



Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	33
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	33
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	33
Hans Kruse (Einwender): .....	33
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	33
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	33
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	34
Hans Kruse (Einwender): .....	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	34
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	35
Hans Kruse (Einwender): .....	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	35
Wolfgang Houben (Einwender): .....	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	37
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	38
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	39
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	40
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	41
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	41
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	41
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	41
Rolf Ewald (Betroffener): .....	41
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	41
Rolf Ewald (Betroffener): .....	42
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	44
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	44
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	44
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	44
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	45
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	47
Franz Josef Bönsch (Einwender): .....	47
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	48
Franz Josef Bönsch (Einwender): .....	48
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	49
Franz Josef Bönsch (Einwender): .....	49
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	50
Franz Josef Bönsch (Einwender): .....	50
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	50
Franz Josef Bönsch (Einwender): .....	50
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	52
Franz Josef Bönsch (Einwender): .....	52
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	52
Franz Josef Bönsch (Einwender): .....	52
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	54
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	56
Franz Josef Bönsch (Einwender): .....	56
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	57
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	57
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	58
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	58
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	59
Franz Josef Bönsch (Einwender): .....	59
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	60
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	62
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	63
Wolfgang Houben (Einwender): .....	63
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	65

---

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	65
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	65
Wolfgang Houben (Einwender): .....	65
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	65
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	66
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	66
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	67
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	67
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	68
Kai Oelert (Einwender): .....	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	68
Kai Oelert (Einwender): .....	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	69
Sieglinde Göbel (Einwenderin): .....	69
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	69
Sieglinde Göbel (Einwenderin): .....	69
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	71
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	71
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	72
Rolf Ewald (Betroffener): .....	72
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	72
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	73
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	74
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	75
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	76
Wolfgang Houben (Einwender): .....	76
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	76
Wolfgang Houben (Einwender): .....	76
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	77
Wolfgang Houben (Einwender): .....	77
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	78
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	78
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	79
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	79
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	79
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	80
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	80
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	80
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	80
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	80
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	81
Jan Luining (BUND): .....	81
Jan Luining (BUND): .....	84
Martin Rothe (Einwender): .....	84
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	84
Martin Rothe (Einwender): .....	84
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	87
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	87
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	88
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	88
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	92
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	93
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	93
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	93
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin): .....	94
Wolfgang Houben (Einwender): .....	95
Wolfgang Houben (Einwender): .....	97
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	97
Wolfgang Houben (Einwender): .....	97

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	98
Wolfgang Houben (Einwender):	98
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	98
Wolfgang Houben (Einwender):	99
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	99
Wolfgang Houben (Einwender):	100
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	104
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	105
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	106
Lars Siewert (Stadt Willich):	109
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	110
Lars Siewert (Stadt Willich):	110
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	111
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	112
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	114
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	115
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	116
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	116
Wolfgang Houben (Einwender):	117
Martin Rothe (Einwender):	118
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	119
Martin Rothe (Einwender):	120
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	121
Martin Rothe (Einwender):	123
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	123
Kai Oelert (Einwender):	124
Kai Oelert (Einwender):	124
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	125
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	125
Kai Oelert (Einwender):	125
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	126
Kai Oelert (Einwender):	126
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	126
Kai Oelert (Einwender):	126
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	127
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	127
Wolfgang Houben (Einwender):	127
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	128
Kai Oelert (Einwender):	128
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	130
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	131
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	131
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	133
Lars Siewert (Stadt Willich):	133
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	135
Rudolf Dohmes (BR Düsseldorf):	135
Lars Siewert (Stadt Willich):	136
Rudolf Dohmes (BR Düsseldorf):	136
Lars Siewert (Stadt Willich):	137
Martin Rothe (Einwender):	138
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	139
Walter Siewert (Einwender):	141
Monika Kempermann (Einwenderin):	143
Rolf Ewald (Betroffener):	144
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	146
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	146
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	147
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	148

---

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	149
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	150
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	150
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	151
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):.....	153
Käthe Müller (Einwenderin): .....	153
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):.....	154
Käthe Müller (Einwenderin): .....	154
Käthe Müller (Einwenderin): .....	155
Käthe Müller (Einwenderin): .....	155
Schluss: 18:55 Uhr .....	157

Beginn: 10:04 Uhr

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Meine Damen und Herren! Es ist jetzt 10:04 Uhr. Wir setzen den Erörterungstermin fort.

noch:

**Tagesordnungspunkt 7:  
Gesundheit**

Wir sind beim Thema „Gesundheit“. Ich hoffe, dass wir dieses Thema im Laufe des heutigen Tages abschließen können. Geplant ist – um einmal einen kleinen Ausblick zu geben –, heute vielleicht mit Tagesordnungspunkt 8, Technische Planung, zu beginnen. Allerdings wollen wir auch am Montag über diesen Punkt diskutieren. Am Montagnachmittag wollen wir uns dann noch einmal zum Tagesordnungspunkt 9, Umweltauswirkungen, austauschen, Herr Schäfer. – Damit wollte ich Ihnen einen kleinen Überblick geben, wie wir in der Tagesordnung vorgehen werden.

Wir sind gebeten worden, heute ein wenig früher Schluss zu machen. Das ist nicht nur der Wunsch einzelner Mitglieder der Bürgerinitiativen, sondern auch der Wunsch der Haustechnik; denn am Wochenende findet hier ein Abi-Ball statt, sodass entsprechend umgeräumt werden muss. Zufällig passt das auch zu meiner privaten Planung für heute Abend. Von daher peilen wir einmal 19:00 Uhr als Sitzungsende an. – Herr Houben, haben Sie eine Anmerkung dazu?

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Ja. – Ich habe dann die Bitte, dass Sie auf den Anrufbeantworter, den Sie unter der Hotlinennummer betreiben, möglichst schnell einen entsprechenden Hinweis packen, damit man uns hinterher nicht den Vorwurf machen kann, wir hätten uns hier dünn gemacht, wie das am Montag passiert ist.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Genau. Das haben wir auch schon veranlasst – zumal ich zu meinem Entsetzen festgestellt hatte, dass der Anrufbeantworter heute Morgen nicht sehr aktuell war. Das wird aber sofort nachgeholt, und die neueste Entwicklung wird aufgesprochen. Auch das Internet wird entsprechend korrigiert. – So weit zum Ausblick.

Jetzt möchte ich mich zu einem Antrag äußern, den Herr Houben gestern vorgelegt hat.

Der Antrag von Herrn Houben, das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach zu beenden, wird zurückgewiesen. Das Verfahren inklusive Erörterungstermin wird fortgesetzt.

Soweit sich der Antrag auf die noch nicht abschließend geklärte Bedarfsfrage stützt, wird auf Bitten der Bezirksregierung der Flughafen Düsseldorf durch Herrn Dr. Krieger insbesondere zur Entlastungsfunktion des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach am Dienstagvormittag vortragen. Vielleicht können Sie sich schon einmal darauf einrichten. Für die weiteren Aspekte der Alternativplanung wird Herr Matysiak von der Firma Spiekermann Ingenieure heute und am kommenden Montag zur Verfügung stehen.

Damit können wir gerade die Aspekte „Bedarf“ und „Alternativen“, die ja doch zum Knackpunkt geworden sind, noch einmal ordentlich beleuchten. Danach kann man dann seine Konsequenzen ziehen.

So weit zu Ihrem Antrag. Da Sie als erster Redner auf der Rednerliste jetzt ohnehin das Wort haben, können Sie das vielleicht mit in Ihren Redebeitrag einbeziehen. – Vorher hat Herr Kruse aber noch eine Frage. Bitte sehr.

**Hans Kruse (Einwender):**

Ich habe keine Frage, sondern eine Anmerkung dazu, dass der Antrag abgelehnt worden ist. Ich bin jetzt einige Zeit hier. Ich habe die Aussagen zur Lärmbegutachtung und zur Risikobegutachtung gehört. Jede Begutachtung beruht auf der Annahme, dass in Mönchengladbach 2,8 Millionen Passagiere abfliegen sollen. Bevor dieses nicht geklärt ist, können wir uns alles andere schenken. Das ist eine Vergeudung von Steuergeldern und eine Vergeudung in Bezug auf all die Leute, die ihre Zeit hierfür opfern.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Houben, möchten Sie vom Pult oder von Ihrem Platz aus sprechen?

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Ich gehe ans Pult. – Zu der Bescheidung des Antrags kann ich nicht besonders viel sagen. Herr Kruse hat den wichtigsten Punkt schon angesprochen.

Ich bedaure, dass ich am Dienstagvormittag nicht hier sein werde. Zwar gibt mir mein Arbeitgeber am Montag und Dienstag wieder einmal die Möglichkeit, nach Erledigung meines Jobs nachmittags am Erörterungstermin teilzunehmen. Am Vormittag kann ich an beiden Tagen aber leider nicht hier sein. Meine Kollegen werden mir aber schon berichten, was vom Flughafen Düsseldorf vorgetragen wurde. Und wir haben ja noch genug Zeit, die verschiedenen Punkte dann zu diskutieren.

Heute steht zwar das Thema „Gesundheit“ auf dem Plan. Auf meinem Zettel stehen aber noch eine ganze Reihe von Punkten, die ich schon einige Male vor mir hergeschoben habe und die ich noch abarbeiten möchte.

Einer dieser Punkte – ich glaube, am Anfang dieser Woche habe ich das schon einmal angesprochen – ist die Frage nach der Legitimation und der Verantwortung der Gutachter. Am vergangenen Wochenende stand in der „Rheinischen Post“ ein Artikel, in dem ein TÜV-Gutachter vorgestellt wurde, der Kraftwerke zu begutachten hat und der in diesem Artikel deutlich machte, dass die Gutachter in dieser Position für die Begutachtungen nicht nur mit ihrem Renommee haften, sondern auch mit ihrem privaten Vermögen. Und Sie alle hier werden sich erinnern, dass es bereits vorher Kritik an verschiedenen Gutachten dahin gehend gab, dass diese weder unterzeichnet noch sonst irgendetwas seien.

Vor diesem Hintergrund habe ich folgende Frage an die Bezirksregierung: Welche Ansprüche stellt das Planfeststellungsverfahren eigentlich an die eingereichten Unterlagen? – Um ein Beispiel zu bilden: Der Gutachter, der hier zu den Immissionen Stellung genommen hat, hat in meinen Augen rein formal – ich spreche jetzt nicht vom Inhaltlichen, sondern nur vom Formalen – ein sehr, sehr ordentliches Gutachten abgeliefert. So stelle ich mir eigentlich jedes Gutachten vor – dass dort nämlich erstens deutlich gemacht wird, wer das Ganze warum macht, und dass zweitens auch sozusagen mit Stempel und Unterschrift bestätigt wird: Ich, der Gutachter, habe dies alles getan. – Sie müssen diese Frage nicht jetzt sofort beantworten. Das können wir später gesammelt machen.

Der zweite Punkt geht auch in die Vergangenheit zurück, und zwar zu den verschiedenen Planverfahren, die den geplanten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach betreffen. Uns allen ist ja von verschiedenen Seiten deutlich gemacht worden, dass wir hier nicht nur das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach betrachten. Es gibt das konkurrierende Verfahren „Aus Kiesung Readymix“. Diese Auskiesung soll zum Teil auf den gleichen Flächen stattfinden, die hier für dieses Verfahren benötigt werden. Außerdem gibt es das mögliche – möglicherweise sogar notwendige – Anschlussverfahren „S-Bahn“. Die geplante Strecke geht nicht nur haarscharf an dem Plangebiet vorbei, sondern führt sogar mitten durch die für landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehenen Gebiete. Schließlich gibt es das Verfahren „Erschließungsstraße“, in dem die Stadt Korschenbroich in ganz besonderer Weise betroffen ist.

An dieser Stelle bitte ich die Genehmigungsbehörde, sorgfältig zu prüfen, inwieweit diese Verfahren voneinander abhängig sind und gemeinsam betrachtet werden müssen.

Drittens. Wir haben uns über das Tanklager unterhalten. Bei dieser Gelegenheit habe ich mir ein paar Zahlen aufgeschrieben. Einmal hieß es, das Tanklager habe einen Umfang von 5 Millionen Litern. An einer anderen Stelle wurde gesagt: Die Bevorratung, die wir zu betreiben haben, umfasst in etwa einen Wochenbedarf. – Dann kam, nachdem ein Fragesteller zuerst auf seine Frage, welche Mengen denn dort bewegt würden, die Auskunft „500 bis 1.000 Liter“ erhielt, auf meine Nachfrage deutlich heraus, dass für die weitesten Flugstrecken – nämlich die Strecken, die in Bezug auf die Länge der Landebahn diskutiert wurden –

28.000 Liter pro Maschine getankt werden müssen. Das würde bedeuten, dass man mit den 5 Millionen Litern etwa 178 Betankungen ausführen kann.

Meine Fragen lauten: Habe ich da richtig gerechnet? Ist das Tanklager richtig dimensioniert? Und letztlich frage ich auch: Sind die Sicherheitsmaßnahmen, die zwischen Antragstellerin und Straßenbaulastträger be- bzw. abgesprochen sind, wirklich ausreichend? Und gehört dieses Tanklager nicht ebenfalls zu unserem Planverfahren – auch in Bezug auf die Sicherheitsfragen, die da zu beachten sind?

Viertens. Gestern hatten wir die Auseinandersetzung um den Artikel in der „Rheinischen Post Mönchengladbach“. Ein Kollege aus den Initiativen hat mir gestern per E-Mail noch Weiteres von dieser Zeitungsseite gemailt, das ich jetzt leider nicht in ausgedruckter Form dabei habe. Ich will es einmal aus dem Gedächtnis zitieren: Das, was wir hier machen, wurde von der „Rheinischen Post“ als „Kasperletheater“ heruntergespielt. – Ich denke, das wird dem Gesamtverfahren nicht gerecht – weder dem Antragsteller noch der Genehmigungsbehörde noch uns, die wir hier an diesem Erörterungstermin teilnehmen.

Ein zweiter Punkt hierzu – und da bitte ich die Bezirksregierung um ein Schreiben bzw. eine Gegendarstellung an die „Rheinische Post“ –: Die „Rheinische Post Mönchengladbach“ behauptet seit ganz, ganz langer Zeit – und ich denke, das ist gezielt –, dieser Termin hier sei nicht öffentlich – was ja korrekt ist –, ohne zu erklären, was das bedeutet. Ich denke, an dieser Stelle wäre es die Aufgabe der Presse, zu erläutern, dass dieser Termin nicht öffentlich ist und dass dies bedeutet, dass Personen, die mit diesem Verfahren nichts zu tun haben, hier nicht eingelassen werden, dass aber alle, die betroffen sind – also alle Einwohner der 17 Städte und Gemeinden, die in der Liste aufgeführt sind –, Zugang zu der Veranstaltung haben.

Obwohl wir nur noch eine Woche Erörterung vor uns haben, ist es wirklich wichtig, diesen Punkt zu erläutern. In diesem Zusammenhang wende ich mich an die Bezirksregierung; denn ich kann Ihnen versichern: Wenn ich mit einer Presseerklärung an die „Rheinische Post“ ginge, fände das an dieser Stelle kein Gehör.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun einige Dinge zu dieser Presseveröffentlichung, zu der Veranstaltung, die dazu geführt hat, und zu der zugrunde liegenden Presseerklärung. Die Presseerklärung kann man sich auf der Internetseite des Fördervereins ansehen. Ich möchte hier nur den letzten Absatz des Artikels zitieren:

Einen Widerspruch in der Argumentation der Gegner machte Dr. Ulrich Schückhaus, Chef der Wirtschaftsförderung und Vorstandsmitglied im Förderverein, aus: „Wenn es für den Flughafen, wie die Ausbaugesegner behaupten, keinen Bedarf gibt, müssen sie sich auch kei-

ne Sorgen über Lärm und Umweltauswirkungen machen. Dann fliegen ja keine Maschinen.“

Genau das ist es, was wir weder tun können noch tun dürfen. Der Antragsteller hat hier einen Antrag gestellt, der im Erfolgsfalle 2015 ein bestimmtes Verkehrsvolumen zur Folge hätte. Und wir, die Initiativen und die Träger öffentlicher Belange, haben uns mit dem Antragsteller und der Genehmigungsbehörde dahin gehend auseinander zu setzen, die Folgen für die Bevölkerung so zu gestalten, dass das Ganze erträglich ist. Und wenn Herr Dr. Schückhaus meint, wenn kein Flughafen dorthin komme, bräuchten wir uns ja auch keine Sorgen zu machen, wird er diesem Verfahren ebenfalls nicht gerecht.

Ein weiterer Punkt in diesem Zusammenhang: Sie erinnern sich, dass in der Anfangsphase des Erörterungstermins in der Presse und im Rundfunk – ich formuliere es einmal vorsichtig – sich sehr lustig über diese Veranstaltung gemacht wurde, was die Dimensionierung angeht, und vorgerechnet wurde: Bezirksregierung und Antragsteller stellen einen Raum für 2.000 Personen zur Verfügung, und die Antragsgegner kommen gerade einmal mit 30 bis 50 Leuten daher. – Das ist eine völlig unangemessene Vorgehensweise. Ich habe das hier auch schon vorgetragen und aufgezeigt, dass die Menge der Personen, die an diesem Erörterungstermin teilnimmt, durchaus – wenn man realistisch herangeht – den Erwartungen entspricht.

Was allerdings nicht den Erwartungen entspricht, ist die Teilnahme derjenigen, die sich im Förderverein und in den anderen Gremien pro Ausbau stets in der Öffentlichkeit äußern, es aber scheuen, sich hier der Auseinandersetzung zu stellen, und die uns, die wir uns sehr viel Mühe geben, sachlich mit diesem Thema umzugehen, Polemik vorwerfen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich denke, wir haben hier in den Auseinandersetzungen gezeigt, dass wir natürlich in der Lage sind, auch polemische Spitzen in dieses Verfahren einzubringen. Daran mangelt es uns sicherlich nicht. Wir sind aber ebenso in der Lage – das haben wir auch getan –, hier eine qualifizierte Diskussion zu führen, die Gutachten qualifiziert anzugreifen, sie zu widerlegen und aufzuzeigen, dass bestimmte Dinge einfach nicht stimmig sind und nicht passen.

Insofern weise ich den Vorwurf, hier werde nur Polemik oder, wie es in der Zeitung steht, gar ein „Kasperletheater“ veranstaltet, für uns – ich denke, dass ich da für alle auf der Seite der Ausbaugegner sprechen kann – ganz entschieden zurück.

(Beifall bei den Einwendern)

Als Nächstes möchte ich auf die gestrige Auseinandersetzung mit Herrn Prof. Hamm zurückkommen. Herr Prof. Hamm hat – und das hat er zu Recht beklagt – die volle Breitseite von Airpeace abbekommen. Dazu stehe ich. Das habe ich ihm gegenüber gestern hier auch

deutlich zurückgenommen. Wenn wir den Gang der Geschichte an dieser Stelle betrachten, war dieser Schritt aber notwendig. Herr Prof. Hamm hat bewiesen, dass er damit umgehen kann – und er hat diesen Ball zurückgespielt. Darüber, wohin er ihn zurückgespielt hat, müssen wir jetzt einen Augenblick reden.

Dabei möchte ich mit etwas beginnen, was uns Herr Zerbe an einem der ersten Tage hier gesagt hat. Er hat nämlich gesagt: Zahlen lügen nicht. – Jeder, der Herrn Prof. Hamm und mir gestern auch nur ein ganz klein wenig zugehört hat, weiß, dass das nicht stimmt. Ich kann nur an dieses Büchlein erinnern.

(Wolfgang Houben [Einwender] hält das Buch „Methoden der Statistik“ hoch.)

Es ist 35 Jahre alt. Darin ist nichts gelogen. Herr Prof. Hamm hat dieses Buch ausdrücklich gelobt. Er hat alles, was ich daraus zitiert habe, in vollem Umfang bestätigt. Vor allen Dingen hat er gesagt: Ja, Zahlen lügen. Mit Zahlen kann ich alles belegen. Ich kann belegen, was ich will. Ich muss das nur sauber, ordentlich und geschickt machen. – Das bezieht sich nicht auf das von ihm erstellte Gutachten, sondern war eine ganz allgemeine Bemerkung.

Also, Herr Zerbe, an Ihre Adresse: Zahlen lügen. – Darauf werden wir im Folgenden zurückkommen. Nur Geduld!

Aber weiter bei Herrn Prof. Hamm. Herr Prof. Hamm hat gesagt: Ich habe ein Gutachten fertiggestellt – so, wie ich den Auftrag hatte. Ich habe von der Flughafengesellschaft bestimmte Eingangsparameter bekommen, und ich habe – jetzt muss man ganz sorgfältig aufpassen – vernünftigerweise einige Annahmen getroffen. Und wenn alle diese Dinge stimmen – wenn meine Annahmen stimmen und wenn die Zahlen, die ich von der Flughafengesellschaft bekommen habe, stimmen –, dann stimmt auch mein Ergebnis. – In dieser Aussage stimme ich mit Herrn Prof. Hamm vollständig überein. Daran habe ich keinen Zweifel.

Ich will das an einem Beispiel belegen. Ich habe Herrn Prof. Hamm ziemlich am Ende gefragt, was denn wäre, wenn man die gleiche Fragestellung auf das entsprechende Volumenwachstum in Düsseldorf anwenden würde. Ich darf Sie alle daran erinnern, dass die Antwort von Herrn Prof. Hamm lautete: Dann würden die Arbeitsplätze halt in Düsseldorf entstehen.

Die Effekte für die niederrheinische Wirtschaft wären genau die gleichen; denn der Flughafen Düsseldorf ist für jede Firma und jeden Gewerbetreibenden am mittleren Niederrhein im Mittel genauso nah wie der Flugplatz Mönchengladbach. Es gibt an dieser Stelle keine wesentlichen Unterschiede. Es ist sicher richtig, dass jemand aus dem Raum Brüggen/Erkelenz an Mönchengladbach vorbeifährt, wenn er zum Flughafen Düsseldorf fährt. Es ist aber genauso richtig, dass jemand, der sich im Raum Krefeld oder auch in Willich-Münchheide befindet, im

Prinzip näher am Düsseldorfer Flughafen ist. Deswegen sage ich: Im Mittel sind die Unternehmen von beiden Flughäfen gleich weit entfernt.

Das heißt: Alles, was Herr Prof. Hamm gesagt hat, ist richtig. Alles trifft ein, wenn die Vorgaben stimmen. – Der Ball ist also ganz eindeutig nicht im Feld der Initiativen und Träger öffentlicher Belange gelandet, sondern ganz eindeutig beim Antragsteller. Und der Antragsteller muss den Beweis antreten, dass die 2,8 Millionen Passagiere, die es zu transportieren gilt, als Bedarf vorhanden sind. Ich darf Sie alle daran erinnern, dass wir bei der Bedarfsdiskussion immer wieder deutlich darauf hingewiesen haben, dass wir hier nicht über die Deckung eines Bedarfs sprechen, sondern über eine Angebotsplanung reden. Herr Prof. Hamm hat dies deutlich gemacht, als er gesagt hat: Meine Berechnungen gehen davon aus, dass es plötzlich einen Flughafen mit 2,8 Millionen Passagieren gibt; darauf basierend habe ich meine Berechnungen angestellt.

Außerdem hat er gesagt, Eingangsparameter in seine Betrachtungen sei, dass dieser Platz auch wirtschaftlich betreibbar sei. Das heißt nicht nur, dass die 2,8 Millionen Passagiere hier in dieser Gegend potenziell zur Verfügung stehen, sondern auch, dass der dann plötzlich vorhandene Platz diese Passagiere auch abgreifen kann. Und als jemand, der zehn Jahre seines Lebens seinen Lebensunterhalt damit erstritten hat, etwas zu verkaufen und von dem Verkauften zu leben, kann ich Ihnen sagen: Wären meine Erfolge dergestalt gewesen wie die des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach in den vergangenen zehn Jahren, wäre meine Familie längst verhungert.

(Beifall bei den Einwendern)

Zahlen lügen nicht, Herr Zerbe? – Die 2,8 Millionen sind bis zum Beweis des Gegenteils erst einmal nur in den Raum gestellt. Darüber sollten Sie sich einige Gedanken machen.

Im Übrigen finde ich es schon spannend, wenn in Bezug auf die Fragen des Bedarfs ganz plötzlich Besuch der Muttergesellschaft Flughafen Düsseldorf GmbH angekündigt wird. Das bedeutet im Grunde genommen nichts anderes, als dass Sie mit dem Rücken an der Wand stehen und kein Argument mehr haben.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Houben, da muss ich einmal eingreifen: Das war der Wunsch der Bezirksregierung.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Oh, sorry. Dann nehme ich das umgehend zurück. – Aber Herr Zerbe kann den Gegenbeweis ja leicht antreten. Er braucht gleich nur ans Pult zu gehen und uns zu erklären und zu erläutern, wie er an die Zahl von 2,8 Millionen Passagieren kommt. Ich denke, wir haben ihm deutlich genug aufgezeigt, dass diese 2,8 Millionen Passagiere alles Mögliche tun werden –

nur nicht begeistert nach Mönchengladbach rennen. Da gibt es genügend andere Möglichkeiten.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch Folgendes: Wirklich alle Gutachten – alles, was wir hier bisher betrachtet haben – basieren auf dieser unbewiesenen, unbelegten Annahme, dass es hier plötzlich diese 2,8 Millionen Passagiere gibt – wobei Herr Prof. Hamm gesagt hat: Ein paar Hunderttausend interessieren mich nicht; ich habe mit 3 Millionen gerechnet. – Bei der Betrachtung, die er durchgeführt hat, ist das auch vollkommen zulässig. Es macht wirklich keinen Unterschied, ob man dabei mit Komma X oder Komma Y rechnet.

Meine Ausführungen zu Herrn Prof. Hamm möchte ich damit abschließen. Er hat sich über den Rosstäuscher beklagt. Da hat er Recht. Jetzt muss die Antragstellerin zuschauen, dass ihr dieses Schild nicht angepappt wird und dass sie die 2,8 Millionen auf den Tisch bringt. Wir werden ja sehen, was damit passiert.

Nun möchte ich zu einem weiteren Punkt kommen, und zwar zu den Kindern, die gestern Abend hier waren, und zu den Berufstätigen, die hier ans Pult treten und sprechen. Es ist schon erstaunlich, mit welcher onkelhafter, väterlicher Sorgfalt Herr Zerbe dann die Antworten gibt und hier antwortet und dort antwortet und sagt: „Darüber haben wir in der ersten Woche schon lang und breit diskutiert“, ohne mit irgendwelchen Fakten herüberzukommen. Er sagt einfach nur: Darüber haben wir schon gesprochen – nach dem Motto: Das ist alles überhaupt gar kein Problem; das haben wir alles im Griff.

Herr Zerbe, wir, die wir hier rund 100 Stunden gesessen und aufgepasst haben, müssen uns vorwerfen lassen, zu viele Fragen zu stellen. Es ist richtig; fast alles ist gefragt. Es gibt aber unglaublich wenige Antworten. Es gibt unglaublich viele nicht beantwortete Fragen.

(Beifall bei den Einwendern)

Und es gibt furchtbar viele Stellen, an denen Sie einfach sagen, darauf hätten Sie schon einmal geantwortet. Ich erinnere Sie nur an gestern Abend, als ich Sie gefragt habe: Ist es richtig, dass die Verlängerung der vorhandenen Bahn eine der Alternativen in Ihrem Antrag ist? – Das ist eine Frage, die man ohne Probleme zügig mit Ja oder Nein beantworten kann. Sie mussten ausweichen in: Das haben Sie doch schon längst gefragt. – Das konnte der Fragesteller, der hier diese Themen angesprochen hat, nicht wissen. Er war zu diesem Zeitpunkt nicht da. Hilfreich wäre es gewesen, Ja oder Nein zu sagen, statt zu sagen: Hey, Houben, das wurde schon gefragt.

Natürlich wurde es schon gefragt. Bis heute ist aber auch noch nicht schlüssig beantwortet, warum diese Alternative in Ihrem Antrag steht. Wenn Sie sie hineingeschrieben haben, gehe ich davon aus, dass es sich um eine realisierbare Alternative handelt. Und wenn diese Alternative, wie Herr Kames anschließend umfangreich vorgetragen hat, aus bestimmten geneh-

migungstechnischen Gründen gar nicht möglich sein sollte, dann ist an dem Antrag etwas falsch. Auch dazu haben Sie an dieser Stelle keine Stellung bezogen.

Sie gestatten bitte, dass ich immer wieder in dieser Art dazwischenfragen werde, wenn hier Bürger von Ihnen von oben herab mit Antworten, die inhaltsleer sind, abgefertigt werden. So geht das einfach nicht. Wir wollen die Auseinandersetzung sachlich führen. Das bedeutet aber auch, dass es dann, wenn wir Fragen stellen, auf diese Fragen Antworten geben muss. Diese Antworten sind elementar wichtig. Um diese Antworten können Sie sich nicht herumdrücken. Das geht einfach nicht.

Ich würde gerne noch etwas zu den Inhalten des Planfeststellungsantrags sagen. Das verschiebe ich aber auf später. Ich muss das Ganze noch ein klein wenig vorsortieren. Auch ich kann das hier nicht endlos lange durchhalten. Irgendwann muss ich es auch einmal in meinem Kopf sortieren. Deswegen lasse ich es erst einmal dabei bewenden und bitte die Angesprochenen, auf die Fragen einfach Antworten zu geben – keine Gegenfragen; wenn es notwendig ist und zur Klärung beiträgt, natürlich gerne, aber nicht statt Antwort Gegenfrage. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Bevor Herr Zerbe das Wort erhält, noch ein paar Bemerkungen meinerseits: Was die Presseberichterstattung in der „Rheinischen Post Mönchengladbach“ betrifft, werden wir Ihren Vorschlag aufgreifen und noch einmal klarstellen, wie weit der Personenkreis gefasst ist, der hier am Erörterungstermin teilnehmen darf. Wenn das nicht richtig herübergekommen ist, kann man es sicherlich noch einmal gezielt mit der „Rheinischen Post Mönchengladbach“ besprechen. Ich habe Sie doch richtig verstanden, dass es sich nur auf die Ausgabe Mönchengladbach bezieht?

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Aus den Reihen der Viersener habe ich Ähnliches gehört. Da ich das aber nicht selber kontrollieren kann und nicht wirklich weiß, habe ich mich hier auf die Ausgabe Mönchengladbach bezogen, die meine Tochter im Abo hat und die ich insofern beurteilen kann.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ist auch jemand hier, der die „Neuss-Grevenbroicher Zeitung“ bezieht und vielleicht etwas zu deren Berichterstattung sagen kann? – Herr Houben und dann Herr Mischke, bitte.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Für den Lokalteil der „Neuss-Grevenbroicher Zeitung“, die ja mit dem gleichen Mantel erscheint, gilt das nicht. Dort findet man eine durchaus differenzierte Berichterstattung – bei

der wir auch nicht immer glänzend wegkommen. Wir kriegen da auch das eine oder andere gesteckt. Es finden aber beide Seiten statt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Mischke.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Für den Kreis Viersen kann ich Folgendes sagen: Ich habe mehrere Gespräche mit der dortigen Redaktion der „Rheinischen Post“ geführt. Ich kenne die Redakteure dort auch persönlich. Sie haben Anweisung, keine eigenen Artikel zu schreiben. Bei Wünschen in Bezug auf die Berichterstattung haben sie immer darauf verwiesen, dass sie von Mönchengladbach bedient werden, und gesagt: Herr Mischke, tut uns Leid; wenden Sie sich bitte an Mönchengladbach. – Sie hängen insofern also von Mönchengladbach ab.

(Zuruf von den Einwendern: Pressefreiheit!)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Schäfer.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Aus meiner Öffentlichkeitsarbeit für den „Bürgerverein gegen Fluglärm Stadt Willich“ kann ich das nur bestätigen. Die „Rheinische Post“ ist bei uns im Kreis Viersen ja merkwürdigerweise redaktionell in einen Ost- und einen Westkreis gespalten. Es gibt also zwei Redaktionen. Sie werden aber von Mönchengladbach majorisiert; anders kann man das nicht bezeichnen.

Das andere Beispiel ist die „Westdeutsche Zeitung“, die von ihrem Hauptsitz in Krefeld Mönchengladbach mit betreut. Sie ist um eine äußerst objektive Berichterstattung bemüht und berücksichtigt sowohl die eine als auch die andere Seite. Es gibt also ein Gegenbeispiel.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Vielen Dank. – Auch von mir noch einen guten Morgen! Herr Houben, ich möchte ganz kurz auf einen Satz eingehen, der heute Morgen neu vorgetragen ist. Alles andere ist von Ihnen ja schon mehrfach vorgetragen worden. Manche Themen wiederholen sich auch jeden Tag. Man möchte aber nicht jeden Tag seine Antwort wiederholen. Das dient aus meiner Sicht auch dazu, das Verfahren sachlich durchführen zu können.

