, quantifizieren, aber es gibt dazu keine zahlenmäßigen Beurteilungsmaßstäbe.

Martina Stall (Stadt Willich):

Ich stelle damit fest: Bodenlärm kann so hoch sein, wie er will, das hat keinerlei Relevanz.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich möchte zunächst Frau Vogt-Sädler bitten, uns bezüglich ihrer Anträge zu helfen. Wir haben versucht, mitzuschreiben, sind aber nicht in allen Facetten mitgekommen. Wir könnten uns natürlich auch so einigen, Frau Vogt-Sädler, dass wir zunächst das Wortprotokoll abwarten und dann gemeinsam durchgehen, ob Ihre Anträge richtig verstanden worden sind. Sollen wir so verfahren?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich kann sie gerne wiederholen.

Punkt 1.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Punkt 1 haben wir verstanden.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Punkt 1. Ich schließe mich der gemeinsamen Stellungnahme der Stadt Willich und des Rhein-Kreises Neuss für die Stadt Neuss an.

Punkt 2. Ich bitte Sie, den Antragsteller zu veranlassen, dass Berechnungen bezogen auf die durch den geplanten Ausbau hervorgerufenen Schallbeeinträchtigungen im Stadtgebiet Neuss - im Zusammenhang mit Einwendungen sind Schallpegel berechnet worden -, die vom Antragsteller lediglich im Protokoll verwendet werden sollten, zusammengefasst und als Einwander zur Verfügung gestellt werden, und zwar in einer methodisch nachvollziehbaren Form, d. h. mit Angabe sämtlicher Annahmen usw., sodass es für uns möglich ist, die Stimmigkeit dieser Berechnungen nachzuvollziehen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Dann hatten Sie sich auf Herrn Dr. Kuehner bezogen.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Drittens bitte ich, dass alle vorgelegten Berechnungen überarbeitet werden unter Berücksichtigung der Anregungen, die Herr Dr. Kuehner gestern gemacht hat, und unter Berücksichtigung der methodischen Unzulänglichkeiten, die Herr Dr. Kuehner bemängelt hat.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meinen Sie jetzt Leq3, Leq4?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Leq3, Leq4. Das betrifft zwar nicht unbedingt das Stadtgebiet Neuss, aber die Differenzen AzB99 zu AzB84.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Als viertes hatten Sie die Gesamtlärberechnung angesprochen.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Viertens die Durchführung einer Gesamtlärbetrachtung zwischen den Flughäfen Düsseldorf und dem geplanten Ausbau des Flughafens Mönchengladbach, vor allem vor dem Hintergrund, dass aus den Antragsunterlagen zu entnehmen ist, dass eine Kooperation geplant ist und dass gewisse Flugbewegungen von Düsseldorf auf Mönchengladbach verlagert werden sollen, was natürlich dazu führen wird, dass die entsprechenden Slots aufgrund des hohen Nachfragedrucks im Flughafen Düsseldorf durch andere Flugzeuge besetzt werden. Ich möchte also aufgrund dieser Interdependenzen eine Gesamtlärbetrachtung für das Stadtgebiet Neuss, und das, sofern es dem Gutachter möglich ist, nicht in Form von Einzelpunkt-berechnungen, sondern in Form von flächendeckenden Karten, die es ermöglichen, die Betroffenheit für unsere Neusser Stadtgebiete genau zu erkennen.

Dann hatte ich noch darum gebeten, uns die heute Morgen gemachten Anregungen Ihrer Behörde und des Landesumweltamtes zur Verfügung zu stellen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir haben jetzt Nachfragen von Herrn Houben, Herrn Kruse, Herrn Lutter, Herrn Siewert. Der nächste Redner ist Herr Stiller. Ich schaue den Herrn Schraetz an, der schon ganz unruhig wird, wann er denn endlich drankommt. Sie warten schon sehr lange, und Sie sind der einzige auf der Liste, der sich überhaupt noch nicht zu Wort gemeldet hat. Deswegen rege ich an, wenn die eben genannten Personen einverstanden sind, dass wir Sie vorziehen und dann in die Rednerliste zurückgehen.

(Zurufe: Einverstanden! - Martin Stiller [Betroffener]: Ich bin auch terminlich gebunden!)

Dann darf ich die Herren Houben, Kruse, Lutter, Siewert bitten, auf die Terminlage von Herrn Stiller Rücksicht zu nehmen. - Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich fasse mich ganz kurz. Ich habe zwei Punkte.

Erstens Schlossfestspiele. Ich selber bin Besucher seit etwa 10 Jahren. Ich habe es erst einmal erlebt, dass eine Vorstellung durch Überflüge gestört wurde. Aber wer es schon einmal erlebt hat und sich vorstellt, dass das zukünftig regelmäßig passiert, der weiß, dass es danach kein Kunstgenuss mehr ist.

Der zweite Teil: Ich bitte festzuhalten, dass ich Sprecher als Ratsmitglied der Stadt Korschenbroich und in Vertretung für den Herr Roß von der Verwaltung bin. Wir würden gern dem Antrag, den Frau Stall vorhin gestellt hat, voll inhaltlich beitreten, und zwar mit Blick auf die Maternus-Grundschule, den benachbarten Kindergarten und die Sportanlage. Ich bitte,

diesen Antrag als einen für die Stadt Willich, für den Kreis Neuss und die Stadt Korschenbroich zu betrachten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Kruse.

Hans Kruse (Einwender):

Ich will mich auch sehr kurz fassen. Ich habe eine Sache. Es geht um den Bodenlärm, der wohl nicht berücksichtigt wird. Dazu habe ich die Nachfragen: Werden die Maschinen gewartet? Wie werden sie gewartet? Wann werden sie gewartet?

Ich habe einmal in Düsseldorf den Flughafen an einem Tag der offenen Tür besucht. Mir ist da eine Halle vorgeführt worden, wo Schallschutz vorhanden ist. Eine derartige Halle habe ich in diesen Unterlagen zur Planfeststellung nicht gefunden. Falls diese nicht geplant ist, möchte ich beantragen, dass so etwas aufgenommen wird. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Es ist richtig, dass es in Düsseldorf am Flughafen eine Lärmschutzhalle gibt. Wir haben in unserem Antrag auch eine Fläche für eine Lärmschutzhalle in der technischen Planung vorgesehen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kruse, noch einmal dazu.

Hans Kruse (Einwender):

Ich hoffe, dass wir sie nie brauchen. Aber wenn wir sie brauchen, sollte sie doch zumindest ausgelegt sein. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich war eben ein bisschen erschrocken bezüglich des Bodenlärms. Ich hatte doch eine Lärmschutzwand von 2.600 m Länge gefordert. Was ist denn der Bodenlärm? Ich habe den Namen des Experten, nicht verstanden.

Ich habe dazu gleich ein paar Fragen: Das Flugzeug setzt sich mit Triebwerken in Bewegung, rollt zum Start. Ist das Bodenlärm? Oder umgekehrt: Das Flugzeug ist gelandet, rollt

bis zum Abstellplatz. Oder was sie auch häufig machen: Vor dem Start wird die Bremse angezogen und man lässt die Triebwerke hochdonnern. Ist das auch noch Bodenlärm?

Weiter: Bis zum Abheben brauchen die Flugzeuge rund 30 Sekunden, wie ich irgendwo gelesen habe, mit fast voller Leistung. Ist das Bodenlärm, den wir ertragen müssen? Und so weiter und so weiter.

Dann der Motortest bei Wartungen, was ja die RAS-Halle sehr häufig lautstark macht. Ist das auch Industrielärm, oder was ist das eigentlich?

Das muss nicht jetzt beantwortet werden, aber ich hätte gern eine Antwort irgendwann. Ich bin total verunsichert, was alles Bodenlärm, Industrielärm oder sonst was ist.

Ich bin sehr lange im Kfz-Gewerbe, im Handwerk usw. tätig gewesen. Ein Autoschlosser will eine Werkstatt einrichten – erst einmal braucht er einen Meister – und dann einen Rollenprüfstand zur Leistungsmessung anbauen. Was die für Auflagen haben, das gibt es gar nicht. Hier sind Triebwerke mit riesigem Lärm, und das ist alles Rechtsens. Aber, wie gesagt, ich hätte gern schriftlich, was Rollbetrieb ist, und ob meine Lärmschutzwand, die ich gefordert habe, „im Bach verschwunden“ ist. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Mosdzianowski.

Gerhard Mosdzianowski (Antragstellerin):

Zu Ihrer Frage, was Bodenlärm ist: Es ist definitiv so, dass die rollenden Flugzeuge von ihrer Parkposition bis zum Startpunkt bzw. vom Landepunkt bis zurück zur Startposition zum Bodenlärm gehören. Auch Triebwerksprobeläufe. Dies ist auch mit berücksichtigt.

Das Problem liegt darin, dass es keine Beurteilungsmaßstäbe gibt und damit auch mögliche Überschreitungen nicht quantifizierbar sind. Das heißt, man kann im Prinzip Lärmschutz betreiben, aber es gibt keine Handhabe, wie der denn nun auszulegen ist. Man kann irgendeine Minderung erreichen und dann gleichermaßen sagen, das sei zu viel oder zu wenig.

Im vorliegenden Fall gibt es noch ein zweites Problem rein technischer Art. Wenn denn nun Lärmschutz durch Abschirmung wirksam sein sollte, dann müsste er entweder nah an der Schallquelle liegen, d. h. also ganz nah an den rollenden Flugzeugen, was aus diversen Gründen nicht sinnvoll und möglich ist, oder aber ganz dicht an den Empfängern. Auch das ist nicht sehr sinnvoll. Wenn man ihn also irgendwo im Zwischenbereich anordnet, wäre der Aufwand immens, nämlich entlang der gesamten Rollstrecke, aber die Wirkung sehr, sehr mäßig. – Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Siewert. Einmal das Mikro in die zweite Reihe geben.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich möchte Herrn Stiller vorlassen. Ich weiß, er sitzt auf heißen Kohlen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut, dann Herr Stiller.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Mein Name ist Martin Stiller. Ich vertrete hier den Rhein-Kreis Neuss. Ich möchte noch einmal eingehen auf das Thema, das Herr Gorecki heute Morgen angeschnitten hat, und zwar den räumlichen Umfang der durchgeführten Lärmbetrachtungen. Gestatten Sie mir aber auch noch ein Wort zu der ewigen Diskussion Schlossfestspiele in Neersen.

Herr Zerbe, ich glaube, die Zahlen, die hier genannt worden sind, belegen eindeutig, dass es sich bei den Schlossfestspielen in Neersen um eine Veranstaltungsreihe handelt, die anerkannt und regional bedeutsam ist und die kontinuierlich über Jahre hinweg gut besucht wird und das nicht nur von Willicher Bürgern. Ich bin selbst ein Kaarster Bürger, und ich habe die Schlossfestspiele besucht. Ich weiß auch, das Mönchengladbacher Schulen die Schlossfestspiele in Neersen in hohem Umfang besuchen. Ich denke, man sollte nicht hingehen und die Bedeutung der Schlossfestspiele heruntersetzen, sondern man sollte die offenkundigen Probleme einer Lösung zuführen, wenn man sie denn einer solchen zuführen kann. Ich hoffe nur, dass im Prinzip auch noch nachfolgende Kindergenerationen dort die Aufführungen in Ruhe genießen können. Das als Vorbemerkung.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt komme ich zu meinem eigentlichen Punkt. Das ist die räumliche Ausdehnung der Lärmuntersuchungen, die hier in das Verfahren eingestellt worden sind. Hierzu vorab: Es hat einmal im Jahre 2001 einen Scopingtermin gegeben. Dort ist von Vertretern des Rhein-Kreises Neuss, aber auch der Städte Dormagen, Neuss und Grevenbroich unisono eingefordert worden, zumindest die Bereiche – ich sage das einmal grob – Grevenbroicher Norden, Neusser Süden, Dormagener Norden mit in die Lärmbetrachtungen einzustellen, sowohl was den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach angeht, als auch die Lärmauswirkungen von Düsseldorf. Ich halte einmal fest: Diese Forderungen waren der Bezirksregierung Düsseldorf spätestens seit dem Jahre 2001 bekannt.

Es liegt schon auf ein Schreiben der Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 59, also aus Ihrem Hause, Herr Marten, aus Ihrem Dezernat. Für die Stenografen:

(Folie: Schreiben mit Aktenzeichen 59.1.143)

Das Schreiben trägt das Aktenzeichen 59.1.143, datiert vom 2. November 2004. Es handelt sich bei diesem Schreiben um eine Stellungnahme der Bezirksregierung Düsseldorf zu insgesamt drei städtebaulichen Satzungen, zwei Bebauungspläne, eine Klarstellungs- und Ergänzungssatzung, im Stadtgebiet Grevenbroich. Ich möchte hieraus kurz zitieren. Ich beschränke mich dabei auf die letzten beiden Abschnitte. Die ersten beiden betreffen die Hindernisüberwachung, der dritte und der vierte Abschnitt betreffen den Lärm. Es ist sehr kurz.

Die Bezirksregierung schreibt da an den Planungsträger Stadt Grevenbroich:

Ich mache darauf aufmerksam, dass es durch den nahe gelegenen Verkehrslandeplatz Mönchengladbach zu einer erhöhten Lärmbelastung kommen kann.

Weiter heißt es dort:

Auf das laufende Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach weise ich ausdrücklich hin.

Das ist so weit okay. Das ist auch in keiner Weise aus meiner Sicht zu beanstanden. Das ist Aufgabe des Dezernats 59, in den Planverfahren der Städte und Gemeinden auf die Belange des Luftverkehrs hinzuweisen.

Ich möchte als nächstes auflegen eine kleine Karte.

(Karte)

Da es nicht ganz deutlich ist, möchte ich das ein bisschen erklären. Wir haben hier in dieser Ellipse den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach, also sozusagen das Corpus Delicti, weshalb wir jetzt hier zusammensitzen. Wir haben hier den Stadtteil Korschenbroich, den Stadtteil Kleinenbroich, Büttgen, die Ortsteile, wir haben hier das große Gebiet der Stadt Neuss. Hier unten in diesem Bereich die drei Kreuze sind die Standorte der Planverfahren, die ich eben angeführt habe.

Dann bringe ich das irgendwie nicht untereinander. Es gibt von dem zuständigen Dezernat einen eindeutigen Hinweis an den Planungsträger Stadt Grevenbroich, dass es zu einer erhöhten Lärmbelastung in diesen Bereichen kommen kann. Die Bezirksregierung verweist ausdrücklich auch noch einmal auf das Planfeststellungsverfahren. Wenn ich dann in die Planfeststellungsunterlagen sehe, finde ich für diese Bereiche keine einzige Silbe, kein einziges Wort.

Jetzt weiß ich nicht, wie das zu deuten ist. Da gibt es sicherlich verschiedene Erklärungsmuster. Ich gehe einmal davon aus, dass die Bezirksregierung über die nötigen Erkenntnisse und auch Fachkompetenzen verfügt und dass im Prinzip die Stellungnahme, die an die Stadt

Grevenbroich ergangen ist, richtig ist und den Tatsachen entspricht. Dafür sprechen für mich auch andere Indizien.

Die Bürger, die dort vor Ort wohnen, haben sich ja im Planfeststellungsverfahren entsprechend artikuliert. Auch die Städte Dormagen, Neuss, Grevenbroich und auch der Rhein-Kreis Neuss – wir alle verfügen über eine gewisse Ortskenntnis – haben auf diese Lärmbelastungen hingewiesen. Es können ja auch keine Lärmbelastungen von irgendeinem geringeren Gewicht sein; denn sonst hätte man sicherlich in einem offiziellen Planverfahren deutlich darauf hingewiesen.

Ich frage jetzt die Bezirksregierung als Verfahrensbehörde: Warum hat sie bei Vorliegen dieser Erkenntnisse nicht der Antragstellerin aufgegeben, diese Bereiche mit in die Lärmuntersuchungen einzubeziehen? – Ich hätte darauf gern eine Antwort.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die kriegen Sie auch gleich. Machen Sie weiter.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Gut. – Es ist ja leider im Laufe des Termins deutlich geworden, dass wohl offensichtlich in diesen Bereichen nachgebessert worden ist. Herr Kames hat im Prinzip hier Werte bemüht für Grefrath – Grefrath liegt noch ein bisschen näher dran als die Bereiche in Kapellen. Ich glaube, es reicht nicht aus, was hier angedeutet worden ist, diese Werte den Einwendern zur Verfügung zu stellen. Wir haben in den ersten Tagen gelernt, welche Ansprüche an die Vollständigkeit der Antragsunterlagen zu stellen sind. Hier wird offensichtlich dokumentiert, dass erhöhte Lärmbelastungen im Bereich Kapellen zu erwarten sind. Der Bebauungsplan K 25, der hier genannt ist, stellt die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Kapellen der Stadt Grevenbroich dar, zusammen mit Neuss-Allerheiligen das bedeutendste Wohnungsbauvorhaben im Kreis Neuss. Wir reden hier über Hunderte, mit Allerheiligen zusammen über Tausende von Menschen, die dort zukünftig wohnen werden.

Diese Menschen hatten keinerlei Möglichkeit durch die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen Einblick zu erhalten, was sie dort erwartet. Diese Anstoßfunktion wurde für diese Menschen nicht gegeben. Das bedeutet für mich ganz eindeutig, dass diese entsprechenden Unterlagen zur Untersuchung dieser Räume bzw. dass diese zusätzlich durchgeführten Berechnungen offen gelegt werden müssen. Anders ist es den Menschen nicht möglich, dort ihre Positionen vorzubringen. Die Erwerber dieser zukünftigen Baugrundstücke haben nicht das zweifelhafte Vergnügen, das Herr Gorecki schon gehabt hat: Was passiert, wenn Maschinen nach Mönchengladbach fliegen? Die Bürger in den Räumen, die dort schon länger wohnen, konnten aus eigener Erfahrung diese fehlende Anstoßfunktion ersetzen. Die anderen Bürger konnten das nicht. Jetzt möchte ich erst einmal beenden. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Zunächst einmal der Hinweis, dass die Stadt Grevenbroich auch zu den Auslegungsgemeinden gehörte, also damit von der Bezirksregierung Düsseldorf als Gemeinde anerkannt wurde, die möglicherweise durch den Ausbau betroffen sein könnte. Insofern ist da auch eine gewisse Schlüssigkeit gegeben. Zu dem ersten Teil der Frage gebe ich einmal an Herrn Klinger das Wort.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Ihre Frage, warum in dem Schreiben der Hinweis auf eine mögliche Lärmbelästigung aufgenommen worden ist, möchte ich so beantworten, dass man zwischen zwei verschiedenen Begriffen differenzieren muss: Lärmbelastung und Lärmbelästigung.