Einen Punkt an Ihrem Vortrag möchte ich jetzt einmal als sehr unsachlich beklagen. Sie haben gesagt, es sei Ihnen unbegreiflich, warum alle Gutachten auf einer bestimmten Prämisse

beruhten, nämlich auf der Zahl von 2,8 Millionen Passagieren. – Ausgangspunkt unseres Verfahrens ist die Verkehrsprognose. Wir haben bzw. Herr Prof. Wolf hat in dieser Verkehrsprognose zwei Szenarien entwickelt. Die beiden Eckwerte waren zum einen 18.300 Flugbewegungen im Linien- und Tourismus-Charterverkehr mit 1,2 Millionen Passagieren und zum anderen rund 45.000 Bewegungen mit 2,8 Millionen Passagieren. Dann lassen wir ein Lärmgutachten erstellen. Und was tut der Lärmgutachter? – Er nimmt den höheren Wert. Er rechnet nämlich eine Lärmprognose für diesen Verkehr von in toto knapp 100.000 Bewegungen mit 2,8 Millionen Passagieren.

Herr Houben, ich wäre sehr auf Ihre Reaktion und Ihre Ausführung gespannt gewesen, wenn der Lärmgutachter gesagt hätte: Wir haben zwei Werte. Die Spannbreite der Verkehrsprognose liegt zwischen 1,2 Millionen und 2,8 Millionen. Ich rechne einmal mit 1,5 Millionen und 20.000 Bewegungen. – Es kann doch gar nicht mehr wahr sein, was Sie hier vortragen, Herr Houben. Sie kritisieren, alle sprächen über die gleiche Ausgangsposition. Sie müssen es auch tun! Wenn der höchste Wert der Verkehrsprognose 2,8 Millionen Passagiere und in toto etwas über 100.000 Flugbewegungen ist, dann kann kein Lärmgutachter mit 50.000, 60.000 oder 70.000 Bewegungen rechnen. Dieses Gutachten hätten Sie wirklich in der Luft zerrissen.

Das Gleiche gilt für die Umweltauswirkungen. Das Gleiche gilt für die medizinischen Auswirkungen. Das, was Sie hier beklagen, ist also die einzig richtige Darstellungsweise der Gutachter, die hier im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine gutachterliche Stellungnahme abgegeben haben.

Wir haben heute Morgen Herrn Dr. Hagemann hier. Fragen Sie ihn doch bitte einmal, warum er, wenn er eine Verkehrsprognose für Mönchengladbach mit 2,8 Millionen Passagieren sieht, denn nicht mit 1,2 Millionen Passagieren und 20.000 Flugbewegungen rechnet. – Die Frage, die Sie stellen, ist nicht seriös gestellt, Herr Houben. – Das zum Ersten.

Zweitens. Zur Frage des angesprochenen Tanklagers möchte ich auch nur kurz Stellung nehmen – mit der Bitte, hinterher doch einmal genau im Protokoll nachzulesen, was ich damals gesagt habe. Ich bin nach Betankungsmengen gefragt worden. Ich habe gesagt: Da kann mal einer 500 Liter tanken. Da kommt auch mal einer, der 1.000 Liter tankt. Und es kommt auch mal einer, der den ganzen Tank füllen muss. – Dann haben wir eine Zahl von – da müssten wir noch einmal in das Flugzeug-Handbuch gucken – 26.000 Litern für eine 737 genannt.

Zu Ihrer Rechnung – wir haben also gesehen, dass Sie den Dreisatz anwenden können – wird Herr Kames jetzt noch eine kurze Ausführung machen. – Danke.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Kames.

**Franz-Josef Kames (Antragstellerin):**

Wie schon gesagt, haben wir beispielhaft eine 737-800 mit 26.000 Litern Tankkapazität genommen. Mit vollen Tanks kann diese Maschine bis zu 5.500 km weit fliegen, also weiter als zu den von uns angestrebten Destinationen.

Die Tankkapazität hatte ich mit 5.000 m<sup>3</sup> beziffert. Ich hatte auch davon gesprochen – das ist ebenfalls richtig wiedergegeben worden –, dass wir etwa eine Woche Bevorratung mitberücksichtigt haben. Wenn ich mir jetzt verschiedene Luftfahrzeuge anschau und das Ganze einmal ganz grob überschlage: Wöchentlich gibt es im Endausbauzustand etwa 560 Starts – worauf letztendlich auch die 2,8 Millionen Passagiere basieren –, wenn ich jetzt nur von den Linien- und Touristikflügen spreche, also von dem entsprechenden Fluggerät, das auch für die Betankung relevant wäre. Bei diesen 560 Starts gäbe es ein rechnerisches Mittel von 5.800 Litern.

Darauf basieren natürlich auch die Berechnungen. Ich hatte die 737-800 mit in der Tat 26.000 Litern genannt. Wir gehen genauso aber davon aus, dass auch der Canadair Regional Jet in Mönchengladbach startet. Dieses 50-sitzige Linienflugzeug hat nur eine Kapazität von 11.500 Litern und kommt damit auch noch 4.400 km weit. Im Übrigen wird auf Kurzstrecken, wenn ich es einmal so bezeichnen darf, natürlich nicht randvoll getankt. Das wäre zum einen unwirtschaftlich und zum anderen sicherlich auch ziemlich unsinnig.

Aus diesem Mix der Luftfahrzeuge – wieder abgeleitet unter Berücksichtigung der Flugzeugklassen, die in den Unterlagen berücksichtigt worden sind – ergab sich dann unter Zugrundelegung der Mittelbevorratung für eine Woche diese Tanklagerkapazität.

Natürlich wird auch nicht jede 737 mit 26.000 Litern betankt. Nehmen wir einmal die Kanaren als eines der weitesten Ziele an. Hier steht: Treibstoffverbrauch im Reiseflug 3.100 Liter. Dazu kommen dann noch Zuschläge für einen Alternate-Flughafen. Ich schätze, ohne dass ich bis jetzt selbst ein solches Luftfahrtgerät geflogen bin, dass wir für diese Strecke vielleicht zwischen 16.000 und 18.000 Litern liegen. Das können wir aber gerne auch noch einmal ganz konkret nachprüfen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Kames. – Bevor ich den Nachfragern, und zwar Herrn Siewert, Herrn Kruse, Herrn Houben und Herrn Ewald, das Wort gebe, möchte ich noch einige Bemerkungen machen.

Herr Houben, Sie haben die Gutachten angesprochen und gefragt, welche Ansprüche an die Gutachten zu richten sind. Zum einen möchte ich Sie darauf hinweisen, dass § 40 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung von zwingenden Gutachten spricht, die bei einem Antrag eingereicht werden müssen. Dabei handelt es sich um das Gutachten des Deutschen Wetterdienstes, um das Lärmgutachten und um das Lärmmedizinische Gutachten. Alle anderen

Gutachten sind ergänzende Darstellungen des Antragstellers, die den Antrag beleuchten und zu einem Erkenntnisgewinn beitragen sollen.

Zum anderen: Mir reicht es aus, wenn ich den Verfasser des Gutachtens und das Datum erkennen kann. Ob er das Gutachten nun unterschrieben hat oder auf dem Deckblatt sein Name steht, soll mir, ehrlich gesagt, egal sein.

Ferner haben Sie die unterschiedlichen Planungsverfahren angesprochen, die hier eventuell zu berücksichtigen sind: Straße, Schiene und Kies. In Bezug auf Straße – Sie meinen die Kommunalstraße – und Schiene werden wir sicherlich heute Nachmittag und am Montag noch einmal beleuchten, inwieweit das zwingend in diesem Verfahren hier geregelt werden muss. In Bezug auf Kies und Bundesautobahn haben wir im Übrigen ja auch schon bei dem Thema „Ausgleichsflächen“ den Zusammenhang erkannt. Dies haben wir nachgeprüft. Es ist tatsächlich so, wie der Vertreter der Landwirtschaftskammer hier dargestellt hat: Die Flächen sind teilweise doppelt in Anspruch genommen. – Das werden wir aufklären. Wir haben der Antragstellerin auch aufgegeben, sich noch einmal zu den einzelnen Flächen zu verhalten. Das wollen wir ja nach Möglichkeit am Montagnachmittag abklären.

Außerdem haben Sie erneut die Themen „Alternativen“ und „Bedarf“ angesprochen. Wie Sie auch an der Reaktion der Bezirksregierung erkennen können, sind das in der Tat die Knackpunkte, die wir hier noch beleuchten müssen. Sie würden am liebsten schon jetzt die Bücher schließen. Wir hoffen auf Erkenntniszuwachs. Deswegen machen wir weiter. Es ist auch wirklich eine spannende Frage, inwieweit die Anforderungen an diesen Bedarfsnachweis gehen. Das werden wir noch miteinander erörtern.

So weit meine allgemeinen Bemerkungen. – Herr Siewert, Sie sind der Nächste.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Wir streiten uns hier über Gutachten. Den ganzen Streit könnten wir uns ersparen, wenn Herr Zerbe einfach erklären würde – das wäre sicherlich dienlich –, wie seine Verkehrsprognose zustande kommt; denn sie ist letztlich ja Eingangsparemeter für alle entscheidungserheblichen Gutachten.

Gestern hat Herr Zerbe etwas sehr Wichtiges gesagt. Er hat nämlich das Flughafensystem nach EU-Verordnung 2408/92 angesprochen, das zwischenzeitlich, wie Herr Zerbe sagte, auch schon beantragt ist. Der Hintergrund ist folgender: Die Verlagerung von Flugbewegungen ist sicherlich auch eine Art, Verkehr zu generieren. Uns interessieren aber die Destinationen, das eingesetzte Fluggerät in Anteilen und ein Tagesflugplan. Wenn Sie Flugbewegungen verlagern wollen und das Flughafensystem beantragt haben, dann haben Sie sich ja sicherlich auch schon einmal Gedanken gemacht, welche Verkehre Sie verlagern möchten, Herr Zerbe.

Wie die Stadt Willich schon einmal angesprochen hat, haben wir uns die Mühe gemacht, den Düsseldorfer Sommerflugplan abzuschreiben. Sie haben unter anderem das Flugzeugmuster Boeing 757 genannt, das bei Ihnen ja Referenzmuster ist. Ich habe mir einmal anzeigen lassen, welche Ziele damit bedient werden sollen: Adana, Ankara, Antalya, Burgas, Chania, Dalaman, Fuerteventura, Funchal, Heraklion, Hurgada, Izmir; wir könnten so weitermachen. – Können Sie dazu einmal etwas sagen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Herr Siewert, wenn ich mich richtig erinnere, war Herr Prof. Wolf ganz zu Beginn des Verfahrens zwei Tage hier und hat alle Erläuterungen gegeben. Er hat auf alle Fragen hinsichtlich der von ihm erstellten Verkehrsprognose geantwortet. Sie wiederholen jetzt die Fragen, die schon einmal gestellt worden sind. – Erstens.

Zweitens. Der von Ihnen genannte Antrag ist bis heute nicht beschieden.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Siewert.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Herr Zerbe, wann ist er gestellt worden? Durch wen ist er gestellt worden? – Dies ist eine grundlegende, existenzielle Sache, die geklärt werden muss. Vor diesem Hintergrund finde ich die Fragen notwendig und gerechtfertigt. Den Hinweis, dass Herr Prof. Dr. Wolf umfangreich Auskunft gegeben habe, halte ich für sehr unangebracht; denn das Flughafensystem ist gestern das erste Mal auf den Tisch gekommen, und das lässt die ganze Angelegenheit ja in einer ganz anderen Dimension erscheinen.

Vor diesem Hintergrund stelle ich für die Stadt Willich den **Antrag**, den Antrag auf Erteilung eines Flughafensystems diesem laufenden Planfeststellungsverfahren herbeizuziehen.

Gerade im Hinblick auf das parallel in Düsseldorf laufende Verfahren erscheint mir dieses Verfahren hier sehr kontraproduktiv. – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Siewert, das sind aber doch genau die Fragestellungen, die wir mit dem Vertreter des Düsseldorfer Flughafens am Dienstagvormittag erörtern wollen. – Jetzt hat Herr Kruse das Wort.

**Hans Kruse (Einwender):**

Herr Zerbe, ich habe folgende Frage – und darauf hätte ich gerne eine exakte Antwort –: Ab wie vielen Personen oder ab wie vielen Flugbewegungen ist dieser Flughafen, den Sie hier planen, rentabel? Unter „Rentabilität“ verstehe ich, dass der Flughafen im Prinzip Gewinn erwirtschaftet. Dabei sollte der Schaden, der den Betroffenen zugefügt wird, mit einbezogen sein. Sie sollten auch irgendwie belegen, inwiefern dieser Schaden mit in Ihre Kostenrechnung einbezogen ist. – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Das ist eine interne Betrachtung und nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

(Unruhe bei den Einwendern – Zuruf von den Einwendern: Unverschämtheit! – Hans Kruse [Einwender]: Haben Sie diese Berechnung nicht gemacht? Machen Sie Ihre Hausaufgaben! – Zuruf von den Einwendern: Sie haben doch im vorigen Jahr nur 6.000 Passagiere befördert!)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Houben.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Herr Kames, darf ich Sie in Bezug auf die Berechnungen zu dem Tanklager daran erinnern, dass die Zahl von 28.000 Litern erst auf meine Nachfrage auf den Tisch kam? Es ist nicht so, dass ich die 28.000 Liter noch einmal nachgefragt hätte. Vielmehr habe ich gefragt, wie viel man denn in ein Flugzeug, das zu einem der Ziele fliegen soll, die Sie im Zusammenhang mit der Startbahnlänge genannt haben – wenn ich mich recht entsinne, habe ich Ägypten angeführt – hineintanken muss, nachdem vorher nur die Begriffe „500 Liter“, „1.000 Liter“ und „Tank voll“ gefallen waren. Insofern war meine Frage, wie viel „Tank voll“ denn eigentlich sei, durchaus berechtigt; denn das war das, was der Fragesteller an dieser Stelle eigentlich wissen wollte: Wie viel wird da wirklich hin und her bewegt?

Nun zu den Gutachten: Herr Zerbe, es ist nicht so, dass ich die Gutachten an dieser Stelle kritisiere. Vielmehr habe ich, als ich eben vorne am Pult stand, als Kritik am Förderverein gesagt: Wir müssen hier in der Betrachtung genau von der beantragten Größe ausgehen; wir müssen die Gutachten und alle Auswirkungen daran betrachten, was passieren würde, wenn die von Ihnen beantragten Dinge realisiert würden.

Eine Frage ist aber unbeantwortet geblieben. Darauf hat auch Herr Prof. Wolf, der hier ja wirklich ordentlich vorgetragen hat, keine schlüssige Antwort gegeben. Wie er an die Zahl von 2,8 Millionen Passagieren gekommen ist, hat er uns ja schon gesagt. Was er uns aber nicht gesagt hat, ist Folgendes: Wie wahrscheinlich bzw. wie sicher ist es denn, dass Mönchengladbach diese 2,8 Millionen Passagiere, die er ausgerechnet hat, auch erreichen kann? – Und das ist der Punkt. Wir reden hier über die Frage: Macht Mönchengladbach ein Angebot, dass hier 2,8 Millionen Passagiere fliegen könnten? Oder basiert Ihr Antrag auf einem tatsächlichen Bedarf, der für Sie auch erreichbar ist? – Und Sie erinnern sich an die Frage aus meinem gestern gestellten Antrag: Wen wollen Sie eigentlich hierher locken?

Es gibt einen zweiten Punkt, der an dem Gutachten von Herrn Prof. Wolf deutlich zu kritisieren ist, und zwar, dass er die tatsächlichen Entwicklungen im Luftverkehr vollständig ignoriert hat. Er geht nämlich von den Durchschnittszahlen aus. Er zieht unter anderem irgendwo den Flughafen Hahn als Beispiel für Mönchengladbach heran. Das sind Vergleiche, die man so nicht ziehen kann. Das ist etwa so, als würden Sie die Entwicklung in Düsseldorf mit der Entwicklung in München vergleichen. Das funktioniert auch nicht. München entwickelt ein vollständig anderes Szenario als Düsseldorf. München findet auch in einer völlig anderen Umgebung statt. Mönchengladbach liegt, wie Ihnen hier schon häufig vorgetragen worden ist, im Schatten all dieser anderen Anbieter von Fliegerei.

Eine meiner Fragen gestern lautete: Wo ist denn das Alleinstellungsmerkmal von Mönchengladbach, das die 2,8 Millionen Passagiere sicher hierher holt? – Denn bauen muss man das Ganze nur, wenn es eine Aussicht darauf gibt, dass es auch rentabel ist. Insofern ist die Frage von Herrn Kruse durchaus zulässig. Sie wollen nach Herrn Prof. Hamm hier insgesamt 120 Millionen € investieren und haben uns überhaupt noch keine Vorstellung davon gegeben, wie dieses Geld irgendwann mal wieder reingespielt werden soll.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Ewald.

**Rolf Ewald (Betroffener):**

Schönen guten Morgen, Herr Marten! Guten Morgen, Frau Hörr! Ich möchte doch einmal an die Worte von eben anschließen, die Fragen von Herrn Houben seien nicht seriös gestellt. Ich denke an den Antrag, den Herr Houben gestern Abend gestellt hat, und daran, dass Sie auf einen Erkenntniszuwachs hinauswollen, Herr Marten. Die drei Kernfragen für mich lauten: Was soll Mönchengladbach können, was der Flughafen Niederrhein nicht kann? Was soll der Flughafen Mönchengladbach können, was Düsseldorf nicht kann? Was soll Mönchengladbach können, was der Flughafen Köln/Bonn nicht kann?

Düsseldorf erhält im Herbst dieses Jahres – davon kann man ausgehen – mehr Slots. Das Ganze wird wahrscheinlich ausgehen wie in einer Ehe – man findet einen Kompromiss. Beantragt sind 20.000 Slots. Es kommen vielleicht nicht 20.000 Slots, sondern nur 18.000 oder 17.000. Die Konsequenz wird aber sein – und das verspreche ich Ihnen –, dass die Marktteilnehmer in Nordrhein-Westfalen Himmel und Hölle in Bewegung setzen werden, um Slots in Düsseldorf zu bekommen. Es kann also durchaus passieren, dass sich Ryanair vom Flughafen Niederrhein verabschiedet und/oder easyJet den Flughafen Köln/Bonn verlässt – mit der Folge, dass der Verkehrsschatten von Düsseldorf auf Mönchengladbach dann noch intensiver wird, als er jetzt schon ist. Ich sage es Ihnen. In sechs Monaten sieht hier in Nordrhein-Westfalen die Welt anders aus. Und daran können wir gar nichts ändern. Ordnungspolitisch ist da nichts zu machen.

Wenn ich an die Worte von Herrn Siewert zur Verlagerung von Türkei-Verkehr denke, muss ich Ihnen Folgendes sagen: In der Vergangenheit gab es Nötigungs- oder Erpressungsversuche von ausländischen Staaten, bei denen die Bundesrepublik Deutschland den Kürzeren gezogen hat. Ich darf einmal an die allerjüngste Vergangenheit erinnern. Sie erinnern sich an die Feststellung, die zunächst die holländischen Luftfahrtbehörden im Fall Onur Air getroffen haben. Nachdem die Holländer angefangen hatten, kam das Luftfahrt-Bundesamt. Frankreich und die Schweiz kamen auch noch dazu. Es waren insgesamt vier Länder. Ich frage Sie, Herr Marten: Wie massiv muss der Druck der Türkei gewesen sein, dass die Sicherheitsauflagen hier in Westeuropa weggewischt worden sind? Wie massiv muss der Druck der Bundesregierung – nennen wir das Kind beim Namen – auf das Luftfahrt-Bundesamt gewesen sein, damit die Onur Air eine Woche oder zwei Wochen später wieder fliegen konnte? Sonst wäre die Onur Air nämlich platt gewesen.

Das ist ja nur ein Beispiel. Es gibt deren mehrere. Deshalb können wir uns von dem Gedanken, Türkei-Verkehre etwa von Düsseldorf oder von Köln nach Mönchengladbach zu verlagern, genauso verabschieden wie von sonstigen Verlagerungen. Ich erinnere an 1983 – ich habe es schon einmal ausgeführt –: zweiter Ölpreisschock. An Sonntagen waren die Autobahnen leer; Sie erinnern sich. Das Verkehrsaufkommen in Köln war gesunken. In Düsseldorf war es gestiegen. Der Kölner Oberbürgermeister Burger, der auch ein Landtagsmandat hatte, griff durch – bis in den Verkehrsausschuss. Er bat um ein Hearing und glaubte, dort die großen Reiseveranstalter vorführen zu können. Und was war das Ergebnis? – Er musste klein begeben; denn das, was er beabsichtigte, nämlich die Verlagerung der Schwarzmeer-Verkehre von Düsseldorf nach Köln, ging nicht – aus folgendem einfachen Grund: Es gibt bilaterale Luftverkehrsabkommen. Und an diesen Abkommen kommt ein Landesverkehrsminister nicht vorbei; denn Bundesrecht bricht Landesrecht.

Das war also auch zu kurz gesprungen. Und wenn Sie sich alle Verlagerungsversuche und -möglichkeiten der Vergangenheit noch einmal auf der Zunge zergehen lassen, stellen Sie fest: Es ist nicht möglich. – Wenn ich mich richtig erinnere, gibt es ein Flughafensystem Ber-

lin. Dort sind drei Flughäfen in einer gemeinsamen Holding. Es wäre vom theoretischen Ansatz her doch ein Leichtes gewesen, die Verkehre von Tempelhof, einem hoffnungslos defizitären Flughafen, entweder nach Tegel oder nach Schönefeld zu verlagern. Das hat nicht funktioniert. Ich glaube, von der Idee der Verkehrsverlagerung können wir uns wirklich verabschieden. Ich sehe keine Möglichkeiten, auf diese Art und Weise Verkehre hierher zu bekommen.

Ich halte die Frage von Herrn Kruse – „Wo liegt der Break-even-Point, dass ein Platz wie Mönchengladbach sich trägt?“ – für durchaus berechtigt. Das ist eine seriöse Frage von jemandem, der hier ein Anliegen hat. Diejenigen, die hierher kommen, sind doch keine dummen Jungs, sondern Bürger, die sich Sorgen um ihre Zukunft machen. Sie wollen für sich und für ihre Kinder Antworten haben. Wenn sie eine seriöse Frage stellen, dann haben sie meines Erachtens auch ein Anrecht, eine seriöse Antwort zu bekommen. – Dabei möchte ich es erst einmal belassen. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Vielen Dank, Herr Ewald. Ich will ganz kurz auf Ihre Fragen eingehen. Zur grundsätzlichen Beantwortung nehme ich mir die Seite 15 unserer Antragsbegründung zur Hand. Vielleicht lesen Sie mit und gucken, dass ich auch richtig vortrage. Auf Seite 15 unserer Antragsbegründung haben wir geschrieben:

Unter Berücksichtigung sämtlicher im oben genannten Gutachten beschriebenen Randbedingungen

– bei dem Gutachten handelt es sich um das Wolf/ARC-Gutachten –

wird für das Jahr 2015 als Prognoseergebnis für das Aufkommen aus dem dann möglichen Linien- und Touristikverkehr bei Grundlage einer längeren Start- und Landebahn für beide Szenarien folgendes Ergebnis ermittelt:

- Szenario 1: 2.764.000 Passagiere im Jahr bei 45.400 Flugbewegungen im Jahr
- Szenario 2: 1.141.000 Passagiere im Jahr bei 18.300 Flugbewegungen im Jahr

Aus diesen Aufkommenszahlen wird deutlich, dass der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach mit einer neuen, längeren Start- und Landebahn einen wesentlichen Beitrag im Luftverkehrsmarkt leisten kann. Auch für den Fall, dass die Zwei-Bahn-Kapazität in Düsseldorf ausgenutzt werden kann

– sprich: 55 Bewegungen die Stunde –,

beträgt das prognostizierte Aufkommen in Mönchengladbach über 1,1 Millionen Passagiere im Jahr. Nach Sicht der Gutachter

– auch dies hat Herr Prof. Wolf ja vorgetragen –

kann in Mönchengladbach in Ergänzung zu Düsseldorf eine Marktaberschöpfung erreicht werden, die zu – verglichen mit dem Jahr 2000 – einem mehr als sechsfach höheren Aufkommen führt.

Die große Spannweite der Aufkommenszahlen im Linien- und Touristikverkehr bei den beiden Szenarien macht die Abhängigkeit der Entwicklung des Mönchengladbacher Platzes von der Entwicklung des Flugverkehrs und den damit verbundenen Passagierzahlen am Flughafen Düsseldorf deutlich. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass je nach Entwicklung des Flughafens Düsseldorf, besonders aber seiner Genehmigungslage, mit einer entsprechenden Entwicklung für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach innerhalb der Spannweite der Aufkommenswerte beider Szenarien zu rechnen ist.

Herr Ewald, ich nehme jetzt einmal den Worst Case – wenn man ihn überhaupt als Worst Case bezeichnen sollte. Was heißt eigentlich eine Zahl von 1,1 Millionen Passagieren? Was muss dafür getan werden? Was muss dafür bewegt werden? – Ich nehme jetzt einmal wirklich den Idealfall. Wir finden einen Carrier, der – – Zu dem Carrier werde ich gleich auch noch etwas sagen. Herr Houben, ich weiß, dass Sie ebenfalls mit der Rechentechnik vertraut sind. Ich nenne jetzt einmal ein Beispiel. Wir nehmen eine Boeing 737-800 und gehen von einer Bestuhlung mit 184 Sitzen aus. Wir legen eine Auslastung von im Jahresschnitt 75 % zugrunde; das ist schon ordentlich. Wir nehmen vier Flugzeuge und sagen, dass täglich drei Umläufe geflogen werden – dreimal raus, dreimal rein –, wobei wir von 360 Verkehrstagen ausgehen.

(Wolfgang Houben [Einwender] meldet sich zu Wort.)

– Ich möchte das bitte erst zu Ende führen; dann gehe ich gerne auf Ihre Frage ein. – Wenn Sie diese Rechnung machen – 184 mal hin und zurück, also mal zwei, mal 75 %, also mal 0,75, mal vier Flugzeuge mal drei Umläufe mal 360 Verkehrstage –, kommen Sie im Ergeb-

nis auf 1,192 Millionen Passagiere im Jahr. Mit vier Flugzeugen und drei Umläufen täglich kommen Sie also auf das, was von Ihnen immer wieder als unwahrscheinlich dargestellt wird, Herr Ewald.

Ich habe daran keine Zweifel. Schauen Sie sich einmal die Entwicklung der Air Berlin an. Damals, im Jahr 2003, waren Sie ja noch im Düsseldorfer Flughafen in dem Bereich tätig, der sich auch mit Statistik und Marktforschung beschäftigt. Wir haben jeden Tag die Air-Berlin-Verkehrszahlen nach Düsseldorf geschickt.

Sie haben hier immer von „Windschatten“ geredet. Was ist denn damals, 2003, bei der Air-Berlin-Operation passiert? – Die Air Berlin hat nicht einmal zwei ganze Flugzeuge, zwei BAe 146, über Mönchengladbach bedient. Es sind die Strecken nach London-Stansted, Zürich, Wien und Bergamo bedient worden. Eine einzige Strecke, nämlich die Strecke nach Bergamo, gab es in Düsseldorf nicht. Die Strecken nach Zürich, Wien und London – ich sage jetzt bewusst London und nicht London-Stansted – sind aus Düsseldorf ebenfalls bedient worden. Wir hatten dort im Jahr 2003 genau das Phänomen, dass in Mönchengladbach ein Carrier mit einem kleineren, teureren Flugzeug Strecken im Windschatten von Düsseldorf angeboten hat. Die Strecken nach Zürich, Wien und London gab es auch in Düsseldorf.

(Rolf Ewald [Betroffener]: Aber nicht für dasselbe Geld, sondern zu anderen Preisen!)

Diese Strecken gab es auch in Düsseldorf. Zürich wurde meines Wissens von der LH und der Swiss bedient. Wien wurde von der LH und der AUA bedient – in der Regel mit kleineren Flugzeugen.

Ich weiß nicht, ob Sie die Tagesstatistik aus Mönchengladbach jeden Tag bekommen haben. Wir berichten ja an unseren Gesellschafter.

Und dann hatten wir eine Strecke nach Wien, die vom ersten Tag an wie eine Bombe eingeschlagen hat. Die Air Berlin war selber völlig überrascht, wie hoch das Aufkommen und die Fluggastzahlen vom ersten Tag an waren. Diese Strecke war zum 1. Mai, im ersten Monat, die beste Strecke, die Air Berlin hatte – mit einer Auslastung, die deutlich über die 75 % ging. Im ersten Monat!

Sie erzählen hier jeden Tag, im Windschatten von Düsseldorf könne in Mönchengladbach nichts stattfinden. 2003 ist durch die Air Berlin der Beweis angetreten worden, dass sich in Mönchengladbach trotz des Windschattens von Düsseldorf und trotz der dort vorhandenen Strecken und Angebote – Lufthansa, AUA, Swiss – ein passagiermäßig und auslastungsmäßig ganz starkes Angebot entwickelt hat.

Dass die Air Berlin hinterher nach Düsseldorf gegangen ist, wo sie bei diesen Buchungszahlen ihre 737-Flotte einsetzen konnte, ist bekannt.

Ich bin danach, im Jahr 2005, noch zweimal mit der Air Berlin geflogen, und zwar in einer 737, nämlich einmal von Düsseldorf nach Stansted und einmal von Düsseldorf nach Wien. Und ich war wirklich fasziniert, Herr Ewald. Die beiden Strecken, die man bei uns mit einer BAe 146 mit maximal 92 Sitzen geflogen hatte – damals ist in Mönchengladbach auch der Markt für Düsseldorf warmgeflogen worden –, hatten sehr hohe Auslastungen. Abends von Stansted zurück haben wir eng gedrängt gesessen; es war fast kein Platz mehr zu kriegen. Auf dem Hinflug nach Wien waren auch mindestens 130 oder 140 Paxe in der Maschine. Das konnten wir einfach nicht bedienen.

Herr Houben, ich komme noch einmal auf meine Modellrechnung – ich nenne es auch bewusst so – zurück: vier Flugzeuge, drei Umläufe, 75 % Auslastung, 360 Verkehrstage – 1,2 Millionen Passagiere. Hier wird immer wieder der Airport Niederrhein mit seinem derzeitigen Carrier Ryanair angeführt. Die Ryanair – ich glaube, ich kann das ruhig sagen – war auch bei uns. Wir konnten der Ryanair aber keine entsprechende Infrastruktur bieten.

Ich sage Ihnen eines, Herr Ewald – und wenn Sie das bestreiten, dann habe ich wirklich Zweifel, ob wir hier eine ernsthafte Auseinandersetzung führen. Oder anders; ich stelle Ihnen eine Frage. Hypothetischer Fall: Was meinen Sie, wohin die Ryanair gegangen wäre, wenn es in Weeze und in Mönchengladbach eine 2.400-m-Bahn gegeben hätte? – Vielleicht beantworten Sie diese Frage einfach einmal aus dem Gefühl heraus. Dann will ich es damit bewenden lassen. – Vielen Dank.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Ewald, Sie sind direkt angesprochen worden.

**Rolf Ewald (Betroffener):**

Herr Zerbe, ich bin nicht hierher gekommen, um mich in einen persönlichen Schlagabtausch zu begeben.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Das ist kein Schlagabtausch!)

Wir haben ja vereinbart, einen höflichen Umgangston zu pflegen. Dabei möchte ich es auch belassen. – Ich will das Ganze aber einmal in der Reihenfolge abarbeiten.

Ich glaube, schon oft genug das Wort „Verkehrsschatten“ und nicht „Windschatten“ in den Mund genommen zu haben.

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

Das Wort „Verkehrsschatten“ – ich sage es noch einmal – bedeutet Folgendes, um es einmal in die Pflanzenwelt zu übertragen: Nehmen Sie eine Rose und setzen Sie sie in einen 10 m tiefen Brunnen. Sie wird nicht aufgehen. – Das Gleiche gilt auch für den Luftverkehr. Wenn

Sie einen kleinen Platz neben eine internationale Drehscheibe setzen, dann ist die Wettbewerbsintensität so gewaltig, dass alles, was auch immer Sie dorthin setzen, nicht aufblühen kann. Herr Zerbe, das haben wir in der Vergangenheit erlebt. Wir haben gesehen, welche Flugverbindungen in Mönchengladbach alle aufgegeben haben. Ich muss ehrlich gestehen, dass mir das auch persönlich Leid getan hat; denn ich musste des Öfteren nach London, und es war für mich sicherlich einfacher, von Raderbroich nach Mönchengladbach zu fahren als nach Düsseldorf. Genau hier haben wir aber eigentlich ein sehr schönes Beispiel. Wenn ich von Raderbroich nach London will, dann habe ich in Düsseldorf die Möglichkeit – vielleicht übertreibe ich jetzt –, mindestens alle zwei Stunden fliegen zu können. In Mönchengladbach hätte ich diese Möglichkeit vielleicht zwei oder drei Mal am Tag.

Was ist in Mönchengladbach passiert? – Ich rekapituliere noch einmal. Herr Marten, Sie kennen die Slot-Situation in Düsseldorf; ich brauche sie nicht zu betonen. Weil es Düsseldorf so wichtig war, sie zu verbessern, hat Düsseldorf einen weltweit einmaligen technischen Kunstgriff gestartet und mit Absegnung des Bundesverkehrsministeriums eine Gebühr für alle nicht benutzten Slots einführen lassen – „use it or loose it“. Das war beim Flugplankoordinator in Frankfurt das Stichwort. Als diese Regel eingeführt worden war, hatte das selbstverständlich die Konsequenz, dass die Fluggesellschaften, die Slots gehortet, aber nicht benutzt hatten, alle diese Slots zurückgegeben haben.