Lärmbelastung ist genau das, was der Lärmmediziner und der Lärmphysiker in dem Bereich als Grenzwerte ausgewiesen hat. Auch hier ist heute mehrfach erwähnt worden, dass eine Belästigung auch schon bei sehr viel niedrigeren Werten stattfinden kann. Wir sind auch die Behörde, die Lärmbeschwerden bearbeitet. Uns ist bekannt, dass auch aus Gebieten Lärmbeschwerden generiert werden, die in Bereichen liegen, die weit unterhalb jeglicher Grenzwerte liegen. Deshalb dieser Hinweis: Halt - Stopp, auch außerhalb der Zonen können Lärmbelästigungen generiert werden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Klinger, ich habe da noch eine Nachfrage. Sie haben doch in Ihrem Fragenkatalog dieses Thema auch gestreift.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Ich hatte in meinem Fragenkatalog das Thema gestreift. Ich hatte Herrn Dr. Wölk gefragt, aus welchen Bedingungen sich der Betrachtungsraum, also die Fläche, in welcher sich die Lärmberechnungen ergeben, überhaupt ergibt, das sogenannte Abbruchkriterium, wo, an welcher Stelle bricht die Berechnung von Herrn Dr. Wölk ab und aus welchen Gründen. Vielleicht kann er hierzu noch einmal Ausführungen machen, um genau zu demonstrieren, wo die Fläche ist, in der er seine Berechnungen durchführt, und aus welchen Gründen die Fläche genau so definiert ist.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Stiller.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Erst zu Ihrer Anmerkung, Herr Marten: Es drehte sich nicht darum, dass die Stadt Grevenbroich auch Auslegungsgemeinde war, es drehte sich um die inhaltliche Fragestellung, wel-

che Belastungen habe ich in Grevenbroich oder welche Lärmwerte – lassen wir einmal den Begriff „Belastungen“ weg.

Herr Klinger, zu Ihrer Auffassung: Ich teile das ja vom Grundsatz her, dass wir im Grevenbroicher Bereich nicht so hohe Belastungen haben werden wie in dem Bereich Schlossfestspiele oder innerhalb der Lärmschutzzonen, über die wir eben geredet haben. Ich habe aber eben in meinem Vortrag auch deutlich gemacht, dass die Gewichtigkeit der von Ihrer Behörde erwarteten oder möglichen Lärmbelastung offensichtlich so hoch ist, dass Sie den Planungsträger Stadt Grevenbroich darauf hinweist. Ich bin der Meinung, dann hätte auch den Bürgern dort und insbesondere halt auch den zukünftigen Bürger dort – das ist kein kleiner B-Plan, wie gesagt, der Entwicklungsbereich Kapellen ist schon eine etwas größere Hausnummer – die Möglichkeit gegeben werden müssen, sich darüber im Klaren zu werden, mit welchen Lebens- und Umweltsituationen sie an diesem Standort zukünftig zu rechnen haben.

Ich kann nicht verstehen, dass Sie für Ihren Hinweis in Ihrer Eigenschaft als Träger öffentlicher Belange gegenüber dem Planungsträger eine andere Wertigkeit einsetzen als bei der Frage Auslegung der Planungsfeststellungsunterlagen, Einbeziehen dieser Sachen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Hatte sich Herr Wölk zu Wort gemeldet oder Herr Kames? – Herr Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Ich möchte mich bei Herrn Klinger entschuldigen. Der letzte Teil der letzten Frage ging leider in der Diskussion unter. Der vom Fluglärmgesetz vorgegebene Abstand oder sagen wir einmal der Kreis, in dem die Flugstrecken beschrieben werden, beträgt 20 km. Das ist in der AzB festgeschrieben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Ich habe jetzt die Nachfrage von Herrn Gorecki und dann von Herrn Rothe.

(Zuruf von Lars Siewert [Stadt Willich])

– Sie waren in der vorigen Runde dran. Dann haben Sie verzichtet.

(Zuruf von Lars Siewert [Stadt Willich])

– Ja, das war eine Nachfrage. Wir waren jetzt auf der Rednerliste. Dann kommt die Runde wieder neu. Wenn Sie noch mit drauf wollen, mache ich das noch.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich fasse mich ganz kurz. Herr Klinger, Sie sprachen eben von Lärmbelastung und Lärmbelästigung. Ist das richtig? – So. Dann sprachen Sie die Lärmbelästigung an. Ich gebe gern zu, dass wir medizinisch da nichts machen können. Wo ist der Einzelschallpegelbereich, wo die Lärmbelästigung liegt, die sich abgrenzt von der Belastung? Ich möchte Ihnen sagen, dass ich über einen halben Tag einmal festgestellt habe, dass eine Maschine ein Einzelschallereignis von soundso viel dB(A) hat. Ich habe dann zwei Spalten gemacht: belästigt mich nicht und belästigt mich. 73 % der Maschinen, die über mein Grundstück geflogen sind, haben mich belästigt. Wir sprechen hier nicht vom äquivalenten Dauerschallpegel, sondern ich meine die Maschinen, die ich höre, wo ich hochgucke. Können Sie mir dazu Ihre Maßstäbe bitte einmal mitteilen? Das ist meine Frage.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Klinger.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Der Unterschied zwischen Belastung und Belästigung liegt darin, dass der Begriff „Belastung“ aus der Lärmmedizin kommt, also das sind Lärmpegel, wo es physische Reaktionen gibt, die man an gewissen Faktoren festmachen kann. Das Wort „Belästigung“ reicht eher in die Psychologie. Ich überlege, wie ich es ausdrücken soll. Ich nehme einmal ein Beispiel aus dem Begriff des Lärms.

Nehmen Sie an, Sie haben eine große Gruppe Jugendlicher, die ein Rockkonzert mit Höllenlärm hört. Nennen wir es einfach einmal so. Die finden das – ich sage das einmal ganz deutlich – toll, wogegen andere sich durch diese Musik belästigt fühlen. Das ist der psychologische Unterschied, wie der Mensch diese Schallereignisse unterschiedlich verarbeitet. Es ist also ein psychologischer Aspekt. Aus diesem Grund weisen wir in solchen Schreiben darauf hin, dass es durchaus vorkommen kann, dass über diesen Bereich Luftfahrzeugbewegungen wahrgenommen werden, die medizinische Auswirkungen möglicherweise aufgrund der niedrigen Lärmbelastungswerte nicht vermuten lassen.

Herbert Gorecki (Einwender):

Sie sprachen von niedrigeren Werten. Dann haben Sie doch absolute Zahlen.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Nein. – „Niedrigere Werte“ meint Folgendes: Uns sind natürlich auch die Gutachten von Herrn Dr. Wölk bekannt. Dann können wir davon ausgehen, dass zunächst erst einmal außerhalb der berechneten Zonen die Werte niedriger sind, also im Bereich der Belästigung und möglicherweise nicht mehr im Bereich der Belastung liegen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Stiller, direkt dazu.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Wir sind uns einig, Belastung ist eine höhere Kategorie als Belästigung. Ich zitiere noch einmal:

Ich mache darauf aufmerksam, dass es durch den nahe gelegenen Verkehrslandeplatz Mönchengladbach zu einer erhöhten Lärmbelastung kommen kann.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe die Bitte, wählen Sie auch Ihre Wortwahl in Ihren Verfügungen entsprechend, wenn Sie jetzt nur noch eine Belästigung meinen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Stiller, jetzt erzeugen Sie einen künstlichen Gegensatz, den ich nicht nachvollziehen kann. Aber das muss ich auch nicht.

(Unruhe bei den Einwendern)

Herr Rothe, bitte.

Martin Rothe (Einwender)

Sehr geehrter Herr Marten, meine Damen und Herren! Ich möchte noch einmal auf die Geschichte des Scopingtermins zurückkommen. Herr Zerbe erzählt uns seit zwei Wochen immer wieder die gleiche Geschichte, dass alle Beteiligten – Träger öffentlicher Belange, Naturschutzverbände, leider nicht wir von Airpeace, obwohl wir über unseren Rechtsanwalt den Antrag gestellt haben und sehr enttäuscht waren, dass wir nicht teilnehmen konnten – und die Antragstellerin zusammengesessen hätten und unter der Leitung von Herrn Hartmann diesen Scopingtermin durchgeführt haben.

Ich bin über den Scopingtermin natürlich auch informiert worden. Ich habe noch sehr gut in Erinnerung, dass alle Beteiligten sehr unzufrieden mit diesem Termin waren. In erster Linie ging die Unzufriedenheit in die Richtung, dass die räumlichen Untersuchungen, also der Betrachtungsraum, zu eng bemessen waren. Da muss man sich wirklich in der Geschichte erinnern. Da hat sich die Bezirksregierung über die Interessen der betroffenen und in das Verfahren einbezogenen Gemeinden hinweggesetzt. Das muss man einmal ganz deutlich sagen.

Wenn Herr Zerbe immer behauptet, es wäre alles im Einklang geschehen, ist zu sagen, dass das nicht der Fall gewesen ist. Herr Marten, Sie waren damals nicht Leiter des Dezernats. Frau Hörr, Sie waren auch noch nicht dabei. Da ist aber wirklich im Vorfeld etwas gewaltig schief gelaufen. Das passt zu dem Gutachten von Herrn Dr. Wölk, weil nämlich diese ganzen Dinge nicht untersucht worden sind. Jetzt haben wir den Schlamassel.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke. – Herr Siewert, hatten Sie sich jetzt zu Wort gemeldet? – Dann sind Sie auch dran.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Der Bodenlärmgutachter sagte eben: Bodenlärm muss zum Fluglärm nicht berücksichtigt werden. Habe ich das richtig verstanden?

Gerhard Mosdzianowski (Antragstellerin):

Ja, in der Tat. Grundsätzlich sind Zusammenrechnungen und Gesamtbetrachtungen der Lärmemissionen von verschiedenen Lärmquellenarten wie Straßen- und Schienenlärm, Flugverkehr und Gewerbeanlagen in den geltenden deutschen Regelwerken nicht vorgesehen. Dahinter stehen zum Teil sehr unterschiedliche Verfahren der Ermittlung und Bewertung wie zum Teil auch unterschiedliche Störwirkungen z. B. der Schienen bei der Bahn. Das ist richtig. Diese Zusammenrechnung ist vom Gesetzgeber nicht vorgesehen und nicht gewollt, weil die Unterschiede sehr gravierend sind und weil Einzelbetrachtungen erfolgen sollen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

In diesem Zusammenhang darf ich auf das Planfeststellungsverfahren Dortmund verweisen. Dort ist beim Institut für Umweltschutz und Energietechnik aufgrund eines Verwaltungsstreitverfahrens – ich nenne eben einmal das Aktenzeichen: 20a 34 82/91 – durch das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen am 22. Januar 1998 dem Antragsteller aufgegeben, ein Gutachten erstellen zu lassen, in dem auch der Bodenlärm und der Fluglärm additiv betrachtet werden.

Ich stelle hiermit für die Stadt Willich den **Antrag** ein derartiges Gutachten in Auftrag zu geben.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Schraetz, jetzt sind Sie endlich dran.

Friedrich Schraetz (Einwender):

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Mein Name ist Friedrich Schraetz. Ich wohne in Viersen-Süchteln, in Sittard. Das ist also ein Bereich, der unmittelbar unten an der Niers liegt, also praktisch schon an der Niederterrasse der Niers, in der Niers-Aue, und somit unmittelbar am Rande des ILS. Aus der kurzen Episode der Air Berlin haben wir erfahren können, wie demnächst die größeren Düsenjets nach dem geplanten Ausbau über unsere Köpfe donnern und brausen werden.

Vorab möchte ich etwas sagen zum Eindruck, den ich in diesem Verfahren bis jetzt erlangt habe: Ich bin in dieser Woche einige Stunden anwesend gewesen und wurde manchmal – gelinde gesagt –, wenn ich die Gutachter der Antragstellerin und leider auch den Herrn Lindenmayer von der Deutschen Flugsicherung betrachtet habe, an das Kölsche Hänneschentheater erinnert.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich will nicht sagen: Kölscher Klüngel. Es wurde meines Erachtens frei nach dem Motto agiert: „Et kütt wie et kütt un et hät noch immer jut jejang.“

Jetzt möchte ich Ihnen aber zuerst einmal für mich und meine Familie meine große Betroffenheit sagen, insbesondere nach diesen Vorfällen in dieser Woche: Ich kann es einfach nicht verstehen, wie man fast zwei Wochen in einem Verfahren fortfahren kann, wenn der Herr Lindenmayer von der Deutschen Flugsicherung nicht weiß, dass der Mönchengladbacher Flughafen ausgebaut werden soll. Es wurde also über Abflughöhen gesprochen. Wir haben vorher erfahren – das konnte man ja vorher schon eindeutig in den Gutachten lesen –, dass ein generelles An- und Abflugverfahren für Mönchengladbach mit 2.000 Fuß gilt. Das entspricht nach meiner Rechnung um die 600 oder 615 m.

Normalerweise wird aber mit 3.000 Fuß an- und abgeflogen. Das heißt also, es wird hier ein Sonderstatus erlangt oder als Norm angewendet, der an anderen Flughäfen einfach nicht gilt, ja sogar aus Lärmschutzgründen verboten wird. Hier soll er als feste Größe installiert werden.

Auf die Frage hin - das kann ich nicht begreifen -, wie es aussieht, wenn die größeren Flugzeuge vom gleichen Muster, wie sie von Düsseldorf aus fliegen, an dem Punkt MODRU 21.000 Fuß erreichen, wurde geantwortet: Man würde an der belgischen Staatsgrenze nur auf 10.000 Fuß fliegen. Diese Genehmigung seitens der belgischen Staatsregierung gilt jedoch nur für die kleinen Flugmuster, wie sie jetzt in Mönchengladbach betrieben werden. Wir sprechen aber über einen Ausbau, den wir ja verhindern wollen. Es kann doch nicht sein, dass sich die Deutsche Flugsicherung im Vorfeld keine Gedanken gemacht hat und es keine Verhandlungen mit der belgischen Staatsregierung gibt, was passiert, wenn Flugzeuge vom Typ Boeing 737 ab Mönchengladbach starten.

Bezüglich Herrn Wölk kann ich nur den Kopf schütteln. Vor dem Hintergrund, dass andere Gutachten auf dieses Lärmgutachten basieren, insbesondere Gesundheit usw., hätte nach meinem Verständnis das Verfahren sofort abgebrochen werden müssen.

(Beifall bei den Einwendern)

Es kann doch nicht möglich sein, dass durch eine Rechenart so gerechnet wird, als ob die Flugzeuge in dem normalen Anflugverfahren 3.000 Fuß hoch sind, sie aber in Wirklichkeit auf 2.000 Fuß Höhe fliegen.

Nun zu meiner Betroffenheit. Wir sind 1980 von Kaarst nach Süchteln gezogen, weil dort schon damals ein sehr starkes Überfliegen aufgrund des Airport Düsseldorf festzustellen war. Wir bewohnten dort eine Reihenhaussiedlung. Ich habe in Erinnerung, wie es war, als wir sonntags auf der Terrasse waren und die Flugzeuge plötzlich über die Reihenhäuser flogen. Da wir in Süchteln einen wunderschönen Ort finden konnten und sahen, dass es dort große Siedlungsbereiche gibt, wollten wir dort hinziehen. Wir fanden dort ein Anwesen, ein altes Bauernhaus, das von uns restauriert wurde und zwischenzeitlich in der Denkmalliste der Stadt Viersen verzeichnet ist. Unser Sohn und wir bauten in der Zwischenzeit auf unserem Grundstück ein neues Haus. Sie sehen, dass wir immer noch optimistisch sind, und hoffen, dass der Flughafen Mönchengladbach nicht ausgebaut wird. Die Straße, an der wir wohnen, ist einigermaßen stark befahren und ist jetzt nach der Einführung der LKW-Maut leider auch vom Schwerverkehr frequentiert. Aber ich habe ja vorhin lernen müssen, dass der Bodenlärm nicht mit eingerechnet wird. Fluglärm und Bodenlärm werden also nicht aufsummiert. Hinzukommt der eiserne Rhein, der zum Teil schon geöffnet ist und gerade in der Viersener Kurve - das ist in Viersen-Rahser, was 2 bis 3 km von unserem Haus entfernt liegt - die ganze Region mit Lärm versorgt.

Des Weiteren möchte ich als Sprecher der Viersener Bürgerinitiative gegen den Flughafen-ausbau Mönchengladbach e. V. die Betroffenheit von ca. 2.500 Bürgern, die ihre Einwendungen der Bezirksregierung über unsere Bürgerinitiative haben zukommen lassen, aussprechen.

Gestern wurde ja die Karte mit den An- und Abflugrouten gezeigt. Ich kann bestätigen, dass die Flugzeuge genau diese Routen geflogen sind. Ich hatte den Eindruck, dass teilweise die Süchtelner Kirche als Sichtpunkt genutzt wird, um von dort aus auf das ILS einzuschwenken.

Da ich seit etwa 3 Jahren unter Bluthochdruck leide, seitdem auch in ärztlicher Behandlung bin und man weiß, dass insbesondere durch Lärmbelästigung oder Lärmlast - ich weiß nicht, wie ich mich ausdrücken soll - der Bluthochdruck forciert wird, sehe ich für mich meine körperliche Unversehrtheit gefährdet.

Es ist üblich - ich spreche hier für alle Häuslebauer in der Gegend; die Anzahl werde ich noch nennen -, dass man gerade in den Sommermonaten, also in der verkehrsreichsten Zeit,

sein Wohnzimmer nach draußen verlegt. Meine Terrasse ist im Sommer eigentlich mein Hauptaufenthaltsort. Ich kann es nicht verstehen - bei Flugverkehr ist das ja eigentlich gar nicht möglich -, dass keine Schallschutzmaßnahmen getroffen werden. Wenn ein neues Haus gebaut wird, werden die Wände nach Straßenverkehr genau berechnet. Es gibt eine Norm, um die Schalldurchgangswerte festzulegen. Diese gelten aber nicht für das Dach. Insofern ist Flugverkehr eigentlich das Schlimmste, was einem widerfahren kann. Man kann sich in keiner Weise dagegen schützen, weil der Schall durch das Dach kommt und einen voll trifft.

Das Hauptanliegen der Häuserbauer ist, dass man etwas für seine Altersversorgung hat. Das zweite Anliegen ist - das ist besonders bei den jungen Familien der Fall -, dass die Kinder ungestört im Garten spielen können. Wenn über mein Haus eine Flugschneise ist, ist diese Ungestörtheit dahin. Beobachten Sie einmal Kinder, die spielen. Wenn ein Flugzeug in 300 bis 600 m Höhe fliegt - insbesondere ein Strahlflugzeug, das auf Gegenschub geschaltet hat oder Speed gibt, um an Höhe zu gewinnen -, dann halten sich die Kinder die Ohren zu, zum Teil weinen sie. Es ist sogar beobachtet worden, dass sie ins Haus laufen. Das ist ein Zustand, den ich nicht hinnehmen kann. Ich kann es nicht verstehen, dass nach den Erfahrungen, die wir in Düsseldorf gesammelt haben, wo es einen Stadtflughafen gibt, der in einem dicht besiedelten Gebiet liegt, jetzt wieder ein Flughafen gebaut werden soll, der das am stärksten besiedelte Gebiet im Kreis Viersen tangiert. Das fängt in Neersen-Willich an und setzt sich auf Viersener Gebiet fort - ich nenne jetzt die Siedlungen, wo tausende von Eigenheimen stehen -, nämlich Donk, Heimer, Ummer, Hamm, Düpp, Robend, Alt Viersen, Rahser, Sittard, Süchteln, Süchteln-Hagen, Süchteln-Vorst, Süchteln-Hagenbroich und Süchteln-Windberg. Das sind alles Ortsteile, wo nur Ein- oder Zweifamilienhäuser stehen. Die Leute haben dort gebaut, um sich von ihrer Arbeit zu erholen. Da ist keine Industrie angesiedelt. Die Leute können unmöglich zulassen, dass über dieses Gebiet eine Flugschneise gelegt wird.

Ich habe mir die neuesten Zahlen von der Stadt Vieren - die Zahlen der Gutachter stammen ja noch aus dem letzten Jahrtausend - geben lassen, und zwar mit Datum vom 15. Juni 2002. Die neueste Statistik von Ein- und Zweifamilienhäusern ist leider aus dem Jahre 2002. Damals gab es 14.804 Ein- und Zweifamilienhäuser in Viersen in dem Bereich der Ortschaften Alt Viersen und Süchteln. Das sind also die Stadteile, die ich vorhin aufgezählt habe. Pro Jahr ist mit einem Zubau von mindestens 150 Ein- und Zweifamilienhäusern zu rechnen. Nun habe ich das einmal auf das Jahr 2005 hochgerechnet. Das ergeben 15.179 Ein- und Zweifamilienhäuser. Nach der neuesten Statistik vom 30. April 2005 haben wir in Alt Viersen 37.312 und in Süchteln 16.622 Einwohner; das sind also 53.934 Einwohner. Wenn ich diese mit drei Personen hochrechne - das ist relativ wenig -, dann komme ich auf 45.537 Menschen, die in diesem Bereich in Ein- und Zweifamilienhäusern wohnen. Das bedeutet - das ist ganz normaler Dreisatz -: 84,43 % wohnen in Ein- und Zweifamilienhäusern. Ich habe gemerkt, dass Zahlen nicht gerne gehört werden. Ich habe nun einmal die Verluste, die auf-

treten, ausgerechnet. Die 15.179 Ein- und Zweifamilienhäuser habe ich einmal mit einem Wert von jeweils 200.000 € angesetzt. Ich komme dann auf einen Wert von insgesamt 3.035.800.000 €. Wenn ich nur von einem Wertverlust bei einem Ausbau vom Flughafen Mönchengladbach von 10 % ausgehe - das ist wenig -, dann habe ich ein Verlust des Volksvermögens von 303.580.000 €.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich würde gerne wissen, wie ein Flughafen Mönchengladbach, der ja eigentlich gar nicht wirtschaftlich arbeiten kann, diesen Verlust an Volksvermögen erarbeiten will. Das ist für mich absolut schleierhaft. Ich kann nicht begreifen, wie es zu dieser Diskussion und zu diesem Verfahren kommen kann. Das hätte schon im Vorfeld alles abgelehnt werden müssen.

Natürlich wissen wir alle, dass die hohe Lebensqualität auf das Schlimmste beeinträchtigt würde.

Der Grund, warum viele Menschen in dieses Gebiet siedeln, ist die wunderschöne Naturstruktur. Als Beispiel nenne ich die Niersaue - ich habe ja schon in dem Verfahren bezüglich des Vogelschlags erwähnt, was wir haben und was nach dem Landschaftsplan Nr. 6 entwickelt werden soll - und die Süchtelner Höhen. Wir sind in der glücklichen Lage, dass wir zu Fuß oder mit dem Fahrrad in diese Naherholungsgebiete gehen können. Wir brauchen nicht irgendwo hinzufahren, sondern wir haben die Erholung vor Ort. Weil mir das keine Ruhe gelassen hat, habe ich heute bei der Unteren Landschaftsbehörde einige Fakten vom Kreis Viersen erfragt. Es handelt sich hier um die Naturschutzgebiete Rintger-, Venn-, Saal- und Fritzbruch - 75 % der im Kreis Viersen ansässigen Nachtigallenpopulation ist dort vorhanden -, die durch den Flughafenbau zum Teil völlig zerstört werden.

Mit Inkrafttreten des Landschaftsplans Nr. 6 wurden natürlich Entwicklungskosten fällig, um die Brüche auf den Stand zu bringen, wie sie sich jetzt darstellen. Ich biete gerne an, eine naturkundliche Wanderung durch diesen Bruch durchzuführen. Allein für das Saalbruch - das ist das größte Bruch - wurden für den Ankauf von 125 ha Grünlandfläche mit 2 €/m² ca. 2,5 Millionen € ausgegeben. Für die Entwicklung und Vernässung der Landschaft, z. B. Anlage von Naturschutzteichen, wurden noch einmal ca. 1 Million € ausgegeben. Somit kommen wir auf 3,5 Millionen €. Hinzukommen große Flächen im Fritzbruch. Man hat mir 60 ha genannt, die von Seiten des Kreises dort aufgekauft worden sind, um die so zu entwickeln, dass sie einem Naturschutzgebiet gerecht werden. Von der biologischen Station ist bestätigt worden, dass besonders der Klärbecken ein Schutzgebiet von internationaler Qualität für überwinternde Wasservögel ist. Weiter ist vom Niersverband eine Niersauensanierung geplant, d. h. eine weitere Verbesserung des gesamten Niersverlaufs. Dieser Verlauf führt an den alten Mühlen vorbei. Das ist also auch kulturhistorisch eine sehr interessante Gegend, die unbedingt schützenswert ist.

Ich möchte Ihnen nun einige Ziele aus dem Landschaftsplan Nr. 6 nennen. In der Einleitung steht:

Insbesondere im Bereich der Niersniederung sind wegen des hohen Naturpotentials Maßnahmen zur Naturextensivierung in Verbindung mit der Ausweisung großflächiger Naturschutzgebiete festgesetzt worden.

Jetzt lese ich Ihnen allgemeine Verbote für Naturschutzgebiete - nachher kommen noch spezielle Verbote für die in der Niersaue geschaffenen Naturschutzgebiete - vor. Unter „Erläuterungen“ bezüglich Tiere steht beispielsweise, dass eine Beunruhigung oder Störung insbesondere durch Lärmen oder ähnliche Handlungen, aber auch durch Fotografieren oder Filmen verursacht werden kann. Was passiert denn, wenn über dieses Gebiet ein Düsenjet oder die großen Propellermaschinen fliegen? Das ist doch wohl ein bisschen schizophr.

Ich komme nun zu den Schutzzwecken. Ein Schutzzweck ist der Erhalt der Niersniederungen wegen ihrer besonderen Eigenart, Vielfalt und Schönheit für die naturbezogene Erholung des Menschen. Wie soll ich mich naturbezogen erholen, wie kann ich meine vogelkundliche Wanderung oder Führung machen, wenn alle paar Minuten in 300 oder 400 m Höhe über meinen Kopf ein Düsenjet fliegt? Das ist für mich schleierhaft.

Ich komme nun zu Verboten.

Das Naturschutzgebiet ist mit Hängegleitern, Gleitflugzeugen oder Ultraleichtflugzeugen nicht zu überfliegen.

Das ist ein Verbot!

(Beifall bei den Einwendern)

Es kann sich jeder fragen, ob es in Deutschland zweierlei Gesetze gibt. Ich sehe es so: Die Fliegerei gilt wohl immer noch als Pioniertat, die mit allen Mitteln subventioniert und unterstützt wird. Die hat aber lange ihre Unschuldigkeit verloren und muss genauso behandelt werden wie jedes normale Wirtschaftsunternehmen. Dann hätten wir den Airport Mönchengladbach schon lange nicht mehr.

(Beifall bei den Einwendern)

Von der Subventionierung der Arbeitskräfte - diese handvoll People, die Herr Zerbe da noch hat - möchte ich gar nicht sprechen.

Enden möchte ich mit einem Wort unseres Ex-Bundespräsidenten Johannes Rau. Er sagte nach dem verheerenden Brand in Düsseldorf, wo es auch einige Tote gegeben hat, anlässlich der Einweihung des neuen Terminals am Düsseldorfer Flughafen:

Wirtschaftliche Gesichtspunkte und Arbeitsplätze sind wichtig. Aber sie rechtfertigen nicht alles. Intakte Umwelt und ruhige Umgebung sind wichtige Faktoren für die Lebensqualität der Menschen.

Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. „Lebensqualität“ ist ein gutes Stichwort. Ich brauche unbedingt eine Pause. Ich nehme an, andere auch. Ich bitte alle diejenigen, die an der Terminplanung am Montag und Dienstag interessiert sind, nach vorne, um sich auszutauschen.

(Unterbrechung von 17:18 Uhr bis 17:52 Uhr)

Meine Damen und Herren, ich würde gerne fortsetzen. Wir haben uns eben in lockerer Runde darüber unterhalten, ob und wie wir am Montag fortfahren. Es bestand der große Wunsch, in der Tagesordnung am Montag wie geplant weiterzumachen. Wir werden sehen, ob wir zum Thema Fluglärm noch Nachfragen haben; das hängt ja auch vom Verlauf des heutigen Nachmittags ab. Wir würden dann zu dem normalen Tagesordnungspunkt „Schadstoffimmission“, also TOP 6, überleiten. Wir sind uns dann aber nicht ganz einig geworden, mit welchem Tagesordnungspunkt wir weitermachen, denn den Punkt „Gesundheit“ hatten wir aufgrund der Gutachter auf den 23. Juni festgelegt. Das Thema „Technische Planung“ stößt bei dem Antragsteller auf Terminprobleme. Jetzt wird angeboten, das Thema „Umweltauswirkungen“ am Montag oder Dienstag anzusprechen. Hier stellt sich natürlich die Frage, inwieweit die Naturschutzverbände verfügbar sind; das müsste man im Laufe des Montags klären. Ansonsten gibt es die Möglichkeit, die Tagesordnungspunkte 11 und 12, also „Sons-tige Stellungnahmen“ und „Verschiedenes“ aufzurufen, wofür nicht immer unbedingt ein Gutachter anwesend sein muss. Das heißt, wir fahren jetzt erst einmal in der Tagesordnung fort und werden zwischenzeitlich hinter den Kulissen ein bisschen herum telefonieren, um auf einen der Tagesordnungspunkte am Montag oder Dienstag eingehen zu können. Sicherlich wäre es nicht so schlimm, wenn wir am Montag oder Dienstag ein wenig eher Schluss machen sollten.

Wir gehen nun in der Rednerliste zum Thema Fluglärm weiter. Ab 18 Uhr haben wir eine Extraliste, allerdings nur mit einer Rednerin. Frage: Ist Frau Müller schon da?

(Käthe Müller [Einwenderin]: Ja!)

Dann wäre jetzt Herr Schäfer oder Frau Müller dran. Können wir Frau Müller vorlassen, Herr Schäfer?

(Herbert Schäfer [Einwender]: Wir haben ja noch keine 18 Uhr! - Heiterkeit)

O. k., Herr Schäfer, Sie haben gewonnen.

Herbert Schäfer (Einwender):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Folgende Vormerkung sei gestattet: Ich habe Frau Hörr zu danken, dass ich in der nächsten Woche einen Auszug aus dem Wortprotokoll vom 3. Juni 2005 von 18:35 Uhr bis 19:15 Uhr bekomme. Das finde ich sehr bemerkenswert. Ich bedanke mich schon jetzt für die gute Verhandlungsführung. Ich darf für mich in Anspruch nehmen, dass ich schon einige Erörterungstermine erlebt habe, bei denen es ganz anders zugeht, und zwar vor allem sehr zum Schaden der Betroffenen. Herr Marten, Frau Hörr, Frau Schäfer, danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt zum Lärm in Neersen.

(Folie)

Diese Karte zeigt, um was es mir als Bürger der Stadt Willich und Anwohner der Stadt Neersen geht. Ich bleibe dabei: Die Schlossfestspiele sind auf das Höchste gefährdet.

(Foto)

Das ist ein Großfoto, natürlich aus einem Flieger fotografiert, Herr Zerbe, aus dem Jahre 1979, welches die Lage des Schlosses und der Umgebung darstellt. Sie sehen darauf den Vorhof – dort finden die Festspiele statt. Wenn das Schloss überflogen wird – jetzt muss ich doch das Saalmikro nehmen –, findet der An- und Abflug in jedem Fall hier irgendwo in dieser Richtung statt. Rufen wir uns noch einmal die Karte in Erinnerung. Das ist die alte B 57, die durch die Ortslage in Neersen führte. Hier haben wir in der Aufnahme von 1979 noch einen Gewerbebetrieb, der heute weg ist. Hier steht ungefähr in der geraden Richtung das neue Technische Rathaus, in dem Frau Stall und Herr Siewert wirken. In einem der Türme wirkt Frau Schwerdtfeger. Das ist der Turm.

Ich mache ausdrücklich darauf aufmerksam: Es geht nicht nur um die Festspiele, es geht um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung Willich, die in Neersen ihren Hauptsitz haben. Wir haben seinerzeit ein Urteil vom OVG Münster gehabt, in dem deutlich gemacht wurde, dass im Juni 2001 schon eine Kommunikation innerhalb der Verwaltung bei Überflug durch Flugzeuge nicht möglich ist, wie es uns damals schon bekannt war. Sie erin-

nern sich daran, dass Herr Zerbe den Scopingtermin benutzt, um deutlich zu machen, davon wäre nicht die Rede gewesen. Aber wir wussten damals schon, was kommt.

So kann man argumentativ sagen, nicht nur die Festspiele, wozu einige – jetzt erschrecken Sie bitte nicht – Kunstbanausen sagen können, das sei ihnen egal, sondern auch die Arbeit der Verwaltung werden aufs Erheblichste beeinträchtigt. Das ist sogar gerichtsfest. Die Bezirksregierung muss sich wirklich anstrengen, wie das denn geht, wenn die Überflughöhe weniger als 300 m ist. Diese Überflughöhe von weniger als 300 m bedingt z. B. in Köln/Bonn bei Immobilien einen Wertverlust von 25 %, bedingt jetzt in Frankfurt – das Fraport Casaprogramm beweist das ja –, dass alles, was unter 300 m ist entweder passiven Schallschutz oder Abriss der Gebäude bedeutet. Das kann es ja wohl nicht sein. Denn das würde wahrscheinlich auch die finanziellen Möglichkeiten einer Firma wie Hochtief sehr ankratzen, wenn dafür Schadenersatz geleistet werden müsste, diesen Verwaltungssitz und in Neersen ungefähr 2.000 Häuser niederzumachen.

Wir sind auch ein Pendlerdorf für die Arbeitnehmer im Umkreis. Ich hatte Herrn Laumanns vom Unternehmerverband schon angesprochen: Wie ist das denn mit einem Arbeitsplatz, wenn man nicht schlafen kann? Ich meine damit die Schichtarbeiter, die bei uns in hohem Maße ansässig sind. Sie müssen auch tagsüber die Möglichkeit der Ruhe haben. Das ist natürlich so nicht gegeben, wenn wir weniger als 300 m Überflughöhe haben. Was ist ein Arbeitsplatz wert, wenn man nicht schlafen kann? Herr Laumanns hat mir aber dann – ich bin nicht ganz sicher, weil er vom Mikrophon wegging – am Platz gesagt: „Wenn ich dort so wohnen würde wie Sie, würde ich genauso argumentieren.“ Damit wird schon klar: Die Situation ist für ein Wohngebiet unhaltbar. Deshalb müsste in jedem Falle die Bezirksregierung darauf hinwirken, dass der Antragstellerin klargemacht wird, in dieser Form geht der Ausbau nicht vonstatten.

Noch einmal, damit der Herr Zerbe jetzt nicht Schweißperlen auf der Stirn kriegt: Wir haben nichts gegen das Fliegen. Wir haben etwas gegen die Bedingungen, unter denen das stattfinden soll.