In dem Augenblick, als diese Slots frei geworden sind, sind natürlich manche Airlines nach Düsseldorf gesprungen – unter anderem die Air Berlin. Sie hatte jetzt nämlich eine phantastische Möglichkeit: Sie konnte auf Monostrukturierung ihrer Flotte zurückgehen. – Das ist ein Kostenfaktor. Einen Herrn Hunold interessiert nicht, ob der Flughafen Mönchengladbach floriert, sondern nur, was für ihn unterm Strich in der Kasse dabei herkommt.

Dass ich zum Ersten mit einer monostrukturierten Flotte am Jahresende erfolgreicher dastehe als dann, wenn ich zwei Flugzeugmuster habe, brauche ich Ihnen nicht zu erklären. Zum Zweiten: Die BAe hat vier Triebwerke, und eine 737 hat zwei Triebwerke. Dass bei einem Flugzeug mit vier Triebwerken mehr Kosten anfallen als bei einem Jet mit zwei Triebwerken, brauche ich Ihnen auch nicht zu erklären.

Von daher ist es doch nachvollziehbar, dass Herr Hunold gesagt hat: In dem Augenblick, in dem die Slots in Düsseldorf frei werden, sehen wir zu, dass wir konsolidieren. – Das war keine Entscheidung gegen Mönchengladbach, Herr Zerbe. Das war eine Entscheidung für Düsseldorf.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Weil dort die längere Bahn war!)

– Es geht um Konsolidierung der Nachfrage. In Bezug auf die Konsolidierung der Nachfrage ist wichtig, dass Sie in Düsseldorf Pluspunkte in einer Fülle haben, wie Sie sie hier in Mön-

chengladbach nicht haben. Es ist ja bekannt, dass in den Tickets vieler Reiseveranstalter und mancher Airlines auch die kostenlose Anreise mit der Bahn enthalten ist. Es gibt eine ganze Reihe von Abkommen zwischen Luftverkehrsgesellschaften einerseits und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bzw. in Köln auch dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg. Und viele Kunden sagen: Mensch, Mutter, weißt du was? Dann fahren wir bloß zum nächsten Bahnhof und lassen den Wagen dort stehen; den Rest machen wir mit der Bahn. So sparen wir uns die Parkkosten am Flughafen. – Das ist doch ganz legitim.

Das heißt, dass es aus Airline-Sicht mehr Pluspunkte gibt, die für Düsseldorf sprechen, als Pluspunkte, die für Mönchengladbach sprechen. Ich sage es noch einmal, Herr Zerbe: Ich bin sehr froh, dass wir den Flugplatz hier haben, weil ich selber gern fliege. Aber Bier ist Bier und Schnaps ist Schnaps.

Jetzt möchte ich noch einmal auf den Punkt „Anpassung“ kommen. In Düsseldorf von einem 50- auf einen 80-Sitzer zu gehen ist kein Problem. Wir erleben das auf manchen Routen der Lufthansa. Wenn sie merken, dass zur Mittagszeit bestimmte Strecken schlecht laufen, gehen sie eben vom 120- auf einen 100-Sitzer oder vom 100- auf einen 80-Sitzer oder vom 80- auf einen 60-Sitzer oder vom 60- auf einen 50-Sitzer. Das ist in Düsseldorf kein Thema.

Außerdem haben die Airlines in Düsseldorf noch einen anderen Vorteil. Es ist nämlich alles unter einem Dach, einschließlich der Abfertigung. Man kann sich doch fragen: Warum hat die Crossair Mönchengladbach links liegen lassen? Warum hat die dänische Sun-Air, die auch mit Turboprop-Flugzeugen flog, sich nicht auf Mönchengladbach kapriziert, obwohl es einige Punkte gab – Slot-Freiheit; sicherlich ein Marketing-Zuschuss –, die dafür gesprochen hätten? – Ich habe ja selber mit den Leuten gesprochen. Sie haben mir klipp und klar gesagt: Wir bekommen die Abfertigung quasi kostenlos von unserem Partner British Airways. – Das Gleiche galt für die Crossair, die unter den Fittichen von Swiss oder früher Swissair flog. Das Gleiche gilt für die Lufthansa City Line, die sich von der Lufthansa abfertigen lässt.

Aus diesem Grund können Sie die ganzen Konzern-Fluggesellschaften – alles, was zur Star Alliance oder zu oneworld gehört – als potenzielle Kunden für Mönchengladbach ausklammern; denn sie werden sich per se auf Düsseldorf stürzen – nicht, weil Düsseldorf so schön ist, sondern, weil der größere Partner dort ist und sie dort pampert.

Herr Zerbe, wenn Sie von zwei Flügen sprechen, die Sie mit der Air Berlin von Düsseldorf nach Heathrow unternommen haben und die wesentlich schlechter ausgelastet waren als die Flüge von Mönchengladbach, dann muss ich Ihnen sagen – –

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

– Ja, gut. Aber man kann sich doch nicht auf lediglich zwei Flüge berufen. Dafür gibt es schließlich eine Statistik. Sie können sich durchaus einmal die Freiheit nehmen und die Jahresstatistik anführen. Mich interessiert eigentlich viel mehr, wie viele Passagiere von Düssel-

dorf nach Heathrow wir über das Gesamtjahr pro Flug haben. Das ist für eine Fluggesellschaft doch entscheidend – und nicht irgendein Zufallsergebnis, das Sie gerade persönlich erlebt haben.

Aber da wollten Sie mich hier festnageln, und da muss ich sagen: Auf dieses Pferd kriegen Sie mich nicht. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Ewald. – Es liegen noch einige Zwischenfragen vor, und zwar von Herrn Schäfer, Frau Schwerdtfeger, Herrn Kruse, Herrn Houben, Herrn Meurer und Frau Simon. Danach möchte ich dann wieder auf die Rednerliste zurückkommen. – Herr Schäfer.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Danke schön. – Ich möchte wieder zurück zu der Ursprungsfrage, die Herr Kruse angeschnitten hat und die wir gestern ja auch in eindrucksvoller Weise von Herrn Baier aus Willich-Neersen erläutert bekommen haben. Herr Zerbe, ich wiederhole mich auch gerne – sehr zu Ihrem Leidwesen. Das, was ich jetzt ansprechen werde, habe ich schon einmal zitiert. Ich tue es aber noch einmal, zumal wir auch wieder neue Menschen hier haben, die das noch nicht gehört haben.

Der Frankfurter Flughafen macht so etwas ganz freiwillig. In Bezug auf die Bereiche, die besonders niedrig überflogen werden, gibt es das Programm „Fraport Casa“, ein freiwilliges Immobilienankaufs- und Ausgleichsprogramm. Der Flughafen hat in diesem Zusammenhang erklärt:

Wir werden Eigentümern von Immobilien, die besonders niedrig überflogen werden, eine besondere finanzielle Kompensation anbieten.

Das sind auf den ersten Hieb schon einmal 50 Millionen €. – Wenn Sie möchten, können Sie das im Internet unter „Fraport erwirbt Grundstücke am Frankfurter Flughafen“ nachlesen.

Der Düsseldorfer Flughafen hält sich ja auch zugute, dass er im aktiven und passiven Schallschutz führend sei. Ich kann nur sagen: Er wird von Frankfurt jetzt noch übertroffen.

Herr Zerbe, wenn Sie aber sagen: „Das ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens; das geht nicht in unsere Rechnung ein; das machen wir intern“, dann werden Sie keine Freude an uns haben. Wir werden es öffentlich machen, dass Sie sich weigern, zu sagen: Jawohl; wir werden passiven Schallschutz und aktiven Schallschutz vornehmen und auch Immobilien kaufen, die besonders niedrig überflogen werden. – Unter „besonders niedrig

überflogen“ versteht z. B. der Frankfurter Flughafen Flughöhen unter 300 m. In Neersen werden wir in einer Höhe von weniger als 100 m überflogen.

Sie können sich also schon auf etwas gefasst machen, sollte die Genehmigung jemals gerichtsfest beschlossen werden. – Danke.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Herr Schäfer, ich glaube, da haben Sie jetzt etwas durcheinander geworfen. Wir haben ja schon mehrfach über das Thema „Schallschutz“ gesprochen. Wenn es hier zu einem Planfeststellungsbeschluss kommt, wird dieser Beschluss, vermute ich einmal, auch Auflagen hinsichtlich des vom Vorhabensträger vorzunehmenden Schallschutzes und der Zonen, in denen diese Maßnahmen durchgeführt werden müssen, enthalten. Daran werden wir uns selbstverständlich auch halten, Herr Schäfer.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Schäfer.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Symbolisch habe ich jetzt auf den Tisch gehauen. Das ist für die Freunde, die mich kennen, das sichere Signal, dass hier irgendwo eine Grenze erreicht ist. Sie haben heute zwischen 10:45 Uhr und 11:05 Uhr gesagt: Das ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Herr Zerbe, wenn Sie hier weiter so argumentieren, lehne ich jede persönliche Kontaktaufnahme weiterhin ab. – Ich wende mich an die Bezirksregierung: Nehmen Sie mich vor diesen unqualifizierten Äußerungen in Schutz!

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Frau Schwerdtfeger.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Herr Marten! Sehr geehrte Damen und Herren! Herr Siewert hat eben Fragen in Bezug auf den Antrag bezüglich des Flughafensystems gestellt. Antworten dazu sind noch nicht erfolgt. Er hat gefragt: Wann wurde dieser Antrag gestellt? Durch wen wurde er gestellt?

Noch viel wichtiger ist aber, ob dort die gleichen Daten zugrunde gelegt wurden wie bei diesem Antrag hier. Das sind nämlich wichtige Antworten, die hier auf den Tisch gelegt werden

müssen. Es drängt sich doch geradezu auf, diese Zahlen zu vergleichen. Welche Flugbewegungen sind dort prognostiziert? Welcher Bedarf? – Für uns wäre es wichtig, diese Zahlen schon während dieses Erörterungstermins vorliegen zu haben; denn sie sind ja auch wichtig, um die Prognose bzw. den Bedarf zu überprüfen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Frau Schwerdtfeger, ich müsste jetzt einmal auf das genaue Datum schauen. Allerdings war dieses Thema Gegenstand der Berichterstattung im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft Mönchengladbach. Dort ist ja auch die Stadt Willich vertreten. Man hat also schon als – –

(Brigitte Schwerdtfeger [Stadt Willich]: Es ist ja für die anderen!)

– Bitte; ich möchte ergänzen. – Der Antrag ist von der Flughafen Düsseldorf GmbH gestellt worden. Wir sind beigetreten. Bis heute ist er nicht beschieden worden.

(Brigitte Schwerdtfeger [Stadt Willich]: Wann ungefähr ist er gestellt worden?)

– Nein, nicht ungefähr. Wenn ich eine Antwort gebe, dann sage ich zumindest das Jahr. Herr Kames schaut eben einmal nach, ob wir ihn überhaupt dabei haben. – Er ist nicht beschieden worden. Meines Wissens enthält er überhaupt keine Passagierzahlen. Ich müsste aber noch einmal hineinsehen. – Sie gucken mich jetzt so fragend an. Ich bin keine Internet-Suchmaschine. Ich muss auch die Möglichkeit haben, auf eine Frage einmal in einem Ordner oder in einem Aktenschrank oder in einem Büro nachzusehen. Sehen Sie mir das bitte nach.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Frau Schwerdtfeger.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Erstens denke ich, dass Sie diese Zahlen eigentlich kennen müssten. Zweitens ist es wirklich wichtig, ob diese Zahlen mit den Zahlen dieses Antrages hier vergleichbar sind. Wir wollen ja schließlich wissen, mit welcher Begründung Sie den Antrag auf Flughafensystem gestellt haben.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Düsseldorf hat ihn gestellt!)

– Ja, oder Düsseldorf. Sie sind diesem Antrag aber beigetreten, wie Sie gerade gesagt haben. – Nichtsdestotrotz müssen diese Zahlen mit den Zahlen des hier vorliegenden Antrages

verglichen werden. Wenn sie abweichen, drängt es sich nämlich auf, dass irgendwelche Zahlen nicht richtig sind.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Frau Schwerdtfeger, Ihnen kann man natürlich den gleichen Vorhalt machen. Als Mitglied des Aufsichtsrates müssten auch Sie die Zahlen kennen.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Aber die anderen Einwender hier nicht.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja, aber Sie haben das gerade angesprochen. Auch Sie müssten sie kennen.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Ich persönlich bin nicht im Aufsichtsrat.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Die Stadt Willich. Sie vertreten nicht sich selbst, sondern die Stadt Willich.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Herr Marten, ich denke daran, dass die Bezirksregierung hier unparteiisch sein soll.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja, eben.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Diese Frage von Ihnen ist jetzt etwas unfair.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Nein. Ich bin auch gegenüber der Antragstellerin zur Unparteilichkeit verpflichtet. Und ich behandle alle gleich.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Gut. – Nichtsdestotrotz geht es darum, dass diese Zahlen offen auf den Tisch gelegt werden müssen – auch für die anderen Einwender.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Noch einmal: Sie sprechen nicht für andere. Sie sprechen für die Stadt Willich. Das ist Ihre Rolle. – Herr Kruse.

**Hans Kruse (Einwender):**

Herr Zerbe, Sie – –

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin] spricht mit Franz-Josef Kames [Antragstellerin].)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wollen Sie zwei Minuten Pause haben, Herr Zerbe?

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Nein. Ich musste nur kurz mit Herrn Kames sprechen, weil er versuchen wird, eine Unterlage aus meinem Büro zu besorgen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut. Aber jetzt sind Sie aufnahmefähig? Herr Kruse wollte Sie ansprechen.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Ja.

**Hans Kruse (Einwender):**

Herr Zerbe, Sie scheuen sich nicht, Modellrechnungen anhand der Air Berlin zu machen und da Zahlen zu nennen. Das haben Sie eben getan. Aber Sie scheuen sich, mir eine Auskunft zu geben. Meine Frage war: Ab wann wird der Flughafen rentabel? – Diese Frage steht im Raum. Solange Sie sie nicht beantworten, muss ich davon ausgehen, dass diese 2,8 Millionen Passagiere die Zahl sind, ab der der Flughafen im Prinzip für Sie – für die Anwohner nicht – rentabel wird. Können Sie sich vielleicht noch einmal bemühen, meine Frage zu beantworten?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Herr Kruse, wir haben interne Rechnungen gemacht und festgestellt, dass der Flughafen auch mit weniger als 2,8 Millionen Passagieren rentabel sein kann. Die Rentabilität hängt natürlich auch von den Baukosten ab. Wenn ich ein Terminal für 300 Millionen € baue, brau-

che ich natürlich etwas länger als in dem Fall, dass ich sage: Ich baue eine bescheidene, aber funktionale Terminallösung, die ich für 10 oder 15 Millionen € hinbekomme.

Das Ganze hängt von vielen Einflussfaktoren ab. Dabei spielt z. B. Folgendes eine Rolle: Wie steigen die Baukosten von heute bis zu einem möglichen Baubeginn? Wie ist der Wettbewerb in der Bauwirtschaft? Welche Finanzierungsmodelle unterlegt man? – Eine Frage, ab dem wievielten Passagier das Projekt rentabel wird, kann man so wirklich gar nicht stellen. Darum bin ich in dem Moment vielleicht etwas kurz mit der Antwort gewesen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke. – Herr Kruse, Sie haben noch eine Nachfrage. Bitte.

**Hans Kruse (Einwender):**

Aus Ihrer Antwort entnehme ich, dass Sie solche Dinge eigentlich gar nicht in Ihre Planung einbezogen haben; denn Sie sagen: Ich weiß nicht, wie viel ich ausgeben muss. – So verstehe ich das.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Herr Kruse, selbstverständlich rechnet man auch mit Zielkosten. Man kann sich ja – das kennt jeder aus dem privaten Bereich – ein Ziel setzen und sagen: Ich will für diese oder jene Baumaßnahme einen Betrag von maximal X € ausgeben. – Wenn man das Ganze dann summiert, sagt man irgendwann: So, jetzt passt es. – Danach kann es aber immer noch zu einer Optimierung kommen.

Hier spielen äußerst viele Einflussfaktoren eine Rolle. Ich nenne einmal ein schönes Beispiel. Nehmen wir einmal einen Bereich, in dem die Flughäfen auch ein bisschen Geld verdienen, nämlich das Parken. Ich kann in ein entsprechendes Rechenmodell hineingehen, indem ich frage: Was kommt heraus, wenn ich für das Parken 1 € pro Tag nehme? Und was kommt mit 2 €, mit 3 €, mit 5 €, mit 10 € und mit 20 € pro Tag heraus? – Dann weiß ich, dass ich bei 0 € die meisten Kunden habe, die am Flughafen parken. Bei 50 € am Tag werden sich viele überlegen, ob sie mit dem Auto kommen. Auch hier werden also die betriebliche Erfahrung und die Preisgestaltung zu wechselnden Ertragspositionen führen. Das haben wir ja überall.

Insofern kann man diese Frage heute nicht mit „Ab Passagier 2.022.123 sind wir im Break-even“ beantworten. Eine solche Antwort wäre unseriös. Außerdem darf man sich auch nicht einen Punkt oder einen Tag oder ein Jahr aussuchen. Diese Frage ist mehrfach gestellt wor-

den, und ich habe gesagt: Wir werden mittelfristig schon zu positiven Unternehmensergebnissen kommen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Noch einmal Herr Kruse.

**Hans Kruse (Einwender):**

Herr Zerbe, Sie gehen doch wohl von einem Betrag X aus. Auf diesen Betrag bezog sich meine Frage. Ab wann rentiert sich das? Wann kommt dieser Betrag wieder herein? Sie haben ja nun irgendetwas an Kosten geplant. Ich weiß jetzt nicht genau, ob es 90 Millionen € oder 120 Millionen € sind; vielleicht kann man mich da verbessern. Ab wann kommen diese Kosten wieder herein? Und ab wann wird die Betroffenheit derjenigen, die betroffen sind, irgendwie kompensiert?

Diese Zahlen möchte ich gerne wissen. Solange Sie sie nicht auf den Tisch legen können, gehe ich davon aus, dass 2,8 Millionen Passagiere jährlich die Zahl sind, ab der sich der Flughafen für Sie rechnet. Und wir müssen mit dem Horrorszenario rechnen, das uns anhand dieser Zahlen geliefert wird, nämlich den Lärmbelastungen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Jetzt hat Herr Houben das Wort. Danach sind Herr Meurer und Frau Simon an der Reihe.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Herr Zerbe, Sie haben vorhin genau das getan, was ich gestern gesagt habe. Sie haben nämlich die Ergebnisse des Gutachtens von Herrn Prof. Wolf wieder als gottgegeben in Ihre Diskussion hereingebracht. Ich erinnere Sie einmal daran, dass selbst in Ihrem Antrag steht:

Unter Berücksichtigung sämtlicher im oben genannten Gutachten beschriebenen Randbedingungen wird für das Jahr 2015 ... folgendes Ergebnis ermittelt: ...

Das Spannende ist, dass diese Randbedingungen nicht stimmen. Beispielsweise haben Sie bzw. hat Herr Prof. Wolf als Vergleich den Flughafen Hahn herbeigezogen, der tatsächlich Wachstum zu verzeichnen hat. Er hat nicht den in Bezug auf Mönchengladbach sehr viel treffenderen Flughafen Augsburg zum Vergleich herangezogen. Herr Prof. Wolf hat auch die Wachstumszahlen des Gesamtluftverkehrs herangezogen. Er hat nicht differenziert zwischen Flughäfen, an denen tatsächlich eine Konzentration stattfindet, und Flughäfen, an denen keine Konzentration stattfindet. Das sind nämlich die Regionalflughäfen, die bis auf Hahn alle verlieren. Und so kann man einfach nicht vorgehen.

Wenn Sie dann ein Rechenbeispiel nachschieben, in dem Sie mir vorrechnen, mit welchem Flugzeug man bei welcher Belegung welche Passagierzahlen erreicht, dann ist das ebenfalls kein Beleg dafür, dass man diese Zahlen auch wirklich erreicht. Ich habe Ihnen vorhin gesagt, dass ich einige Jahre meines Lebens mein Geld mit Verkaufen verdient habe. Ich war damals in der Grundstoffindustrie tätig und habe dort Prozessleitsysteme zu Preisen zwischen 100.000 und 1 Million € verkauft. Wenn ich meinem Chef gesagt hätte, Bayer werde im nächsten Jahr zehn Systeme kaufen, VEBA sieben usw., wäre seine allererste Frage gewesen: Und warum kaufen sie die bei dir?

Das ist das, was wir wissen wollen. Wir wollen wissen, warum die Passagiere hier nach Mönchengladbach kommen, und nicht, dass man mit einem bestimmten Flugzeug bei einer bestimmten Bestuhlung, bei einem bestimmten durchschnittlichen Besatz in diesem Flugzeug und bei drei Umläufen 1,2 Millionen Passagiere erreicht. So etwas bekomme selbst ich hin. So viel gerechnet kriege ich. Leider hatte ich bei meinen Chefs immer das Problem, dass sie mindestens so gut rechnen konnten wie ich – und dass sie mich vor allen Dingen immer gefragt haben: Ja, und warum?

Zwei Fragen zum Flughafensystem – sowohl an Herrn Marten als auch an Sie gerichtet –: Erstens. Kann es sein, dass Frau Schwerdtfeger diese Daten selbst dann, wenn sie ihr bekannt wären, hier nicht nennen dürfte?

Zweitens. Um Frau Schwerdtfeger aus diesem Problem herauszuhelfen: Ich bin weder Mitglied der Verwaltung in Willich noch Mitglied in dem besagten Gremium, aber durchaus interessiert an der Antwort auf diese Frage. Deswegen wiederhole ich sie ganz einfach und sage: Erklären Sie uns doch bitte, was in diesem Antrag steht, damit wir hier wissen, was da los ist.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe, ich nehme an, dass Sie dazu Stellung nehmen können, wenn Sie die Unterlagen haben. – Herr Meurer.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Mein Name ist Heinz Meurer. Ich wohne in Willich und bin Betroffener und Einwender. – Herr Marten! Meine Damen und Herren! Auch ich möchte mir die Ausführungen von Frau Schwerdtfeger zu Eigen machen.

Von daher stelle ich den **Antrag**, die angesprochenen Daten zum Gegenstand des Erörterungstermins zu machen.

Dies als Erstes. – Jetzt möchte ich noch einige Bemerkungen zu der Modellrechnung von Herrn Zerbe machen. Er führte aus, dass seine 737-800 184 Sitze habe und über das ganze Jahr eine Auslastung von 75 % erreiche. Das ist natürlich sehr optimistisch hingerechnet. Wenn man mit diesem Flugzeugtyp das ganze Jahr mit 75 % Auslastung fliegt, bedeutet das, dass immer, bei jedem Flug, ob nach Mönchengladbach oder von Mönchengladbach, circa 130 Passagiere an Bord wären. Das wäre der Durchschnittswert.

Zum Vergleich: Am Flughafen Düsseldorf betrug im Jahr 2004 der Durchschnittswert um die 88 Fluggäste pro Flugbewegung. – Daran kann man erkennen, welches Wunschdenken diese Rechnung von Herrn Zerbe darstellt.

(Beifall bei den Einwendern)

Zu Air Berlin möchte ich auch noch etwas sagen. Ich habe die Landungen von Air Berlin in Mönchengladbach und auch die Starts zu diversen Zielen, die Air Berlin angefliegen hat, selber beobachtet. Ich habe die Passagiere nach London, nach Wien usw. gezählt. Ich weiß jetzt nicht mehr die genaue Anzahl, die ich beobachtet habe. Es waren aber durchaus eine Menge Flüge dabei, bei denen mit 26 Passagieren geflogen wurde. Ich habe auch 42 Passagiere gezählt. Die maximale Zahl, die ich gezählt habe – ich stand immer am Vorfeld –, war 67. Ich will nicht bestreiten, dass auch mehr als 67 Passagiere geflogen sind. Ich muss aber dazusagen, dass ich gewartet habe, bis das Flugzeug von der Rollbahn war. Von daher ist es schon sehr, sehr optimistisch, hier mit durchschnittlich circa 130 Passagieren pro Flugbewegung zu rechnen.

Abschließend frage ich Sie: Sie glauben oder sind sogar sicher, dass Air Berlin eine tolle Auslastung hatte. Warum ist Air Berlin dann nach knapp sechs Monaten von Mönchengladbach weggegangen – und das bei einem so guten Kaufmann wie Herrn Hunold? Wenn er in Mönchengladbach so gute Geschäfte gemacht hat, dann frage ich mich, warum er dort nicht weitergemacht hat –

(Beifall bei den Einwendern)

auch wenn er in Mönchengladbach mit den wartungsintensiven BAe 146 geflogen ist. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Frau Simon, bitte.

**Ingrid Simon (Einwenderin):**

Von meinen Vorgängern sind schon einige Fragen vorweggenommen worden. – Die von Herrn Meurer genannte Zahl kann ich bestätigen; denn auch ich habe des Öfteren dort gestanden und gezählt. Ich frage mich wirklich, warum die Flugzeuge vergrößert werden müssen, wenn noch nicht einmal an der kurzen Landebahn die Auslastung gegeben ist. Ich bin zu ähnlichen Zahlen gekommen wie Herr Meurer. Meine Höchstzahl war: 59 Passagiere nach Wien.

Wien – das haben wir jetzt ja immer wieder gehört – ist natürlich ein Paradebeispiel der Fluglinien. Erstens ist die Innenstadt von Wien vom Flughafen aus sehr günstig zu erreichen. Der Flughafen ist nicht so weit entfernt, dass man noch eine Taxe oder so etwas bräuchte. Zweitens ist man im Reisebüro, wo ich des Öfteren war, fast erschlagen worden, wenn man nicht Wien gebucht hat. Ich nehme an, dass Wien aus diesem Grunde auch ein Paradeferd war. Ich habe selbst erlebt, wie eine Oma, die an und für sich ein anderes Ziel hatte, ganz massiv angegangen und auf Wien „umgepolt“ wurde. Man fragt sich natürlich, wo da denn die Interessen liegen – um Geld geht es ja wohl nicht –, wenn die Reisebüros das so forcieren. In den Schaufenstern war auch entsprechende Werbung zu sehen. Man kam gar nicht an Wien vorbei. Drei Tage Wien mit Air Berlin zu dem und dem Preis – fast geschenkt!

Da ich aus dem Marketing komme, weiß ich auch, wie man so etwas angeht. Und Wien ist nicht das Einzige, was so angegangen worden ist – aber ohne Erfolg. Das kann man ja sehen. An der Start- und Landebahn kann es ja nicht gelegen haben, dass die Maschinen nicht ausgelastet waren – und am Marketing, das äußerst aggressiv war, wohl auch nicht.

Nebenbei: Ich bin gerade aus Kambodscha bzw. Myanmar zurückgekommen. Auf dem Hinweg habe ich eine Stunde nach Frankfurt gebraucht. Ich empfand es als sehr angenehm, ohne Staus auf der Autobahn mit dem Zug zum Frankfurter Flughafen zu kommen. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wir haben folgende Situation: Ich hatte vorhin angekündigt, nach dem Beitrag von Frau Simon zur Rednerliste zurückzukehren. Dort steht als nächster Redner Herr Hagen Schläger. Allerdings liegen jetzt noch Zwischenfragen von Herrn Siewert, Herrn Ewald und Herrn Mischke vor. Ist Herr Hagen Schläger anwesend? – Das ist nicht der Fall. Als Nächster steht Herr Bönsch auf der Rednerliste. Herr Bönsch, können wir die drei Herren noch verlassen?

(Franz Josef Bönsch [Einwender]: Ja!)

Sie sind zeitlich so disponiert, dass Sie danach sprechen können?

(Franz Josef Bönsch [Einwender]: Um 12:30 Uhr beginnt die Pause, oder?)

– In der Regel gegen 13:00 Uhr.

(Franz Josef Bönsch [Einwender]: Dann ist das kein Problem!)

– Gut. Dann haben jetzt – in dieser Reihenfolge – Herr Siewert, Herr Ewald und Herr Mische das Wort. Danach ist Herr Bönsch an der Reihe.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Herr Zerbe, hinsichtlich der DLR-Gutachten haben wir schon gebeten und gebettelt. Ich erinnere an meinen Redebeitrag am ersten Tag.

Was ich gleich vorlese, richtet sich keineswegs gegen die Bezirksregierung. Ich weiß, dass die Bezirksregierung mit den Personen, die an dem dort genannten Planfeststellungsverfahren beteiligt sind, nichts zu tun hat.

Ich zitiere jetzt aus „Wirtschaftsförderung Mönchengladbach – Intern“, und zwar aus einem Artikel vom 7. Januar 2001. Darin heißt es:

Planfeststellungsverfahren dauert vermutlich nur drei Jahre – Bezirksregierung beschleunigt das Verfahren

Ich betone noch einmal: Sie haben damit nichts zu tun. – Ich fange einmal hier an:

Noch im Sommer des vergangenen Jahres hatte alles nach einer Verweigerung durch Hochtief ausgesehen. Der Bauriese und Großgesellschaftler (50 %) in Düsseldorf hatte angekündigt, keine müde Mark mehr in Mönchengladbach zu investieren. Nach Auslaufen des Vertrages 2010, hieß es, werde Hochtief aus seinem Mönchengladbacher Engagement aussteigen. ...

Unterdessen erfuhr Flughafen-Geschäftsführer Karl Böse

– also auch nicht Herr Zerbe; er ist auch unschuldig –,

dass das bevorstehende Planfeststellungsverfahren nicht so lange wie befürchtet dauern wird. „Die Genehmigungsbehörde hat uns signalisiert, dass das Verfahren in drei Jahren abgeschlossen sein kann.“ Zunächst hatte es geheißen, der Behördenakt dauere fünf bis sieben Jahre. Grund für die zügige Bearbeitung ist nach Auskunft Böses die geplante Einrichtung eines Luftfahrtdezernats bei Regie-

rungspräsident Jürgen Büssow. Das werde auch das Mönchengladbacher Verfahren beschleunigen. ...

Allerdings warnt Böse: „Wir haben es hier mit einem offenen Verfahren zu tun. Nach dessen Abschluss könnte die Behörde auch zu dem Schluss kommen, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn nur unter Auflagen genehmigt werden kann.“

Das halte ich hier auch jedem zugute. – Jetzt kommt etwas ganz Wichtiges: Ursprünglich war ja eine 1.440-m-Bahn angedacht. Dann wurde festgestellt – so steht es hier in diesem Text –:

Eine 2.240-m-Bahn allerdings versprach auch den attraktiven Charterverkehr bis hin zu Zielen wie den Kanarischen Inseln.

Jetzt kommt wieder meine Bitte an Herrn Zerbe:

Es folgte eine bislang unveröffentlichte Marktstudie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Januar 1999. Auftraggeber: die NVV.

Die NVV ist zu 29,9 % bei Ihnen beteiligt, Herr Zerbe.

Das Ergebnis, das das DLR im Mai vergangenen Jahres

– also im Mai 2000 –

präsentierte, war erstaunlich: Selbst bei einem Ausbau des Düsseldorfer Flughafens auf ein Zwei-Bahn-System könnte Düsseldorf im Jahr 2010 mehr als 2 Millionen Passagiere pro Jahr nicht mehr abfertigen. Die Folge: Die Flüge würden über andere Flughäfen abgewickelt. Am meisten würde davon wohl Amsterdam profitieren. ...

Mittlerweile hat sich die Situation erheblich geändert. Wir haben eine ganz andere Luftverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen. Wir haben mehrere Konkurrenzflughäfen – oder nennen wir sie „Mitanbieter“.

Herr Zerbe, derjenige, der damals die Untersuchung durchgeführt hat, war Herr Wilken. Sie sagten, dass Sie ihn nicht kennen.

(Zuruf von Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin])

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gleich.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Ja, gut. – Ich bin mir sicher, dass Herr Wilken Herrn Zerbe kennt – und umgekehrt auch. Herr Zerbe, Sie fragten mich neulich im Rahmen meines ersten Redebeitrages, wer Herr Wilken sei. Herr Wilken war am 1. Juni 2004 auf dem Flughafen Mönchengladbach. Was halten Sie denn davon, jetzt einfach einmal die Ergebnisse, die Herr Wilken Ihnen dargestellt hat, hier diesem Auditorium darzulegen – nur, um alle Misstrauensvoten gegen Sie zu beseitigen? Ich habe nämlich den Eindruck, dass hier viele Zuhörer ihre Zweifel haben. Wenn die Ergebnisse, die Herr Wilken errechnet hat, plausibel sind, erledigt sich ja vielleicht das Misstrauen gegen die betreffenden Gutachter; denn Eingangsparameter haben Sie ja offensichtlich vorgegeben, und wenn alles plausibel ist, dürften Sie da wohl kein Problem haben. – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Herr Wilken hat bei uns einen Vortrag gehalten. Ich vermute, dass es beim Neujahrsempfang oder bei der Jahresversammlung des Fördervereins bei uns am Platz war. Bis dahin kannte ich Herrn Wilken namentlich, aber nicht persönlich. Sie können auch nicht jeden Mitarbeiter der DLR und jeden aus der Branche kennen.

Ich sehe im Moment keinen Bezug zwischen dem Vortrag von Herrn Wilken und dem laufenden Planfeststellungsverfahren; denn in diesem Verfahren hier ist eine Verkehrsprognose eines anderen Instituts – nämlich von Herrn Prof. Wolf aus Aachen – enthalten, und Herr Wilken hat, glaube ich, gut zwei Jahre später gesprochen.

Ich müsste mir noch einmal den Vortrag von Herrn Wilken ansehen. Dann könnte ich möglicherweise auf Ihre Frage eingehen. Ich habe diesen Vortrag nicht mehr vor Augen. Ich bitte um Nachsicht. Das ist doch eine lange Zeit her.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Ewald.

**Rolf Ewald (Betroffener):**

Herr Marten, ich greife einmal das von Ihnen vorhin genannte Stichwort auf. Sie sagten, Sie seien auf Erkenntnisgewinn aus.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Genau.

**Rolf Ewald (Betroffener):**

Vielleicht kann ich einen Beitrag dazu leisten. Ich nenne zunächst ein Parallelbeispiel, das sich jeder vorstellen kann, und komme dann auf Mönchengladbach. Die Lufthansa hatte – es muss vor dem 11. September 2001 gewesen sein, also vor der Einstellung der Strecke nach New York – ein Problem mit der Maintenance ihres auf dieser Strecke eingesetzten A 340, eines Vierstrahlers. Die Maintenance befand sich in München. Es sollten aber die Strecken von Düsseldorf und München nach New York bedient werden. Die Frage war: Wie machen wir das? – Als Lösung hat man sich eine sogenannte M- oder W-Rotation vorzustellen: München–New York, New York–Düsseldorf, Düsseldorf–New York, New York–München. Damit konnte der Flieger nach zwei Tagen wieder in München in die Maintenance gehen. Das ermöglichte es der Lufthansa, sich den Aufbau einer Maintenance in Düsseldorf zu sparen.

Einen solchen M- oder W-Umlauf könnte man sich auch in Bezug auf das vorstellen, was Herr Zerbe vorhin gesagt hat. Als Beispiel nehme ich einmal Tunis. Das soll nur ein Arbeitsbegriff sein. Sie können ihn auch austauschen. Es spielt keine Rolle, ob Sie Tunis, Marokko oder die Türkei nehmen. Als Gegenpart zu Tunis nehme ich nicht Mönchengladbach, sondern Nordrhein-Westfalen. Ich habe mir das Ganze einmal aufgezeichnet. Dabei ist es mir erst richtig plastisch geworden. Tunis–Nordrhein-Westfalen–Tunis–Nordrhein-Westfalen–Tunis; das wäre ein solcher Tagesumlauf.

Jetzt hat die Tunis Air – und einen anderen Carrier als einen Destination Carrier kann ich mir nicht vorstellen, um diese Verkehre abzudecken – die Möglichkeit, den Flughafen Niederrhein, den Flughafen Mönchengladbach, den Flughafen Düsseldorf, den Flughafen Dortmund, den Flughafen Paderborn, den Flughafen Münster und vielleicht auch noch den Flughafen Maastricht zu bedienen. Das ist ein mehr oder weniger homogenes Einzugsgebiet.

An dieser Stelle komme ich auf die Worte von Herrn Houben zurück: Was ist in diesem Konzert das besondere Heraushebungsmerkmal für einen Destination Carrier, der die Wahl hat, nach Niederrhein, nach Mönchengladbach, nach Düsseldorf, nach Dortmund, nach Paderborn, nach Münster oder nach Maastricht zu gehen? Was soll ihn bewegen, Mönchengladbach zu bedienen? – Ich habe jahrelang in diesem Geschäft gearbeitet und bilde mir ein, das Geschäft einigermaßen zu kennen. Ich bin bis zum heutigen Tage aber noch nicht darauf gekommen und warte eigentlich täglich auf die Antwort auf die Frage: Was ist denn nun das besondere Heraushebungsmerkmal von Mönchengladbach, dass ausgerechnet dieser Platz bedient werden soll?

Noch eines müssen Sie sich vor Augen halten. Hier ist ja schon einmal der Begriff „Catchment Area“ oder „Einzugsgebiet“ gefallen. Ich komme an dieser Stelle auf die Worte von Herrn Prof. Wolf zurück, der gesagt hat: In einem Einzugsgebiet von 50 km leben 7,8 Millionen Menschen. – Ich habe jetzt leider keine Landkarte da; sonst könnte man das viel plastischer zeigen. In diesem Bogen von 50 km ist auch Düsseldorf drin – und Köln. Jetzt frage ich Sie im Ernst: Warum sollte ein Düsseldorfer nach Mönchengladbach gehen – bei dem Ange-

bot, das in Düsseldorf auf dem Markt ist? Oder warum sollten die Kölner oder die Bonner nun ausgerechnet den Weg nach Mönchengladbach finden – bei dem Angebot von acht Billig-Airlines in Köln?

Herr Vorsitzender, es tut mir Leid; aber ich finde nicht die USP, die Unique Selling Proposition, dieses einmalige Heraushebungsmerkmal. Warum soll beispielsweise die Tunis Air, wenn sie von Tunis nach Nordrhein-Westfalen fliegt und die Möglichkeit hat, zwischen Niederrhein, Mönchengladbach, Düsseldorf, Dortmund, Paderborn, Münster und vielleicht auch noch Maastricht zu wählen, ausgerechnet nach Mönchengladbach kommen, obwohl sie anderswo ganz andere Vorteile hat, nämlich Bündelungsvorteile – beispielsweise in Düsseldorf direkt vor der Haustür des Ruhrgebietes? Nach Düsseldorf können die Fluggäste sogar mit der S-Bahn kommen. Die Tunis Air kann allen ihren Verkäufern in Nordrhein-Westfalen sagen: Im Ticket ist auch die Anreise mit der Bahn enthalten.

Das sind Heraushebungsmerkmale, die für Düsseldorf sprechen. Germanwings hat dieses Angebot auch in Köln/Bonn. Warum soll sich eine Airline den Krampf antun, nach Mönchengladbach zu gehen, wenn sie die Vorteile in Düsseldorf auf dem goldenen Präsentierteller bekommt? Ich rufe in diesem Zusammenhang auch in Erinnerung, dass Sie den Flughafen Düsseldorf sogar mit dem ICE erreichen können. Neben der Linie von Amsterdam herunter gibt es noch einige andere Linien mehr; ich kann sie jetzt nicht alle aufzählen.

Es gibt also sehr viele Heraushebungsmerkmale, die für Düsseldorf sprechen. Düsseldorf war mein früherer Arbeitgeber; deshalb habe ich das nun einmal besonders im Kopf. Ich sehe aber einfach nicht, warum sich ein Marktteilnehmer für den Flugplatz Mönchengladbach entscheiden soll, obwohl er so viele andere Alternativen hat – z. B. Münster/Osnabrück, wo weit und breit keine Konkurrenz ist, oder Paderborn, wo weit und breit keine Konkurrenz ist, oder Köln, wo – ich sage es einmal in Anführungsstrichen – zumindest im Mittelstreckenverkehr weit und breit keine Konkurrenz ist.

Hier habe ich hingegen reihenweise Konkurrenz. Wie gestern schon angesprochen wurde, haben wir hier drei „Festungen“ – wenn ich einmal dieses Bild aus dem Mittelalter bemühen darf – mit 15 Billig-Airlines. Warum sollte eine Airline von diesen umliegenden Plätzen sagen: „Und tschüss! Ich bediene jetzt Mönchengladbach.“?

Ich begreife es nicht. Darauf möchte ich irgendwann einmal in der Zeit hier eine Antwort bekommen. Ich komme jeden Tag hierher und habe diese Frage schon so oft gestellt. Ich kriege keine Antwort darauf. Irgendwann einmal möchte ich es aber wissen – und sei es mit Ihrer Hilfe, Herr Vorsitzender. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Ewald. – Herr Mischke.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Wegen Wahrnehmung meines Ratsmandates konnte ich gestern die letzten zwei oder drei Stunden nicht am Erörterungstermin teilnehmen. Heute Morgen habe ich dann aber mit Interesse erfahren, dass hier mitgeteilt worden ist, dass die Flughafen Düsseldorf GmbH einen Antrag auf Flughafensystem gestellt habe und die Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH sich diesem Antrag angeschlossen habe.

Dazu habe ich eine Frage, Herr Zerbe. Sind diese Anträge aus dem letzten Jahr? Sind sie aus diesem Jahr?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe hat vorhin gesagt, dass er erst einmal die Unterlagen suchen will, bevor er darauf antwortet.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Deswegen habe ich die Frage bewusst so gestellt. Ich habe jetzt nur auf das Jahr abgestellt. Das müsste man doch wirklich wissen, wenn man sich selbst an diesem Antragsverfahren beteiligt hat. – Von daher wiederhole ich meine Bitte, Herr Zerbe. Können Sie diese Frage schon jetzt beantworten?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe, bitte.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Der Antrag ist im Jahr 2003 gestellt worden. Wenn Sie eine Frage zum Flughafensystem stellen, werden Sie sich aber ja nicht damit zufrieden geben, dass ich Ihnen nur das Jahr sage, Herr Mischke. Das Jahr wusste ich.

(Ulrich Mischke [Einwender]: Das reicht mir vollkommen!)

– Wirklich?

(Ulrich Mischke [Einwender]: Ja!)

– Gut.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Mischke, bitte.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Dann muss ich auf meine Ausführungen zurückkommen, die ich am 30. Mai hier vorgetragen habe und am 2. Juni noch einmal erwähnt habe. Sie sind für mich so wichtig, weil ich da einen Antrag gestellt habe. Diesen Antrag werde ich gleich wiederholen.

Ich habe im Rahmen dieser Ausführungen das Thema „Flughafensystem“ angesprochen. Es wurde von Ihnen abgeblockt, Herr Zerbe. Ich habe keine Antwort auf meine Fragen erhalten. Es hieß, dies habe nichts mit dem Verfahren hier zu tun usw. Jetzt ist das natürlich eine ganz andere Situation. Das heißt: Sie haben mir – das weiß ich jetzt eben – auf meine Fragen so geantwortet, obwohl Sie wussten, dass es einen solchen Antrag gibt, der Auswirkungen auf dieses Verfahren hat. Sie waren nicht bereit, die Wahrheit zu sagen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe damals Folgendes vorgetragen:

Die Antragsunterlagen der Antragstellerin verschleiern die wahren Absichten der Flughafengesellschaften Düsseldorf und Mönchengladbach. Zwar ist die Flughafengesellschaft Mönchengladbach Antragstellerin für dieses Verfahren. Da die Flughafen Düsseldorf GmbH Mehrheitseigener der Mönchengladbacher Flughafengesellschaft ist, steht hinter diesem Antrag aber selbstverständlich uneingeschränkt – oder, klarer gesagt, maßgeblich – der Flughafen Düsseldorf.

In den Antragsunterlagen steht aber kein Wort davon, dass mit dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach das eigentliche und entscheidende Ziel verfolgt wird, zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach ein Flughafensystem nach der EU-Verordnung 2408/92 zu bilden. Ein Flughafensystem besteht gemäß dieser Verordnung aus zwei oder mehreren Flughäfen, die als Einheit dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen.

Voraussetzung für dieses Flughafensystem ist jedoch der Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach. Sonst macht dies keinen Sinn. – Weiter habe ich ausgeführt:

Die Bezirksregierung Düsseldorf

– und damit auch Sie, Herr Marten, als Verantwortlicher für die Luftverkehrspolitik –

kennt diese Pläne sehr genau; denn diese werden unter anderem in dem Gutachten von Herrn Prof. Dr.-Ing. Heinrich Beder „Möglichkeiten einer stärkeren Kooperation der nordrhein-westfälischen Flughäfen“ vom Dezember 2003 ausführlich dargestellt. Dieses Gutachten ist im Auftrag des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen erstellt worden.

Herr Zerbe kennt dieses Gutachten ebenfalls. Er erwähnte es in einem eigenen Redebeitrag sogar positiv.

Entsprechende Einzelheiten zu diesen Plänen hätte die Antragstellerin in den Antragsunterlagen z. B. unter den Stichworten „Beschreibung des Vorhabens“, „Bedarfsbegründung“ oder „Prognosen“ zwingend machen müssen. Die Ausbaupläne

– bei einem Flughafensystem –

hätten damit teilweise völlig anders begründet werden müssen als in den hier vorliegenden Unterlagen.

(Beifall bei den Einwendern)

Darauf hätte die Bezirksregierung gegenüber der Antragstellerin bestehen müssen.

Insbesondere hätten die Prognosen im Hinblick auf den voraussichtlichen Einsatz des Fluggeräts, die Art des Flugverkehrs – z. B. mehr Personen- oder Frachtverkehr – und die zeitliche Auslastung – z. B. Nachtflugverkehr in Mönchengladbach – erläutert werden müssen. Schließlich würden die Verkehre bei diesem Flughafensystem zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach aufgeteilt. Jedenfalls würden sie keinesfalls so abgewickelt werden, wie es der vorliegenden Prognose bis zum Jahre 2015 zugrunde gelegt worden ist.

Deshalb hatte ich ausdrücklich beantragt,

dass im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens auch das von Mönchengladbach und Düsseldorf angestrebte Flughafensystem nach der EU-Verordnung 2408/92 erörtert wird und die Antragstellerin entsprechende Unterlagen vorlegt.

Ende dessen, was ich damals vorgetragen habe. – Ich stelle fest, dass damals – ich sage es einmal vorsichtig – meine Fragen danach unkorrekt beantwortet worden sind. Man könnte es auch anders bezeichnen.

Deshalb wiederhole ich nochmals meinen **Antrag**, dass dieses Flughafenensystem zwingend in diesen Erörterungstermin eingeführt werden muss und deshalb zwingend eine Überarbeitung der Antragsunterlagen erforderlich ist.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Mischke, ich weiß nicht, ob Sie heute Morgen schon da waren, als ich ausgeführt habe, dass wir dazu den Flughafen Düsseldorf hören wollen. Dabei wollen wir ja gerade die Wechselwirkung des Flughafens Düsseldorf mit dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach erörtern. Das ist also in Ihrem Sinne.

(Ulrich Mischke [Einwender]: Das Flughafenensystem muss aber auch in den Antragsunterlagen berücksichtigt werden!)

– Inwieweit es in die Antragsunterlagen hineingehört, ist eine andere Frage. Ich schlage vor, erst einmal die Diskussion am Dienstag abzuwarten und dann in der Sache weiter zu schauen.

Jetzt rufe ich noch einmal Herrn Schläger auf. Ist er zwischenzeitlich gekommen? – Das ist nicht der Fall.

(Herbert Schäfer [Einwender] meldet sich zu Wort.)

– Herr Schäfer, ich hatte angekündigt, dass jetzt Herr Bönsch an der Reihe ist. Ich nehme an, dass Herr Bösch inzwischen auch schon unruhig genug darauf wartet, endlich zu Wort zu kommen. Soll ich Sie für die nächste Runde notieren, Herr Schäfer?

(Herbert Schäfer [Einwender]: Ja!)

Herr Bönsch, bitte.

**Franz Josef Bönsch (Einwender):**

Herr Marten! Meine Damen und Herren! Zunächst einmal bitte ich Herrn Zerbe – er geht gerade; lassen Sie sich nicht aufhalten – um Nachsicht, wenn ich etwas wiederhole. Es ist einfach nicht zu vermeiden, dass sich die Leute hier wiederholen. Man kann nicht jeden Tag da sein. Vonseiten der Antragstellerin ist in den vergangenen Tagen aber Klage darüber geführt worden, dass die Antragsgegner sich ständig wiederholten und dadurch die Erörterung unnötig in die Länge zögen. Dagegen verwehre ich mich ganz energisch. Meine Ausführungen, die ich zu Hause vorbereitet habe, stimmen in einigen Teilen mit dem überein, was Herr Houben heute Morgen schon hier vorgetragen hat. Ich bitte Sie aber, sich das ruhig noch einmal anzuhören.

Ich möchte noch eine Frage vorausschicken, die an Sie persönlich gerichtet ist, Herr Marten: Wer sind eigentlich die Personen, die dann letztendlich über den Antrag der Flughafengesellschaft befinden? Es ist natürlich die Bezirksregierung. Sie ist für mich aber eine anonyme Institution. Die Unterschrift wird irgendeiner der leitenden Herren oder Damen leisten. Aber wer sind die Personen, die darüber befinden? Sind das Sie fünf, die hier sitzen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Die hier ständig zuhören. Deswegen sitzen wir hier.

**Franz Josef Bönsch (Einwender):**

Ja. – Es ist gut, das zu wissen; denn wir haben in der Vergangenheit ja unsere Erfahrungen gemacht. Ich erinnere einmal an Herrn Braun oder – noch drei und vier Dekaden zurück – an einen Leiter des Dezernats 59, der sich in Korschenbroich und Umgebung wegen seiner Verquickungen mit der Flughafengesellschaft – besser gesagt: damals mit der Flugschule RWL – sehr unbeliebt gemacht hat. Insofern möchten wir das Ganze nachher auch gerne an Namen festmachen können.

Genauso möchten wir eigentlich auch sagen: Herr Braun müsste heute mal hier sitzen und sich das alles anhören. Oder er müsste mal wieder hierher kommen und sich das anschauen, was er da angerichtet hat. 1993/1994 hat er uns den Antrag auf Planfeststellung schmackhaft gemacht und alle anderen Anträge abgeschmettert. Ich habe hier eine Liste – ich gebe sie nachher zu den Akten –, in der wir alle Anträge zusammengestellt haben, die die Stadt Korschenbroich, die Stadt Willich, Airpeace und die Bürger in der Zeit des Herrn Braun an die Bezirksregierung gestellt haben. Das ist alles abgeschmettert worden. Nicht ein einziger Antrag wurde bewilligt. Nur einmal sind wir zu unserem Recht gekommen, als es um die Stopways ging. Das wurde dann aber per Gericht entschieden, nicht von der Bezirksregierung; dafür mussten wir erst nach Münster gehen. Das war überhaupt das einzige Mal, dass wir in irgendeiner Kleinigkeit obsiegt haben. Ansonsten haben wir nur Prügel gekriegt – nur. Es wäre eigentlich schön, wenn diese Leute hier wären.

Am Flugplatz sind jetzt ja so schöne große Flächen frei. Dort könnte man wirklich einmal die Namen hinschreiben – Herr Peters, Herr Böse. Wie kommt ein Landtagsabgeordneter, ein gelernter Volksschullehrer, ohne Ausschreibung auf den Platz eines Geschäftsführers für den technischen Bereich? Können Sie mir das einmal sagen? – Und ich finde es auch nicht anständig, dass einer der letzten Arbeitsplätze, die hier noch zur Verfügung stehen, von der Tochter von Herrn Peters wahrgenommen wird. Solche Dinge haben für mich einen schlechten Geschmack.

Wer befindet also? – Das war meine erste Frage, Herr Marten. Wir wollen wirklich wissen, wer die Leute sind, die das zu verantworten haben.

Herr Marten, meine zweite Frage bezieht sich auf einen Vorfall, den ich nur aus der Presse entnommen habe. Ich war nicht hier, als Herr Berti Vogts hier in schlichter Weise seinen Protest vorgetragen hat und dann in für mich mehr als ehrenrühriger Weise von Herrn Zerbe angegangen wurde. Ich möchte gerne wissen, ob Herr Zerbe wegen dieses Vorfalls von Ihnen – oder vielleicht hat Frau Hörr an diesem Tag die Verhandlung geleitet – gerügt worden ist.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Nein, die beiden Herren haben ihre „Freundlichkeiten“ unmittelbar ausgetauscht.

**Franz Josef Bönsch (Einwender):**

Die „Freundlichkeit“ von Herrn Vogts war ja nun wohl eine Reaktion. Wenn man in diesem Zusammenhang von „Tiefschlag“ sprechen will, dann muss man sagen, dass das, was Herr Zerbe vorgetragen hat, ein bisschen tiefer war.

Zurück zum Stichwort „unnötig in die Länge ziehen“: Das liegt natürlich auch daran, dass die Leute eben nicht alles mitkriegen können. Bei dem Wort „Wiederholung“ und Ihren Beschwerden darüber fühle ich mich übrigens an meinen Lateinunterricht in der Oberprima erinnert. Wir hatten zu diesem Zeitpunkt schon neun Jahre Latein gelernt. Trotzdem fing unser Lateinlehrer seinen Unterricht jeden Tag mit Wortkunde an: am ersten Tag Seite 1, am nächsten Tag Seite 2, am nächsten Tag Seite 3 usw. Wir als Oberprimaner haben uns dagegen gewehrt und gesagt: So ein Blödsinn! – Jeden Tag nahm er einen anderen dran. Man musste schon zittern, dass man drankam; denn als Schüler bereitet man sich ja nicht immer gut vor. Auf unseren Protest hin sagte er dann als Begründung: „Repetitio est mater studiorum“, was frei übersetzt „Wiederholung ist alles“ heißt. Das habe ich – ich bin auch Lehrer – im Unterricht immer wieder erfahren. Man sollte Dinge ruhig oft wiederholen. Sie sollen sich einprägen. Die Leute sollen das ruhig öfter hören. Das verstärkt die Wirkung.

Nun zu einem Thema, das bereits angesprochen wurde – in diesem Zusammenhang weise ich auch auf den Zeitungsausschnitt hin, den ich Ihnen gegeben hatte –: Die Mönchengladbacher Presse – insbesondere die Herren von der Lokalredaktion; ich nenne gern die Namen: Herr Stephan Beckers und Herr Michelis – tutet in dasselbe Horn und behauptet, wir würden hier Zeit verschwenden, Geld verschwenden, alles wiederholen usw. In keiner ihrer parteiischen Stellungnahmen unterlassen die Redakteure den allgemeinen Hinweis, die Öffentlichkeit sei ausgeschlossen. Das ist jetzt schon mehrfach passiert. Einmal haben sie geschrieben: Die Öffentlichkeit ist seit dem zweiten Tag ausgeschlossen. – Ein anderes Mal schreiben sie: Der Eindruck, der in der von der Veranstaltung ausgeschlossenen Öffentlichkeit entsteht, ist verheerend.

Dahinter steckt Taktik. Zwar wollen Sie das jetzt noch gerade richten, Herr Marten. Ich kann Ihnen aber nur eines sagen: Der Schaden ist angerichtet. Wir werden angerufen. Und wenn

ich zu meinen Tennisfreunden sage: „Hört mal, Leute, wollt ihr nicht auch mal zum Erörterungstermin kommen?“, heißt es: „Das dürfen wir doch gar nicht. Die Öffentlichkeit ist doch ausgeschlossen.“ Dann muss ich lange Vorträge halten. – Das ist die Frucht der Arbeit dieser Herren von der Lokalredaktion Mönchengladbach. Natürlich wirkt sich das auf die Beteiligung hier aus.

(Karte)

Ebenso wirkt sich der Veranstaltungsort auf die Beteiligung aus. Ich habe das schon am ersten Tag gerügt. Wir fragen uns natürlich, warum die Leute nicht kommen. Es ist ganz klar: Das hängt eindeutig mit dem Veranstaltungsort zusammen. – Das Kreuzchen unten auf dieser Karte ist der Borussia-Park. Oben sehen Sie die Landebahn und die umgebenden Orte Viersen, Willich und Korschenbroich. Die Umrandung ist übrigens die Silhouette von Mönchengladbach. Die kleinen Striche, die ich eingezeichnet habe, stellen die Ampeln dar. Ich muss 18 Ampeln überwinden, um hierhin zu kommen. Sich um 17:00 Uhr in sein Auto zu schmeißen und hierher zu kommen, nachdem man von 8:00 Uhr bis 17:00 Uhr gearbeitet hat, ist sehr viel verlangt.

Herr Marten, in diesem Zusammenhang frage ich Sie: Wer hatte den Tagungsort zu bestimmen? – Könnten wir das gleich klären? Oder machen Sie es hinterher?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wie Sie möchten.

**Franz Josef Bönsch (Einwender):**

Besser direkt. Dann kann ich anschließend weitermachen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut. – Natürlich die Bezirksregierung, allerdings in Absprache mit der Antragstellerin, die ja die finanziellen Folgen tragen muss.

**Franz Josef Bönsch (Einwender):**

Ich sagte Ihnen ja schon damals, dass das in der Bevölkerung als reine Schikane empfunden wird. Übrigens gibt es eine Parallele dazu. In Dortmund war der Tagungsort auch 20 km vom Ort der Betroffenen entfernt. Irgendwie ist da System dahinter.

Meine Damen und Herren, schauen Sie sich einmal das kleine Strichelchen oben auf der Karte an. Das ist der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach. Haben Sie einmal das Buch „Jim Knopf und Lukas, der Lokomotivführer“ von Michael Ende gelesen? Vielleicht haben Sie es ja Ihren Enkeln vorgelesen. Entschuldigung, wenn ich das so sage; aber es sind ja viele Großeltern hier. In dieser Geschichte kommt es zu einer Begegnung der beiden in der Wüste

am Ende der Welt mit dem Scheinriesen Tur Tur. Dieser Scheinriese hat die Eigenart, dass er riesig zu sein scheint, wenn man weit weg ist und sich noch nicht näher mit ihm beschäftigt hat. Geht man aber näher an ihn heran – Frau Hörr kennt das Buch und lächelt –, wird er immer kleiner, immer unbedeutender und immer winziger.

Dieser Scheinriese ist für mich die Flughafengesellschaft Mönchengladbach. Wenn ich an das letzte Wort – winzig – denke, dann fällt mir die Zahl der Passagiere in Mönchengladbach ein. Im Jahre 2004 waren es noch 6.000 Passagiere. Ganz im Gegensatz dazu steht die Aufgeblasenheit der Flughafengesellschaft, die sich schon „Flughafengesellschaft“ genannt hat, als der Flugplatz noch eine grüne Landepiste war. Ich denke in diesem Zusammenhang auch an die Profilneurose Mönchengladbacher Kommunalpolitiker und anderer Politiker im Landtag, die das Ganze angeschoben haben, was dazu geführt hat, dass an die Autobahn schon Flughafensymbole – das nur Flughäfen vorbehaltene Symbol des Düsenjets – kamen, als hier noch keine Jumbolinos landeten – nichts. Die Flughafengesellschaft hatte das alles aber schon. Man sprach von „Airport“, „Airport-Park“ usw. Das heißt: Man bläst das Ganze auf. Schaut man genau hin, bleibt nichts davon übrig. Es ist eine Fehlinvestition sondergleichen.

Man sollte vielleicht noch erwähnen – das ist nämlich auch bezeichnend –, dass der „Schnorchel“, in dem der Flugplatz liegt, zwar noch Mönchengladbacher Land ist; ringsum liegen aber die benachbarten Kommunen. Die Mönchengladbacher haben ihre Lärmüllhalde einfach an das äußerste Ende der Stadt gelegt – so, dass Viersen, Willich und Korschenbroich davon betroffen sind. Mönchengladbach ist nur in ganz geringem Maße betroffen.

(Beifall bei den Einwendern)

In diesem Zusammenhang frage ich mich natürlich Folgendes: Wenn ich einen Carport bauen will, muss ich beim Bauamt eine Grenzbescheinigung einholen, und der Nachbar muss seine Einwilligung geben. Wir haben keine einzige Einwilligung gegeben und wollen sie auch nicht geben. Die Flughafengesellschaft will aber dort bauen. Sie will den Flugplatz ausbauen. Deshalb frage ich Herrn Zerbe – – Entschuldigung, wenn ich Sie kurz unterbreche, Herr Zerbe.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin] spricht mit Franz-Josef Kames [Antragstellerin].)

Herr Zerbe, vielleicht hören Sie zu, damit Sie mir auch direkt antworten können. – Sie richten Schaden an, weil Sie ohne die Erlaubnis Ihrer Nachbarn – auch ohne meine Erlaubnis – eine Grenzbebauung vornehmen. Deshalb frage ich Sie: Wer gleicht die Wertminderung meines Eigentums aus?

Herr Marten, sagen Sie jetzt nicht, das sei eine Sache, die ich zivilrechtlich ausbaden müsse. – Ja, dort wird schon wieder genickt. – Es geht doch darum, dass Sie die Voraussetzungen

dafür schaffen würden. Von daher machen Sie sich unter Umständen mitschuldig. Wenn Sie der Flughafengesellschaft erlauben, so zu verfahren, tragen Sie auch einen Teil. Insofern richtet sich die Frage, wer mein Grundstück bezahlt, letzten Endes auch an Sie, Herr Marten. Ich habe mich erkundigt. Der Wert meines Hauses wird um etwa 25 bis 30 % gemindert werden. Wer erstattet mir diesen Schaden?

(Zuruf von den Einwendern: Das möchte ich auch wissen!)

Kann mir jemand auf diese Frage antworten?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ich werde Ihnen insgesamt antworten.

**Franz Josef Bönsch (Einwender):**

Ja, gut. Wenn Sie hinterher antworten, stellen wir das noch zurück. – Nun möchte ich, natürlich auch zum 20. Male, die Frage nach dem Bedarf stellen. Auch 1993 hieß es, der Bedarf sei groß. Legen Sie einmal die Gutachten von heute und von damals nebeneinander. Sie sind identisch – gerade in Bezug auf die Prognosen, die damals gestellt wurden. Und es hieß: Wenn wir das hier erreicht haben, sind wir zufrieden.

Herr Zerbe, waren die Ziele nicht attraktiv genug? Gibt es attraktivere Ziele als Berlin, München, Barcelona und London? Von Friedrichshafen und Straßburg will ich nicht sprechen. Übrigens habe ich auch gezählt, Frau Simon. Ich habe Maschinen aus München gesehen, aus denen zwei Passagiere ausstiegen. Zwei! Waren die Ziele nicht attraktiv genug? War die Landebahn für die dort eingesetzten Maschinen nicht lang genug?

Und jetzt kommt meine Frage: Warum sind die Leute nicht eingestiegen? Bitte geben Sie mir darauf eine kurze Antwort, Herr Zerbe. Warum sind da keine Leute eingestiegen? Warum waren die Maschinen leer?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ich nehme an, dass Herr Zerbe ebenfalls insgesamt antworten wird.

**Franz Josef Bönsch (Einwender):**

Sie wollen das hinterher machen; gut, alles klar. – Jetzt möchte ich noch einen kurzen Beitrag zum Thema „Lärm“ vortragen, das wir gestern behandelt haben.

(Folie: Auswirkungen von Lärm auf den Menschen)

Werfen Sie bitte einen kurzen Blick auf diese Darstellung. Es ist ja wohl unbestritten, dass Lärm krank macht. Darüber brauchen wir nicht zu diskutieren. Schließlich ist bekannt, welche direkten und indirekten Wirkungen Lärm hat. Ich hoffe, dass der Fachmann gestern auch auf

die physiologischen und psychologischen Wirkungen eingegangen ist, also nicht nur auf die Wirkungen auf mein Ohr usw., sondern auch auf die organischen Schäden und auf die Belästigung. Ich wollte jetzt nur noch einmal der Sicherheit halber zeigen, welche Wirkungen Lärm auf den Menschen haben kann.

(Folie: Lärm macht krank!)

Auf dieser Abbildung habe ich bei 50 dB(A) einen Strich gezogen. Das ist die Obergrenze für konzentrierte geistige Arbeit – die Sie den Schülern in Kleinenbroich ja wohl nicht absprechen wollen. Festgestellt wurde das von der Landesanstalt für Arbeitsschutz des Landes Nordrhein-Westfalen. Die obere Linie, die ich eingezeichnet habe, entspricht einem Düsenflugzeug, das in 100 m Höhe ein Objekt überfliegt. Dieses Düsenflugzeug entwickelt für den Betroffenen dann 130 dB(A). Diese Angabe stammt aus derselben Quelle.

In diesem Zusammenhang will ich noch einmal das Wort „Daseinsfürsorge“ erwähnen, das hier von einem der Gutachter vorgetragen wurde. Er meinte, der Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach sei eine Maßnahme der Daseinsfürsorge für die Menschen in der Region. Das halte ich für einen ganz schrecklichen Zynismus.

(Beifall bei den Einwendern)

Daseinsfürsorge? – Wenn dieser Ausbau kommt, dann können wir da nicht mehr sein. Da kann keiner mehr sein – oder nicht mehr gerne sein und nicht mehr gut sein.

(Karte)

Hier sehen Sie eine Karte von Kleinenbroich. Schauen Sie sich bitte einmal an. Alle diese schwarzen Punkte würde ich einmal als „soziale Brennpunkte“ bezeichnen. Das sind nämlich die Schulen und die Kindergärten in diesem Ortsteil. Die gerade Linie, die Sie sehen, stellt die Richtung dar, in der die Flugzeuge starten oder landen sollen. Das ist der sogenannte Strahl. Außerdem habe ich drei unten mit Pfeilen versehene Bögen nach links angedeutet. Wenn die Flugzeuge z. B. starten, brauchen sie nämlich nicht auf dem Strahl zu bleiben. Sie dürfen den Strahl bei guten Sichtbedingungen, also bei Helligkeit, verlassen. – Herr Klinger, runzeln Sie nicht die Stirn. Das ist so. Ich habe zehn Jahre in einer dieser Schulen gearbeitet. Während der Pausen und während des Unterrichts habe ich die Flugzeuge – sie waren an dieser Stelle allerdings schon etwas höher – immer wieder gesehen. Auf unsere Rückfragen hieß es dann: Wenn die Bedingungen entsprechend sind, dürfen die Maschinen den Strahl früher verlassen. – Das bedeutet z. B. für Kleinenbroich, dass der gesamte Ort im Steigflug – also dann, wenn die Maschinen richtig Dampf machen – überflogen werden darf.