Die Novelle zum Fluglärmgesetz, welches ja jetzt in der Mache ist und welches sogar fertig ist, wie mir aus dem Bundesumweltministerium berichtet wird, findet ja auch die Zustimmung der neuen Landesregierung von Nordrhein-Westfalen. Die Koalitionäre CDU und FDP fordern ja das geradezu heraus, weil sie sagen, das Gesetz müsse in Gang gebracht werden; denn zum ersten Mal stünden darin die Belastungen der Menschen im Vorrang, die in der Nähe oder im Umkreis eines Flughafens leben und arbeiten. Das setzt die Novelle ja an die erste Stelle. Die Zerstörung einer total richtig funktionierenden, intakten Siedlungsstruktur würden Sie in Kauf nehmen. Das ist eine Frage, die bei der Abwägung meiner Meinung nach eine hohe Priorität hat. Ich danke für die Aufmerksamkeit und wünsche Herrn Klinger und Herrn Dohmes eine gute Heimfahrt. Sie haben ja heute sehr viel geholfen. Daraus kann man wieder etwas lernen. Ich habe etwas gelernt. Nur eines ist sicher: Die Taktik, die Sie einge-

schlagen haben, machen wir jetzt auch. Wir werden das mit unseren Gutachtern absprechen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Schäfer. – Herr Zerbe, Sie möchten erwidern. Dann kommt Frau Müller dran.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich mache es ganz kurz. – Ich möchte noch auf die Neersener Schlossfestspiele eingehen, die gerade angesprochen worden sind, und auf das Thema Pendlerverkehr.

Ich bitte jetzt um Nachsicht, dass ich eine sehr formaljuristische Ergänzung noch einmal zum Thema Schlossfestspiele Neersen gebe. Man muss einfach sagen: Soweit kulturelle Veranstaltungen im Freien stattfinden, muss mit Lärmeinwirkungen jeglicher Art und Ursache gerechnet werden, auch mit Fluglärm. Denn für nicht durch Gebäudewände geschützte Freiräume besteht grundsätzlich eine höhere Lärmerwartung. Unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen entstehen nicht. Der angesprochene Bereich liegt sogar außerhalb der aus Gründen der Prävention ermittelten 60-dB(A)-Zone.

(Unruhe bei den Einwendern)

Ich möchte dann auf das Thema Pendlerverkehr eingehen. Der Pendlerverkehr findet ja nicht nur in Neersen, sondern bundes-, europa- und weltweit statt. Rund 2,75 Millionen Arbeitnehmer pendeln in Nordrhein-Westfalen täglich zwischen Wohnung und Arbeitsstelle. Das ist laut Bundesagentur für Arbeit jeder Zweite von 5,7 Millionen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Land. Die Pendlerquote ist 2003 gegenüber dem Vorjahr um fast einen Prozentpunkt gestiegen. 209.000 pendelten der Arbeit wegen nach Köln, 202.000 nach Düsseldorf. Deutlich weniger fahren in eine andere Stadt zur Arbeit. Noch höher ist aber die Zahl der Pendler aus anderen Ländern. 290.000 arbeiten in NRW, wohnen aber zumeist in den Nachbarländern Rheinland-Pfalz oder Niedersachsen. Umgekehrt: 190.000 Beschäftigte im Rheinland und in Westfalen haben ihren Arbeitsplatz in einem anderen Bundesland. Also aus dem Flughafenverkehr ist, glaube ich, keine maßgebliche Beeinflussung der Pendlerquote zu erwarten. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Müller.

Käthe Müller (Einwenderin):

Guten Abend! Ich bedanke mich, dass ich heute noch einmal sprechen darf. Ich möchte heute schwerpunktmäßig zu dem Einwand meines Mannes kommen. Wir haben uns das gestern Abend kurzfristig doch noch einmal überlegt, weil wir der Meinung sind, dass eben auch da sehr wichtige Punkte angesprochen werden sollten. Ich werde einen Großteil vorlesen und gegebenenfalls auch Ergänzungen dazu anbringen.

Vorab möchte ich noch einmal ganz kurz auf das von Herrn Zerbe vorhin Gesagte eingehen, dass die Schlossfestspiele – das ist auch ein ganz wichtiger Punkt, den ich heute anbringen werde – sehr wohl direkt betroffen sind. Wenn Sie schon einmal in Neersen waren, Herr Zerbe – davon gehe ich jetzt auch einmal aus –, dann wissen Sie, dass das Schloss Neersen, wo auch die Schlossfestspiele stattfinden – ich schätze das jetzt einmal; ich habe es nicht gemessen –, 800 m bis 1.000 m Luftlinie vom Flughafen entfernt liegt. Diese Schlossfestspiele finden in den Abendstunden und am Samstag oder Sonntag auch tagsüber statt. Wenn Sie uns weismachen wollen, der Flugverkehr würde dann ruhen oder bei bestehendem Flugverkehr bestünde keine Beeinträchtigung, dann muss ich ganz ehrlich sagen, Sie sollten dazu einmal Ihren Gutachter fragen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte Ihnen jetzt nur, damit Sie wissen, mit wem sie sprechen oder wo ich wohne – das sind jetzt keine an den Haaren herbeigezogenen Themen – aufzeigen, dass ich a) in Neersen ein Wohnhaus habe, wo ich seit fast 33 Jahren wohne, das voll im Umfeld liegt. Wir haben uns vor ungefähr sieben Jahren eine Altersvorsorge in Neersen geschaffen nach dem Motto „Eine Kalksandsteinrente bringt mir mehr als Vater Staats Rente“. Wir haben ja auch heute und gestern wieder in der Presse gelesen, dass überall gekürzt wird, vor allen Dingen bei den Renten. Das sind die Leute mit der Lobby, die sich am wenigsten wehren können. Auch diese Altersversorgung, die wir uns geschaffen haben, nimmt man uns weg. Für diese Altersversorgung habe ich im Prinzip fast 40 Jahre gearbeitet, nicht nur ich, sondern mein Mann ebenfalls 45 Jahre. Da geht man dran. Wenn man an mein Eigentum will, wenn man mir etwas wegnehmen will, wofür ich gearbeitet habe, dann kann ich, glauben Sie es mir, verdammt kiebig werden.

(Beifall bei den Einwendern – Folie: Schloss und Umgebung)

Nur zur Vervollständigung: Hier ist das Schloss, wozu Herr Zerbe sagt, die Schlossfestspiele seien überhaupt nicht gefährdet. Es ist Luftlinie etwa 800 m entfernt. Etwa hier wohnen wir. An diesem Punkt, unmittelbar hinter dieser Linie, steht das Haus, das wir uns als Altersvorsorge gekauft haben bzw. das jetzt durch unsere Tochter bewirtschaftet wird. Zu dem Punkt nehme ich auch noch einmal Stellung. Das heißt, es ist eine definitive Altersversorgung. Auch da geht man dran.

Ich lese jetzt aus den Einwendungen meines Mannes vor: Die mit dem geplanten Ausbau einhergehende Lärmerhöhung ist nicht zumutbar. Die geplanten drastischen Erhöhungen der Flugbewegungen und die damit verbundene Erhöhung von Lärmbelastung, Schadstoffbelastung und Unfallgefahr führen zu einer immensen Beeinträchtigung meiner Rechte auf Lebensqualität.

Dazu – noch einmal dieser Punkt – gehören auch die Schlossfestspiele, die wir seit Jahren nutzen. Diese Schlossfestspiele würden nicht nur beeinträchtigt werden. Ich behaupte: Sie werden in Zukunft wegfallen müssen. Das betrifft nicht nur Neersener Bürger. Glauben Sie mir: Es kommen sehr viele Leute aus dem Umfeld. Die Schlossfestspiele sind mittlerweile sehr bekannt geworden. Ich möchte einmal die Reaktion dieser Leute hören, die seit 20 Jahren und mehr diese Schlossfestspiele regelmäßig besuchen. Das sind, wie gesagt, nicht nur Willicher und Neersener.

Das Thema Altersversorgung hatte ich eben schon einmal kurz angeschnitten. Dazu möchte ich zu dem Punkt Rente sagen: Mein Mann musste aus gesundheitlichen Gründen mit 58 Jahren in Rente gehen. Das heißt, es fehlt uns im Prinzip seit fünf bzw. sechs Jahren Einkommen. Wir haben eine Immobilie gekauft, um das auszugleichen. Da geht man dran. Man nimmt uns bares Geld, man nimmt uns Lebensqualität. Wenn Sie sagen, Herr Zerbe: „Frau Müller, Sie kriegen demnächst vom mir jeden Monat den Ausfall“, würde ich mir überlegen, vielleicht doch etwas still zu halten. Aber das können Sie nicht. Diesen Ausfall können Sie nicht bezahlen und mit Sicherheit werden Sie es nicht.

Aus Ihren Unterlagen geht unter anderem hervor, dass Sie mit Flugzeiten zwischen 5:30 Uhr, 6:00 Uhr morgens bis 22:00 Uhr gegebenenfalls bis 23:00 Uhr rechnen. Wir alle befürchten, dass Sie nicht auf den 16-Stunden-Takt, sondern dass Sie auf einen 20-Stunden-Takt im Flugverkehr hinaus wollen. Das heißt, es gibt noch einmal diese Salami-Taktik. Bei 20 Stunden gibt es eine Nachtruhe geschätzt zwischen 24:00 Uhr und 4:00 Uhr morgens. Das lassen wir uns nicht gefallen. Dagegen kämpfen wir.

Zudem wohnen wir in Neersen so ungünstig, dass ca. 70 % aller An- und Abflüge in nordwestliche Richtung gehen. Das heißt, wir sind von dem gesamten Lärm, der aufkommen würde, zu 70 % betroffen. Wir haben zwei Drittel Chancen, eine schlechtere Lebensqualität in Zukunft in Kauf zu nehmen. Warum?

Zum Einwand, die steigende Zahl von Flugbewegungen bringe auch eine unweigerlich steigende Mehrmenge an Abgasen mit. Wo bleiben die? Spannt man über Neersen ein riesengroßes Zelt nach dem Motto, darauf bleibe alles liegen, wir kriegtens nichts mit, also bekämen wir auch kein Sonnenlicht mehr, dann lässt man das irgendwo ablaufen, in einen Kanal oder wohin auch immer, oder lässt man die Sachen herunter? Vor dem Start – das ist bekannt – wird Kerosin abgelassen, weil vielleicht noch zu viel an Bord ist, wenn man unterwegs vielleicht gute Flugwinde hatte. Ich selber habe es erlebt auf dem Weg von Neersen nach Mön-

chengladbach, dass kurz vor dem Flughafen aus einer Maschine, die in Mönchengladbach aus nordwestlicher Richtung landen wollte oder gelandet ist, Flüssigkeit herunterfiel. Was es war, kann ich Ihnen nicht sagen. Ich bin nicht hingegangen und habe sie mit dem Finger aufgeschleckt. Es wurde aber Flüssigkeit abgelassen. Diese Geschichte ist ungefähr zwei Jahre her. Ich habe damals einen Fehler gemacht – das gebe ich heute zu -, denn ich hätte anhalten und auf diesem Gebiet herumlaufen und per Tempotaschentuch oder mit sonst irgendwas eine Probe nehmen sollen. Diesen Fehler habe ich gemacht.

Zu diesem Thema noch ein Punkt, nämlich das System der sogenannten – ich nenne das seit 30 Jahren so – fliegenden Rasenmäher, die über Neersen immensen Krach machen. Wir haben uns halbwegs daran gewöhnt; es bleibt uns auch nichts anderes übrig. Wenn es mit der Flugsicherung in Zukunft so aussieht, dass die so reagiert wie bisher, wenn Widrigkeiten im Flugverkehr stattfinden, dass man, wenn man die Flugsicherung anruft, wie ich einmal sagen würde, in drei von vier Anrufen das Glück hat, mit einem elektronischen Mitarbeiter zu sprechen – kurz: Anrufbeantworter heißt dieses Teil. Dann wird einem mitgeteilt, dass im Moment aus allen möglichen Gründen gerade einmal keiner anwesend ist. Das geschieht immer nur dann, wenn ich anrufe – seltsam. Wenn man einmal jemanden in der Flugsicherung erwischt, wird man auf den Tower verwiesen. Man kriegt auch freundlicherweise die Telefonnummer des Towers, um sich da zu beschweren. Beim Tower wird uns gegenüber zu einer Maschine, die in Mönchengladbach gestartet ist, die wir mit eigenen Augen gesehen haben, behauptet, hier sei keine Maschine gestartet. Das ist eine Frechheit.

Ich stehe auf dem Weg zwischen Neersen und Mönchengladbach mit meinem Fahrrad, die Maschine kommt hoch und dann wird behauptet, hier sei keine Maschine gestartet. Habe ich jetzt schon Halluzinationen? So weit kann es noch nicht sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe eine Frage an die Antragstellerin: Was geschieht in Zukunft mit den Schulflugzeugen, die heute schon ein sehr großes Problem sind? Auf den Unfall vor einigen Jahren bei Tönisforst will ich gar nicht weiter eingehen. Das ist schlimm gewesen. Es ist auch sehr schlimm, dass der immer noch nicht geklärt ist. Es sind mittlerweile, glaube ich, drei Jahre vergangen.

Wenn die Start- und Landebahn auf dem Flughafen ausgebaut wird, was passiert mit den Schulflugzeugen? Sprechen wir dann von drei Flugebenen, ganz oben Düsseldorf, in der Mitte tummeln sich die Gladbacher Großflugzeuge und irgendwo darunter krebzen dann die Schüler, die das Chaos noch perfekter machen? Darauf möchte ich eine Antwort haben.

Wegen der Belastung aus vielfachen Quellen wird eine Gesamtlärbetrachtung **beantragt**, nicht nur in Einzelfällen und nicht nur dazu, was morgens um 6:00 Uhr ist, auch nicht nur dazu, was morgens um 10:00 Uhr ist, und es geht auch nicht um irgendwelche Mittelwerte.

Man sagt zwar immer, Mittelwerte hätten zu interessieren. Aber letztendlich interessiert mich persönlich das, was ich am stärksten empfinde, das sind eben die flugstarken Zeiten zwischen Startbeginn morgens – ob der irgendwann mal um 4:00 Uhr sein wird oder um 6:00 Uhr, wie Sie angeben – und 8:00 Uhr bis 9:00 Uhr und abends dann, wenn die meisten Maschinen halt wieder zurückkommen, zwischen 18:00 Uhr und 22:00, 23:00 oder 24:00 Uhr.

Diese Gesamtlärbetrachtungen gerade aus diesen Zeiten interessieren, weil die unsere Lebensqualität – sprich: das ist die Zeit meiner persönlichen Freizeit und auch die Freizeit der meisten Bürger – immens betreffen. Die meisten Leute haben abends gegen 17:00, 18:00 oder 19:00 Uhr Feierabend und möchten das, was sie irgendwann einmal mit viel Arbeit aufgebaut haben, wofür sie viel Geld bezahlt haben, genießen, d. h. den Feierabend auf der eigenen Terrasse. Das können wir nicht mehr. Wo sollen wir bleiben? Umziehen? - Wohin? Für mich ist Heimat ein sehr wichtiges Gut. Wer maßt sich an, mir meine Heimat zu nehmen?

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte noch eben etwas anmerken – ganz kurz eben zwischendurch angeführt – zum Thema Altersversorgung. Das Recht auf Eigentum bzw. Altersversorgung gemäß Art. 14 GG ist fest verankert. Das heißt, das steht mir zu. Wissen Sie das? – Gut.

Zum Thema Lärmbelastung: Diesem Thema fallen zig Hektar Naturschutzgebiet zum Opfer. Wir nutzen dieses Naturschutzgebiet zwischen Neersen, Schiefbahn, Mönchengladbach, Herrenschhof sehr viel, weil es für uns eine relativ kurze Anfahrt ist. Wir können das Gebiet zu Fuß oder auch mit dem Fahrrad sehr gut erreichen. Dieses Naturschutzgebiet gerade zwischen Neersen und dem Flughafen, Schiefbahn, Büttger Wald soll – ich sage es einmal salopp – platt gemacht werden. Ich glaube, es sind 36 ha. Das heißt, wir haben demnächst eine Einöde. Ich brauche nicht mehr in die Lüneburger Heide zu fahren, ich habe vor meiner Haustür Heide. Wie vereinbart sich das? Man hat ja jetzt schon angefangen, dort Bäume abzuholzen, angeblich, weil der Ausbau des Neersener Kreuzes bevorsteht. Man kann uns viel erzählen. Die ganzen Böschungen sind kahl. Herr Zerbe, da Sie den Kopf schütteln oder andeuten, dass es nicht so ist, will ich sagen, es müssten, wenn das Neersener Kreuz ausgearbeitet worden ist, die Bäume, die jetzt gefällt worden sind, wieder angepflanzt werden. Gut, sie brauchen ein paar Jahre, bis sie wieder groß genug sind. Aber das kann nicht funktionieren; die stehen dann im Sicherheitsbereich.

Was passiert? Wo bleiben die Bäume, die unsere Lebensqualität darstellen? Wo bleibt das ganze Grünzeug, was von Ihnen einfach abgeholzt wird? Das ist eine grüne Lunge. Die brauchen wir Menschen zum Leben. Was machen Sie damit? Was nehmen Sie uns alles weg?

(Beifall bei den Einwendern)

Meine Damen und Herren der Bezirksregierung, Sie sollten vielleicht ganz eingehend den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zwischen Ökonomie, körperlicher Unversehrtheit und Eigentumsrechten der Anlieger ins Auge fassen. Ich habe es gestern schon einmal ganz kurz angedeutet: Wir sprechen nicht nur von rund 7.000 Einwohnern, die in Neersen wohnen, und 1.500, die auf der anderen Seite Korschenbroich, Herrenshof betroffen sind, wir sprechen von einigen zigtausend Menschen – Menschen, nicht irgendwelchen Wirtschaftsgütern. Wir sprechen von Menschen, die in ihrer persönlichen Freiheit, in ihrer Lebensqualität eingeschränkt werden. Sie werden nicht nur eingeschränkt, sondern man nimmt uns alles. Man setzt unsere Gesundheit aufs Spiel. Wer maßt sich das an? Wer hat das Recht dazu? Spielen wir eigentlich alle nur den lieben Gott?

(Beifall bei den Einwendern)

Noch einmal zum Thema Lärmbelästigung: Es ist einfach – das sagen viele – nach dem Floriansprinzip zu arbeiten. Für die, die etwas nicht wollen, ist das vielleicht ein guter Weg. Eigentlich ist es kein guter Weg. Ein guter Weg ist, bestehende Ressourcen zu nutzen. Dazu – das ist auch in Ihren Antragsunterlagen gar nicht herübergekommen, dass Sie überhaupt diese Alternative in Betracht gezogen hätten – nutzen Sie das Umfeld. Ich habe einen Presseartikel, der in der „NGZ“ erschienen ist, in dem der Geschäftsführer des Köln/Bonner Airports, Herr Michael Garvens, ganz klar dargestellt hat, dass eine Kapazitätserweiterung in Düsseldorf, angesichts ausreichend vorhandener Flughafenkapazitäten in Köln einfach nicht notwendig ist. Köln/Bonn hat alles. Warum nutzt man es nicht? Warum nutzt man Weeze nicht?

Ganz ehrlich: Wenn ich fliegen will, habe ich kein Problem damit, mich ins Auto zu setzen und in einer halben Stunde nach Roermond zu fahren. Wir haben ein vereinigtes Europa, worauf alle Politiker immer wieder herumreiten. Ich kann auch von Roermond aus fliegen. Das ist für mich überhaupt kein Problem. Ich kann auch nach Lüttich fahren. Das ist für mich gar kein Problem. Ich musste früher, als die Flughafenbrücke nicht war, auch eine halbe Stunde bis 40 Minuten nach Düsseldorf fahren. Dann kann ich auch nach Roermond fahren. Wo ist das Problem? Da gibt es freie Kapazitäten.

Ich bitte um eine detaillierte Beschreibung, ich möchte Auskunft haben, ich bitte um eine Auflistung aller Fakten darüber, wo die Alternativen berücksichtigt worden sind. Es ist klar, dass Sie die nicht aus dem Ärmel schütteln können, Herr Zerbe. Aber ich möchte die Antwort haben. Ich gebe Ihnen Zeit.

In das Thema Emissionen beziehe ich einfach einmal die Grundwasserprobleme mit ein. Wir haben in Neersen immense Grundwasserprobleme. Wenn ich mir vorstelle, dass der Flughafen Mönchengladbach für den Ausbau der Start- und Landebahn mehr oder weniger in einem Sumpfgebiet etwas – ich nenne es einmal so – gründen will und auch gründen muss, damit dort vom Gewicht her große Maschinen starten und landen können, frage ich, wo das

Wasser bleibt. Ich kann mich gut erinnern, dass vor 20 Jahren, als wir gebaut haben, die Grundwasserprobleme noch nicht so groß waren. Wir mussten aber bei einer Kellertiefe von etwa 2,40 m – wir wollten einen hohen Keller haben – aufhören, weil wir Grundwasser im Fundamentbereich hatten.

Die Rheinbraun pumpt heute nicht mehr so viel Wasser ab. Wir haben hier immense Grundwasserprobleme. Das heißt, der Grundwasserpegel ist gestiegen. Der Bezirksregierung müsste bekannt sein, dass gerade z. B. Korschenbroich und Kleinenbroich massive Probleme haben. Meines Wissens kann z. B. in der Stadt Willich die Aula der Realschule in Schiefbahn nicht mehr genutzt werden, weil der Fußboden hoch gedrückt wird. Wir haben zwar ein sogenanntes Schwimmbad aufgrund dessen gebaut, wenn Sie wissen, was ein Schwimmbad ist, also eine komplette Betonwanne, die uns sehr viel Geld gekostet hat, um dieses Risiko auszuschließen. Unser Keller steht seit ungefähr drei Jahren mittlerweile wieder konstant bis 50 cm Höhe im Grundwasser. Wo soll dieses Grundwasser hin, das abgepumpt werden muss, um eine Start- und Landebahn a) zu bauen und b) um die Wasser frei zu halten? Oder landen demnächst da Wasserflugzeuge? Das ist eine Frage, Herr Zerbe.

Das ist wichtig. Ich denke, eine große Maschine kann nicht auf einer überfluteten Bahn landen. Also müssen Sie das Wasser irgendwo ableiten.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte noch einmal, weil heute mit Sicherheit einige Zuhörer dabei sind, die gestern nicht da waren, den Einwand, den ich für meine Person gestern schon gebracht habe, darlegen. Ich werde ihn wahrscheinlich jeden Tag vortragen, weil immer andere Leute hier sind. Die betroffenen Bürger sollen es wissen, dass die Start- und Landebahn in Mönchengladbach, wenn die beantragte Verlängerung auf ca. 2.400 m genehmigt wird – hoffentlich nicht – einfach nur eines simplen Erweiterungsverfahrens bedarf, um verlängert zu werden. Wird sie verlängert auf z. B. 3.000 m, dann darf in Neersen – viele Fachleute sagen, tolle Sache der Technik – der neue A 380 starten und landen, der in Düsseldorf meines Wissens keine Möglichkeit für einen Start oder eine Landung hat.

Ich persönlich - ich habe von vielen Kopfschütteln und von vielen Zustimmung bekommen - gehe davon aus, dass der Flughafen Mönchengladbach demnächst zu Düsseldorf gehört, und Düsseldorf kann nichts anderes wollen, als Starts und Landungen des A380. Würde Düsseldorf das nicht wollen, würden sie als Provinzflughafen zurückfallen, und das wird Düsseldorf nie und nimmer in Kauf nehmen. Fragen Sie mich nicht, woher der Krieg zwischen Düsseldorf und Köln kommt. Das sind Emotionen, die im Prinzip kindergartenreif sind. Düsseldorf würde nie an Köln die Slots für einen A380 abgeben. In Köln könnte er theoretisch schon heute starten und landen.

Ich habe eine Frage an die Damen und Herren der Bezirksregierung, die über unser Wohl oder Unwohl zu entscheiden haben. Wird in dieser Behörde vergessen, dass wir auf dieser Erde nur Gast sind? Meine Eltern haben mich so erzogen - vielleicht ist das eine altmodische Erziehungsmethode gewesen, aber ich persönlich bin auch heute noch davon überzeugt, dass sie richtig war -, dass ich fremdes Eigentum besonders achten muss. Was wird hier mit fremdem Eigentum gemacht? Wer achtet unser Eigentum? Das ist eine wichtige Frage. Man kann nicht nur den wirtschaftlichen Aspekt sehen, der eigentlich gar kein wirtschaftlicher Aspekt ist. Bisher lebt der Flughafen Mönchengladbach nur von Zuschüssen. Sie erwirtschaften zwar, aber die Kosten fressen das, was erwirtschaftet wird, auf. Das wird auch in Zukunft so sein. Nur von Billigflieger kann kein Flughafen existieren, und das sollen dann wir Steuerzahler zahlen. Wofür arbeiten wir noch? Dann gehen wir demnächst alle zum Arbeitsamt und leben von Hartz IV. Da tun wir ein besseres Werk.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte noch einmal auf die Einwendung meiner Tochter - die Vollmacht liegt Ihnen vor - zum Thema Immissionen zurückkommen betreffs des selbst genutzten Wohneigentums, was angeschafft wurde a) in Anbetracht dessen, dass es für uns als Eltern eine zusätzliche Altersvorsorge ist und b) unter dem Aspekt einer Existenz, die durch viel persönlichen Einsatz, durch hunderte von Stunden an Zeit, die für Fortbildung draufgegangen sind, durch tausende von Euro, die privat investiert wurden - es gab kein Bafög, keine Zuschüsse eines Arbeitgebers; es wurde alles von selbstverdientem Geld, wovon Steuern bezahlt wurden, wovon dann ein Flughafen gebaut werden soll, bezahlt -, aufgebaut wurde. Diese Existenz steht auf dem Spiel durch Lärm, Abgabe, nämlich die Existenz eines Therapiezentrums für behinderte Kinder. Im Prinzip waren fünf Jahre Lernen, fünf Jahre Geldausgeben für die Katz. Es wurde Geld ausgegeben, das im Umkreis von 30, 40 km um Neersen nicht ausgeführt werden kann. Das Klientel ist aber hier. Sie kann niemanden klar machen, jetzt müsse sie nach Moers ziehen, weil man ihr hier Lärm- und Umweltbelastungen vor die Nase setzt. Jetzt kommt bitte alle nach Moers. Das geht nicht. Die Klientel ist hier. Die Klientel wird abwandern, weil es nicht tragbar ist. Die Arbeit mit behinderten Kindern findet drinnen wie draußen statt, und es ist drinnen ohne massiven Lärmschutz nicht möglich. In diesem Haus ist jedoch massiver Lärmschutz nicht möglich, weil das ein Haus von 1906 ist. Das Haus würde zusammenfallen, wenn man mit Lärmschutzmaßnahmen beginnen würde. Dieser fängt oben am Dachfirst an und zieht sich herunter bis zu dem letzten Fenster. Auch im Außenbereich kann eine Arbeit mit behinderten Kindern nicht stattfinden. Auch das, meine Damen und Herren der Bezirksregierung, müssen Sie berücksichtigen. Auch das ist kein Einzelfall. Es gibt reichlich therapiegestützte Einrichtungen im Umkreis, deren Existenz genauso gefährdet ist. - Vielen Dank fürs Zuhören.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Frau Müller. - Bevor ich Herrn Zerbe das Wort gebe, möchte ich zwei Bemerkungen machen. Ihre Befürchtung, dass eine Startbahnverlängerung in Zukunft durch einfache Genehmigungen erfolgen könne, trifft nicht zu. Jede Startbahnverlängerung bedarf einer Planfeststellung, also eines förmlichen Verfahrens.

Herr Klinger, vielleicht könnten Sie die derzeitige Situation an den Flughäfen in unserem Zuständigkeitsbereich bezüglich des A380 schildern. Meines Wissens ist es weder in Düsseldorf noch derzeit in Köln und schon gar nicht in Mönchengladbach möglich, dass diese Maschine landen kann.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Wir haben hier schon häufiger über die Luftfahrzeugkategorien gesprochen. Der Airbus 380, für den extra eine neue Luftfahrzeugkategorieklasse geschaffen wurde, erfordert eine Pistenbreite von 60 m. Diese ist in Düsseldorf nicht vorhanden. Sie haben Recht, in Düsseldorf kann er derzeit und auch auf absehbarer Zeit weder starten noch landen. Köln/Bonn hat eine 60 m breite Piste und eine ausreichende Länge. In Köln/Bonn sind Anpassungsmaßnahmen an den Rollwegen erforderlich, damit er um die Ecke kommt. Köln/Bonn ist also durchaus möglich. Köln/Bonn wird aber - das ist der derzeitige Stand - sicherlich nicht den A380 in der Passagierversion haben, sondern, Herr Houben, in der Frachtversion durch UPS.

Käthe Müller (Einwenderin):

Die Frachtversion in Mönchengladbach wäre eine Katastrophe. Die Verlängerung, selbst wenn ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich wäre, würde genauso behandelt wie das jetzige Verfahren nach dem Motto: Mönchengladbach braucht unbedingt den Flughafen zum Überleben. Es läuft nach der Devise: Am Besten bekommt jedes Kaff einen Flughafen, so wie im Osten vor 15 Jahren jedes Kaff ein Gewerbegebiet brauchte und bekommen hat. Heute haben die dort jede Menge Gewerbebrachen. Ich habe zwischen 1990 und 1995 sehr viel im Osten gearbeitet. Ich kenne die Brachen dort. Genauso sieht es mit der Verlängerung aus. Ob es ein Planfeststellungsverfahren gibt oder nicht, ob es erforderlich ist oder nicht: Ist der Flughafen einmal ausgebaut, wird man eine Begründung finden zu sagen, dass man die Verlängerung nicht ablehnen kann. Die haben jetzt so viel investiert, jetzt müssen die halt noch ein paar Meter anbauen. Das ist der nächste Schritt bei dieser Salamtaktik. - Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Frau Müller, ich möchte gerne auf einige Punkte, die Sie angesprochen haben, eingehen.

Sie haben von einer Flugzeit von 20 Stunden gesprochen. Wir haben nicht vor, um 4 Uhr zu fliegen. Es bleibt bei der Flugzeit von 6 Uhr bis 22 Uhr plus der Verspätungsregelung, die wir beantragt haben.

Sie haben gesagt, Sie hätten ein Flugzeug gesehen, das nach Ihrem Eindruck Flüssigkeit abgelassen hat. Gelegentlich kommt der Vorwurf, Flugzeuge würden Kerosin ablassen. Ich kann Ihnen versichern: Die Flugzeuge, die Mönchengladbach heute anfliegen, sind nicht in der Lage, Kerosin abzulassen, und die Flugzeuge wie Boeing 737 oder Airbus A320 sind dazu auch nicht in der Lage. Das ist technisch nicht vorgesehen, Kerosin abzulassen. Da ich nicht mit Ihnen auf dem Radweg war und gesehen habe, was Sie beobachtet haben, kann ich keine weitere Stellungnahme dazu abgeben. Ich kann Ihnen nur versichern, es ist definitiv kein Kerosin gewesen.

Sie haben ausgeführt, dass Sie bei uns unter bestimmten Telefonnummern niemanden erreicht hätten. Der Tower ist im Grundsatz nicht erreichbar, denn er soll die Flugsicherheit gewährleisten. Da ich nicht weiß, welche Telefonnummer Sie gewählt haben, kann ich dazu weiter nichts sagen. Der Tower wird es, wie gesagt, nicht gewesen sein. Möglicherweise war es die Luftaufsicht.

Sie haben das Thema Schulflugzeuge angesprochen. Wenn Sie sich die Verkehrsprognose von Prof. Wolf ansehen, dann stellen Sie fest, dass gegenüber dem Referenzjahr 2000 der Schulflugbetrieb im Prognosejahr 2015 deutlich geringer sein wird. Wir sehen dieses Phänomen in den letzten Jahren, dass in der Pilotenausbildung z. B. Flüge durch Simulatoren-ausbildung ersetzt werden können. Das ist sicherlich aus Ihrer Sicht zu begrüßen.

Sie haben Rodungsmaßnahmen im Umbau des Kreuzes Neersen angesprochen. Wir sind kein Autobahnbetreiber. Wenn Rodungsarbeiten gemacht worden sind, dann sind sie vermutlich von der Straßen.NRW beauftragt worden. Wir sind dafür nicht zuständig. Das hat nichts mit dem Planfeststellungsverfahren zu tun.

Sie haben das Thema - das habe ich nicht ganz verstanden - Wasserflugzeuge angesprochen. Bis heute ist mir keine Landung eines Wasserflugzeuges in Mönchengladbach bekannt. Ich gehe auch nach den technischen Planungen, die wir mit dem Antrag eingereicht haben, definitiv davon aus, dass auch in Zukunft keine Wasserflugzeuge an unserem Platz eingesetzt werden.

Sie haben das Thema Grundwasser angesprochen. Durch die Ausbauplanung - das haben wir durch Fachleute untersuchen lassen - wird das in der Region bestehende Grundwasserproblem nicht verstärkt. Das halte ich nicht für möglich.

Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Müller.

Käthe Müller (Einwenderin):

Herr Zerbe, ich habe nicht gesagt, dass Kerosin heruntergekommen ist, sondern ich habe gesagt, dass eine Flüssigkeit heruntergekommen ist. Was es war, konnte ich nicht feststellen.

Bezüglich des Grundwasserproblems habe ich lediglich die Frage gestellt, ob dort demnächst Wasserflugzeuge landen, weil Sie ja mit dem Grundwasser irgendwohin müssen. Das Abpumpen des Grundwassers wäre eine Variante zu dem, was vielleicht Rheinbraun macht. Das muss ja irgendwie abgeleitet werden. Das nahe liegende ist die Niers, wohin Sie es ableiten könnten. Das heißt, der Wasserstand der Niers würde konstant steigen. Das bedeutet, dass die Häuser am Grenzweg in Neersen - ich gehe davon aus, dass Sie wissen, wo der Grenzweg ist -, die heute schon, wenn es stark regnet, ganz massive Grundwasserprobleme haben, noch mehr gefährdet sind. Jetzt führt die Niers aufgrund des Abpumpens laufend höheres Wasser. Diesen Häusern säuft im wahrsten Sinne des Wortes der Keller ab. Ein Drittel der Häuser am Grenzweg ist erst in den letzten Jahren gebaut worden. Das sind keine alten Häuser. Ich spreche nicht nur für mich, sondern ich denke auch an meine Mitmenschen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Siewert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Frau Müller hat eben etwas ganz interessantes gesagt. Darauf sind wir bisher nicht gekommen. Ich meine den Schulflugbetrieb. Ist ein Schulflugbetrieb für die Strahlflugzeuge S 51 und S 52 geplant?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir haben schon heute Schulbetrieb für die Boeing 737, und zwar im Simulatorenzentrum. Es ist nicht geplant, Schulflugbetrieb mit solchen Typen durchzuführen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich gehe also davon aus, dass definitiv kein Schulflugbetrieb mit S 51 und S 52 in den Akten erwähnt wird.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ad hoc würde ich das mit Nein beantworten.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Danke schön, Herr Zerbe.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Bönsch.

Franz-Josef Bönsch (Einwender):

Ich wundere mich sehr, Herr Zerbe, wie schlecht Sie Ihren eigenen Betrieb kennen. Oder sprechen Sie nicht die Wahrheit? Frau Müller hat nur von der Luftaufsichtsstelle gesprochen. Sie sprachen dann vom Tower. Zur Besetzung der Luftaufsichtsstelle könnte vielleicht der Herr Marten etwas sagen. Frau Müller hat nämlich Recht. Die Luftaufsichtsstelle ist höchst selten besetzt. Es antwortet ein Anruferbeantworter, der dann am Ende auf eine Telefonnummer in Düsseldorf verweist, wo man es mit Leuten zu tun hat, die über den Sachverhalt in Mönchengladbach sehr schlecht informiert sind, die man erst einmal in das Thema einführen muss. Meistens sind es Beschwerden über Schulflugzeuge. Das ist ein unhaltbarer Zustand. Dass Ihnen, Herr Zerbe, dieser Zustand unbekannt ist, sagt sehr viel.

Das mit den Wasserflugzeugen, Herr Zerbe, ist gar nicht so abwegig. Sie werden sich an die Wintermonate erinnern. Die Landebahn war links und rechts 30 cm überschwemmt. Die Plätze waren zeitweise zum Schlittschuhlaufen geeignet. Das ist Ihnen ja wohl bekannt. Sie führen das Wasser nicht gut ab.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank. - Vielleicht hat sich ein Missverständnis dadurch eingeschlichen, dass Frau Müller nicht von Luftaufsicht, sondern von Luftsicherheit gesprochen hat. Auch ich habe zunächst angenommen, dass sie die Deutsche Flugsicherung oder den Tower gemeint haben könnte. Aber das hat sich ja jetzt aufgeklärt.