(Karte)

Nun komme ich zu meiner letzten Frage. Sie richtet sich an Herrn Zerbe. Dabei geht es um ein Problem, das vielleicht schon angesprochen worden ist. Ich habe hier aber überhaupt noch nichts davon gehört. Der schwarze Strich stellt wieder den Strahl dar. So starten die Flugzeuge demnächst. Ich habe ihn extra um die 75 m verlegt, die Sie ja haben wollen. In diesem Bereich befindet sich die L 382. Manchmal nennt man sie auch L 361. Es ist die Straße, die zur Autobahn führt. Sie kommt aus Mönchengladbach-Rheydt und geht an Korschenbroich vorbei. Diese Straße ist sehr stark befahren. An dieser Stelle dürften die startenden Flugzeuge eine Höhe von vielleicht 80 m oder 70 m oder manchmal auch nur 50 m haben. Da ist mit Schildern nichts zu machen. Ich denke nur an die Oma, die bei mir in der Nachbarschaft wohnt und morgens mit ihrem Fiesta losfährt. Wenn ich mir vorstelle, dass plötzlich über ihren Kopf hinweg ein Flugzeug starten würde! Vielleicht haben Sie alle schon einmal Folgendes erlebt: Sie fahren mit Ihrem Auto und werden auf einmal links von einem Motorrad überholt, das Sie vorher nicht bemerkt hatten. – Aufgrund dieses plötzlichen Lärms erschreckt man sich einfach.

Dasselbe wird vielen Autofahrern auf dieser viel befahrenen Straße passieren. Von daher bleibt eigentlich gar nichts anderes übrig, als die Straße zu untertunneln. Davon habe ich aber noch nichts gehört. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und hoffe, dass ich Ihre Geduld nicht allzu sehr strapaziert habe.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Bönsch. – Einige Ihrer Fragen waren an die Bezirksregierung gerichtet. Noch einmal zurück zu Ihrer Kernfrage: Wer sind eigentlich die Menschen, die hinterher über diesen Antrag entscheiden? – Das sind tatsächlich die fünf, die hier oben sitzen und namentlich benannt sind. Wir sitzen hier während des gesamten Erörterungstermins. Das ist nicht immer ganz einfach. Es kommen ja einige Stunden zusammen. Wir machen das aber, um ein umfassendes Bild von der Sachlage zu bekommen und auch durch eigene Fragen zur Sachverhaltsaufklärung beitragen zu können. Wenn wir hinterher die Entscheidung fällen müssen, werden wir uns das auch nicht leicht machen.

Außerdem haben Sie den Artikel in der „Rheinischen Post“ angesprochen, in dem es heißt: Die Öffentlichkeit ist seit dem zweiten Tag ausgeschlossen. – Das ist leider richtig. Sie wissen, dass unser Konzept anders aussah. Wir wollten von Anfang an öffentlich tagen. Es bestand aber immer das Risiko, dass durch den Einspruch eines Einwenders die Öffentlichkeit ausgeschlossen werden konnte. Dieses Recht auf Einspruch hatte jeder Einwender. Es gab auch tatsächlich einen Einspruch. Da dieser Einspruch mir erst im Laufe der Veranstaltung vorgelegt wurde, war zunächst die Öffentlichkeit hergestellt. Daher haben wir am ersten Tag öffentlich verhandelt. Erst auf den Einspruch hin haben wir ab dem zweiten Tag die Öffentlichkeit ausgeschlossen. Wir haben aber immer wieder betont, dass alle Einwohner der

17 Auslegungsgemeinden – und das sind alle Einwohner des Großraums Mönchengladbach – berechtigt sind, als Betroffene an diesem Termin teilzunehmen. Das ist augenscheinlich nicht vernünftig herübergekommen.

(Franz Josef Bönsch [Einwender]: Gar nicht!)

– Ja, doch. Hier und da habe ich schon entsprechende Resonanz mitbekommen. Es aber nicht in dem Maße herübergekommen, wie wir uns das vielleicht gewünscht haben. Wir werden noch einmal versuchen, nachzubessern. Ob uns das gelingt, weiß ich nicht. Im Übrigen kann ja auch die Mund-zu-Mund-Propaganda, also die Ermutigung ihrer Nachbarn, Tennisfreunde und aller, die Sie sonst noch ansprechen mögen, dazu beitragen, dass der Zuspruch etwas intensiver wird.

Nun zum Stichwort „Tagungsort“: Wir hatten zunächst geplant, am Flugplatz selber zu erörtern und dafür eine Flugzeughalle umbauen zu lassen. Kaum hatten wir das mit den Bürgerinitiativen besprochen – Herr Houben, Herr Rothe wird sich vielleicht erinnern, wie intensiv wir schon darüber diskutiert haben, was wir alles für Technik haben wollten etc. pp. –, kam der Einwand: Ihr könnt das doch nicht an dem Ort der Tat machen. Dort sind wir befangen. Wir sind gegen den Flughafen. Wir wollen nicht auf dessen Territorium erörtern. – Das hat uns zunächst nicht beeindruckt, weil wir dachten, es sei viel besser, eine Halle zur Verfügung zu haben, über die man zu jeder Zeit verfügen kann, ohne auf Dritte Rücksicht nehmen zu müssen. Bald haben wir aber festgestellt, dass die Kosten für den Ausbau dieser Flugzeughalle mit der Technik, die wir dort gerne gehabt hätten, doch erheblich waren.

Dann kam der Hinweis: Hört mal zu, die Technik, die ihr dort in der umzubauenden Flugzeughalle haben wollt, gibt es in der VIP-Lounge der Arena Borussia Mönchengladbach. – Daraufhin haben wir uns diese VIP-Lounge hier angesehen. Von den Möglichkeiten, die sich hier ergeben haben, waren wir durchaus beeindruckt. Insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt, dass rund 23.000 Einwendungen vorlagen, aber auch alle Betroffenen und sogar die gesamte Öffentlichkeit hier gern gesehen waren, haben wir gesagt: Hier haben wir noch mehr Spielraum gegenüber einer umzubauenden Flugzeughalle; denn hier könnten wir, wenn mehr als 2.500 Personen kommen – das war die Marge für die Innenräume –, in die Arena selbst gehen und dort den Termin über Großleinwand übertragen.

Die Annahme, dass ungefähr 2.000 bis 2.500 Personen kommen könnten, gründet auf einem Erfahrungssatz. In der Regel erscheinen bei solchen Terminen nämlich 10 % der Einwender. Bei 23.000 Einwendungen liegt man damit bei ungefähr 2.000 Personen.

Dass es jetzt weniger geworden sind, schadet ja nicht der Diskussion. Ich empfinde sie als äußerst lebhaft und sehr intensiv. Wir haben hier auch eine Streitkultur entwickelt, die ich als sehr angenehm empfinde. Und das ist in diesen Räumen möglich gewesen. Ob das in der

umgebauten Flugzeughalle so erlebt werden könnte, wage ich zu bezweifeln. Die Lokalitäten hier sind nämlich schon ein bisschen komfortabler.

Herr Bönsch, ferner vermuten Sie, dass der Wert Ihres Hauses gemindert wird, und verlangen eine Entschädigung. Genau diesen Aspekt haben wir ja auf der Tagesordnung explizit ausgewiesen. Unter Tagesordnungspunkt 10 wollen wir finanzielle und andere individuelle Auswirkungen miteinander diskutieren. Dabei steht das Stichwort „Wertminderung“ ja an erster Stelle.

Das ist auch ein Thema der Abwägung. Wenn Sie in das Eigentum anderer eingreifen und zu deren Lasten Werte mindern, müssen Sie auf der anderen Seite auch ein überragendes Interesse haben, das dies rechtfertigt. Art. 14 Grundgesetz ist ja ein tragendes Element unserer Verfassung. Von daher wird man das bei der Abwägung mit Sicherheit berücksichtigen müssen.

Um das Ganze näher zu beleuchten, haben wir den Punkt 10 ausdrücklich auf die Tagesordnung gesetzt. Unter diesem Tagesordnungspunkt können wir das noch einmal miteinander zu besprechen – auch die juristischen Fragen. Das alles ist nicht nur öffentlich-rechtlich zu sehen, sondern sicherlich auch zivilrechtlich. Dann steht ja auch Herr Prof. Johlen noch einmal zur Verfügung. Das werden wir also in der nächsten Woche gemeinsam diskutieren.

So weit von mir aus. – Herr Zerbe, Sie sollten ergänzen.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Herr Bönsch, ich würde gerne noch einmal auf die Beobachtungen eingehen, die Sie hier schildern. Leider haben wir uns noch nie am Flughafen gesehen. Sie führen aus, Sie seien öfter bei uns und hätten immer nur zwei, drei oder wenige Passagiere gesehen.

**Franz Josef Bönsch (Einwender):**

Einmal habe ich auch eine Maschine mit zwei Passagieren gesehen. Das war ein Einzelfall. Ansonsten waren es Maschinen mit im Durchschnitt 20 bis 25, maximal 30 Passagieren. Ich war sehr oft dort. Sie habe ich aber nicht gesehen, weil Sie oben in Ihrem Büro sitzen. Ein- oder zweimal bin ich in Ihrem Büro gewesen und habe mit Ihrem geschätzten und geachteten Fachmann, Herrn Kames, gesprochen. Bei diesem Herrn muss ich mich wirklich einmal bedanken. Er war immer sehr hilfsbereit und auch sehr sachkundig.

(Beifall bei den Einwendern)

Es war immer eine Wohltat, mit Herrn Kames zu sprechen. – Von Ihnen habe ich wirklich nicht viel gesehen. Als ich Sie jetzt hier wieder sah, musste ich auch erst fragen: Wer war das noch mal? – Sie kamen mir bekannt vor, aber erkannt habe ich Sie nicht.

Ich war sehr oft dort, da ich sehr nah bei Ihnen wohne. Mit dem Fahrrad bin ich in knapp zehn Minuten am Platz. Ich habe Zählungen durchgeführt – mit Ergebnissen zwischen 20 und 30 Passagieren. Herr Peters hat mir erzählt, insgesamt hätten Sie einen Durchschnitt von 48 Passagieren gehabt. Da sage ich nur: Herr Peters, Sie haben überhaupt keine Ahnung, wenn Sie so etwas sagen. Bei dem „Schneewittchensarg“ nach Berlin habe ich immer nur zehn, zwölf oder 15 Passagiere gesehen. Nach Berlin! Das muss man sich einmal vorstellen. Und diese Krachmaschine!

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Herr Bönsch, bei der Zählung und bei den Zahlen, die Sie genannt haben, muss man natürlich auch die Flugzeugmuster berücksichtigen, die bei uns verkehren. Beispielsweise hat eine ATR 42 in der Regel auch eine Bestuhlung mit 42 Plätzen. Wenn aus dieser Maschine 30 Passagiere ausgestiegen sind, wie Sie sagen, dann ist das eigentlich schon eine recht ordentliche Auslastung.

Das auf der Strecke nach Berlin eingesetzte Flugzeug, das Sie hier ansprechen, ist ein ganz besonderes Muster, nämlich eine Short 360. Wer sich ein wenig mit Flugzeugtypen auskennt, der weiß, dass die Short 360 keine Druckkabine hat. Sie ist von Mönchengladbach nach Berlin-Tempelhof geflogen. Ihre technische Spezialität, das Nichtvorhandensein einer Druckkabine, führt dazu, dass Sie mit diesem Flugzeug mit Passagieren maximal in einer Höhe von 3.000 m fliegen können. In dieser Flughöhe geht es schon mal recht rubbelig zu. Wer schon einmal mit dem Auto über schlecht gepflasterte Straßen gefahren ist, der weiß, wie man sich in einer Short 360 in dieser Höhe fühlt, wenn es einmal ordentliche Winde und ein paar Turbulenzen gibt.

Das ist nicht jedermanns Sache. Wir hatten Passagiere, die aus dem Flugzeug ausgestiegen sind – und danach war eine Kabinenreinigung notwendig. Ich weiß wirklich nicht, ob man hier die Short 360 anführen sollte. Dieses Flugzeug gibt es im Passagierverkehr wirklich nur noch sehr, sehr, sehr selten. Auch das Nichtvorhandensein einer Druckkabine ist für den einen oder anderen Fluggast, was die Ohren und die entsprechende Druckbelastung angeht, nicht so ganz prickelnd.

Ich will aber einmal ein paar Zahlen aus der Historie nennen. 1994 – das war das Jahr vor Instrumentenlandebetrieb – hatten wir im Linienverkehr exakt 138 Passagiere; ich spreche immer vom Linienverkehr, nicht von der Gesamtzahl der Fluggäste. Im Jahr 1996 – das war das erste Jahr nach Aufnahme des IFR-Betriebes – waren es von April bis Dezember 104.000 Passagiere; ich nenne jetzt volle Tausender. Im Jahr 1997 hatten wir 185.000 Passagiere. Im Jahr 1998 waren es 223.000 Passagiere. Im Jahr 1999 hatten wir 173.000 Pas-

sagiere. Die Debonair geriet in finanzielle Turbulenzen; ich glaube, 1999 war die Debonair schon nicht mehr ganz am Platz vertreten. Im Jahr 2000 waren es 134.000 und im Jahr 2001 123.000 Passagiere. Wir haben in dieser Zeit also über 1 Million Passagiere gehabt.

(Franz Josef Bönsch [Einwender]: In drei Jahren! Das ist ja zum Schreien!)

Und die Zahlen zeigen, dass man Ihre Aussage einfach – –

(Franz Josef Bönsch [Einwender]: Sie rechnen Ihre Passagiere jetzt schon in Dreijahresabständen! Sie müssen sie schon zusammenzählen, damit Sie überhaupt auf 1 Million kommen!)

– Ich habe die Zahlen für jedes einzelne Jahr genannt. – Aber noch einmal: Es kann natürlich mal vorkommen, dass in einem Flugzeug nur zwei Passagiere sitzen, Herr Bönsch.

(Franz Josef Bönsch [Einwender]: Ich spreche vom Durchschnitt!)

– Ja. Der Durchschnitt ist nicht zwei Passagiere.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Jetzt sollte Herr Zerbe einmal am Stück vortragen. Wenn Herr Bönsch entgegenen will, kann er das anschließend tun.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Ja. – Man muss diese Zahlen einfach auch ins Verhältnis zu der Größe und Sitzplatzkapazität der eingesetzten Flugzeugmuster setzen. Insofern ist die Aussage, in einer Maschine seien nur 25 Passagiere gewesen, zu relativieren. Der durchschnittliche Sitzladefaktor war z. B. im Jahre 2003 bei der von der Air Berlin eingesetzten BAe mehr als doppelt so hoch, wie wir es kannten.

Ich möchte noch einmal auf das eingehen, was Herr Kollege Ewald hier vorgetragen hat. Man kann sicherlich sagen, dass Mönchengladbach über eine Reihe von Vorzügen verfügt, die zum Teil auch in Düsseldorf zu verzeichnen sind.

Das ist zum einen die Slot-Verfügbarkeit zu jeder Zeit – bis dato. In der jetzigen Genehmigung sind keine Stundeneckwerte festgelegt. Eine Airline kann sich also die Slots aussuchen.

Verglichen mit anderen Plätzen – ob das Köln ist, ob das Düsseldorf ist – sind wir deutlich günstiger, was die Kosten der Abfertigung, die Landeentgelte und für die Passagiere z. B. die Kosten des Parkens angeht. In Mönchengladbach hat ein Passagier der Air Berlin im

Jahr 2003 für einen terminalnahen Parkplatz 4 € pro Tag gezahlt. In Düsseldorf hätte er dafür über 20 € – wohlgemerkt in der Tiefgarage – gezahlt.

Wir wissen, dass wir eine hervorragende Verkehrsanbindung haben. Im Grundsatz sind wir gut an das regionale Straßennetz und an das Autobahnnetz angebunden. Wir haben eine hervorragende Verbindung in die Niederlande und nach Belgien. Ich nenne nur die A 61, die A 52, die A 57 und die A 44. Es ist alles da.

Und nach wie vor – ich wiederhole mich da vermutlich zum 14. Mal; Sie wiederholen sich aber auch immer – haben wir mit Düsseldorf gemeinsam eines der größten Einzugsgebiete, auf das ein Flughafen in Europa zurückgreifen kann. – Damit will ich es jetzt auch bewenden lassen. Vielen Dank.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Bönsch.

**Franz Josef Bönsch (Einwender):**

20 Sekunden noch. – Ich stelle erst einmal fest, dass Herr Zerbe meine Frage, warum in Mönchengladbach niemand eingestiegen ist oder so wenige eingestiegen sind, nicht beantwortet hat.

In den zehn Jahren, in denen wir hier einen geregelten Flugverkehr hatten, sind, glaube ich, zehn oder zwölf Gesellschaften gekommen und gegangen. Einige sind auch an Mönchengladbach kaputtgegangen. Andere sind aus Mönchengladbach weggegangen – mit denselben Maschinen. EAE fliegt heute in anderen Regionen. Obwohl die EAE in Mönchengladbach ihre Homebase hat und dort zu Hause ist, hat sie nicht mehr zu Ihnen gehalten, sondern ist weggegangen.

Meine Frage war – und diese Frage haben Sie nicht beantwortet; das stelle ich fest –: Warum ist da niemand eingestiegen? – Ich sage es Ihnen: Der Bedarf besteht nicht.

Ich habe Leute gefragt, die für den Antragsteller Unterschriften geleistet haben. Ganze Betriebe wurden ja zu Einwendungen – ich will nicht sagen: genötigt. Ich habe sie gefragt: Warum fliegst du denn nicht? – Lass mich bloß in Ruhe! – Warum kommst du denn nicht mal zum Erörterungstermin? – Lass mich bloß in Ruhe!

Ich habe hier niemanden von der Seite der Befürworter gesehen. Ich hätte gerne einmal gesehen, wie eine junge Mutter oder ein junger Vater hier an diesem Pult neben einer Einwenderin aus Willich-Neersen steht und sich mit ihr unterhält. Die beiden wären wahrscheinlich sehr schnell auf einen Nenner gekommen – viel schneller als wir.

Noch ein letztes Wort: „Rüttgers, unser neuer Ministerpräsident“ lautete vorgestern die Schlagzeile. Sein erstes Wort und großes Motto: Kindern eine Chance. – Geben Sie den Kindern in dieser Region, in Kleinenbroich und in Neersen, eine Chance! Die Kleinenbroicher sind wahnsinnig betroffen. Das können Sie nicht verantworten. Geben Sie den Menschen in Kleinenbroich eine Chance!

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Bönsch. – Es ist jetzt 12:50 Uhr. Mir liegen noch Wortmeldungen von Herrn Schäfer, Herrn Houben, Herrn Mischke, Herrn Meurer, Herrn Kruse und Herrn Siewert vor. Vielleicht können wir diese Wortmeldungen ein bisschen konzentriert abarbeiten, damit wir dann auch eine verdiente Pause einlegen können. – Herr Schäfer.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Herr Vorsitzender! Ich kann nur bewundern, wie manche hier – wie Herr Bönsch – über Jahrzehnte durchgehalten haben, ohne sich irgendeiner Gewalttat schuldig zu machen.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Es ist so. – Die andere Sache bezieht sich auf das Thema „Ortswahl“. Am 24. Mai 2004 habe ich Herrn Vizepräsidenten Riesenbeck vorgeschlagen – und zwar mit Genehmigung der Stadtverwaltung Willich –, in die Jakob-Frantzen-Halle mit 1.300 Sitzplätzen zu gehen. Klar; das wäre ein Heimspiel. Ich kenne aber ja das großzügige Verhalten der Firma Rheinbraun bei der Erörterung zu Garzweiler II. Damals ist man nicht in andere Gebiete gegangen, sondern nach Erkelenz, also in die hauptbetroffene Stadt. Das war für mich das Signal – das ist übrigens auch in der Stadt Willich so aufgenommen worden –, zu fragen, ob wir nicht die Jakob-Frantzen-Halle anbieten dürften. Es ist dann nicht dazu gekommen. Gut; das ist so.

Herr Marten, Sie können aber davon ausgehen, dass Ihr Dezernat in diesem Verfahren jetzt der Gewinner ist; denn wir tagen hier in einer burgähnlichen Anlage, die den Menschen das unheimliche Gefühl aufdrückt, dass sie schon im Vorfeld zu etwas genötigt werden – nämlich dazu, den Diener zu machen. Das ist in Deutschland leider immer noch weit verbreitet. Ich habe damit kein Problem, wie Sie gemerkt haben.

Ich darf nur so viel sagen: Mich hat Herr Riesenbeck am 24. Mai 2004 überzeugt. Als ich sagte, wir seien jetzt ja auch nicht mit Tausenden in die Cecilienallee eingerückt, erwiderte er: Es spielt nicht die Masse die Rolle, sondern das Argument, das zieht. – Und wir haben nicht ein nur Argument, das zieht, sondern mehrere.

Ich darf jetzt noch eines tun, was Herr Zerbe wieder herausgefordert hat. Ich habe zwar keinen Laptop, dafür aber umfangreiche Notizen bei mir. Ich zitiere:

## 1 Million Fluggäste in Mönchengladbach

Das stand am 7. November 2002 in der „Süddeutschen Zeitung“. Das ist ein Treffer, nicht wahr? In der „Süddeutschen Zeitung“! – Und dann kommt es:

Seit der Aufnahme des Regionalflugverkehrs am 1. April 1996 konnte jetzt der 1.000.000 Fluggast begrüßt werden.

Wenn wir dann wieder Adam Riese zu Rate ziehen und unseren Rechenstab oder das schöne kleine Wunderwerk des Taschenrechners benutzen, kommen wir dahinter, dass es umgerechnet pro Jahr 167.000 und pro Monat 13.900 Passagiere waren. So einfach ist das mit dem Rechnen.

In der gleichen Notiz steht dann aber:

Die Fluggastzahlen auf dem Regionalairport sinken allerdings. Grund ist unter anderem der Konkurs der Mönchengladbacher Fluggesellschaft RAS Anfang des Jahres. Die Betreiber erwarten in diesem Jahr einen Verlust von 4 bis 5 Millionen €.

Diese Zahl pro Jahr ist uns nur zu vertraut.

Der umstrittene Bau einer Lande- und Startbahn soll neue Fluggesellschaften anziehen und Flüge mit Typen wie der Boeing 737 ermöglichen. Das Genehmigungsverfahren wird voraussichtlich bis 2004 dauern.

Wir haben jetzt 2005 – nur, damit keiner jetzt einem Irrtum verfällt und denkt, ich hätte falsch vorgelesen.

Abschließend darf ich Folgendes zitieren:

Titel: Die Luftverkehrsnachfrage des Flughafens Mönchengladbach 1998 und 2010 – Eine Untersuchung mehrerer Ausbauvarianten

Tagung: Mönchengladbach, 28. Januar 2000

Veranstalter: Präsentation vor Vertretern aus Industrie, Verwaltung und Politik

Bezugsnachweis: Autor

Erscheinungsjahr: 2000

Schlagwörter: Luftverkehr, Prognose, Kapazitäten

Sprache: Deutsch

Als Autoren sind Urbatzka, Wilken und Berster angegeben.

Dort heißt es – ganz kurz –:

Mögliche Verkehrsentwicklungen auf dem Flughafen Mönchengladbach: In Zusammenarbeit mit dem Airport Research Center in Aachen werden mögliche Verkehrspotenziale im gewerblichen Luftverkehr für den Flughafen Mönchengladbach für 2010 geschätzt. Die Abschätzung dieser Passagier- und Flugbewegungsaufkommen erfolgt vor dem Hintergrund unterschiedlicher Infrastrukturzustände sowohl auf dem Flughafen Mönchengladbach als auch auf dem Flughafen Düsseldorf. Unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Entwicklung im Regionalluftverkehr – Bedienungsschwerpunkte, Fluggesellschaften, Flugzeugflotten, Start- und Landebahnlängen und anderes mehr – wird zudem untersucht, inwieweit der Flughafen Mönchengladbach

– und jetzt kommt es –

als Entlastungsflughafen für den kapazitätsbeengten Flughafen Düsseldorf fungieren kann.

Mehr möchte ich nicht mehr ausführen. Ich gebe diese Eingaben gerne zu Protokoll. – Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank. – Herr Schäfer, Ihre Eingangsbemerkung macht mich ein bisschen betrübt. Das sage ich ganz offen. Ich meine nämlich, dass wir im Laufe dieser Erörterung eine sehr vernünftige Beziehung zueinander entwickelt haben. Wenn Sie sagen, wir als Bezirksregierung seien die Gewinner, weil wir uns hier in eine Festung zurückgezogen hätten, dann haben Sie unsere Einstellung zur Öffentlichkeit und zur Bürgerbeteiligung noch nicht richtig einschätzen können. Wir würden im Gegenteil gerne mit viel mehr Bürgern diskutieren.

Weil wir diesen Wunsch hatten und auch die Gelegenheit dazu einräumen wollten, haben wir nach einer ausreichend großen Tagungsstätte gesucht. Ich erinnere mich, dass eine der ersten Fragen „Habt ihr eine Tagungsstätte, die round about 2.500 Personen oder mehr fassen kann?“ an die Stadt Willich gerichtet war. Die Antwort lautete: Nein. – Wir haben im ganzen Umkreis gesucht und sind dann auf die Idee gekommen, eine Flugzeughalle umzubauen. Wir hatten auch ein Angebot von der Messe in Düsseldorf. Dorthin hätten wir auch gehen können. Das wäre aber die andere Rheinseite gewesen.

In der Hoffnung, dass Mönchengladbach als Nachbargemeinde von Willich eine zumutbare Entfernung darstellen würde, sind wir nun hier eingezogen. Wir empfinden diese Arena auch nicht als Festung oder als Abwehrmaßnahme gegen Bürger. Im Gegenteil: Wir hatten gehofft, vielleicht sogar Bürger anlocken zu können, die bei der Gelegenheit, einmal diese Arena kennen zu lernen, auch ein paar Tage am Erörterungstermin teilnehmen, und so eine natürliche Hemmschwelle überwinden zu können, die tatsächlich vorhanden ist.

Sie können mir glauben: Je mehr Bürger hier sind, desto fröhlicher würden wir mit ihnen diskutieren. – Sie haben ja auch gesehen, dass es uns allen richtig gut getan hat, als die Kinder in Begleitung vieler Eltern hier waren und einmal ein bisschen Leben in die Bude gekommen ist. Wenn richtig Action ist, macht das einen solchen Erörterungstermin auch für die betroffene Behörde viel spannender.

Wir haben uns also nie abgeschottet. Im Gegenteil: Wir wären eigentlich lieber stärker gefordert worden. – Bitte, Herr Schäfer.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Herr Marten, zwischen uns beiden ist das ja klar. Was ich dargestellt habe, ist nicht meine Position. Ich habe mich vielleicht ungeschickt ausgedrückt. Das ist die Position, die draußen vertreten wird und die täglich abends, wenn ich nach Hause komme, im Nachbarschaftsumfeld an mich herangetragen wird. Ich habe jetzt versucht, Ihnen diese Position zu vermitteln, damit Sie einen Eindruck von der Wirkung bekommen. Dass das nicht auf mich wirken kann, haben Sie ja wohl gemerkt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut. Dann habe ich Sie missverstanden. Sie haben also nur den Eindruck der Bürger wiedergegeben, von denen Sie angesprochen werden. – Herr Houben hat dieses Thema ja auch schon einmal angesprochen und dargestellt, wie weit eine solche Voreingenommenheit in der Bevölkerung verbreitet ist. Damals war mein Appell: Herr Houben, sprechen Sie mit den Leuten. – Jetzt sind Sie auch schon dran, Herr Houben.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Fabelhaft. Ich will das auch ganz schnell machen. – Um beim Fußballjargon zu bleiben: Der Antragsteller hat sich in seinen Strafraum zurückgezogen und mauert dort heftig. Der Ball mit der Zahl von 2,8 Millionen darauf liegt aber immer noch dort. Herr Zerbe hat vorhin versucht, den Eindruck zu erwecken, als seien die 2,8 Millionen Ergebnis des Wolf-Gutachtens. Ich habe ein wenig in diesem Papier geblättert und eine Stelle gefunden, an der uns der Gutachter beschreibt, wie dieses Ding denn funktioniert. Alle erinnern sich daran, dass niemand von uns bisher nachvollziehen kann, was hier überhaupt passieren soll. Der Antrag, den Herr Mischke heute Morgen gestellt hat, macht deutlich, dass ich damals nicht so ganz daneben

lag. Hier wird etwas geplant, dessen wahre Gründe und dessen wahre Begründungen uns nicht vorgelegt werden.

Jetzt aber zu dem Zitat aus dem Gutachten von Herrn Prof. Wolf:

Die Berechnungen erfolgen in iterativer Form. Zunächst wird ein Angebot „Anzahl der Flugbewegungen ab Mönchengladbach“ geschätzt. Dieses wird dann als luftseitiges Angebot in das Flughafenwahlmodell eingegeben.

Und so weiter. Jeder, der das genauer wissen will, mag das noch einmal nachlesen. – Herr Zerbe, kann es sein, dass Sie dem Gutachter letzten Endes wieder die 2,8 Millionen – oder irgendeine andere Zahl – vorgegeben haben, sodass auch dieses Gutachten nicht angreifbar ist? In Ihrem Antrag steht ja: unter Berücksichtigung sämtlicher im oben genannten Gutachten beschriebenen Randbedingungen.

Wenn man dieses Gutachten aufarbeitet, muss man zu dem Schluss kommen, dass die Passagierzahl, über die wir hier so mühsam diskutieren, eine Vorgabe ist. Ergebnis der Untersuchungen bzw. der Parameter, die in das Modell eingegangen sind, ist das Ganze letzten Endes nämlich nicht; denn Herr Prof. Wolf schreibt hier, wie gesagt:

Zunächst wird ein Angebot „Anzahl der Flugbewegungen ab Mönchengladbach“ geschätzt. Dieses wird dann als luftseitiges Angebot in das Flughafenwahlmodell eingegeben.

Ich sehe in dem Ganzen immer noch eine Luftnummer, die hier abgezogen wird; denn es kommt keine Angabe von Ihnen, warum und wie sich diese Passagiere hierher verlaufen sollten. Überall – egal, an welche Stelle ich blättere – ist von „Angebot“ die Rede. Hier ist nie die Rede davon, dass es in Bezug auf dieses Angebot eine konkrete Nachfrage gibt. Wenn wir hier einen Flughafen brauchen, dann muss es aber eine Nachfrage für diesen Flughafen geben – und nicht das Angebot, hier einen überflüssigen Flughafen zu bauen. Ich denke, wir haben ausführlich genug beleuchtet, dass wir in Deutschland nicht zu wenige Flughäfen, sondern zu viele Flughäfen haben. Wir haben auch ausreichend beleuchtet, dass das Wachstum sich nicht an solchen Flughäfen akkumuliert, wie Sie hier einen bauen wollen, sondern an anderen Flughäfen. Wenn allerdings das Flughafensystem nach der EU-Verordnung 2408/92 dahinter steckt, dann versuchen Sie uns nur hinters Licht zu führen, um uns nach der Genehmigung dieses Antrags mit ganz neuen Gegebenheiten zu beglücken. Und das wollen wir nicht. Der Antrag muss in sich schlüssig sein. Sie müssen den Bedarf nachweisen und nicht das Angebot behaupten.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Herr Houben, Sie stellen wieder eine Frage nach der Qualität der Gutachter.

(Widerspruch bei den Einwendern)

– Sie haben mich doch gerade gefragt: Haben Sie Herrn Wolf diese Zahl vorgegeben? – Außerdem sprechen Sie wieder von „Luftnummern“. Dazu kann ich nur Folgendes sagen: Vor zwei Wochen war Herr Prof. Wolf hier. Sie haben lange mit ihm gesprochen und dieses Thema eingehend dekliniert. Ich verstehe nicht, warum jetzt, wo Herr Prof. Wolf zwei Wochen weg ist, wieder solche unhaltbaren Vorwürfe gemacht werden wie z. B.: Haben Sie diese Zahl vorgegeben? – Lassen Sie das doch sein, Herr Houben. Sie wissen doch, wie das endet.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Houben.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Natürlich weiß ich, wie das endet: damit, dass Sie wieder in Ihrem Strafraum stehen. Herr Prof. Wolf hat hier nämlich nicht bestätigt, dass er eine Nachfrage prognostiziert. Das hat er ganz ausdrücklich nicht getan. Wenn man das Gutachten analysiert, kommt man auch sehr schnell darauf, dass das gar nicht so sein kann, weil er sich mit Wettbewerbsbedingungen überhaupt nicht beschäftigt. Er beschäftigt sich mit Einflussgrößen, die aus dem Betrieb am Flughafen Düsseldorf resultieren. Und das nährt den Verdacht, dass wir hier über ein Flughafensystem diskutieren und nicht über einen Antrag auf einen Ausbau in Mönchengladbach, der eigenständig rentabel wäre.