Käthe Müller (Einwenderin):

Ich weiß nicht, ob es Luftaufsicht oder Flugsicherung heißt. Man kann ja im Telefonbuch nachsehen. Diese Nummer habe ich angerufen. In drei von vier Fällen war jedoch niemand erreichbar. Beim Gespräch im letzten Sommer, als der Schulflugbetrieb ganz massiv war,

hatte ich einen Herrn am Telefon gehabt, der mir gesagt hat: Wir wissen um diese Probleme. Wenn Sie sich aktuell beschweren wollen, dann rufen Sie bitte in Mönchengladbach den Tower an. - Dieser Herr hat mir eine Telefonnummer des Towers Mönchengladbach gegeben. Ich habe mit Sicherheit nicht mit einem Geist gesprochen, sondern wiederum mit einem Herrn, der sagte: Hier ist kein Flugzeug - ich habe mir die Uhrzeit genau aufgeschrieben - zu dieser Zeit gestartet. Ich gebe ihm plus/minus 1 Minute. Er sollte sehr wohl wissen, was in Mönchengladbach an Flugbewegungen nach oben oder unten stattfindet. Er hat behauptet, es ist nichts geflogen. Ich habe es mit meinen eigenen Augen gesehen. So war das und nicht anders.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Die Nummer vom Tower ist nicht veröffentlicht.

(Verhandlungsleiter Ulrich Marten: Es ist die Luftaufsicht! Das hat sich doch jetzt geklärt! - Unruhe)

Frau Müller, ich weiß nicht, welche Auskunft Sie bekommen haben, wann zu welchen Zeiten geflogen sein soll oder nicht. Das kann man so nicht beantworten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das Thema ist klar. Die Luftaufsichtsstelle in Mönchengladbach ist nicht immer besetzt. Sie verweist dann per Anrufbeantworter auf die Luftaufsichtsstelle in Düsseldorf. Wenn es Fragen nach Platzrunden gibt, verweisen die an den Tower. Der Tower hat es zwar nicht ganz gerne, aber es wird so gemacht. Dann kann die entsprechende Auskunft erteilt werden.

Franz-Josef Bönsch (Einwender):

Das stimmt nicht. Die Luftaufsicht sagte uns, die dürfen die Nummer des Towers nicht preisgeben. Ich habe schon einmal dort angerufen. Die Leute legen sofort auf, und zwar zu Recht, denn die müssen wichtige Arbeit leisten. Bei der Luftaufsicht ist man nur zeitweise und ganz selten am Platz. Sagen Sie doch einmal, wie viele Stunden in der Woche die Stelle noch besetzt ist. Dabei ist das doch eine Pflicht. Die Luftaufsicht muss präsent sein. So steht es im Gesetz.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die Luftaufsicht wird sowohl durch die Luftaufsichtsstelle der Bezirksregierung - auf den Boden - als auch durch die Deutsche Flugsicherung - in der Luft -. Deswegen ist die Luftauf-

sicht immer vorhanden, aber nicht immer die Mitarbeiter der Bezirksregierung. Das hängt damit zusammen, dass der Luftverkehr in Mönchengladbach rapide zurückgegangen ist, und irgendwo muss man natürlich seine Ressourcen schonend einsetzen. - Herr Siewert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Sie haben gesagt, aufgrund des Rückgangs der Flugbewegung ist der SFL nicht immer vorhanden. In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass die Stadt Willich gerade vor dem Hintergrund, dass der SFL dort abgezogen wurde, ein Ordnungswidrigkeitenverfahren bei der Bezirksregierung eingeleitet hat. In den Verwaltungsvorschriften ist ganz klar geregelt, wann und wo ein SFL einzurichten ist. Sicherlich gibt es Gründe, zu sagen, in einigen Bereichen brauchen wir es, in anderen nicht. Aber vorliegend - das hat die Stadt Willich zugrunde gelegt - ist das Ermessen auf quasi null reduziert. Das ist z. B. bei der Nähe zur Staatsgrenze - Herr Klinger, ich glaube, es sind 15 nautische Meilen bis zur holländischen Grenze -, bei problematischen Lagebeziehungen - auch dieser Umstand ist erfüllt - und bei einem weiteren Punkt der Fall. In diesem Zusammenhang war die Stadt Willich sehr verwundert, dass das OWI-Verfahren mit einem Satz eingestellt wurde. Ich werde das an dieser Stelle nicht weiter kommentieren. Auf jeden Fall hat die Stadt Willich zur Kenntnis genommen, dass die Sache ohne Darlegung von Gründen offensichtlich eingestellt worden ist. - Danke schön, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerressen.

Rolf Zerressen (Einwender):

Ich habe mich über die Reaktion von Herrn Zerbe bezüglich der Ausführungen von Frau Müller gewundert. Frau Müller hat ihre Anmerkungen zu den Wasserflugzeugen nur sinnbildlich gemeint. Sie ging natürlich nicht davon aus, dass demnächst dort irgendwelche Wasserflugzeuge landen. Ich habe den Ausführungen von Herrn Zerbe entnommen, dass er das ernsthaft geglaubt hat.

Was das Grundwasser angeht, bin ich nicht so gut informiert wie Sie. Ich möchte Ihnen aber ein Beispiel aus meiner Jugendzeit nennen, um Ihnen das begreiflich zu machen, was Frau Müller meint. Vor 50 Jahren ist mir als Jugendlicher etwas vor die Augen gefallen. Wenn ich „vor die Augen gefallen“ sage, dann meine ich das auch so. Vor 50 Jahren gab es bereits einen Flugbetrieb in Mönchengladbach mit Sportflugzeugen. Damals sind dort auch Leute mit Fallschirmen abgesprungen. Nun komme ich auf das Problem zu sprechen, was Herr Zerbe wohl nicht ganz verstanden hat. Ich als Jugendlicher habe gesehen, dass ein junger Fallschirmspringer abgesprungen ist, der aber vergessen hat - das haben wir zunächst gemeint -, seinen Fallschirm zu öffnen. Dieser ist auf dem Gelände der Trabrennbahn Mön-

chengladbach in die Mitte des Rondells gefallen, wodurch - ich habe selbst vor dem Loch gestanden - ein solch tiefes Loch entstanden ist, dass wir den Mann nicht mehr sehen konnten. Vor dem Hintergrund, dass sehr schwere Flugzeuge starten und landen, stellt sich die Frage, ob die Untergründe diesem Druck überhaupt standhalten können. Das ist das Problem. - Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. - Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Eine Anmerkung zu Herrn Zerressen: Der Herr Zerbe ist in den letzten Tagen sehr dünnhäutig geworden. Ich kann es verstehen, wenn er diverse Späße, die man macht, nicht mehr ganz versteht.

(Rolf Zerressen [Einwender]: Das soll keine Kritik sein!)

- Ich sage das ja auch nur entschuldigend für ihn. Ich kann das nachvollziehen.

Ich habe zwei Fragen an Herrn Marten. Wenn ich einige Ausführungen heute Morgen richtig verstanden habe, dann dürfte man, wenn es denn einen positiven Planfeststellungsbeschluss gegeben hat, auf den dann entstandenen Flughafen Flugbetrieb veranstalten, solange es dort technisch möglich ist, auch weit über den Rahmen dessen, was wir bisher fluganzahlmäßig haben, hinaus. Es gäbe also keine Beschränkung der Anzahl der Flugbewegungen pro Tag oder pro Jahr, sondern man könnte erheblich mehr fliegen. Richtig oder falsch?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Weder noch. Wenn man eine planfestgestellte Bahn und eine entsprechende Betriebsgenehmigung hat und man möchte diese Betriebsgenehmigung ändern, also die Flugbewegungen erhöhen, dann würde ein reines Genehmigungsverfahren ausreichen. Verlängert man aber die Bahn, dann muss man ein Planfeststellungsverfahren machen.

Wolfgang Houben (Einwender):

Das heißt, das eine Verfahren würde nahezu ohne Bürgerbeteiligung ablaufen, dieses sogenannte Verfahren nach § 6, wenn ich mich richtig entsinne.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Genau.

Wolfgang Houben (Einwender):

Aber über diesen Weg wäre es möglich, den Betrieb deutlich auszuweiten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Richtig.

Wolfgang Houben (Einwender):

Die zweite Frage betrifft den Schulflug: Gäbe es denn nach dem Planfeststellungsbeschluss, wenn es einen gäbe, einen Ausschluss für Schulflug mit Strahlflugzeugen, oder ist das nur eine der möglichen Betriebsarten, auf die in der Planfeststellung nicht näher eingegangen wird?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Darauf sollte näher eingegangen werden. Wenn das nicht beantragt ist, und die Planfeststellungsbehörde wäre der Ansicht, das gehört aber dahin, dann müsste man das natürlich ansprechen.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich könnte mir natürlich vorstellen – ich denke, viele von uns wissen, dass Mönchengladbach einer der ganz großen, wenn nicht der größte Schulplatz derzeit in der Bundesrepublik ist –, dass es für den Schulflugbetreiber ein massives Interesse daran gibt, Schulflug auch mit Strahlflugzeugen zu machen. Vielleicht wäre es sinnvoll – das jetzt als Anregung, wenn ich das richtig gelernt habe – in dem Planfeststellungsbeschluss, wenn er denn positiv wäre, eine Beschränkung dahin gehend aufzunehmen, dass Schulflug mit Strahlflugzeugen ausgeschlossen wäre.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist zur Kenntnis genommen. – Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Danke schön. – Bitte zum Mitschreiben für alle, auch für das Protokoll: Die Luftaufsicht ist über 02161 66 22 11 zu erreichen. Unter dieser Nummer – ich darf voraussetzen, dass es einige gibt, die das nicht wissen – habe ich und haben auch Menschen aus unserem Bürgerverein verschiedentlich angerufen. Wir möchten nicht das neue Fass aufmachen, was wir da protokolliert haben.

Ich sage nur aus einem Gespräch, das ich persönlich geführt habe, bei dem ich Informantenschutz zugesichert habe – den werde ich auch nicht brechen –: Ich bin überbelastet. Ich muss an drei Flughäfen gleichzeitig die Luftaufsicht ausüben, weil wir personell unterbesetzt sind.

Herr Marten, ich habe gestern schon gesagt, dass das ein unhaltbarer Zustand ist. Der muss im Interesse der Mitarbeiter verändert werden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir arbeiten gerade daran und hoffen, dass die Haushaltssperre nun doch nicht übernächste Woche kommt. Wir haben also Stellen ausgeschrieben, wollen die auch neu besetzen. Wir wollen die Luftaufsicht erheblich ausweiten. Aber das ist nicht ganz so einfach bei einem Landeshaushalt, wo sonst überall gespart wird.

Okay, damit haben wir die Nachfragen beendet. – Es käme jetzt Herr Lutter dran, es sei denn, Frau Katrin Louis wäre anwesend. – Nicht? Dann Herr Lutter. Die nachfolgenden Redner wären Herr Houben – Herr Scholz ist nicht mehr anwesend – und Herr Martin Rothe. – Herr Lutter, mit Saalmikro oder mit Pultmikro?

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich denke, das Saalmikro ist das bessere. – Eben gab es wieder so viele Informationen. Ich musste im Gehirn wieder zurückverfolgen, was man so alles im Laufe der Zeit gehört hat.

Ich bedauere zuerst einmal die nicht annehmbaren Gespräche am Flugplatz Mönchengladbach. Es ist schade, dass der Strünck nicht mehr da ist. Da gab es kaum Probleme, den zu erreichen. Er ist aber jetzt in Rente, glaube ich.

Ich fange mal bei dem, was ich drangeschrieben habe, links an. Ich bin ja im tiefen schönen Sauerland geboren. Und bin dort auch eine Weile aufgewachsen. Hin und wieder sind wir dann am Arnsberger Wald vorbeigefahren, wenn wir mal die Eltern besucht haben. Irgendwo habe ich damals einmal gelesen: Wenn wir Sprit ablassen müssen, dann fliegen wir über den Arnsberger Wald. Da können wir das Ganze dann runterlassen.

Das kann schon eine Weile her sein, aber irgendwo muss man schon einmal, wenn man eine Notlandung oder so etwas machen will, entweder Sprit verbrauchen oder ablassen. Das nebenher.

Mit dem Schulflug habe ich meine Probleme und dagegen habe ich Bedenken. Gehen wir einmal davon aus, die schöne lange Bahn wird gebaut und dort ist absolut nichts los, weil keine Fluggäste kommen, aber die Schule ist da. Sie hat nicht nur einen, sondern drei oder vier Simulatoren, glaube ich, die sogar bezuschusst worden sind mit Landesmitteln und auch, glaube ich, mit EU-Mitteln. Frage an die Bezirksregierung: Wenn dann der Herr Küpper Schulflug mit der B 737 durchführen will, muss er das neu beantragen, oder geht das so? Mir sagte einmal Herr Braun vor einigen Jahren: Da müssen wir jeden Schulflugverkehr und jeden Flugverkehr zulassen. Das ist so in einer Genehmigung drin.

Wir haben da doch arge Bedenken, dass uns dann die Düsen um die Ohren sausen, wenn das mit dem anderen Flugverkehr – egal, wohin – nicht klappen sollte. Sie hatten das eben schon angesprochen, aber ich habe es nicht ganz kapiert, Herr Marten, was Sie zum Schulflug mit der B 737 beispielsweise gesagt hatten. Das bietet sich ja an, wenn da sonst nichts los ist, nicht?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Der Herr Klinger möchte aber antworten.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Ich will meine Antwort mit einer Frage beginnen. Ich glaube, hier gehen auch wieder zwei Begriffe etwas durcheinander. Was meinen Sie mit Schulflügen? Meinen Sie Platzrunden, also starten, die Platzrunde fliegen und dann sofort landen? Meinen Sie das mit Schulflug? Ein Schulflug könnte beispielsweise nämlich auch sein: ein Start in Mönchengladbach, ein Überlandflug mit Landung dann in München.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Irgendwo gibt es ja eine Flugschule der Lufthansa. Ich glaube, in Bremen. Stimmt das? Müssen die nicht „touch and go“ auch beispielsweise mit einer B 737 zum Durchstarten üben? Die müssen ja auch einmal das Durchstarten probieren. Ist das richtig, was ich sage?

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Ich versuche es einmal so zu beantworten – ich glaube, Herr Zerbe wird mir möglicherweise Recht geben –: Gerade die Schulflüge mit derart großen Strahlflugzeugen, also mit einer Boeing 737, werden in der Regel von den Flugschulen nicht in Deutschland durchgeführt, weil denen das schlicht und ergreifend zu teuer ist, weil die hier Anfluggebühren und Landegebühren zahlen müssen. Also diese ganzen praktischen Übungen, die auch im Rahmen der Ausbildung zum Verkehrsflugzeugführer erforderlich sind, werden in der Regel in den USA durchgeführt. Hier in Deutschland gibt es in den neuen Bundesländern - zugegebenermaßen fällt mir jetzt der Name des Platzes nicht ein – einen Platz, wo die Lufthansa ganz, ganz selten wiederholte Anflüge übt. Das ist sehr, sehr selten. Ich kann mir nicht vorstellen, dass das bei der Höhe der Landegebühren in Mönchengladbach irgendwann einmal der Fall sein kann. Ich kann es momentan aber auch nicht vollkommen ausschließen. Das würde dann eine eventuelle positive Planfeststellung regeln durch Genehmigungsvorbehalte, dass beispielsweise wiederholte Anflüge im Instrumentenflugverkehr nicht erlaubt wären. So etwas ist denkbar. Aber genau dafür ist dieser Erörterungstermin, um solche Anregungen aufzunehmen und entsprechend hinterher abzuwägen.

(Vereinzelter Beifall bei den Einwendern)

Ferdinand Lutter (Einwender):

Gut. Ich habe also als letztes vernommen, es ist denkbar, so etwas zu machen. Wir waren vor zwei oder drei Jahren einmal in Cuxhaven. Wir haben Urlaub an der Nordsee gemacht. Wir haben uns gewundert, dass das Wasser immer wieder weg war und wiederkam. Was aber hin und wieder auch wiederkam, das waren Schulflugzeuge der Bundeswehr. Die haben da einen Flugplatz. Am Tag haben wir vielleicht ein Schulflugzeug der Bundeswehr gesehen. Das war gar nicht so sehr tief, aber es war sehr leise und es sah aus, als ob es rückwärts geflogen wäre. Dann waren natürlich auch Düsenjäger da, wie ich einmal annehme, die aber so hoch flogen, dass wir nur ein bisschen das Geräusch gehört haben, gesehen haben wir die überhaupt nicht.

Aber bleiben wir einmal dabei, dass es denkbar wäre. Meine Frage war eigentlich: Kann das sofort passieren, wenn die Flugschule das will, oder muss da wieder ein neues Verfahren durchgeführt werden? Eben war die Rede von § 6. Dagegen kann man ja nicht allzu viel machen. Aber lassen wir es einmal.

Ich habe hier einmal die Karte liegen.

(Karte)

Hier sind einige An- und Abflugkurven dargestellt. Ich habe etwas vermisst. Hinten an der Wand ist eine Karte, auf der nur die Flüge Mönchengladbach drauf sind und nicht die von Düsseldorf. Wir haben ja nun einmal ein System Düsseldorf/Mönchengladbach. Die Überschneidungen sind auch da. Gestern sagte ein Herr von der Flugsicherung: „Ja, das müssen Sie sich so vorstellen, über den Tag, da wäre alles schwarz.“ So viele Anflüge haben wir hier, vor allen Dingen abends und dergleichen. Wieso ist so etwas einmal wegen der Lärmentwicklung und natürlich auch wegen der Sicherheit nicht in den Antrag mit eingeflossen? Ich habe nur die Frage gestellt. Antworten lassen wir uns. – Lassen Sie das Bild bitte so stehen.

Ich hatte gestern ein Diagramm vom Hamburger Flughafen vom Airbus 300 oder weiß der Kuckuck was. Wenn das Flugzeug schon 14 km vom Flugplatz ist, dann hat es unter sich immer noch einen Lärmpegel von 60 dB(A), wie da zu lesen war. Das passt genau auf das, was vorhin Herr Schraetz gesagt hat, wenn man in Richtung Westen fliegen würde.