Sie haben aber einen Antrag auf Ausbau gestellt. Dieser Antrag muss in sich schlüssig sein. Spielen Sie diesen Ball nicht zurück. Behaupten Sie nicht, ich würde Herrn Prof. Wolf kritisieren. Ich kritisiere ihn überhaupt nicht. Ich akzeptiere, was aus seinem Gutachten herauskommt. Ich akzeptiere aber nicht, welche Eingangsparameter er vorgegeben bekommen hat.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Mischke.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Ich habe eine kurze Information. Herr Bönsch hat vorhin ja die „Rheinische Post“ und ihren – um es einmal vorsichtig zu sagen – sehr kritischen Bericht angesprochen. Diesen Bericht habe ich zum Anlass genommen, Kontakt mit dem Redaktionsleiter der „Rheinischen Post Mönchengladbach“ aufzunehmen. Ich habe ihn gebeten, fairerweise auch einmal die Antragsgegner anzuhören, und gefragt, ob er ein Pressegespräch über die Wertung des Erörterungstermins aus ihrer Sicht und auch über ihre Hauptargumente führt. Er hat mir vorhin am Telefon zugesagt, dass er am kommenden Donnerstag ein Gespräch mit uns – Herrn Houben, mir und eventuell noch einer dritten Person – führen wird. – Ich wollte das nur fairerweise hier mitteilen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Meurer.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Vielen Dank. – Herr Marten! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich komme noch einmal auf den Beitrag von Herrn Bönsch zurück. Er hat ja die Frage aufgeworfen: Welche Fluggäste kommen denn überhaupt? – Die Antwort von Herrn Zerbe war eine Aufzählung der jährlichen Passagiere in den Jahren 1994 bis 2001. Herr Zerbe, dabei muss man fairerweise allerdings auch sagen, dass die Steigerung in den Jahren 1997 und 1998 bis hinein in das Jahr 1999 lediglich ein Resultat der Brandkatastrophe in Düsseldorf war. Das muss man ja auch sehen.

Außerdem ist mir Folgendes aufgefallen – ich erwähne das hier, damit es auch ganz sicher ins Protokoll kommt –: Herr Zerbe sagte in Bezug auf die Nachfrage, er habe hier mit Düsseldorf gemeinsam ein hervorragendes Einzugsgebiet.

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

– Mönchengladbach hat also kein eigenes Einzugsgebiet.

Herr Marten, abschließend möchte ich noch eine Frage an die Bezirksregierung richten. Es wurde gesagt, bezüglich des Flughafensystems sei der Antrag im Jahre 2003 von der Flughafengesellschaft Düsseldorf mit dem Anhängsel Mönchengladbach gestellt worden. 2003! Die Frage lautet: Wusste die Bezirksregierung von diesem Antrag? – Danke.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Meurer, Sie können sich denken, dass ich die gleiche Frage gestellt habe. Ich bin ja erst seit Mai 2004 im Bereich Luftverkehr tätig. – Die Bezirksregierung wusste darum. Es gibt

auch einen entsprechenden Vorgang dazu. Diesen will ich mir aber erst in Ruhe angucken und kann Ihnen nachher Einzelheiten dazu mitteilen.

(Heinz Meurer [Einwender]: Danke!)

Jetzt hat Herr Kruse das Wort.

**Hans Kruse (Einwender):**

Herr Zerbe, die von Ihnen zitierte Debonair ist ein Beispiel dafür, wie Ihr Flughafen angenommen wird und welche Chancen eine Fluggesellschaft hat, die sich auf Ihrem Flughafen etablieren will. Ich habe beruflich zwischen 1992 bis 2002 viel in Barcelona zu tun gehabt. 1998 lebte ich das ganze Jahr in Barcelona, 2002 noch einmal ein halbes Jahr. Von daher war ich ein Vielflieger auf der Strecke Düsseldorf–Barcelona. Irgendwann in diesen Zeitraum fiel es auch, dass die Debonair diese Strecke bedient hat. Ich kann Ihnen sagen, was mir Kollegen gesagt haben und was ich weiß – und darum habe ich diese Linie dann auch nicht genommen –: Es kam regelmäßig zu erheblichen Verspätungen, teils in Barcelona und teils vor dem Abflug in Mönchengladbach. Es kam zu unheimlichen Verspätungen. – Von daher kann ich verstehen, warum die Debonair irgendwann verschwunden ist.

Die Ursache der Verspätungen ist hier in den letzten Tagen ja des Öfteren diskutiert worden. Wahrscheinlich sind diese Verspätungen darauf zurückzuführen, dass der Flughafen Mönchengladbach nicht so angeflogen werden durfte, wie er es gerne gehabt hätte.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Siewert.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Herr Zerbe, es tut mir Leid, dass ich es noch einmal wiederholen muss – wie eine tibetische Gebetsmühle. Ich beziehe mich noch einmal auf das Gutachten des DLR, den Forschungsbericht 1999-43. Darin steht:

Die potenzielle Nachfrage des Regionalflughafens Mönchengladbach (MGL) ist im Analysezeitraum im Wesentlichen im Aufkommen Düsseldorfs enthalten und wird prognostisch hier subsumiert.

Das Flugzeugmuster ATR 42, das Sie eben angesprochen haben, kann ohne sämtliche Gewichtseinschränkungen von Ihrem Verkehrslandeplatz operieren. Wir haben die Airport Characteristics hier. Im Moment werden in Düsseldorf 129 Flugbewegungen mit diesem Flugzeugmuster abgewickelt – bzw. 2004; ich habe hier ja den Sommerflugplan 2004. Demgegenüber werden zwei Flugbewegungen vom Verkehrslandeplatz Mönchengladbach abgewickelt. Das

ist ein krasses Missverhältnis. Diese Flugbewegungen könnten Sie, wenn es tatsächlich so wäre, vom Flughafen Mönchengladbach abwickeln – wenn sich denn eine Airline fände, die bereit wäre, von hier aus zu fliegen. – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Es gibt jetzt noch drei Wortmeldungen. Danach gehen wir in die Pause. Als Erster hat der junge Mann neben Frau Simon das Wort.

**Kai Oelert (Einwender):**

Vielen Dank. Mein Name ist Oelert. Auch vielen Dank für das „junger Mann“; das hat schon lange niemand mehr gesagt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Im Verhältnis zu mir.

**Kai Oelert (Einwender):**

Okay. – Ich möchte noch einmal auf das eingehen, was Herr Houben vorhin gesagt hat, als er das Prognosegutachten angesprochen hat. Ich würde gerne zwei andere Stellen zitieren. Auf Seite 44 steht in Kapitel 3.4.5.4:

Zwei wichtige Einflussgrößen auf den Anteil der Flughäfen am Passagieraufkommen sind: die Erreichbarkeit des Flughafens von den Aufkommensregionen und das luftseitige Angebot der Flughäfen.

Ich denke, dass dies auch die wesentlichen Parameter sind, die in das Modell eingeflossen sind.

Ferner heißt es auf Seite 47 in Kapitel 3.4.5.6 – dort geht es um die Darstellung der Ergebnisse und speziell um deren Herleitung –:

Dazu wird zunächst in einem ersten Ansatz die Angebotsfrequenz des Landeplatzes Mönchengladbach mit dem heutigen Angebot des Flughafens Dortmund gleichgesetzt. Dies erscheint näherungsweise ...

Ein Stück weiter steht dann:

Am Flughafen Dortmund wurden im Jahr 2001 etwa 1 Million Passagiere abgefertigt und 28.300 Flugbewegungen gezählt.

Daraus ziehe ich in Bezug auf dieses Modell folgenden Schluss – das sage ich nur, um das, was Herr Houben ausgeführt hat, noch einmal zu verstärken –: Hier geht es um eine reine

Angebotsrechnung und nicht um eine Nachfragerrechnung. Wir kennen ja die momentane Passagierzahl von Mönchengladbach. In der Modellrechnung wird aber vorausgesetzt, dass plötzlich das Angebot vom Himmel fällt, auf einmal 1 Million Passagiere abzufertigen, und dass Leute aus einem weiten Einzugsbereich nach Mönchengladbach reisen werden, sobald dieses Angebot da ist. Das ist für mich ein typisches Henne-Ei-Problem. Ich glaube nicht, dass man das einfach so annehmen kann.

Wenn ich mir die Ergebnisse angucke, stelle ich des Weiteren fest, dass der Einzugsbereich sehr, sehr weit gefasst wird, und zwar bis weit hinter die Flughäfen Paderborn und Münster/Osnabrück. Ferner wird das Wachstum von Mönchengladbach als deutlich höher angenommen als das Wachstum des allgemeinen Luftverkehrs. Vor diesem Hintergrund geht es nach meiner Meinung im Wesentlichen darum, in Konkurrenz zu allen anderen nordrhein-westfälischen Flughäfen zu treten, sodass es zu einem „Kannibalisierungseffekt“ kommen wird.

Ich hoffe, dass ich jetzt nicht zu viel wiederholt habe. Ich bin sicher, dass das auch schon an den vorigen Tagen besprochen wurde. Ich wollte aber nur noch einmal diese beiden Stellen aus dem Gutachten zitieren. – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Oelert. – Frau Göbel.

**Sieglinde Göbel (Einwenderin):**

Ich habe einen kurzen Wortbeitrag zum Thema „Lärm“ vorbereitet, den ich gerne noch vor der Pause loswerden möchte. Ich habe damit gerechnet, heute Morgen an die Reihe zu kommen. Heute Nachmittag kann ich leider nicht hier bleiben. Es ist ein ganz kurzer Beitrag. Ich bitte darum, ihn nachher noch halten zu dürfen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja, gerne – am besten jetzt.

**Sieglinde Göbel (Einwenderin):**

Sehr geehrte Damen und Herren! Ich habe gegen den beantragten Ausbau zum Flughafen Mönchengladbach schriftlich Einspruch erhoben. Ich wohne in der Straße Bökel in Neersen-Nordwest, also in einem Bereich, dem die Antragstellerin zumuten will, landende Flugzeuge in circa 200 m Höhe zeitweise im Minutentakt zu ertragen. Nachdem ich hier mittlerweile viele Stunden mehr oder weniger geduldig der Anhörung beigewohnt habe, drängt es mich, mich hier auch mit einer persönlichen Stellungnahme einzubringen.

Dabei habe ich nicht die Absicht, neue Erkenntnisse oder neue Argumente vorzutragen. Vielmehr fällt mir, da ich Psychologin bin, ganz besonders auf, wie wenig hier bisher der

Mensch, um dessen Wohl und Wehe es ja eigentlich vorrangig gehen soll, mit seinen individuellen Bedürfnissen, Vorlieben und Lebensplänen sowie seiner geistigen, psychischen und körperlichen Verfassung Beachtung gefunden hat. Es wird überwiegend mit Statistiken, Berechnungen, Begutachtungen, Fakten, Gesetzen usw. argumentiert. Das ist in einem solchen Verfahren natürlich auch durchaus notwendig und angemessen. Der einzelne Mensch mit seinem ganz persönlichen Schicksal und die subjektive Befindlichkeit jedes einzelnen Betroffenen wurden hier bisher aber zu wenig gewürdigt. Daher möchte ich mit meinem kleinen Beitrag versuchen, dem in diesem Verfahren mehr Gewicht zu geben.

Am überzeugendsten kann ich das wohl anhand meiner eigenen Biografie darstellen. Vor 30 Jahren bin ich mit meinem Mann aus dem durch Lärm und Abgase verschmutzten Düsseldorf ins Grüne gezogen. Wir haben am Rande von Neersen einen circa 300 Jahre alten ehemaligen Bauernhof erworben und ihn über viele Jahre liebevoll restauriert. Wir sind Eltern geworden – auch älter – und haben die Mutter zu uns geholt. Ich habe mich mit einer psychotherapeutischen Praxis niedergelassen. Nach Jahren, die wir an verschiedenen Orten im In- und Ausland gelebt hatten, meinten wir, eine schöne Heimat gefunden zu haben.

Seit nicht allzu langer Zeit bin ich Rentnerin und möchte Haus und Garten mit meiner Familie und meinen Freunden genießen. Ich kann nicht akzeptieren, dass uns zugemutet werden soll, zu dem schon vorhandenen, von Jahr zu Jahr angewachsenen Lärm und Dreck noch erheblich mehr zu verkraften. Dann müssten wir wohl wegziehen und würden erheblichen materiellen und emotionalen Schaden erleiden.

Im gestern Morgen vorgetragenen Gutachten – ich weiß den Namen des Gutachters leider nicht mehr; aber Sie haben es ja alle gehört – wurden die gesundheitlichen Folgen der Lärmbelästigung, wie sie für unseren Wohnort prognostiziert werden, aus meiner Sicht heruntergespielt. Dafür habe ich natürlich keine objektiven Beweise. Aber solche Beweise kann der Gutachter eben auch nicht beibringen, da es, soweit mir bekannt ist, keine wissenschaftliche Studie gibt, die alle relevanten hiesigen Gegebenheiten erfasst.

Aus der psychologischen Fachliteratur und durch meine eigene psychotherapeutische Praxis habe ich hinlänglich Erkenntnisse über die psychovegetativen Reaktionen und Langzeitfolgen von Stressoren gesammelt. Der für uns hier vorgesehene Fluglärm wäre ja mit Sicherheit ein Stressor erheblichen Ausmaßes, zu dem wir niemals eine positive akzeptierende Einstellung gewinnen könnten – anders als z. B. zum lauten Quaken eines Frosches. Wir müssten in unserer Region in allen Bevölkerungsschichten und allen Altersgruppen mit einer deutlichen Zunahme von Nervosität, Arbeitsstörungen, Ängsten, Depressionen, Aggressionen usw. rechnen, um nur einige Stressfolgen zu nennen.

Sehr geehrte Damen und Herren von der Bezirksregierung, zum Schluss wende ich mich ausdrücklich an Sie. Ich mache noch einmal deutlich: Ich wünsche mir, dass Sie bei der Entscheidungsfindung dem menschlichen Faktor ein angemessenes Gewicht zubilligen – ein

größeres jedenfalls, als ich es bisher angesichts der vielen technischen und juristischen Details wahrgenommen habe. Und ich plädiere ausdrücklich dafür, auch Ihren sogenannten gesunden Menschenverstand in die Waagschale zu werfen; denn er wäre neben den wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Erwägungen sicherlich ein guter zusätzlicher Ratgeber.  
– Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Frau Göbel. – Herr Ewald, das wäre eigentlich ein schöner Abschluss der Vormittagsdiskussion. Könnten Sie eventuell nach der Mittagspause den Aufschlag machen?

(Rolf Ewald [Betroffener]: Was ich zu sagen habe, dauert nur eine Minute!)

– Bitte.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Entschuldigung, Herr Marten! Herr Dr. Hagemann möchte noch etwas sagen!)

– Tut mir Leid; ich habe Sie nicht gesehen. Bitte, Herr Hagemann.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Frau Göbel hat das Thema „Gesundheit“ angesprochen, das wir heute thematisieren wollten. Weil ich Gutachter für Gesundheit bin, möchte ich auch noch einmal kurz zu unserem Gutachten Stellung beziehen. Sie haben natürlich vollkommen Recht, Frau Göbel: In solchen Gutachten kann man den Einzelnen in der Tat nur sehr schwer gerecht werden. Dieses Problem stellt sich bei der Begutachtung. Die Stressreaktionen haben wir in unserem Gutachten allerdings dargestellt.

Ein paar Worte zu uns als Team und dazu, wie ich z. B. mit Herrn Prof. Kastner zusammenarbeite: Ich selbst bin auch Psychologe. Ich habe über psychophysiologische Stressreaktionen promoviert und bin eigentlich darüber zur Lärmforschung gekommen. Wir erstellen ein solches Gutachten im Team mit Medizinerinnen und Psychologen, was auch sinnvoll ist. Sie und auch Herr Bönsch haben völlig Recht: Bei der Betrachtung von Lärm sind die Stressreaktionen eigentlich die entscheidenden; denn diesbezüglich ist die Schwelle sehr viel niedriger als in Bezug auf das mögliche Entstehen von direkten organischen Schäden.

Die von uns gesetzten Schwellenwerte haben wir nicht aus dem Bauch heraus festgelegt. Vielmehr haben wir uns natürlich auf die Literatur und die zahlreichen Studien, die es dazu gibt, gestützt – wobei man zugeben muss, dass die Durchführung solcher Studien sich äußerst schwierig gestaltet. Es gibt sehr viele groß angelegte Studien. Dort fließen aber äu-

ßerst viele Störvariablen ein. Die Varianzaufklärung, von der man in der Statistik spricht, ist äußerst schwierig zu gewährleisten.

Aus diesem Grund haben wir bewusst Schwellenwerte gewählt – das wurde auch von allen Gutachtern bestätigt, die hier waren, z. B. von Frau Dr. Wildanger und Herrn Dr. Kühner; auch in dem Gutachten von Herrn Faulenbach da Costa wird das bescheinigt –, die auf dem aktuellsten Stand der Forschung sind und die auch progressiv im Sinne des Schutzes der Bevölkerung sind. Ich denke, wir sind als Gutachter auch dafür bekannt, dass wir wirklich sehr viel Wert auf den Schutz der Gesundheit legen.

Wie ich gestern schon ausgeführt habe, ist die Frage der Belästigung ein Problem, das sich uns immer wieder stellt. Belästigung schätzen wir nicht ab. Wir müssen abschätzen, ob gesundheitliche Folgen entstehen – in diesem Fall hier durch einen Flughafenausbau. Belästigungen sind ein schwieriges Thema. Das wissen Sie als Psychologin selbst. In einem solchen Verfahren wie diesem hier geht es letztendlich darum, zwischen wirtschaftlichen oder sonstigen Vorteilen und den Nachteilen, die durch Ausbaumaßnahmen – was es auch sei, Autobahn oder Sonstiges – für den Einzelnen entstehen, abzuwägen. Dies muss gemacht werden. Das wird durch unterschiedliche Gutachten, auch durch Umweltverträglichkeitsstudien, vorbereitet. Letztendlich muss dann durch die Bezirksregierung entschieden werden, inwieweit die eintretende Belästigung im Verhältnis zu den Vorteilen steht, die durch die baulichen Maßnahmen entstehen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Hagemann. – Jetzt hat zum Abschluss der Vormittagsrunde Herr Ewald das Wort.

**Rolf Ewald (Betroffener):**

Ich will es ganz kurz machen. Leider ist Herr Bönsch schon vor die Tür gegangen. Er fühlte sich durch den Begriff „Daseinsfürsorge“ provoziert. Da wir ja auf Erkenntnisgewinn aus sind, Herr Vorsitzender, muss ich da wohl einmal einhaken. Es liegt hier offensichtlich ein Missverständnis vor; denn ein Flughafen ist keine Daseinsfürsorge, sondern eine Daseinsvorsorge. Das ist etwas anderes. Bei Daseinsvorsorge handelt es sich ja um ein in die Zukunft gerichtetes Projekt, das z. B. in der Luftfahrt dem einen oder anderen helfen soll, ein- bzw. auszusteigen. – Das wollte ich nur der Vollständigkeit halber zum Abschluss mit auf den Weg geben. Ich schlage vor, dass wir jetzt Ihrem Vorschlag folgen. – Danke.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Da Herr Bönsch das Latein so liebt, würde ich ihm zurufen: Falsa demonstratio non nocet! – Zum Schluss hat Frau Hörr noch eine Ankündigung zu machen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Nur ganz kurz: Die Antragstellerin hat uns heute Vormittag die nachgereichten Lärmwerte übergeben. Aus den Reihen der Städte – und zwar von den Städten Kaarst, Willich, Korschenbroich und Neuss – ist ja beantragt worden, ihnen diese Lärmwerte zu übergeben. Dem möchte ich jetzt nachkommen. Wie ich sehe, sind Vertreter der Städte Korschenbroich und Kaarst anwesend. Den Städten Willich und Neuss werden wir die Lärmwerte nach der Pause aushändigen.

(Zuruf von den Einwendern: Bitte achten Sie auf die Rednerliste!)

– Ich glaube, Sie haben mich missverstanden. Ich möchte nur kurz eine Unterlage aushändigen. Das ist auch ganz schnell geschehen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Die Rednerliste ist davon nicht betroffen. – Mittlerweile ist es 13:27 Uhr. Wir machen jetzt eine Stunde Pause.

(Unterbrechung von 13:27 Uhr bis 14:32 Uhr)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wir haben jetzt 14:32 Uhr und setzen die Erörterung mit dem Tagesordnungspunkt „Gesundheit“ fort. – Ich bin in der Pause aus dem Kreise der Zuhörer angesprochen und darauf hingewiesen worden, dass wir heute doch eigentlich den Punkt „Gesundheit“ erörtern. Am Vormittag haben wir in der Tat über sehr viele andere Dinge gesprochen. Ich möchte diesen Hinweis daher gerne aufgreifen und die weiteren Redner, die jetzt auf der Rednerliste stehen, noch einmal daran erinnern, dass wir heute den Tagesordnungspunkt „Gesundheit“ diskutieren möchten – insbesondere auch das Thema „Lärmmedizin“. Dazu steht der Gutachter, Herr Dr. Hagemann, auch extra zur Verfügung. – Ich sehe dazu eine Zwischenfrage. Herr Kruse.

**Hans Kruse (Einwender):**

Ich möchte noch einmal auf die St.-Maternus-Grundschule zurückkommen. Die Kinder, die dort unterrichtet werden, sind gesundheitlich betroffen. Die entsprechenden gesundheitlichen Schäden beruhen darauf, dass Lärmereignisse eintreten werden. Die Kinder sind auch nicht nur in ihrer Gesundheit beeinträchtigt. Ihre Konzentration ist ebenfalls gestört; sie können nicht mehr lernen usw.

Ich möchte einmal aus dem Gutachten die Zahlen auflegen, die dort in Bezug auf Lärmereignisse am Messpunkt Eickerend stehen. Das entspricht in etwa dem Messpunkt St.-Maternus-Grundschule.

(Folie: Ausbau Flughafen MG – Prognose für 2015 – Starts und Landungen)

Hier sehen Sie die täglichen Lärmereignisse. Größer 80 dB(A) sind es im Prinzip 35, also round about zwei pro Stunde, und weitere zwei pro Stunde mit 75 bis 80 dB(A).

Wir haben in den letzten Wochen viel über Simulationen gesprochen. Auf Simulationen beruhen ganze Berechnungen, was den Lärm betrifft. Ich möchte gerne anregen, hier einmal zu simulieren, was eine Lärmbelastung eines Flugzeuges von größer 80 dB(A) eigentlich bedeutet.

Ich **beantrage** oder rege an – das müssen Sie entscheiden –, dass so etwas einmal hier im Raum simuliert wird.

Dann können wir uns über die gesundheitlichen Auswirkungen, die dadurch hervorgerufen werden, unterhalten.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Herr Dr. Hagemann, bitte.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Wir haben in unserem Gutachten ja angemerkt, dass wir die Situation an der St.-Maternus-Grundschule durchaus als kritisch betrachten. Wir haben auch empfohlen, dort Messungen von Belastungen und Beanspruchungen vorzunehmen. Es stimmt – das haben wir ja auch gesagt –, dass es dabei insbesondere auch die Maximalpegel zu betrachten gilt. Sie dürfen allerdings nicht vergessen – darauf möchte ich hinweisen –, dass es sich dabei um Außenpegel handelt. Wenn man das Ganze den Fall hier bezieht – wir tagen bei geschlossenen Fenstern –, muss man eindeutig sagen, dass der Innenpegel geringer ist. Selbstverständlich kenne ich die Dämpfungswirkung dieses Raumes hier jetzt nicht genau. Sie haben aber natürlich Recht: Man muss auch lüften und anderes mehr.

Wir haben also auch Empfehlungen abgegeben, was die St.-Maternus-Grundschule angeht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kruse.

**Hans Kruse (Einwender):**

Ich möchte direkt darauf antworten. – Ich warte im Prinzip seit gestern auf eine Antwort auf die Frage, was mit den Kindern auf dem Schulhof und vor der Schule sowie den Kindern im

Kindergarten geschieht. Die Kinder müssen sich draußen zwischen den Schulstunden entspannen. Sie können die Kinder nicht ständig einsperren.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Als Nächster hat Herr Hagen Schläger das Wort. Wir hatten heute Vormittag schon einmal gefragt, ob er anwesend ist. – Das ist nicht der Fall.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Herr Dr. Hagemann hat noch eine Anmerkung!)

– Eine Erwiderung; okay.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Wir haben das bisher wenig thematisiert; deshalb will ich noch darauf eingehen. – Sie haben natürlich Recht. Das, was wir in erster Linie bewerten – und das machen wir wirklich sehr konservativ –, ist aber die Gesundheit. Dass es natürlich auch zu Belästigungen durch Lärm kommt, ist klar. Das betrifft ja nicht nur diese Schule. Es betrifft im innerstädtischen Bereich auch andere Schulen, die an großen Straßen liegen. Das ist eine Belästigung; da gebe ich Ihnen vollkommen Recht. Der Idealfall wäre natürlich eine Schule, die völlig frei von Lärmimmission ist; das stimmt. In vielen innerstädtischen Bereichen – an anderen Schulen, aber auch an flughafennahen Schulen – lassen sich Lärmimmissionen aber leider nicht vermeiden.

Auch da gilt es abzuwägen. Als Gutachter tun wir Folgendes: Nach allem Ermessen und auf Grundlage der Studien, die uns zur Verfügung stehen, nehmen wir sowohl in Bezug auf die eigentliche Gesundheit der Kinder als auch bezüglich der Möglichkeiten, einen ordentlichen Unterricht stattfinden zu lassen, eine Abwägung vor. – Das haben wir sehr gewissenhaft zu tun. Ich glaube, das habe ich auch dargestellt.

Ich stimme Ihnen aber natürlich vollkommen zu – und auch das gilt es abzuwägen –, dass es natürlich ein Belästigungserleben gibt, das auch bei den Kindern da sein wird. Es wird ein Ermessen der Bezirksregierung sein, auch das wiederum in ihre Erwägungen hinsichtlich der Vor- und Nachteile, die sich insgesamt aus einem solchen Projekt ergeben, einzubeziehen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Herr Kruse hat noch eine letzte Nachfrage. Bitte.

**Hans Kruse (Einwender):**

Sie sprechen ständig von Belästigungen. Es sind nicht nur Belästigungen. Aus diesen Belästigungen resultieren auch gesundheitliche Schäden.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Dr. Hagemann.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Ich habe gestern versucht, das deutlich abzugrenzen. Ich denke, das haben wir durch unsere Schwellenwerte auch ganz klar getan. Wir haben gesagt, ab wann direkte, vor allen Dingen aber auch indirekte medizinische Auswirkungen möglich sein können. Nichtsdestotrotz ist es natürlich so, dass auch unterhalb dieser Werte Belästigungen vorkommen oder vorkommen können. Das ist aber äußerst schwierig zu bewerten. Subjektiv ist es sehr, sehr unterschiedlich. Das habe ich gestern auch dargestellt. Wichtig ist aber, dass Belästigungen nicht mit gesundheitlichen Folgen gleichzusetzen sind.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Herr Houben hat auch noch eine Nachfrage.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Meine Nachfrage richtet sich ebenfalls an Herrn Dr. Hagemann und im Anschluss auch an Herrn Kames. Wie ich gestern vorgetragen habe, wohne ich selber in einem über 150 Jahre alten Haus. Die Stelle dürfte Ihnen bekannt sein. Es handelt sich um die Kreuzung Landstraße 361/Oststraße im Ortsteil Kleinenbroich-Eickerend. Das können Sie auf Ihrer Karte sicherlich gut lokalisieren. Ich wüsste gern die Lärmwerte für diesen Platz. Herr Kames kann sie ja in Ruhe herausuchen. Vielleicht können Herr Dr. Hagemann und er nach dem Beitrag von Herrn Luining diese Zahlen nennen und darstellen, wie es in einem solchen Gebäude dann aussieht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. Es kann also erst einmal nachgeschaut werden. – Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Wir haben keine hausbezogene Lärmprognose, Herr Houben. Wir haben für das Prognosegutachten 30 Punkte gerechnet. Im Zusammenhang mit den Einwendungen haben wir dann noch einmal Lärmwerte in außenliegenden Kommunen prognostiziert. Unser Gutachter hat aber nicht einzelhausbezogene Lärmwerte gerechnet.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Houben.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Vielleicht finden Sie in Ihren Unterlagen ja den Platz, über den wir reden. Herr Kames weiß sicherlich ganz genau, wo das ist. Er wird uns dann ja auch sagen können, wie weit der

Messpunkt von dieser Stelle entfernt ist, sodass wir eine Idee davon bekommen, über welche Lautstärken – sprich: Mittelungspegel, mittlere Maximalpegel und Maximalpegel – wir wirklich reden. Ich denke, das ist eine sachliche Frage, die Herr Kames gut klären kann.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames möchte Ihnen antworten.

**Franz-Josef Kames (Antragstellerin):**

Das kann ich selbstverständlich klären, Herr Houben. Im Fluglärmtechnischen Gutachten ist auch eine Übersichtskarte über diese 30 Einzelpunkte enthalten. Der Einzelpunkt 24 ist dort verbal mit „Eickerend“ beschrieben. Übrigens ist der Einzelpunkt 30 mit „St.-Maternus-Grundschule“ beschrieben. Der Einzelpunkt 24 dürfte exakt die von Ihnen erwähnte Kreuzung sein, sodass die Werte des Einzelpunktes 24 für Ihr Wohnhaus zu übernehmen sind. Ich kann allerdings keine Aussage darüber treffen, inwieweit die Straßenbreite noch berücksichtigt werden müsste. In Bezug auf den Einzelpunkt 24 ist hier nur die Straßenkreuzung genannt.

Die Werte sind in dem Gutachten selbstverständlich auch enthalten. Ich dachte, dass Sie sie auch auf Anhieb gefunden hätten. Ich muss kurz nachschauen; eine Sekunde, bitte. – Für den Einzelpunkt 24, in der Tabelle mit „Eickerend“ bezeichnet, gilt Folgendes:  $L_{eq}$ -Wert: 57,6 dB(A); mittlerer Maximalpegel: 80,3 dB(A); maximaler Einzelschallpegel: 83 dB(A); im Spektrum 80 bis 85 dB(A) beträgt die mittlere Anzahl der täglichen Ereignisse in Bezug auf maximale Einzelschallpegel 35,3, wobei die Aufzeichnung bei 83 dB(A) endete. – Ich hoffe, damit Ihre Frage erquickend beantwortet zu haben.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Eine letzte Nachfrage. Herr Houben, bitte.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Nein, keine Nachfrage; jetzt kommt meine konkrete Frage an den Gutachter, was bei einem derartigen Gebäude mit den Isolationszuständen, die man dort voraussetzen darf, zu erwarten ist. Um Ihnen einen Eindruck zu geben: Das Haus hat Holzdecken, die mit einer dünnen Lage Schlacke isoliert sind, ein normales Ziegeldach usw. – so, wie ein solches altes Haus eben aussieht. – Worauf muss ich mich von daher einstellen, wenn ich in meinem Büro sitze und konzentriert arbeiten möchte?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Dr. Hagemann.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Der Messort Eickerend – ich nehme an, dass er sich in der Nähe Ihres Hauses befindet – ist ganz klar ein lärmkritischer Ort, der den Werten nahe kommt, der sie – das muss ich ganz klar sagen – allerdings nicht übertrifft, weder nach  $L_{eq(3)}$  noch nach  $L_{eq(4)}$ . Wir haben gleichwohl empfohlen, auch dort entsprechende Messungen vorzunehmen.

Es stimmt, dass die Schalldämmung in unterschiedlichen Häusern natürlich sehr unterschiedlich ist. Wir versuchen auch, dem mit unseren Grenzwerten Rechnung zu tragen. Auch bei unseren Empfehlungen gehen wir vom Worst Case aus – in dem Sinne, dass die Schalldämmung gering ist.

Nichtsdestotrotz bin ich jetzt überfragt, weil ich die genauen Gegebenheiten Ihres Hauses nicht kenne; denn es gibt natürlich schon Schwankungen. Das Gleiche gilt für die Dämmwirkung bei gekippten Fenstern und bei geöffneten Fenstern. Um letztendlich das zu ermitteln, was dann bei Ihnen im Büro oder im Wohnzimmer ankommt, kann man tatsächlich nur noch messen.

(Wolfgang Houben [Einwender]: Danke schön!)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Mir liegen jetzt noch zwei Nachfragen von Herrn Meurer und Herrn Siewert vor. Ich weiß aber auch, dass Herr Luining, der als Nächster auf der Rednerliste steht, schon einige Zeit wartet. Deshalb frage ich Sie, Herr Luining: Können wir diese beiden Nachfragen noch zulassen, bevor Sie reden? Oder möchten Sie direkt sprechen?

(Jan Luining [BUND]: Fünf Minuten sind okay! Nachher muss ich nämlich gehen!)

– Alles klar. – Von daher bitte ich die beiden Herren, sich kurz zu fassen. Herr Meurer.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Ganz kurz, ja. – Herr Dr. Hagemann, Sie haben Messungen angesprochen, die gemacht werden sollen und gemacht werden müssen. Wann sollen diese Messungen denn stattfinden? Und wie? Zurzeit sind ja gar keine Lärmverursacher da. – Können Sie mir darauf bitte eine Antwort geben?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Dr. Hagemann.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Ja. – Ganz klar: Es muss natürlich die Verkehrsentwicklung beobachtet werden, wie sie sich entwickelt. Wenn die Werte auch nahe an den Prognosewerten liegen, müssen dann natür-

lich Messstationen aufgestellt werden. Das kann ja veranlasst werden. Dann muss der Schall gemessen werden. Das passiert ja auch an vielen Flughäfen, an großen Flughäfen sowieso. Dort gibt es Messstationen, mit denen die tatsächlichen Werte ermittelt werden.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Habe ich es richtig verstanden, dass zuerst diese Flugzeuge von Mönchengladbach starten müssen und Sie dann messen, um zu den wirklichen Werten zu kommen?

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Nein. Bisher beruhen unsere Aussagen auf Prognosen. Das ist ja die einzige Möglichkeit, ein Szenario zu bewerten, das 2015 stattfinden soll. Da gibt es wohl keine andere Möglichkeit, als eine Prognose zur Grundlage zu nehmen. Wir sagen aber natürlich Folgendes: Weil man sicherlich nicht auf 1 dB(A) genau prognostizieren kann, sollte bei Orten, die unseren Schwellenwerten sehr nahe kommen, zum Schutz der Bevölkerung die tatsächliche Lärmbelastung ermittelt werden, um dann gegebenenfalls zu handeln.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Entschuldigung; jetzt muss ich noch einmal nachfragen. Einmal sprechen Sie von Messungen. Diese können doch erst dann durchgeführt werden, wenn wirklich Lärm auftritt. Jetzt sprechen Sie davon, dass Sie diese Werte aufgrund von Prognosen festgestellt haben. Das verstehe ich nicht; tut mir Leid. Einmal wollen Sie messen – –

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Dann erkläre ich es noch einmal. Unser Gutachten beruht auf Prognosen. Schließlich sollen wir eine Situation bewerten, die 2015 stattfinden soll. Ich glaube, da bleibt keine andere Möglichkeit, als auf Daten zurückzugreifen, die aufgrund einer Prognose erstellt wurden. Von daher nehmen wir diese Daten als Grundlage. Wir sagen aber: Eine Prognose hat natürlich Unsicherheiten. Wenn die der Prognose zugrunde gelegten Verkehrszahlen tatsächlich eintreten sollten, sollte daher auch real gemessen werden. Das ist eine Empfehlung. – Ist das verständlich?

**Heinz Meurer (Einwender):**

Für mich ist es immer noch nicht verständlich; denn die Prognose ist etwas Unsicheres, wie Sie selber sagen, und Messungen an den in der Diskussion stehenden Punkten können Sie erst dann durchführen, wenn das Lärmereignis da ist, wenn der Flughafen also fertig ist. Damit kann ich mich nicht zurechtfinden.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Ja, da haben Sie Recht. Ich weiß aber nicht, wie man das Problem anders lösen kann.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Ja. Vielen Dank. – Ich gehe davon aus, dass das protokolliert wird, Frau Hörr.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Es wird alles protokolliert, Herr Meurer. – Herr Siewert, bitte.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Ich mache es ganz schnell, weil Herr Luining wartet. – Herr Zerbe, Sie haben eben den Städten und Gemeinden freundlicherweise die Zusatzmesspunkte zur Verfügung gestellt. Sie haben das Prognosejahr 2015 zugrunde gelegt. Meine Frage lautet: Im Prognosejahr 2015 wird ja auch der Flugverkehr in Düsseldorf zwangsläufig zunehmen. Ist das in diesen Lärm-berechnungen auch zugrunde gelegt?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames.

**Franz-Josef Kames (Antragstellerin):**

Wie aus dem Fluglärmetechnischen Gutachten hervorgeht, sind die dort genannten ersten 30 Einzelpunkte auf den Flugbetrieb Mönchengladbach bezogen. In Fortsetzung sind im Rahmen der Bearbeitung der Einwendungen die Ihnen jetzt vorliegenden Einzelpunkte ermittelt worden. Die entsprechenden Lärmwerte beziehen sich auf den beantragten Flugbetrieb und den Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach. In diesen Werten ist der Düsseldorfer Flugverkehr nicht enthalten.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Das heißt: Das Zusatzgutachten, das Herr Dr. Wölk am 15. Februar 2005 – –

**Franz-Josef Kames (Antragstellerin):**

Es gibt kein Zusatzgutachten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Die ergänzende Stellungnahme.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Die ergänzte Stellungnahme; ja, bezeichnen wir es freundlicher. – Alles klar. Das bedeutet auch, dass die Karte 3 auf Seite 15 darin nicht berücksichtigt ist. Daraus könnte man schließen, dass sich an den Einzelpunkten möglicherweise andere Lärmkenngrößen ergeben könnten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames.

**Franz-Josef Kames (Antragstellerin):**

Sie könnten das so interpretieren. Wir haben in dieser Fortschreibung die Lärmwerte der beantragten Maßnahme ermittelt. Dies geschah – ich wiederhole es – im Rahmen der Bearbeitung der Einwendungen.

In Bezug auf die von Ihnen angeführte Gesamtlärbetrachtung stelle ich fest: Dieses Papier sollte unter anderem Aufschluss darüber erbringen, ob sich gegebenenfalls eventuelle Lärmzonen von Düsseldorf und Mönchengladbach überschneiden. Das ist eindeutig nicht der Fall. Wir sind hier aber wieder beim Thema „Gesamtlärbetrachtung“. In unseren als Antragsunterlagen vorgelegten Gutachten sind nur die Werte für den beantragten Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach enthalten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Als Nächster hat Herr Luining das Wort.

**Jan Luining (BUND):**

Bevor ich eine Frage an den Gutachter wegen der Gesundheit und vor allen Dingen wegen der Schadstoffe richte – schließlich sind Schadstoffe enorm wichtig für die Gesundheit –, möchte ich zum Einstieg zwecks Aufnahme in das Protokoll Folgendes bezüglich der EU-Richtlinien zu PM<sub>10</sub> – Feinstäube – zu bedenken geben: Die Feinstaubangaben seitens der Antragstellerin sind falsch. Ich glaube, Sie geben 27 µg/m<sup>3</sup> an. Dieser Wert ist eindeutig falsch; denn er ist natürlich zu niedrig. Tatsache ist, dass 2003 die Jahresmittelwerte für die Kreise Kleve, Viersen, Neuss und Heinsberg sowie die Städte Krefeld und Mönchengladbach 37 µg/m<sup>3</sup> betragen. Damit sind wir fast an der Grenze von 40 µg/m<sup>3</sup>.

Ich beziehe mich hier nicht auf das Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen – LUA –, sondern auf neuere Erkenntnisse und bessere Messsysteme, als man bis jetzt verwendet hat. Sie sind ja auch verpflichtet, die neueren Erkenntnisse bzw. die neuesten Messtechniken mit anzuwenden. Ich beziehe mich hier auf Satelliteninstrumente. Es gibt jetzt Bilder von Satelliten, die verwertet werden und deutlich machen, welche Werte vorhanden sind. Dabei kommt ganz klar ein Feinstaub-Jahresdurchschnitt von 37 µg/m<sup>3</sup> heraus. Dieser Wert liegt bedeutend höher als das, was der Gutachter in seinem Gutachten angegeben hat. 37 µg/m<sup>3</sup> Feinstaub sind nahe an der Grenze zum Jahresmittel von 40 µg/m<sup>3</sup>.

Das heißt, dass seitens der Bezirksregierung normalerweise Luftreinhaltepläne durchgeführt werden müssten, weil man diesen Grenzbereich annähernd erreicht. In diesem Zusammenhang muss ich auch zu bedenken geben, dass wir 2010 nur noch 20 µg/m<sup>3</sup> haben dürfen und

diesen Wert an sieben Tagen überschreiten dürfen. Das heißt: Aufgrund von neueren Messtechniken und neueren Erkenntnissen besteht akuter Handlungsbedarf.

Das gibt das LUA übrigens selber zu. Es sagt nämlich Folgendes:

Bis Ende 2003 wurden bei der kontinuierlichen Messung die PM<sub>10</sub>-Werte als Rohwerte ohne Korrekturfaktoren veröffentlicht.

Das LUA hat also überhaupt keine genauen Angaben. – Zweitens sagt es:

Diese unterschätzen in der Regel die echten PM<sub>10</sub>-Konzentrationen.

Solche Aussagen eines Landesamtes kann man natürlich irgendwohin stecken.

Ich bitte die Bezirksregierung, meine Anregung aufzunehmen, sich um neuere Daten zu kümmern. Die entsprechenden Unterlagen kann ich zur Verfügung stellen. Ich werde die Bezirksregierung ohnehin schriftlich darüber benachrichtigen. Dann werde ich auch die Unterlagen beifügen.

Ich bin der Meinung, dass dieses Gutachten aufgrund der zugrunde gelegten Grenzwerte neu geschrieben werden muss. Denken Sie in diesem Zusammenhang auch einmal an die Temperaturen, die im Moment herrschen. Es ist kein Wunder, dass die Menschen, insbesondere ältere Menschen, umfallen wie die Fliegen. Das ist momentan der Fall. Sie sind, wie gesagt, dazu verpflichtet, die neuesten Erkenntnisse und Technologien anzuwenden.

Es ist leider auch so, dass die Menschen durch diese Grenzwerte schon jetzt, ohne Flugverkehr von Mönchengladbach, geschädigt werden. Von daher besteht hier akuter Handlungsbedarf. Bevor wir überhaupt weiter über einen Ausbau reden, muss erst einmal das Schutzgut „Menschliche Gesundheit“ untersucht werden. Vor allen Dingen muss sichergestellt werden, dass der Mensch nicht weiter Schaden leidet. Bei diesen Grenzwerten kann man wirklich nichts mehr draufpacken. Beim Lärm ist das anders; Lärm kann ich nämlich stapeln. Eine Steigerung bei Luftschadstoffen muss ich aber immer festhalten. Dort geht es kontinuierlich nach oben weiter.

Vor der Pause ist über die Kinder gesprochen worden. Es hieß: Gebt den Kindern eine Chance. – Den Kindern gibt man besten eine Chance, indem man seinen gesetzlichen Pflichten nachkommt, indem also Luftreinhaltepläne aufgestellt werden, bevor man überhaupt eine Genehmigung erteilt; denn sollte man das nicht tun, wird es verdammt eng. Das kann ich Ihnen sagen.

Noch einmal zurück zu den Angaben, die ich hier aus den Niederlanden habe: Dort gibt es Instruktionen, die sich neuerdings auf Satellitenbilder und deren Auswertung beziehen, weil die Satellitenbilder genauer sind. Sie sind viel genauer als das, was wir momentan in

Deutschland noch machen. In Deutschland werden mit Messinstrumenten in 3,50 m Höhe die Werte gemessen. Ich möchte einmal die Menschen sehen, die in 3,50 m Höhe atmen usw. Das ist doch eine enorme Diskrepanz. Ich gebe zu, dass sich zwischen 2002 und 2005 in diesem Bereich sehr viel getan hat. Ich gebe diese Anregungen bzw. diese Bedenken hier aber weiter, damit man nicht sagt, das habe man nicht gewusst oder nicht berücksichtigen können.

Deshalb bin ich auch der Meinung, dass man diese Sache einfach nicht mehr weiterverfolgen kann; denn wir haben ein Schutzgut „Mensch“. Insbesondere – ich wiederhole mich – Kinder und ältere Menschen sind enorm schutzbedürftig. Von daher kann man überhaupt nicht mehr weiter darüber reden, ob man den Flughafen genehmigt oder nicht. Zuerst einmal geht es darum, Folgendes zu erfahren: Wie sind die Werte? Was können wir uns vor diesem Hintergrund noch erlauben? Und was können wir uns nicht erlauben?

Und noch etwas: Bis 2010 müssen Sie die Werte, die jetzt schon vorhanden sind, fast halbiert haben. Das kriegen Sie nicht hin, wenn Sie diesen Flughafen und damit weitere rund 80.000 bis 90.000 Slots genehmigen. Erschwerend kommt hinzu, dass diese Flüge bis Vier- sen in einer Höhe von 610 m erfolgen. Höher dürfen die Flugzeuge ja nicht.

Das gebe ich Ihnen zu bedenken. Ich werde Ihnen diese Anregungen und Bedenken schicken und auch die Unterlagen zu den Satellitenfotos beifügen. Ich gehe davon aus, dass man das nicht einfach nach dem Motto „Wir wollen den Flughafenausbau sowieso genehmigen“ zur Kenntnis nimmt. Dieses Faktum muss vielmehr als Erstes geprüft werden. – Ich bedanke mich.

(Beifall bei den Einwendern)

Meine Frage an den Gutachter lautet natürlich, ob er diese Sachen überhaupt kennt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Luining. – Wir haben das von Ihnen angesprochene Thema bereits am 20. Juni, also am Montag, unter dem Tagesordnungspunkt „Schadstoffimmission“ sehr ausführlich diskutiert. Ich weiß nicht, inwieweit die Antragstellerin jetzt noch ergänzen möchte. Schließlich ist das Thema bereits hier in der Erörterung behandelt worden.

(Jan Luining [BUND]: Das, was ich dargestellt habe, mit Sicherheit nicht!)

– Sie können uns diese Unterlagen gerne einreichen. Uns als Bezirksregierung Düsseldorf ist das Thema „Feinstaub“ im Übrigen sehr wohl bekannt.

**Jan Luining (BUND):**

Davon gehe ich aus. Ich wage allerdings zu bezweifeln, dass Sie wirklich die modernen Erkenntnisse und Messinstrumentarien, also die Satellitenbilder und die darauf beruhenden Ergebnisse, kennen bzw. verwenden; denn man bezieht sich doch auf das eine Gutachten, das schon 2002 geschrieben worden ist.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Reichen Sie uns diese Unterlagen gerne ein. Vielen Dank. – Jetzt gibt es noch eine Nachfrage von Herrn Kruse. Anschließend möchte ich dann wirklich in der Rednerliste fortfahren. Später können wir auch noch einmal Zwischenfragen und Nachfragen zulassen.

**Hans Kruse (Einwender):**

Ich möchte nur auf das eingehen, was Herr Luining eben sagte. Ich kann mich an den Montag erinnern. Es ging nur um die Werte, die die Flugzeuge verursachen. Schadstoffbelastungen, die am Boden stattfinden, wurden ausgeklammert. Wir haben hier aber eine Summierung von Schadstoffen in der Luft. Somit muss man alle diese Schadstoffe beachten, wenn man dem Gesetz Folge leisten will und die Grenzwerte von derzeit 40 µg/m<sup>3</sup> und ab 2010 20 µg/m<sup>3</sup> einhalten will.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Kruse. – Als Nächster hat Herr Rothe das Wort.

**Martin Rothe (Einwender):**

Sehr geehrte Frau Hörr! Meine Damen und Herren! Als Erstes habe ich eine kurze Nachfrage. Heute Morgen hat Herr Marten uns versprochen, nachzuschauen, ob er den Antrag auf das gemeinsame Flughafensystem einsehen könne. Ist das geschehen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Nein. Die Unterlagen liegen in Düsseldorf. Ich habe mich nur informiert, ob es eine entsprechende Verfügung gegeben hat. Diese hat es gegeben – wenn ich mich recht entsinne, im November 2003. Die Verfahrensakten sind aber alle in Düsseldorf.

**Martin Rothe (Einwender):**

Ich habe hier zwei Dinge vorzutragen. Das Erste ist ein Nachtrag. Dabei geht es um die Stellungnahme des ehemaligen renommierten Fluglotsen Herrn Dreijack. Es hat leider so lange gedauert, weil Herr Dreijack zwischenzeitlich einige Tage unterwegs war. Er hat am 13. Juni hier beim Anhörungstermin vorgetragen. Wir haben alle mit offenen Ohren zugehört und festgestellt, mit welchem Sachverstand er hier gegenüber der DFS und der Antragstellerin

argumentiert hat. Ich habe ihn gebeten, seinen Vortrag zu fixieren und auch noch einmal so zu überarbeiten, dass er leicht verständlich ist. Das hat Herr Dreiack freundlicherweise gemacht. Die Unterlagen liegen mir vor.

Ich **beantrage**, dass die Bezirksregierung die Ausarbeitung des Fluglotsen Herrn Dreiack bei der Entscheidung im Besonderen berücksichtigt.

Dies hat folgenden Grund: Herr Dreiack ist nicht nur hier in unserer Region, sondern in ganz Nordrhein-Westfalen eine anerkannte Persönlichkeit. Bis 1990 hat er in den §-32b-Kommissionen in Düsseldorf, Paderborn, Münster usw. mitgearbeitet. Jetzt hat er eine Stellungnahme über die Problematik der Flugsicherheit – sprich: das Gutachten von Herrn Prof. Fricke – abgegeben. Ich will Ihnen das nicht alles vorlesen – es ist sehr umfangreich –, sondern nur ein paar Dinge herausgreifen.

Herr Dreiack kommt zu dem Ergebnis, dass das externe und das interne Risiko extrem hoch sind. Das wussten wir ja. Das hatten auch Herr Lindenmayer und Herr Prof. Fricke zugegeben.

Dann kommt das Interessante. Wir werden ja immer wieder darauf hingewiesen, dass es keine Sicherheitsprobleme gibt, sondern nur Kapazitätsprobleme. Herr Dreiack hat von seiner Warte als Fluglotse jetzt in diesem Beitrag nachgewiesen, dass Herr Lindenmayer – – Ich kenne Herrn Lindenmayer seit Jahren und schätze ihn. In der Anhörung hier hat er meines Erachtens aber ein sehr schlechtes Bild abgegeben. Er hat nicht überzeugend geredet. Deswegen haben wir Herrn Dreiack gebeten, als – das betone ich noch einmal – Fachmann, der wirklich in Ruhe darüber nachdenkt, seine Gedanken zu Papier zu bringen. Diese Stellungnahme liegt jetzt vor. Herr Dreiack kommt zu dem Ergebnis, dass es nicht nur Kapazitätsprobleme gibt, sondern aufgrund der Lage der beiden Flughäfen Mönchengladbach und Düsseldorf wirklich auch sicherheitsrelevante Probleme in Bezug auf die Kreuzungspunkte. – Das ist also mein erster Antrag. Ich gebe Ihnen diese Unterlagen nachher herüber.

(Folie)

Das Zweite ist lärm- und medizinrelevant. Deswegen sitzen wir ja heute hier zusammen. Herr Meurer, meine Frau und ich haben versucht, die Verspätungsregelung ins Auge zu nehmen. Diese Geschichte beschäftigt uns ja alle und ist uns in diesem Antrag ein Dorn im Auge. Wir haben einmal die Antragsunterlagen daraufhin durchforstet, vor allen Dingen das Flugsicherungsgutachten für Mönchengladbach von Herrn Prof. Fricke.

(Folien: 3.3.1 Verkehrsverteilung; Abbildung 6; Abbildung 8)

Unter 3.3.1, Verkehrsverteilung, ist Folgendes dokumentiert:

Für beide Szenarien wurden von der Flughafengesellschaft sowohl durchschnittliche als auch maximale stündliche Flugbewegungen vorgegeben. Auf dieser Basis wurden dann die Flugbewegungen für den Durchschnittstag 2015 – Abbildung 6 – und den Spitzentag 2015 – Abbildung 8 – festgelegt.

Abbildung 6 zeigt eindeutig, dass in der Tagesrandzone von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr – schauen Sie einmal genau hin – nur sechs bis sieben Starts und nur sieben bis neun Landungen vorgesehen sind. Auch für den Tagesrandbereich von 19:00 Uhr bis 21:00 Uhr ist dies eindeutig dargestellt. In den Tagesrandstunden, die ja für uns alle interessant sind, also morgens von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr und abends von 19:00 Uhr bis 21:00 Uhr, finden die wenigsten Bewegungen statt.

Der Flughafen Düsseldorf beklagt, dass insbesondere in den Tagesrandzeiten ein Kapazitätsengpass bestehe und sich weiter verschärfe. Mönchengladbach seinerseits begründet den Neubau der Start- und Landebahn unter anderem damit, Düsseldorf zu entlasten. Aber ausgerechnet in den Tagesrandzonen, in denen Düsseldorf nach eigenen Aussagen dringend Kapazitätsentlastung braucht, erfolgt praktisch keine Entlastung durch Mönchengladbach, wie in Abbildung 6 dargestellt.

Die vorstehenden Ausführungen beschreiben den Durchschnittstag 2015. Aber auch der im Flugsicherungsgutachten auf der Basis der Vorgaben in Mönchengladbach dargestellte Spitzentag 2015 zeigt eindeutig ein fast gleiches Bild; siehe Abbildung 8.

Somit ist es falsch, zu behaupten, Mönchengladbach werde Düsseldorf in den Tagesrandzonen entlasten. Die beigefügten Anlagen zeigen eindeutig, dass nach 21:00 Uhr in Mönchengladbach keine Flugbewegung mehr stattfindet. In Anbetracht dieser Tatsache ist es völlig falsch, vonseiten der Flughafengesellschaft Mönchengladbach eine Verspätungsregelung nach 22:00 Uhr zu fordern.

Deshalb stelle ich den **Antrag**, dass die bestehende Betriebsregelung für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach von 6:00 Uhr morgens bis 22:00 Uhr bestehen bleibt und die beantragte Verspätungsregelung von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr von der Bezirksregierung nicht genehmigt wird.

Ist deutlich geworden, was ich möchte? – Gut. Schönen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Rothe. – Herr Zerbe, möchten Sie zum Thema „Verspätungsregelung“ erwidern?

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Ganz kurz: Wenn man den Durchschnittstag 2015 anguckt – ich sehe gerade einmal aufs Tableau –, sieht man, dass wir dort zeichnerisch acht bis neun Starts exakt um 6:00 Uhr eingezeichnet haben. Wir haben ja auch eine Prognose der Verspätungen dargestellt. Ohne jetzt dort hineinzuschauen, sage ich jetzt einmal: 254 im Jahr. Das fällt dann möglicherweise darunter. Oder man muss rechnen, was an einem Durchschnittstag wirklich anfällt. Es ist wahrscheinlich auch nicht darstellbar.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Meurer hat eine Nachfrage dazu. Bitte.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Frau Hörr! Meine Damen und Herren! Herr Zerbe, aus den beiden Abbildungen, die Herr Rothe vorgestellt hat, geht eindeutig hervor, dass nach 21:00 Uhr keine Flugbewegungen mehr in Mönchengladbach stattfinden. Sie sehen doch das Diagramm. Und Sie als Fluggesellschaft haben diese stündlichen Flugbewegungszahlen vorgegeben.

Hieraus geht also hervor, dass sich zwischen 21:00 Uhr und 22:00 Uhr in Mönchengladbach nichts mehr bewegt. Und dann wollen Sie eine Verspätungsregelung nach 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr haben. Das passt nicht zusammen. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Meurer. – Herr Kames.

**Franz-Josef Kames (Antragstellerin):**

Es gibt eine Erklärung dafür. Die hier aufgelegte Darstellung ist ja auch im Gutachten enthalten. Ich hatte mich ebenfalls über die 21:00 Uhr gewundert und habe mit dem Gutachter gesprochen. Es ist wie folgt: Unten sind Uhrzeitangaben aufgeführt. Diese Uhrzeitangaben gelten immer für die folgende Stunde. Beispielsweise gilt 20:00 Uhr für den Zeitraum von 20:00 Uhr bis 21:00 Uhr. 21:00 Uhr, was logischerweise zwischen 20:00 Uhr und 22:00 Uhr liegt, ist nicht im Einzelnen aufgeführt, glaube ich. Ich meine mich zu erinnern, in der Druckform nur die Markierungen für 20:00 Uhr und dann für 22:00 Uhr gesehen zu haben.

Das Ganze bezieht sich also immer auf den folgenden Zeitraum. Der Wert bei 20:00 Uhr stellt den Betrieb von 20:00 Uhr bis 21:00 Uhr dar. Folglich wird beim Lot bei 21:00 Uhr der

Betrieb von 21:00 Uhr bis 22:00 Uhr angegeben. Es ist immer der Beginn der Folgestunde dargestellt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Noch eine Nachfrage. Herr Meurer.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Vielen Dank, Herr Kames. Hieraus geht aber eindeutig hervor, dass mit den Bewegungen um 21:00 Uhr Schluss ist. Zwischen 21:00 Uhr und 22:00 Uhr ist hier nichts dargestellt. Sie können uns doch jetzt nicht weismachen wollen, dass die von 20:00 Uhr bis 21:00 Uhr dargestellten Bewegungen eigentlich für die Zeit von 21:00 Uhr bis 22:00 Uhr gelten.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames.

**Franz-Josef Kames (Antragstellerin):**

Ich will noch einmal ganz kurz darauf eingehen. Ich werde gerade auch auf Folgendes hingewiesen: Wenn es so wäre, wie Sie unterstellen, würden bei dem Punkt „6:00 Uhr“ etwa zehn Bewegungen stattfinden – ich weiß nicht, innerhalb von wie vielen Minuten. Auch hier gilt – ich sage das noch einmal –: Die Zeitangabe „6:00 Uhr“ betrifft die Stunde von 6:00 Uhr bis 7:00 Uhr, die Zeitangabe „20:00 Uhr“ die Stunde von 20:00 Uhr bis 21:00 Uhr und die Zeitangabe „21:00 Uhr“ die Stunde von 21:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Als letzter Nachfrager hat jetzt Herr Schmitz das Wort.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Einfacher als auf dieser Zeichnung kann man das doch nicht überblicken. Es findet effektiv nichts statt. Das kann man nicht wegdiskutieren. Sie könnten natürlich sagen: Das ist ein Bildchen; es ist nicht so gemeint. – Das kann ich mir aber nicht vorstellen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames.

**Franz-Josef Kames (Antragstellerin):**

Ich kann mich nur wiederholen. Wenn Sie das Lot bei der Uhrzeit 20:00 Uhr nehmen, werden Sie auf einen Gesamtwert von insgesamt neun Flugbewegungen kommen. Diese neun Bewegungen finden von 20:00 Uhr bis 20:59 Uhr statt. Das Lot bei der nicht einzeln dargestell-

ten Uhrzeit 21:00 Uhr betrifft die Anzahl der Flugbewegungen in der Zeitstunde von 21:00 Uhr bis 21:59 Uhr. Die Bewegungen nach 22:00 Uhr fallen natürlich vorher an; klar.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Ich schlage vor, dass wir das jetzt so stehen lassen. Die Meinungen dazu sind ausgetauscht. – Herr Kruse, Sie haben noch eine letzte Nachfrage.

**Hans Kruse (Einwender):**

Ich habe dazu eine andere Interpretation. Ich rufe noch einmal in Erinnerung, was ich heute Morgen über die Debonair gesagt habe. Wahrscheinlich spielen die Erfahrungen, die Sie mit der Debonair gemacht haben, hier eine Rolle. Sie kalkulieren schon jetzt die Verspätungen der Maschinen ein und rechnen damit, dass die Maschinen, die nach 21:00 Uhr kommen sollen, dann bis 23:00 Uhr gelandet sind.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Als Nächster hat Herr Gernot Karlsböck das Wort.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Schönen guten Tag! Ich wohne auch in dem Bereich, der durch den Flughafen beeinflusst wird, und zwar in Neersen im Hagwinkel. Diese Straße liegt im direkten Bereich der An- und Anflugschneise. Ich habe heute gehört, dass man ein paar 100 m oder noch etwas weiter bei 200 m Flughöhe liegt. Wenn ich daran denke, wird mir angst und bange.

Grundsätzlich werden bei einer Realisierung dieses Schildbürgerprojekts – so will ich das einmal bezeichnen – erhebliche Belastungen auf meine Familie, die heute Morgen mit hier war, und mich zukommen: gesundheitliche Belastungen, finanzielle Belastungen und die Beschränkung unserer Lebensqualität.

Vorwegschicken möchte ich, dass ich kein Experte bin – weder in Umweltfragen noch in landwirtschaftlichen Fragen noch in Rechtsfragen. Ich möchte hier aber die Gelegenheit nutzen, einfach noch einmal meine Bedenken zum Ausdruck zu bringen und meine Rechte als Individuum und als Bürger zu wahren. Ich habe auch kein Gutachten gelesen. Insofern verfolge ich die Diskussionen über die Gutachten hier relativ neutral.

In erster Linie möchte ich jetzt noch einmal die Lärmbelastung nennen. Das Gebiet, in dem wir wohnen, ist heute auch keine flugzeugfreie Zone. Wir haben ein bisschen Flugverkehr von Düsseldorf. Er ist mit Sicherheit gering und nicht sehr stark. Man kann also damit leben. Wir haben auch den Straßenverkehr. Ich würde das als normale Lärmbelastungen bezeichnen. Das, was mit diesem Ausbau dann wahrscheinlich auf uns zukommen würde, würde die normale Lärmbelastung aber bei weitem übertreffen.

Mich interessieren in diesem Zusammenhang, wie gesagt, eigentlich keine Diskussionen über Summenpegel, über Bewertungen, über Pegeläquivalente oder sonst irgendetwas. Dafür gibt es die Experten – oben auf dem Podium und hier unten. Mir geht es wirklich nur darum, meine Familie vor dem Fluglärm und den Folgen, die auftreten können, zu schützen.

Die Lärmbelästigung stellt einen signifikanten Eingriff in unser aller Leben dar. Viele Großprojekte können sicherlich immer nur so realisiert werden, dass eine Minderheit der Menschen darunter leidet; das ist ganz klar. Wenn man einige Pro-Argumente für ein solches Projekt sehen würde, dann würde man sich denken: Okay; mein Gott, so ist das eben. – Hier sehe ich aber keine Pro-Argumente. Ich habe heute – ich bin allerdings den ersten Tag hier und habe das andere nicht gehört – bis jetzt auch keine wirklichen Pro-Argumente gehört.

Wir haben hier in der Nähe den Flughafen Düsseldorf. Vor kurzem habe ich meine Schwiegermutter, die nach Ibiza geflogen ist, zum Flughafen nach Düsseldorf gebracht. Ich bin vom Hagwinkel in Neersen – das ist die gleiche Entfernung wie vom Autobahnkreuz Mönchengladbach – bis zum Flughafen Düsseldorf 18 Minuten gefahren. Wenn ich vom Autobahnkreuz Mönchengladbach zum Flughafen Mönchengladbach fahre und eine Rotphase an den Ampeln habe, brauche ich sechs oder sieben Minuten. Wir sprechen also von einem Zeitunterschied von maximal 15 Minuten. Wenn jetzt jeder hier einmal in sich geht und zehn Minuten darüber nachdenkt, was er in diesen 15 Minuten tun könnte, dann muss er doch direkt wissen, dass dieses Projekt eigentlich unsinnig ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe mir einmal Gedanken über die wirtschaftlichen Argumente gemacht, die man hört und in Zeitungen liest. Sicher werden durch diesen Flughafen Arbeitsplätze geschaffen; das ist ganz klar. Ich denke allerdings Folgendes: Die Stadt Mönchengladbach ist die einzige Stadt, die dafür ist. Die Stadt Mönchengladbach als Stadt, die den Strukturwandel von der Textilindustrie nicht geschafft hat, die heute wirtschaftliche Probleme hat und die sich erhofft, mit diesem Flughafen ausbau ihre wirtschaftlichen Probleme und vielleicht auch Arbeitslosigkeit wegzuwischen, diese Stadt, die bei der Wirtschaftsförderung auf Kleinunternehmen gar nicht eingeht – da spreche ich auch aus eigener Erfahrung, weil ich ein kleines Unternehmen habe –, treibt jetzt ein solches Großprojekt voran. Das ist eine Sache, die mich unheimlich wütend macht – vor allen Dingen, weil letztendlich Zehntausende von Menschen darunter zu leiden haben.

Bei den wirtschaftlichen Argumenten spielen zum einen die betriebswirtschaftlichen Argumente eine Rolle. Es gibt wahrscheinlich viele Firmen, die von einem Ausbau profitieren. Hauptsächlich ist das wahrscheinlich der Generalunternehmer, der dieses Ding letztendlich bauen wird – oder vielleicht bauen wird bzw. hoffentlich nicht bauen wird.

Es gibt aber auch Unternehmen, die negativ betroffen sind – nicht nur landwirtschaftliche Unternehmen, sondern auch andere Unternehmen, insbesondere kleinere Unternehmen. Ich spreche in diesem Zusammenhang ganz konkret von meinem Unternehmen. Mein Haus ist als Sicherheit in mein Unternehmen – 20 Mitarbeiter – eingebracht. Wenn es anders bewertet wird, könnte es ein Problem geben. Das muss nicht sein, kann aber passieren. Ich denke, dass das auch für viele andere Kleinunternehmen in der einen oder anderen Art zutreffen wird.

Zum anderen spielt die volkswirtschaftliche Betrachtungsweise eine Rolle. Diejenigen, die letztendlich entscheiden, haben wahrscheinlich alle – genauso wie ich – irgendwann einmal in volkswirtschaftlichen Vorlesungen gegessen. Bei volkswirtschaftlicher Betrachtung komme ich zu dem Schluss, dass dieses Projekt makroökonomischer Unsinn ist.