Jetzt gehe ich einmal einen Schritt weiter. Ich bin ja in der Kfz-Branche, in der Industrie eine ganze Weile tätig gewesen. Jeder Fahrzeugschein enthält die dB(A)-Angabe, wie laut das Auto sein darf oder ist. Das ist in Deutschland irgendwann einmal geregelt worden. Ich kann mich an 1966 bis 1968 ungefähr erinnern. Da gab es Probleme, ein Auto in die Schweiz zu liefern. In Deutschland hatte es 65 PS – das ist wenig, nicht? –, und für die Schweiz musste es auf 60 PS wegen der Lärmentwicklung reduziert werden. Mit einer anderen PS-Klasse hat man das umgangen. Geheimtipp war, ein anderes Saugrohr in der Schweiz zu kaufen, dann

hat man die 65 PS. So ähnlich war es auch mit einem größeren Auto aus der gleichen Firma aus Süddeutschland.

Dann habe ich vernommen, dass man bei Flugzeugen in Deutschland immer nachmisst. Liefern denn die Flugzeughersteller nicht die Lärmwerte mit? Wenn die so ein Ding konstruiert haben – dann werden die auch Probeflüge haben –, messen die das dann nicht direkt zu Hause nach und sagen, hier sei die Tabelle, das und das hätten sie im Abflug und bei der Landung - vollbeladen, halbbeladen und bei Vollast usw.? Ich habe irgendwo auch gelesen, die könnten die Leistung bis 130 % höher ziehen, wenn es notwendig wäre. Das war so nur meine Vermutung mit den Lärmwerten der Flugzeuge. Muss das alles in Deutschland noch einmal nachgemessen werden für irgendwen?

Ich komme zum eigentlichen Knackpunkt: Werden Lärmschutzhallen nur freiwillig erstellt? Gibt es da wirklich keine Handhabe, so etwas zu erreichen? Ich hatte schon die Autowerkstätten erwähnt, die einen Leistungsprüfstand haben, der relativ laut ist, aber niemals so laut wie ein Flugzeug. Die müssen tatsächlich eine Lärmschutzhalle haben, sonst dürfen sie den Leistungsprüfstand nicht betreiben. Das sind also auch wieder zweierlei Dinge.

Dann komme ich gleich auf das nächste Thema: Wer sagt mir denn mal verbindlich, wann die EU-Richtlinie mit dem Umgebungslärm in die Lärmwerte mit einbezogen wird? Ist das noch nicht so weit? Kocht das noch oder was? Oder wird das in Deutschland nur unter dem Tisch vorerst einmal gehalten? Herr Marten, wissen Sie da etwas Näheres?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir haben doch gestern gehört, dass im Vermittlungsausschuss darüber beraten worden sei. Also bisher ist sie noch nicht in deutsches Recht umgesetzt. Wenn sich aber der Vermittlungsausschuss damit beschäftigt, wird es ja nicht mehr lange dauern.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Dann war ich falsch informiert. Ich hatte gehört, die EU-Richtlinie wäre schon umgesetzt. Die Novellierung des Fluglärmgesetzes ist ja im Moment die Frage. Ich war in Bonn dabei, als darüber gesprochen wurde. Mir sagte Dr. Lahl: „Ja, ja, das mit Umgebung kommt alles mit in das neue Fluglärmgesetz.“ Die haben es mir später auch noch schriftlich gegeben, der Herr Dr. Brüggemann. Aber was soll's, nicht?

Ich hatte mir aufgeschrieben für die Herrschaften von der Bezirksregierung: Man sollte dieses Verfahren doch einfach abbrechen und den Antrag zurückweisen. Hier sind so viele Unklarheiten – das ist genau das, was Herr Beckers gestern gesagt hat, es ist unmöglich, wie so etwas ist.

Ich gehe aber mal gleich weiter. Irgendwo hatte ich einmal gelesen, wenn irgendwer etwas bauen will, dann ist die Zulassungsbehörde verpflichtet festzustellen, haben die denn über-

haupt das Geld dafür, so etwas zu bauen. Trifft das nur bei Industrieanlagen oder Handwerksbetrieben zu oder ist das überhaupt nicht so, wie ich vermute, dass man nachweisen muss, die 80 Millionen Euro zu haben und dass man jetzt bauen kann? Wir haben in Deutschland immerhin, weil die Rücklage für einen Betrieb nicht beachtet wird, jedes Jahr an die 40.000 Pleiten. Da werden dann Menschen ins Chaos gestürzt, weil sie dann überhaupt kein Geld mehr haben. Sie kriegen auch nichts von Hartz IV, weil sie ja nicht eingezahlt haben. Können Sie dazu etwas sagen? Sind Sie verpflichtet nachzusehen, ob die überhaupt das Geld haben?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist eine der Voraussetzungen für die Betriebsgenehmigung eines Flughafens schlechthin. Es geht um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Die muss da sein, damit nicht unter der Gefahr einer Insolvenz eventuell an Sicherheitsstandards gespart würde. Das ist also eine Genehmigungsvoraussetzung.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Da bin ich ja zufrieden. Gott sei Dank, dass es so ist. Hier haben die Leute irgendwann 1948 doch mal — Oder stammt das noch aus Kaisers Zeiten?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das weiß ich nicht.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Also einiges stammt aus Kaisers Zeiten. Ich habe mal einen Bekannten gefragt. Der sagte: „Ja, ja, von 1900, 1901 und 1902 ist noch vieles in Kraft.“

Ich hatte mir noch notiert, dass wir einen Flughafen total vergessen haben bei der Aufzählung, von wo man abfliegen kann. Es ist der Flughafen Luxemburg. Da konnte man mit der Island Air – gibt es die überhaupt noch? – ganz billig nach USA fliegen. Gibt es die Island Air noch? – Weißt du auch nicht. Vielleicht nicht mehr, nicht? Na gut.

Ich bin eigentlich so gut wie fertig. Ich habe nun einige Veranstaltungen hier und da besucht. Es gibt bezüglich Lärmgutachten einen Prof. Krahe und einen Prof. Guski, es gibt den Herrn Dr. Schallaböck, dann gibt es einen Doktor an der Uni Düsseldorf, der war auch in Düsseldorf in der Volkshochschule dabei – ich habe den Namen vergessen; er war mir sehr sympathisch, weil er aussah wie ein alter Bekannter von mir, der aber schon vor ein paar Jahren verstorben ist – und dann gibt es beispielsweise noch den Herrn Diplom-Ingenieur Ritterstaedt aus Neuss und das Institut Kötter in Rheine – ich weiß nicht wie sich die Firma benennt -, das beispielsweise auch Lärmgutachten macht. Aber wir kommen immer wieder auf den Herrn Wölk. Immer wieder muss der Herr Beckers sagen, in dem Gutachten stimme was nicht. Ich habe nur einmal eine Auswahl zitiert, was da möglich ist.

Dann die Schlossfestspiele: Das bleibt ein Thema. Wir haben uns für den 7. Juli angemeldet. Da gibt es: „Opernhaus Düsseldorf führt vor“. Wir freuen uns schon darauf. Wir waren öfter oder regelmäßig seit 20 Jahren in Düsseldorf, haben es dann aber abgestellt. Wir freuen uns schon einmal auf die Schlossfestspiele. Jedermann ist zu „Jedermann“ eingeladen.

Dann das böse Schlusswort: Irgendeiner sagte mal, die Leute könnten ja in die Eifel ziehen, wenn ihnen der Fluglärm von Mönchengladbach nicht passe. Das wurde später – wer war es denn? Herr Braun war auch in Meerbusch dabei – wieder zurückgezogen.

Aber jetzt vielleicht zum Schmunzeln – damit bin dann am Schluss. Das mit der Milch, den Kühen und der Musik ist allseits vor ungefähr fünf oder sechs Jahren bekannt geworden. Dabei spielt die Frequenz – die Tonlage – eine große Rolle. Ich musste mich einmal mit der Thematik beschäftigen. Dabei kam heraus: Barockmusik beruhigt am meisten. Wenn Sie wieder einmal in die Kirche gehen und die Orgel ganz tief spielt, dann geht das auf das Zwerchfell. Dann hat vorher der Pastor dem Musiker gesagt: „Nimm mal wieder die tiefen Töne. Dann geben die mehr in den Klingelbeutel.“ Er hat das selbst erfahren, dass das so ist. Tiefe Töne gehen wirklich auf das Zwerchfell. Dann hat man ein anderes Gefühl. Das kann vielleicht bei den Kühen ebenfalls so sein. Der Herr Zerbe schmunzelt; deswegen bringe ich das ja auch. Es ist vielleicht gar nicht so abwegig, wie wir mit Frequenzen umgehen. Ich habe gestern gesagt, die ganz hohen Frequenzen über 16.000 Hertz hören nur Kleinstkinder, wenn man älter wird, hört man gerade noch 12.000 Hertz und irgendwann nur noch die 9.000. Ich habe nur noch die 9.000 Hertz, denke ich mal. – Ich bedanke mich für heute Abend.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Lutter. Da Sie kalauern, möchte ich das auch mal versuchen. Ich muss jetzt wechseln vom Klingelbeutel zu Herrn Klinger. – Herr Klinger, tut mir Leid, Sie so anzusprechen.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Herr Lutter, ich versuche auf zwei von Ihnen angesprochene Sachverhalte kurz zu antworten. Der eine Punkt ist die Zulassung von Luftfahrzeugen bezüglich ihres Lärmteppichs und Ihre Anmerkung, dass die Herstellerfirmen auch diese Werte verkaufen.

Es gibt von der internationalen Zivilluftfahrtorganisation, der ICAO-Weltluftfahrtorganisation, ganz strenge Vorschriften bezüglich der Musterzulassung eines Luftfahrzeuges. Wenn ein neues Luftfahrzeug gebaut werden soll, gibt es dafür Lärmvorschriften, die in einem sogenannten Annex der ICAO geregelt sind. Natürlich ist der Hersteller bestrebt, diese Forderungen zu erfüllen. Die werden vom jeweiligen Herstellerstaat überprüft. Sofern diese Lärmwerte, die festgelegt werden, nicht vom Luftfahrzeug erreicht werden, wird es erst gar nicht zum

Verkehr zugelassen. Insofern werden natürlich mit jedem Luftfahrzeug in unterschiedlichen Konfigurationen – nicht jeder Airbus hat das gleiche Triebwerk – die entsprechenden Daten geliefert, die dann in den einzelnen Staaten auch durchaus nachgemessen werden, und dann auch entsprechend – darüber hatten wir heute Morgen schon geredet – in die sogenannten Datenbanken gemäß AzB sukzessive im Verlauf der Jahre einfließen. Das ist auch ein sehr dynamischer Prozess.

Ergänzend: Die Luftverkehrsgesellschaften haben natürlich auch einen Kostendruck. Dieser Kostendruck kommt von zwei Seiten. Einmal sind es natürlich die Kraftstoffpreise. Ein Triebwerk, das wenig Kraftstoff braucht, wird natürlich von den Airlines bevorzugt. Jetzt gibt es eine ganz logische Erklärung: Je weniger Kraftstoff verbrannt wird, desto weniger Knall macht das Triebwerk und desto leiser ist es. Insofern ist das auch ein dynamischer Prozess, dass aufseiten der Kunden immer gewünscht wird, dass die Luftfahrzeuge immer leiser werden. Es gab Jahre, da waren die Fortschritte sehr groß und reichten bis zu 10 dB(A). Der Technologiesprung ist momentan auf einem Level, der nicht mehr so groß ist. Das muss man ganz klar sagen. Das zu dem Punkt.

Dann will ich noch einmal ganz kurz etwas sagen – das hatten Sie auch angesprochen – zum Ablassen von Kerosin. Herr Zerbe hatte schon ausgeführt, dass es sehr viele Luftfahrzeugtypen gibt, die schlicht und ergreifend nicht mehr die technische Möglichkeit haben, Kraftstoff abzulassen. Das geht einfach nicht. Es gibt nur noch einige wenige Luftfahrzeuge, wo das maximale Landegewicht unterhalb des maximalen Startgewichts liegt. Ich nehme jetzt einmal ein blödes Beispiel: Das heißt, die gehen mit 1.000 kg hinaus, dürfen aber nur mit 800 kg landen. Wenn dann etwas passiert, müssen sie 200 kg Kerosin ablassen. Um das einmal so einfach darzustellen. Es sind sehr wenige Luftfahrzeuge, die diese Möglichkeit noch haben. Es sind in der Regel die ganz, ganz Großen, also Boing 747, A 380, A 340. Genau die sind in diesem Antrag hier nicht enthalten.

Wann lassen die wie Kraftstoff ab, um das noch kurz zu ergänzen? – Sofern bei den großen Luftfahrzeugen eine Notsituation kurz nach dem Start entsteht und der Kapitän entscheidet, er müsse Kraftstoff ablassen, dann kann er das sofort machen. Das ist aber eine sehr seltene Ausnahme. Vor kurzem ist aber tatsächlich Kraftstoff über dem Bodensee, glaube ich, abgelassen worden. Das kann man wohl auch im Internet lesen. Das war ein Luftfahrzeug, das in der Schweiz gestartet ist. Er musste Kraftstoff ablassen, weil etwas passiert ist. Das war aber keine bedrohliche Lage, sondern er konnte das Luftfahrzeug weiter sicher führen. Dann geschieht Folgendes: Die Flugsicherung leitet das Luftfahrzeug in sogenannte „drop down zones“ – das sind festgelegte Zonen, wo man Kraftstoff ablassen kann, und zwar in eine sehr große Höhe werden die da geführt; die müssen tatsächlich erst die Höhe erreichen –, wo dann mittels Schnellablassventil Kraftstoff abgelassen werden kann. Kerosin verdampft sehr schnell. Es kommt definitiv – das ist mehrfach nachgewiesen worden – kein Kraftstoff mehr am Boden an. Er verdampft und gelangt nicht mehr zum Erdboden. Sicherlich verteilen

sich natürlich irgendwann die Gase. Wenn man aber direkt unter dem Luftfahrzeug ist, wird man sehr lange nichts mitbekommen.

Diese Zonen – das ist jetzt mein Abschluss – sind genau festgelegt. Sie haben den Arnsberger Wald erwähnt. Ich wohne im Sauerland. Der Arnsberger Wald ist es nicht mehr in Deutschland. Es sind Zonen in der Regel entlang der Nord- oder Ostsee bzw. über der Nord- und Ostsee.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank. Jetzt wissen auch alle, wo Sie wohnen. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich will noch einmal auf das Thema Gutachter für Lärm eingehen. Sie hatten u. a. Herrn Ritterstaedt genannt. Herr Ritterstaedt hat z. B. die Voruntersuchung zum Lärminderungsplan der Stadt Willich gemacht. Er hat festgestellt, dass Fluglärm dort keine Rolle spielt.

(Herbert Schäfer [Einwender]: Der konnte nicht gemessen werden, weil keiner da war!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Siewert hat eine Nachfrage.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Eine Kommentierung erübrigt sich insofern, Herr Zerbe, weil seinerzeit kein wesentlicher Verkehr herrschte.

Ich wollte heute an sich nichts zum Thema Lärm sagen, weil ich davon nicht unbedingt viel Ahnung habe. Ich denke aber, für das Prognosejahr könnten wir schon von mehr Daten ausgehen wegen der Europäischen Lärmschutzrichtlinie, von der wir gehört haben. Die Stadt Mönchengladbach ist ein Ballungsraum mit mehr als 250.000 Einwohnern. Vor diesem Hintergrund können wir für das Prognosejahr 2005 sicherlich mit entsprechenden Daten, Berechnungen rechnen.

Nicht zuletzt weise ich zum x-ten Mal darauf hin – diese Zeichnung möchte ich eigentlich nicht mehr auflegen –, dass Ihr Gutachter Dr. Wölk, der da bisher tätig war, nicht alle entscheidungserheblichen Daten erhoben hat. Ich werde das dann zum Protokoll geben mit der Bitte, diese Daten entsprechend nachzutragen. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Ich habe mitbekommen, dass Herr Houben und Herr Rothe tauschen wollten. Oder wollten Sie sich auf Montag vertagen? – Dann kommt Herr Rothe und dann Herr Richard Scholz, der noch anwesend ist.

Martin Rothe (Einwender):

Herr Marten, meine Damen und Herren! Ich will zum Abschluss des Themas Lärm noch einmal einen Situationsbericht aus Kleinenbroich aus eigener Anschauung geben, nicht zu lange, aber doch so, dass man mal den Hintergrund von Lärm und Lärmwirkung erkennen kann.

Ich bin in Kleinenbroich seit 20 Jahren in der Grundschule. Es gibt dort zwei Grundschulen, einmal die Dorfgrundschule mit dreizügiger Führung und die berühmte Maternus-Grundschule in der Einflugschneise. Dort ist also von Herrn Dr. Wölk ein Leq-Wert von 57,7 angegeben, also mittlere Maximalpegel um 80. Herr Kames hatte damals einmal für uns gemessen, als die Jumbolino herunterkam. Da hat er uns als Wert 79,2 beim Einflug genannt. Das sind alles Zahlen, die nicht viel sagen.

In Kleinenbroich leben 10.000 Menschen. Die Zahl ist riesig gewachsen. Als ich dort hinzog, waren es 3.000. Es ist also eine prosperierende Gemeinde. Dort ist der große Sportplatz mit vielen Sportvereinen. Der Sportverein DJK Kleinenbroich hat die größte Mitgliederzahl in Korschenbroich. Dann sind dort der Kindergarten und die Grundschule, wie gesagt, zweizügig. Ich selber habe dort, wie das bei Lehrern üblich ist, ausgeholfen, wenn Not am Mann war. Ich habe also selber dort unterrichtet und weiß, was da abgeht.

Das sieht so aus: Wir haben ja, wie Sie wissen, in den Schulen eine riesige pädagogische Umwandlung in den letzten Jahren vollzogen. Jedes einzelne Kind – was ja auch berechtigt ist – soll nach den eigenen Begabungen gefördert und zu dem gebracht werden, was in ihm steckt. Das ist ganz wichtig. Die Lehrer haben sich entsprechend darauf durch Fortbildung eingestellt.

Wir können das Ganze aber nur durchführen, da die Kinder zum großen Teil inzwischen mit fünf Jahren in die Schule kommen, wenn die Stille und Ruhe lernen. Glauben Sie mir das. Die erste Zeit im ersten Schuljahr legen wir nur Wert darauf, dass die Schülerinnen und Schüler lernen, ruhig zu sein. Wenn diese Ruhe nicht da ist, kann nicht gelernt werden.

Jetzt stellen Sie sich vor, Sie haben einen Unterrichtsraum mit 25 und mehr Kindern. Das ist inzwischen vorgeschrieben; die ganzen Grundschulen in der Stadt Korschenbroich mussten sich umbenennen von katholischen Grundschulen in Gemeinschaftsgrundschulen, um diese Zahl 25 plus, in Wirklichkeit sind es meistens 30 in einem Klassenraum, zu erreichen. Wir haben ja im Eilverfahren dieses berühmte Urteil im Jahr 2000 gehabt. Da hatten wir diesen Antrag von der Flughafengesellschaft Mönchengladbach, die PCN-Zahl auf 30 zu erhöhen

und die Stopways einzubeziehen. Die Bezirksregierung hat diesen Antrag nach § 6 – Genehmigungsänderungsverfahren – genehmigt.

Dann haben wir von Airpeace und die Stadt Korschenbroich im Eilverfahren beim OVG in Münster erreicht, dass diese Genehmigung zurückgenommen worden ist mit der Begründung, dass in der Grundschule Maternus in Kleinenbroich die Lärmwerte zu hoch sind. Wir wissen ja, dass mit dem Leq4 gerechnet worden ist. Herr Dr. Wölk, Sie haben sehr viel Mühe darauf verwendet, diese Schule zu untersuchen. Wenn Sie den Leq3 genommen hätten, wären Sie hundertprozentig, wie Herr Beckers gestern gesagt hat, über die berühmten 60 dB(A) gekommen. Dann sähe die ganze Sache anders aus. Ich stelle mir die Frage: Warum haben Sie nach dem Urteil im Jahr 2000 in Münster den Antrag gestellt, da Sie doch wissen, dass hier eine Gesundheitsgefährdung für diese Kinder stattfindet? Bei 30 Kindern in einem Raum kann man die Fenster nicht schließen. Die Kinder brauchen Sauerstoff, um arbeiten zu können. Es ist heutzutage eine ganz andere Arbeitsatmosphäre. Die Kinder kommen in die Schule und haben sehr hohe Ansprüche. Sie brauchen nicht nur Platz, sondern auch die Ruhe, um arbeiten zu können. Ich bin seit 35 Jahren Lehrer und weiß, wie man das macht. Es ist ganz wichtig, dass von außen keine Störungen stattfinden. Warum, Herr Dr. Wölk, sind Sie so wenig sensibel mit dieser Schule umgegangen und haben nicht den Leq3 dort berechnet? Sie haben ja gesagt, es ist eventuell notwendig, dass dort Maßnahmen getroffen werden. Die Schule ist aber gerade neu gebaut. Was soll man da noch machen? - Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Rothe. - Herr Dr. Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Ihre Bedenken bezüglich der Maternus-Grundschule sind berechtigt, weil dort eine höhere Lärmbelastung vorliegt. Aus diesem Grunde haben wir die Schule genauer untersucht. Es werden dort sämtliche Lärmereignisse registriert. Sie haben ja freundlicherweise gesagt, dass hier eine sehr genaue Untersuchung durchgeführt wurde. Es wird dort jedes auftretende Lärmereignis statistisch erfasst. Sie wissen ja selber: Als Punkt 30 wird ausgewiesen, wie dort die Lärmsituation ist. Diese Statistik hat mit Leq3 bzw. Leq4 nichts zu tun. Das sind die aufgetretenen Maximalpegel.

Was die Berechnungen des Leq3-Wertes angeht, der ja nicht nach Fluglärmgesetz und unserer Grundlage ermittelt wurde, kann ich nur sagen: Die Maternus-Grundschule hat einen Leq4-Wert von 56,8 und einen Leq3-Wert von 59,3. Es wird also nicht bei weitem überschritten, wie Sie eben sagten. Das war aber nur eine Vermutung; ich will Ihnen keine schlechte Absicht unterstellen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. - Herr Kurse.

Hans Kruse (Einwender):

Gestern hatten wir uns über die Exaktheit der Werte unterhalten, die Ihrer Meinung nach sehr genau berechnet werden können. Zu den Messwerten an der Maternus-Grundschule und zu den Messwerten Eickerend habe ich eine Zusatzfrage. Sie haben dort hinten eine Karte, auf der die Messwerte eingetragen sind. Der Messort Eickerend liegt entfernungsmäßig etwas weiter weg vom Flughafen als die Maternus-Grundschule. Der hat aber die höheren Werte, obwohl die Maternus-Grundschule direkt überflogen wird. Können Sie mir dazu eine Auskunft geben?

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Ganz wesentlich geht der Abstand zur Anfluggrundlinie ein. Der Messpunkt Eickerend ist etwas näher an der Anfluggrundlinie als die Maternus-Grundschule. Das ist der einzige Grund.

Hans Kruse (Einwender):

Das ist in Ihrer Karte aber nicht so eingezeichnet. Ich wohne da und liege eigentlich in direkter Überflugroute Ihrer Flugzeuge.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Kruse. - Herr Scholz.

Richard Scholz (Einwender):

Ich wohne in Hernshoff, bin also praktisch Anlieger dieses Flughafens, der ja ausgebaut werden soll mit der Begründung, dass es die Wirtschaftlichkeit erzwingt. Jetzt sagen Sie, man muss die Startbahn verlängern, damit sich die Rentabilität erhöht. Ich sehe keinen Sinn darin. Durch eine Startbahnverlängerung würde sich die Rentabilität nicht erhöhen, sondern im Gegenteil: Sie brauchen mehr Zement, Sie setzen mehr Kapital ein.

Dann bringen Sie den Faktor Zeit. Sie haben ja schon 16 Stunden am Tag für den Betrieb des Flughafens. Ich bin Anlieger, muss also die 16 Stunden die ganze Woche hinnehmen. Das macht Ihr Personal nicht. Sie haben ja Schichtbetrieb. Sie wechseln aus. Aber in meinem Haus kann man nicht auswechseln. Das ist doch Irrsinn.

(Beifall bei den Einwendern)

Zusätzlich wollen Sie eine Stunde länger, und zwar die Spätstunde von 22 bis 23 Uhr, für die Nutzung des Flughafens einsetzen. Wenn man schon im Schlafstadium ist und man wird dann durch die Störung des Fliegers geweckt, dann würde man das, wie es gerade definiert

wurde, als Lärmbelästigung sehen. Aber wenn ein Ereignis nach dem nächsten stattfindet, dann empfinde ich das als Lärmbelastung. Das ist mein ganz subjektives Empfinden. Ihre Rentabilität wollen Sie zulasten der Anwohner, die diesen Lärm auf Dauer aushalten sollen, erhöhen. Kürzlich war bei dieser Anhörung die Frage, wann Sie in die Gewinnzone kommen. Darauf antworteten Sie: In einigen Jahren. Sie berechnen Ihren Antrag genau nach Metern und Minuten und dann erzählen Sie mir, dass Sie in einigen Jahren in die Gewinnzone kommen. Das sehe ich nicht ein.

Es gab in den letzten Jahren drei Ereignisse, zwei davon waren nicht planbar, und ein Ereignis war in der letzten Woche, nämlich das Länderspiel in Mönchengladbach. Wie viele zusätzliche Luftbewegungen hatte dieses Länderspiel zur Folge?

Dann gab es eine Bombendrohung am Düsseldorfer Flughafen im letzten Sommer. Das war nicht planbar. Chaos brach dort aus und man musste den Flugverkehr verlagern. Wie viele Landungen hat Mönchengladbach aufnehmen können?

Das dritte Ereignis war der Brand am Düsseldorfer Flughafen, auch nicht planbar. Aber es musste ja dazu führen, dass Flugbewegungen ausgelagert wurden. Wie viele ausgelagerte Flugbewegungen hatte das in Mönchengladbach zur Folge?

Sie sagten, der Flugverkehr reduziert sich. Das waren jetzt drei Ereignisse, bei denen man annimmt, dass diese einen Push nach vorne bringen, die also im Sinne der Antragstellerin sind.

Sie möchten die Betriebszeit auf 23 Uhr verlängern. Was geschieht denn, wenn der Pilot um 23 Uhr nicht hier ist? Wird er, wenn er das dreimal wiederholt, disqualifiziert wie beim Sport? Welche Konsequenzen hat das?

Ich habe die gleichen Erfahrungen bezüglich des Kerosins gemacht. Ich war in England, das Wetter war gut. Auf einmal sind zwei Partikelchen Kerosin heruntergekommen. Diese reichten aus, dass das Geruchsempfinden das registrierte.

Im Jahr 1970 bin ich mit einer Boeing 707 in Richtung Rom geflogen und kam in eine Gefahrensituation. Der Pilot hatte uns gesagt, dass er auf das Meer hinausfliegen müsse, weshalb wir Erschütterungen und Vibrationen wahrnehmen würden. Er könnte mit diesem Treibstoffvorrat, der für 6.000 km bis Rom ausreichen sollte, nicht landen. Also hatte er Treibstoff abgelassen, und wir kamen sicher auf dem Flugplatz an. Nachher stellte sich ein heraus, dass ein Instrument nicht richtig funktionierte.

Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Scholz. - Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Scholz, ich möchte gerne auf Ihre Fragen eingehen.

Sie sprechen die Ertragslage der Flughafengesellschaft in Bezug auf die beantragte Verspätungsregelung an. Es macht für uns umsatzmäßig keinen Unterschied, wenn der für 21:59 Uhr geplante Flieger um 22:01 Uhr hineinkommt. Er zahlt das Landeentgelt für die Landung nur dann, wenn sie auch stattfindet. Wir lassen Spätlandungen natürlich nur von Flügen zu, die vor 22 Uhr geplant sind, im Flugplan stehen und lärmarm sind.

Sie haben das Länderspiel angesprochen. Wir hätten natürlich gerne die russische Mannschaft in Mönchengladbach landen lassen. Aber meines Wissens haben die ein Gerät eingesetzt, das nur in Düsseldorf und nicht auf einer Bahn mit einer Länge von 1.200 m landen kann. Da zeigt sich unser Problem, dass die Bahn zu kurz ist. Es hat in den Tagen um das Länderspiel herum einige Jet-Bewegungen gegeben; Sie sehen mir aber nach, dass ich die Kunden nicht nennen kann, denn auch bei uns gilt der Datenschutz. Ein Linienverkehr ist zum Länderspiel nicht eingetreten.

Sie haben ferner den Brand am Düsseldorfer Flughafen im Jahre 1996 angesprochen. Bestimmte Gesellschaften, die bestimmte Typen einsetzen, sind ausgegliedert worden. Diese Verlagerung ist von den Gesellschaften sofort beklagt worden. Sie ist im Nachgang als rechtmäßig erachtet worden. Hier hat es eine Vielzahl von Regionalflügen gegeben. Diese sind aber, nachdem die Terminals und die Fazilitäten wieder hergerichtet waren, in ihre angestammten Büros an die Düsseldorfer Startbahn gegangen.

Ferner haben Sie gefragt, was mit einer Spätlandung passiert, die nach 23 Uhr erfolgen sollte. Auch das ist nicht in unserem Ermessen gestellt. Darüber, ob wir über 23 Uhr hinaus eine Verspätungslandung zulassen dürfen, muss die Genehmigungsbehörde entscheiden. Wenn es nicht möglich wäre, müsste man einen Ausweichflughafen suchen.

Vielen Dank.

Richard Scholz (Einwender):

Wir hatten ja in Düsseldorf eine Bombendrohung. Wie viele Flugzeuge, die in Düsseldorf landen sollten, haben Sie in Mönchengladbach aufgenommen?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wenn es eine Bombendrohung gibt, dann ist der Platz in der Regel für einige Stunden gesperrt. In der Vielzahl der Fälle passiert es, dass man nicht mehr versucht, den Platz anzufliegen, sondern die Flugzeuge bleiben am Abflugflughafen stehen.

(Richard Scholz [Einwender]: Wie viele Flugzeuge haben Sie aufgenommen?)

- Keines.

Richard Scholz (Einwender):

Das überrascht mich aber sehr, wie „bedeutend“ dieser Flughafen ist. Selbst in solch einer Notsituation nimmt er keine Flugzeuge auf.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Als letzten Redner für heute rufe ich Herrn Houben auf. Ich kündige schon einmal an, dass wir am Montag um 10 Uhr fortfahren, und zwar nach wie vor mit dem Thema Fluglärm. Ich habe diesen Tagesordnungspunkt absichtlich heute nicht abgeschlossen.

Wolfgang Houben (Einwender):

Heute Nachmittag sprach jemand die Eitelkeit von Herrn Zerbe an, gerne ein großes Flugzeug vor dem Büfenster stehen zu haben. Eine Lösung dafür könnte unter Umständen sein: Für den Flugsimulator gibt es inzwischen auch den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach nachzuladen, sodass man eventuell da eine Verlängerung durchführen könnte. Man kann also mit dem Computer fliegen, wie es auch im Schulbetrieb gemacht wird.

Wir von den Initiativen und den Trägern öffentlicher Belange haben in den ersten Tagen im Wesentlichen alle vorgelegten Gutachten heftig kritisiert - ich wollte eigentlich die Begriffe „auseinander genommen“, „zerlegt“ wählen -. Herr Wolf hat die geringste Kritik abbekommen, weil er seinen Job basierend auf den Vorgaben gemacht hat. Dass sich das nicht realisieren lässt, kann man ihm nicht anlasten. Mit dem Prof. Hamm werden wir uns sicherlich noch ausführlich auseinander setzen. Zum Thema Sicherheit gibt es einen Antrag und zum Thema Lärm inzwischen auch.

Es konnte bisher von der Flughafengesellschaft kein Ausbaugrund stichhaltig belegt werden. Das ist uns in den Initiativen schon ganz lange klar. Im Laufe der Woche und auch heute Morgen hat Herr Zerbe mehrfach den Nacht- und Frachtflugbetrieb angesprochen und uns von Airpeace vorgeworfen, dass wir auf unserer Internetseite dazu einen Hinweis haben. Dieser Hinweis bezieht sich nur darauf, dass wir Informationen bekommen haben, dass über so etwas nachgedacht wird.

Dass Herr Zerbe heute Morgen ohne jeden Grund auf den Nacht- und Frachtflug eingestiegen ist, zeigt: Wessen das Herz voll, geht der Mund über. Uns wurde in den letzten Tagen aus gut informierten Kreisen der Verwaltung - mehr möchte ich nicht benennen - zugetragen, einmal nach den wahren Gründen für den Ausbau in Mönchengladbach zu fragen. Wenn

sich uns das, was hier beantragt wird, aus den Antragsunterlagen, aus den Begründungen der Antragstellerin nicht erschließt, dann sollen wir doch einmal fragen, was die wahren Gründe sind. Als Hinweis wurde uns mitgeliefert, in den besagten Kreisen würde ernsthaft diskutiert, Mönchengladbach als Frachtterminal für Düsseldorf zu verwenden, was aus unserer Sicht - ich erinnere an das Thema Verkehrsschatten - durchaus Sinn machen würde. In der ersten Woche wurde darüber diskutiert, warum eigentlich unbedingt diese 2.320 m-Bahn gebaut werden soll. Eine vernünftige Erklärung gab es dafür nicht. Dortmund hat eine 2.000 m-Bahn und Dortmund wickelt Regionalflugverkehr ab. Alles das, was uns für Mönchengladbach vorgestellt wurde, wird in Dortmund abgewickelt. Von den Fachleuten wurde uns erläutert, dass man an dem Flughafen Mönchengladbach, der auf einer niedrigeren Meereshöhe liegt - wenn ich mich richtig erinnere, liegt Dortmund auf 480 Fuß und Mönchengladbach auf 160 Fuß -, mehr Dinge würde erledigen können als in Dortmund mit einer 2.000 m-Bahn. Uns erschließt sich das Ganze nicht.

Ich habe das zum Anlass genommen - ich hoffe, das ist ein Antrag - einen Antrag auszuformulieren: Ich beantrage im Falle einer positiven Planfeststellung, also vorsorglich, für Airpeace e. V., die Betriebszeiten in Mönchengladbach auf 6 Uhr bis 22 Uhr strikt zu begrenzen und sicherzustellen, dass dies nur durch erneute Planfeststellung geändert werden kann. - Das ist der Antrag, und das war mein Beitrag für heute Abend - Ich bedanke mich.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich möchte es zum Abschluss ein bisschen flapsig machen. Wenn es ein Antrag wäre, dann wäre er unzulässig, weil Airpeace als eingetragener Verein kein Einwender ist. Ich bin aber als Verhandlungsleiter gehalten, zu einer sachdienlichen Antragstellung beizutragen, also ist das Ihr persönlicher Antrag.

Wolfgang Houben (Einwender):

Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wenn Ihr persönlicher Antrag auf Betriebszeiten ausgerichtet ist, dann ist es kein Antrag, sondern eine Anregung, weil er sich auf inhaltliche Festlegungen der Planfeststellung kapriert. Wir können das grob unterscheiden: Anträge, die auch als Anträge zu werten sind, richten sich auf das Verfahren, z. B. Aussetzung, Vertagung, Befangenheit. Sobald es inhaltlich wird, also eine inhaltliche Festlegung der Planfeststellung, z. B. Auflagen zu erlassen, dann ist es eine Anregung.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Marten, ich bedanke mich für die Erklärung und bitte Sie, das in diesem Sinne in das Protokoll und in die Unterlagen aufzunehmen.

(Folie)

Frau Simon, die in dieser Woche bereits mehrmals gesprochen hat, Grafikerin von Beruf, betätigt sich hin und wieder auch künstlerisch, Die Tatsache, dass Augsburg gerade Konkurs angemeldet hat, hat mich angeregt, das Bild jetzt noch einmal aufzulegen. Das ist also das, was Frau Simon als Künstlerin für Mönchengladbach befürchtet. - Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit und wünsche uns ein erholsames Wochenende.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir bedanken uns ebenfalls. Ich schliesse für heute die Erörterung. Wir machen am Montag um 10 Uhr an alter Stelle weiter.

Schluss: 19:58 Uhr

Verhandlungsleiter:

Protokollführer:

(Günter Labes, Düsseldorf)

(Thilo Rörtgen, Düsseldorf)