Mich würde in diesem Zusammenhang einmal Folgendes interessieren – und diese Frage stelle ich jetzt an Sie –: Gibt es von Ihrer Seite, also von der Regierungsseite bzw. von der entscheidenden Seite, eigentlich ein unabhängiges volkswirtschaftliches Gutachten – egal, ob mit oder ohne Einbeziehung ökologischer Kosten? Ich denke einmal, dass ökologische Kosten sowieso nicht einbezogen werden. Aber gibt es ein solches Gutachten? – Das ist meine erste Frage.

Hinweisen möchte ich auch noch auf die Schadenersatzforderungen wegen der Wertminderung meiner Immobilie. Eine solche Wertminderung wird letztlich einfach eintreten. Ich habe etwas von 25 % gelesen. Ob diese Zahl stimmt oder nicht stimmt, weiß ich nicht. In dem Bereich, in dem wir wohnen, wird das aber mit Sicherheit die obere Grenze sein, die wir in Bezug auf den Wertverlust ansetzen müssen. Diese Wertverminderung bedeutet eine Verletzung unseres und meines Grundrechts auf Eigentum nach Art. 14 Grundgesetz; das haben wir heute ja auch schon gehört.

Auch Schadenersatzforderungen wegen gesundheitlicher Auswirkungen behalte ich mir vor – für mich und für meine Familie. Ich denke, dass eine Schadenersatzforderung in Höhe von 1 Million € pro Person mit Sicherheit angemessen ist.

Gestern Abend habe ich mich ein bisschen vorbereitet und ein wenig im Internet gelesen. Dort habe ich einen anderen Flughafen gefunden, bei dem etwas von möglichen Entschädigungen stand – für den Fall, dass etwas passiert. Ich sage das jetzt einmal ganz kurz. Ich weiß nicht, ob es schon einmal besprochen worden ist. Das Risiko, dass bei einer Realisierung dieses Ausbaus in Mönchengladbach etwas passieren kann, ist ja wohl ungleich höher. Im Internet stand etwas von einem Entschädigungsfonds in Höhe von 1 Milliarde €. Zuerst habe ich gedacht: 1 Milliarde €? Die spinnen ja! – Dann habe ich ein bisschen gerechnet und kam zu folgendem Schluss: 1 Milliarde € sind eigentlich nicht zu viel für einen solchen Entschädigungsfonds, wenn wirklich etwas passiert.

Von daher müsste hier ein Entschädigungsfonds in Höhe von mindestens 1 Milliarde € eingerichtet werden, den ich hiermit **beantrage**.

(Beifall bei den Einwendern)

Von Befürwortern habe ich gehört bzw. auch in Zeitungen gelesen, es kämen ja so wenige Leute hierher; von daher könne das Interesse gar nicht so groß sein. Ich hoffe nur, dass diejenigen, die das gesagt haben, sich da nicht zu sehr täuschen. Ich spreche auch mit den Nachbarn und mit anderen Leuten. Bei den Bürgern ist ein bisschen Resignation dabei; das muss man ganz klar sagen. Ob die Entfernung eine Rolle spielt? Ich weiß es nicht. Ich denke, eher nicht. Vergleichen Sie das aber einmal beispielsweise mit den Ostermärschen. Wenn 10.000 Leute für den Frieden protestieren, kann man doch nicht sagen, die anderen 80 Millionen seien für den Krieg. Das ist genauso Humbug wie die Aussage, dass alle außer den 20.000 Einwendern nicht gegen diesen Ausbau seien. Sie haben aber kein Interesse.

Zum Schluss habe ich noch eine Anmerkung und eine Frage. Die Anmerkung bezieht sich auf das, was Herr Zerbe gesagt hat. Früher bin ich beruflich öfter vom Flughafen Mönchengladbach aus nach Berlin geflogen. Eine volle Maschine habe ich nie angetroffen. Ob fünf oder 20 oder 30 Passagiere an Bord waren, weiß ich allerdings nicht mehr. Verglichen mit Flugzeugen, die z. B. von Köln aus nach Berlin fliegen – in Köln habe ich letztes eine Maschine versäumt und am gleichen Tag keinen Platz mehr nach Berlin bekommen –, war die Auslastung aber mit Sicherheit sehr gering. – Dies nur als Anmerkung.

In Bezug auf die gerade diskutierten Schallpegel habe ich eine Frage an den Experten. Wie hoch wäre denn der erlaubte Maximalpegel, wenn ich ihn messen würde? Und was wäre, wenn dieser Maximalpegel überschritten würde? Was könnte ich als Bürger dann tun? – Ich meine damit Folgendes: Ich habe die Möglichkeit, den Pegel zu messen. Ich stelle das Pegelmessgerät bei mir zu Hause auf und stelle fest, dass der erlaubte Maximalpegel überschritten wird. Was wären dann meine Möglichkeiten?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Dr. Hagemann.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Meinen Sie jetzt einen einzelnen Pegel?

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Einen Einzelpegel; denn Summenpegel sind ja kein Einzelpegel.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Ja. – Wir haben im Gutachten auch Einzelpegel betrachtet. Eigentlich haben wir also drei Werte. Zum einen haben wir die Summenpegel aufgeführt, die üblicherweise betrachtet werden. Ich gebe Ihnen aber Recht; die Summenpegel geben sicherlich nicht alle Informationen, die man braucht. Außerdem haben wir sowohl Einzelschallereignisse aufgeführt und dafür auch Grenzen gesetzt als auch mittlere Spitzenpegel genannt. Was heißt „mittlere Spitzenpegel“ eigentlich? – Man nimmt nur die lautesten Lärmereignisse und mittelt sie wiederum. Das Ganze ist also eine Mischform zwischen Mittelungspegeln und Spitzenpegeln.

In Bezug auf die Spitzenpegel sagen wir ganz klar Folgendes: Direkt durch den Schall verursachte Organschäden setzen wir fest, wenn mehr als 36 Ereignisse über 88 dB(A) auftreten. Für indirekt verursachte Schäden gelten 15 Ereignisse über 88 dB(A) als Grenze.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Heißt das, dass man dann, wenn 36 Ereignisse über 88 dB(A) gemessen werden würden, rechtlich – darum geht es mir – dagegen vorgehen könnte?

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Unser Gutachten legt diese Werte zugrunde. Die Gesetzeslage, die im Moment existiert, sieht für Sie weitaus schlechter aus. Es gibt zwar eine Novellierung des Fluglärmgesetzes; diese wurde bisher aber noch nicht beschlossen. Ich kann auch nicht abschätzen, ob das noch vor den Neuwahlen passiert und was danach sein wird. Das ist sehr offen, denke ich. Insofern vermute ich einfach einmal, dass unser Gutachten im Fall Mönchengladbach richtungsweisend ist – und nicht die momentane Gesetzgebung. Insofern wären das die Werte, an denen Sie sich orientieren können.

Ich weiß nicht, ob Sie gestern da waren – wahrscheinlich nicht. Gestern wurden diese Werte auch mit Sachverständigen von Airpeace und anderen Sachverständigen diskutiert. Ich denke, ich kann sagen, dass alle dahin gehend übereingestimmt haben, dass diese Werte auf dem neuesten medizinisch-psychologischen Stand sind, was den Schutz der Bevölkerung angeht.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Eine letzte Frage: Welchen Einfluss hat eine Änderung – ich nenne einfach irgendeine Zahl – von plus/minus 3 dB auf das Lärmempfinden? Wie unterschiedlich empfinde ich diesen Lärm?

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

In Bezug auf Lärm ist es äußerst schwierig, einzelne Empfindungen zu beschreiben, weil sie halt sehr unterschiedlich sind. Das macht die ganze Lärmwirkungsforschung auch so schwierig. Natürlich gibt es gemittelte Statistiken darüber, wie man eine Belästigung erlebt oder wie

laut man ein Ereignis wahrnimmt. Man muss aber einfach sagen, dass sich das von Person zu Person sehr stark unterscheidet.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Nur noch ganz kurz: Ich habe einmal gehört, dass eine Änderung von plus 3 dB oder plus 6 dB im Grunde genommen eine Verdoppelung darstellen kann. Ist das richtig?

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Natürlich gibt es darüber auch Statistiken. Im Grunde ist es aber wirklich schwierig zu sagen. Wir haben einfach unsere ganz klaren Schwellenwerte, die wir für Gesundheitsschädigungen ansetzen. Man kann in diesem Zusammenhang sicherlich kaum von einem Einzelereignis ausgehen, sondern muss die Summe aller Einzelereignisse betrachten – und auch die Mittelungspegel. Diese Schwellenwerte setzen wir fest, um die Gesundheitsgefahren abzuschätzen.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Okay. – Der Hintergrund meiner Frage war eigentlich nur folgender: Meine Firma baut Klimaanlage. Von daher haben wir auch mit Schall zu tun – wenn auch auf einer etwas anderen Ebene als Sie, der Sie sich mit diesen Äquivalenten usw. beschäftigen. Bei den Berechnungen für den Schall – beispielsweise für einen Raum wie diesen hier – müssen wir aber auch die Schallpegel berücksichtigen. Vom Lärmempfinden her – zumindest steht das so in den Lehrbüchern; man kann es auch einigermaßen nachvollziehen – ist eine Erhöhung um 3 dB oder um 6 dB eine Verdoppelung oder mehr als eine Verdoppelung – vom Lärmempfinden her.

Das ist mir vorhin eingefallen, als Sie im Zusammenhang mit Ihrer Prognose gesagt haben, Sie könnten nicht die genauen Werte voraussagen; Abweichungen von plus/minus ein paar dB seien möglich. Das ist auch ganz klar. Ich will nur darauf hinweisen, dass Abweichungen von plus/minus ein paar dB, ob es nun 3 dB oder 5 dB sind, keine kleinen Zahlen sind. Ein Unterschied von plus/minus 5 dB ist eine ganze Menge. Das ist wirklich ein ganz, ganz großer Unterschied. – Damit habe ich das gesagt, was ich hier sagen wollte. Ich bedanke mich, dass ich die Gelegenheit hatte, hier zu sprechen, und wünsche noch einen schönen Tag. Ich bleibe aber auch noch hier.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Karlsböck. – Ich möchte Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage nach einem volkswirtschaftlichen Gutachten geben. Ein solches volkswirtschaftliches Gutachten, wie Sie es gefordert haben, haben wir als Bezirksregierung nicht erstellen lassen. Das liegt daran, dass wir hier den Antrag der Flughafengesellschaft erörtern. Von daher ist zunächst einmal

die Flughafengesellschaft in Bezug auf ihren Antrag darlegungspflichtig. Sie muss auch erst einmal begründen, dass das, was sie beantragt hat, erforderlich ist. So schreibt es das Luftverkehrsgesetz ja auch vor.

Im Anschluss an diesen Erörterungstermin – dazu dient er ja auch – sind wir in den Stand gesetzt, entscheiden zu können, ob das ausreicht oder ob es ergänzt werden muss – und wenn ja, in welcher Weise. Diese Dinge können wir also erst nach Abschluss des Erörterungstermins entscheiden. – Vielleicht so viel zu Ihrer Frage.

Als Nächster hat Herr Schäfer das Wort. – Er zieht seine Frage zurück. Dann ist Herr Houben an der Reihe. Es geht manchmal schneller als erwartet, Herr Houben.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Zuerst muss ich an dieser Stelle eine Aufgabe wahrnehmen. Ich spreche jetzt also nicht für mich selber, sondern für Herrn Jörg Pohl, der gestern Nachmittag hier gesprochen hat. Ich bitte, das auch so aufzunehmen. – Ich trage hier eine E-Mail von Herrn Pohl vor, die ich heute Mittag erhalten habe. Ich werde diese E-Mail gleich auch zu Protokoll geben, damit sie entsprechend aufgenommen werden kann.

Sehr geehrte Herren Rothe und Houben,

im gestrigen Anhörungstermin zum Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach (am 23. Juni 2005) wurde meine zweifache Wortmeldung während des Redebeitrags von Herrn Baier nicht berücksichtigt. Nach meinem nochmaligen Handzeichen merkte die Vorsitzende Frau Hörr an, dass anschließend erst Herr Houben an der Reihe sei und danach ich: „und danach noch Herr Pohl“.

Da die Ausführungen von Herrn Houben bis nach 20:00 Uhr hinausgingen, beendete Frau Hörr die Anhörung, ohne mich zu Wort kommen zu lassen. Damit hat sie die mir zuvor zugestandene Wortmeldung nicht möglich gemacht.

Da ich aus beruflichen Gründen am 23. Juni 2005 letztmalig zum Erörterungstermin erscheinen konnte, möchte ich Sie bitten, für mich stellvertretend folgende Fragen zu stellen. Zu diesem – und nur zu diesem – Zwecke erteile ich Ihnen, den Herren Rothe und Houben, hiermit uneingeschränkte Vollmacht.

Nun kommt der eigentliche Text:

Erstens. Die Antragstellerin hat meines Wissens die Frage von Herrn Baier bezüglich der Entschädigungszahlung wegen der Wertminderung seiner Immobilie am 23. Juni 2005 nicht beantwortet. Auch mich interessiert dieses Thema; denn in meinem Bedenkenschreiben an die Bezirksregierung vom 7. Mai 2004 habe ich Schadenersatz in Höhe von 170.000 € für unsere Immobilie sowie weitere 50.000 € für Such- und Umzugskosten geltend gemacht.

- a) Gibt es diesbezüglich Regelungen der Antragstellerin im Antrag oder Vergleichsangebote?
- b) Ich mache diese oben genannten Forderungen hiermit gegenüber der Antragstellerin im Falle der Erweiterung des Verkehrslandeplatzes/eines Ausbaus des Flughafens Mönchengladbach uneingeschränkt geltend.
- c) Wenn und soweit die Antragstellerin meiner Schadenersatzforderung nicht nachkommt, mache ich die oben genannte Schadenersatzforderung gegenüber der Genehmigungsbehörde Bezirksregierung Düsseldorf geltend.

Zweitens. Sind meine in den beiden Terminen am 21. Juni und 23. Juni gestellten Anträge bindend? Sprich: Ist die Bezirksregierung verpflichtet, deren Inhalt umzusetzen? – Bitte nennen Sie mir die Rechtsgrundlage dazu sowie gegebenenfalls den Ermessensspielraum und deren Anwendung.

In jedem Fall **beantrage** ich hiermit die schriftliche Bestätigung aller meiner Anträge sowie den Nachweis derer Durchführung durch die Bezirksregierung Düsseldorf.

Mit der Bitte um Rückantwort und Information

Mit vielem Dank im Voraus

Mit freundlichen Grüßen

Jörg Pohl

Adresse in Tönisvorst

(Wolfgang Houben [Einwender] übergibt Verhandlungsleiter Ulrich Marten einen Ausdruck dieser E-Mail.)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Houben. – Ich möchte Ihnen darauf direkt eine Antwort geben, die Sie dann ja an Herrn Pohl weiterleiten können. Alle seine Anträge und überhaupt alle seine Wortbeiträge, die er beim gestrigen Termin und auch bei den Terminen davor vorgetragen hat, finden sich im Wortprotokoll wieder. Sie sind von daher auch komplett aufgenommen worden.

Ob es sich dabei nun wirklich um Anträge im Sinne des § 68 VwVfG, also um Verfahrensanträge, handelt, haben wir zu entscheiden. Darüber wird dann auch ordnungsgemäß entschieden werden. Sollte das Ganze kein Antrag im Sinne des § 68 VwVfG sein, wird es auf jeden Fall als Anregung gewertet. Die Diskussion in Bezug auf diese Differenzierung haben wir ja schon einmal geführt.

Es wird also nichts unter den Tisch fallen gelassen. Bei der Entscheidungsfindung wird alles mitberücksichtigt werden. – Vielleicht können Sie ihm das so mitteilen.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Okay. Ich werde versuchen, das zusammenzufassen und an ihn weiterzugeben. – Jetzt schaue ich einmal auf die Rednerliste und frage, mehr Sie als mich, ob ich hier denn auch noch etwas in eigener Sache vortragen kann. Wir sind zwar beim Thema „Gesundheit“. Aber gestern haben wir ja durch den erneuten Aufschlag mit Herrn Prof. Hamm das Thema „Bedarf“ noch einmal ganz intensiv angerissen. Ich denke, wir sind auch alle einigermaßen einig darüber, dass dieses Thema nicht wirklich abgeschlossen ist und dass es da noch Fragen gibt. Ich würde gerne mithilfe von Zitaten aus dem Antragsschreiben einige Fragen an die Antragstellerin richten und Antworten provozieren; denn es sind ja Antworten, die uns hier weiterhelfen, und nicht nur die Fragen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Manchmal auch Fragen.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Ja, eine gute Frage ist manchmal mehr wert als eine schlechte Antwort. – Okay. Für diejenigen, die eine Kopie des Antragsschreibens haben: Ich beginne auf Seite 10. Die Überschrift heißt: „Rechtfertigung des Vorhabens“. Der erste Satz lautet:

Der Bau einer neuen 2.320 m langen Start- und Landebahn

– nördlich und anstelle der bisherigen –

ist erforderlich und geboten, um zur Deckung eines entsprechenden Bedarfs die Abwicklung von Flugverkehr in diesem Raum zu ermöglichen.

Hier stellt die Antragstellerin also selber fest und den Anspruch an diesen Antrag, dass es einen entsprechenden Bedarf geben muss.

Schon jetzt stellt der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach eine wichtige Einrichtung der luftverkehrlichen Infrastruktur dar. Auf ihm werden jährlich etwa 75.000 Flugbewegungen abgewickelt. Der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach kann aber seine Funktion wegen der zu geringen Länge der bestehenden Start- und Landebahn nicht (voll) erfüllen. Der Bau einer Bahn mit oben genannter Länge ist deshalb erforderlich.

Dazu folgende Frage an die Antragstellerin – ich habe das Anfang der Woche schon einmal vorgetragen –: Mir liegt hier die Statistik der ADV über IFR-Flugzeugbewegungen im Jahr 2004 vor. Dort werden 652 Bewegungen im Linienverkehr und 6.586 Passagiere angegeben. Die erste Frage an die Antragstellerin lautet: Ist das richtig?

Die zweite Frage: Ist es ebenfalls richtig, dass die Differenz zwischen diesen 652 Bewegungen und der angegebenen Gesamtzahl von IFR-Flugzeugbewegungen am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach – ich glaube, insgesamt sind etwas über 6.000 oder 5.000 IFR-Flugbewegungen für Mönchengladbach angegeben – aus dem Schulflugverkehr resultiert?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Herr Houben, die Zahl ist zunächst einmal richtig. Die Zahl der IFR-Bewegungen beinhaltet neben Linie und Charter ja z. B. auch Frachtflüge. Die Zahl der Flüge unter Instrumentenbetrieb – das haben Sie ebenfalls richtig dargestellt – ist deutlich höher als die Zahl der Flüge, die mit „Linie“ und „Charter“ überschrieben werden. Bei uns am Platz haben wir ja auch eine relativ große Anzahl von Geschäftsreisen, bei denen eine Einzelperson oder eine Gruppe ein kleines Flugzeug oder einen Jet chartert. Dieser Betrieb wird großteils unter Instrumentenflugregeln abgewickelt. Im Schulflugverkehr ist das eher die Ausnahme.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Okay; danke schön. – Dazu folgende Nachfrage: Ist es richtig, zu vermuten, dass der Verkehrsmix an dem gerade Konkurs gegangenen Flughafen Augsburg ein gänzlich anderer ist?

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Ich bin mit den Augsburger Verhältnissen überhaupt nicht vertraut, Herr Houben. Diese Frage müssten Sie den Kollegen in Augsburg stellen. Das ist außerhalb meines Kenntnisraumes.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Kein Problem, Herr Zerbe. Ich werde versuchen, das bis zu meiner nächsten Teilnahme am Montag bzw. spätestens bis Dienstag zu eruieren und nachzureichen. – Weiter geht es in dem Antrag wie folgt:

Er dient unter anderem der Entlastung des Verkehrsflughafens Düsseldorf im Bereich des Regional- und Geschäftsreiseverkehrs.

An den Zahlen, die ich eben vorgetragen habe, kann man wohl sehen, dass diese Entlastungsfunktion für Düsseldorf zumindest zum derzeitigen Zeitpunkt nicht besonders effektiv wahrgenommen wird.

Zum anderen: Ich glaube, es war Herr Ewald, der heute Morgen dargestellt hat, dass es in Düsseldorf 147 Bewegungen mit einem bestimmten Flugzeugtyp gebe, der auch hier in Mönchengladbach abgewickelt werden könnte. Eigentlich hätte Ihr Vertriebsbeauftragter doch bei dieser Airline permanent auf dem Schoß des Zuständigen sitzen müssen, um den Auftrag hierher zu holen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Ich weiß nicht, ob das die absolut richtige Zahl der Flugbewegungen mit diesem Typ ist. Ich weiß, dass die Lufthansa zurzeit ATR 42 und auch ATR 72 einsetzt. Meines Wissens sind das – ohne jetzt in den Flugplan schauen zu können – Verkehre nach Dresden, Verkehre nach Leipzig und andere kleine Verkehre. Und die Lufthansa fliegt nicht – – Es macht für die Lufthansa und auch für die Station Düsseldorf vermutlich wenig Sinn, aus dem ganzen Streckenpotenzial losgelöst von der Düsseldorfer Station irgendetwas anderes zu fliegen.

Herr Houben, Folgendes ist ja auch nicht ausgeschlossen – das erleben wir jeden Tag –: Ich vermute, dass Sie auch gelegentlich fliegen werden. Dann schauen Sie in den Flugplan. Darin steht: Boeing. Wenn Sie dann zum Platz kommen, steht da eine Canadair. Oder es steht eine ATR 42 im Flugplan, und wenn Sie zum Counter kommen, sagt man Ihnen: Die ATR 42 ist kaputt; heute fliegen wir mit einem Avro-Jet.

Wir haben doch das Phänomen – ich habe es mehrfach erläutert; der Kollege aus Düsseldorf kennt diese Themen auch –, dass auf einer Strecke nicht immer nur ein Typ eingesetzt wird. Es kann durchaus passieren, dass man eine Woche lang mit einer ATR 42 fliegt und wegen irgendeines Umstandes auf dieser Strecke am nächsten Tag dann auch einmal ein Canadair Regional Jet oder ein Airbus oder eine 737 eingesetzt wird.

Herr Houben, was die Airlines hier machen, ist doch überhaupt nichts Statisches. Die Airlines, gerade die Lufthansa, haben doch keine homogene Flotte. Sie haben so ungefähr jedes Flugzeugmuster zur Verfügung, das es gibt. Sie haben ATRs, sie haben Avro-Jets, sie haben kleine Canadairs, sie haben große Canadairs, sie haben Airbusse, sie haben Boeings. Es wäre natürlich eine Tragödie, wenn man eine solche Strecke fliegen würde und dann bei einem Technical sagen müsste: Jetzt können wir diese Strecke nicht bedienen.

Dieses Thema wird nach einem Ausbau ein völlig anderes sein. Es ist doch auch der Grund unseres Antrages – und Sie halten uns das heute als Argument entgegen, Herr Houben –, dass wir mit der geplanten Startbahn die gängigen Flugzeugmuster, die heute im Regional- und Geschäftsreiseverkehr eingesetzt werden, auch bei uns fliegen lassen können. Wir können keinem Kunden sagen: Jawohl, du kannst bei uns etwas aufbauen, aber wenn du mal ein Technical hast, dann flieg mit deinen Kunden bitte nach Köln oder nach Düsseldorf, weil das Muster, das du an diesem Tag einsetzt, bei uns nicht landen kann.

Herr Houben, das ist aber wirklich mindestens zehn Mal erläutert worden. Wenn Sie eine Cargo-Flotte mit homogenen Typen haben, ist das etwas völlig anderes. Wenn dort beispielsweise eine MD-11 eingesetzt wird, fliegt in der Regel auch eine MD-11. Im Passagierverkehr haben Sie aber – gerade bei den großen Carriern – nicht immer homogene Flottenstrukturen.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Herr Zerbe, Sie müssen meine Penetranz an dieser Stelle entschuldigen. Ich habe Ihnen aber eben vorgelesen:

Er dient unter anderem der Entlastung des Verkehrsflughafens Düsseldorf im Bereich des Regional- und Geschäftsreiseverkehrs.

Und dieser Verkehr wird offensichtlich in Düsseldorf in großer Zahl mit Maschinen abgewickelt, die auch hier in Mönchengladbach fliegen könnten. Mindestens in diesem Punkt ist es nicht widersprochen.

Der andere Punkt ist folgender: Sie müssen entschuldigen, dass ich mit Flugzeugtypen ausgesprochen wenig anfangen kann. Erstens bin ich kein aktiver Flieger. Zweitens bin ich seit 1993 nicht mehr selber geflogen. Insofern weiß ich nicht, wie die Geräte, die heute durch die Gegend fliegen, eigentlich heißen. Davon habe ich keine Ahnung.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin] meldet sich zu Wort.)

– Herr Zerbe, lassen Sie mich ein Stück weitermachen; dann probieren wir das im zweiten Anlauf. – Wichtig ist Folgendes: Ihr Antrag zielt auf Entlastung im Regionalluftverkehr. Und spannend ist – das ist mir erst heute Morgen aufgefallen –, dass Sie in Ihrem Antrag deutlich

differenzieren zwischen Regionalluftverkehr, mit dem Sie offensichtlich Verkehr von Mönchengladbach nach Dresden, nach Nürnberg, nach Paderborn oder sonst wohin meinen, und Europaverkehr, mit dem Sie offensichtlich Flüge in andere europäische Länder meinen. An einer weiteren Stelle erwähnen Sie dann noch Touristikverkehr und andere Sachen.

In diesem Zusammenhang fällt Folgendes auf: Bei den Kernargumenten, mit denen Sie den Ausbau begründen, heben Sie ganz besonders auf den Regionalflugverkehr und den Geschäftsreiseverkehr ab. Wenn Sie in Bezug auf das erhoffte Verkehrsvolumen und die Ziele argumentieren, fliegen wir hingegen nach Tunesien und Ägypten.

Diese Differenz müssen wir noch ein ganz klein wenig herausarbeiten. Ich will Ihnen das gleich am nächsten Satz aufzeigen. Er lautet:

Bei diesem Wirtschaftsraum

– wir reden hier über den mittleren Niederrhein –

handelt es sich um eine Industrie- und Dienstleistungsregion von europäischer Bedeutung

– da sind wir beide einer Meinung –

und um einen der am stärksten exportorientierten Wirtschaftsräume Nordrhein-Westfalens.

Das ist so. Das leistet dieser Raum – und zwar ganz offensichtlich ohne jede Beteiligung Mönchengladbachs.

Derart strukturierte Wirtschaftsräume sind in besonderem Maße auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur einschließlich des Luftverkehrs angewiesen.

Und jetzt kommt die spannende Stelle:

So benutzen im Regionalluftverkehr durchweg mehr als 80 % der Fluggäste das Flugzeug aus beruflichen Gründen.

Hier ist also Ihr ausdrücklicher Bezug auf Regionalluftverkehr und auf Geschäftsreiseverkehr.

Dann kommen wir zu der Studie von Prof. Dr. Rüdiger Hamm von der Hochschule Niederrhein. Sie listen jetzt auf, was da alles darin steht. Ich zitiere:

Die befragten Unternehmen gaben mehrheitlich an, dass der Ausbau des Flughafens

- die Infrastruktur stärken werde
- Unternehmensansiedlungen in der Region erleichtern werde, weil Flughäfen eine mitbestimmende Determinante der Standortentscheidung sind
- der regionalen Wirtschaftsentwicklung neue Impulse geben werde
- den Zeitbedarf im Privat- und Geschäftsreiseverkehr verringern werde

Bei allen diesen Punkten komme ich noch mit. Das alles leistet auch der Flughafen in Düsseldorf. – Jetzt kommt aber der entscheidende Punkt, um den es geht:

- das regionale Image verbessern werde

Wir reden hier – und das ist ein wichtiger Punkt in Ihrer Argumentation – über das Image Mönchengladbachs. Diejenigen, die den Flughafen in Mönchengladbach brauchen, brauchen ihn für das Image, nicht für die Fliegerei. – Und last but not least:

- den regionalen Arbeitsmarkt entlasten könnte

Nun komme ich zu einem Punkt, über den wir heute Morgen schon einmal diskutiert haben:

Nach den Feststellungen der Airport Research Center GmbH in der Prognose des Verkehrsaufkommens für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach vom Juni 2002 ist auch dann, wenn der Flughafen Düsseldorf im Rahmen der Zwei-Bahn-Kapazität genutzt wird, mit einem Anstieg der Flugbewegungen im Linien- und Touristikverkehr auf 18.300 Flugbewegungen im Jahr 2015 zu rechnen.

Angebot, nicht Nachfrage! Und Nachfrage, also Bedarf, ist das, was wir brauchen.

In welchem Umfang der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach eine Entlastungsfunktion des Verkehrsflughafens Düsseldorf durch Übernahme von Regionalluftverkehr und allgemeinem Verkehr ausübt, hängt davon ab, bis zu welchem Grad die Kapazität des Verkehrsflughafens Düsseldorf genehmigungsrechtlich ausgeschöpft werden darf.

Dazu habe ich zwei Anmerkungen. Erstens. Herr Lange hat uns in der ersten Woche etwas aufgezeigt, dem bis heute nicht widersprochen wurde – obwohl es einen Mitarbeiter des Flughafens Düsseldorf gab, der mir zugesagt hat, er wolle mir die Verkehrszahlen, auf die Herr Lange sich bezogen hat, „richtig“ – in Gänsefüßchen – herbeischaffen und mir zeigen, dass das, was Herr Lange vorgerechnet hat, nicht stimmt. Herr Lange hat uns nämlich deut-

lich aufgezeigt, dass es in Düsseldorf zwar Stellen gibt, an denen es wirklich knackt, dass der Flughafen insgesamt aber noch ein ganz erhebliches Potenzial hat – und vor allen Dingen, dass dort konkurrierende Linien mit schlechter Auslastung geflogen werden.

Zweitens. Wenn es um Entlastung und um die Übernahme von Regionalluftverkehr und allgemeinem Verkehr geht, muss ich wieder auf mein Lieblingsthema zurückkommen. Sie haben vor zehn Jahren in Ihrem Antrag geschrieben, es gebe keine Alternative zu Mönchengladbach. Ihr Vertriebs hat sich aber zehn Jahre lang nicht um die potenziellen Kunden gekümmert und sie nicht hierher geholt.

Der Luftverkehr war in der Vergangenheit und ist nach aktuellen IATA-Prognosen auch heute noch eine der größten Wachstumsbranchen. Das habe ich oft genug gesagt. Diese Auffassung teile ich. Ich habe Ihnen aber gezeigt, dass die Regionalflughäfen nicht daran teilnehmen. Sie wissen so gut wie ich, dass alle großen Wirtschaftsberatungsunternehmen die Lage am Weltluftverkehrsmarkt anders einschätzen als Sie. Die Konzentrationszentren sind nicht die Regionalflughäfen. Die Verteilung des Wachstums ist nicht gleichmäßig, sondern ganz ungleichmäßig. Bei den großen Flughäfen gibt es Wachstum. Der Regionalluftverkehr stagniert hingegen bzw. geht zurück.

Wenn Sie argumentieren, dann sollten Sie – darum bitte ich Sie – diese Zahlen widerlegen. Ignorieren Sie diese Zahlen aber nicht einfach. Das hilft uns nicht weiter.

Auf Seite 13 steht unter dem Buchstaben d):

Wie schon die Zahl der auf dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach derzeit abgewickelten Flugbewegungen zeigt, ist dieser Flugplatz notwendig, um einen bestehenden Bedarf des Luftverkehrs zu decken.

Ich denke, dass sich dieser Punkt in der Zeit, die seit der Formulierung dieses Papiers vergangen ist – ich glaube, es sind etwa zwei Jahre; ich habe das Datum dieses Papiers jetzt nicht da; wir alle wissen aber, von wann es stammt –, erledigt hat.

Letzter Punkt: Ich will noch einmal – ich bitte meine Penetranz wieder zu entschuldigen – auf die Vorhabensalternativen und die Ausbauvariante 1 eingehen. Sie stellen in Ihrem Antrag die Verlängerung der bestehenden Bahn als Alternative vor und erläutern uns im Erörterungstermin, dies sei überhaupt nicht möglich. Wenn dies überhaupt nicht möglich ist, dann – dabei bleibe ich – ist Ihr Antrag nicht in Ordnung; denn die Ausbauvariante 1 gibt es damit nicht, und die Ausbauvariante 2 ist letzten Endes die Variante, die Sie beantragen und über die wir hier beraten.

Herr Zerbe, es wäre schön, wenn zu den Fragen des Bedarfs, also der Nachfrage, von Ihnen einmal etwas käme und uns nicht immer nur das Angebot vorgebetet würde.

Zu dem Datum, das ich eben gesucht habe: Das Papier, aus dem ich gerade zitiert habe, datiert vom 7. November 2003.

An dieser Stelle noch ein Nachsatz: Sie haben irgendwann gesagt, wir müssten zukunftsorientiert denken. Das ist vollkommen richtig. Und wenn ich Herrn Prof. Hamm gestern richtig verstanden habe, dann hat er uns, die Bürgerinitiativen, für unsere gesamtwirtschaftliche Betrachtung zumindest in Teilbereichen an dieser Stelle ausgesprochen gelobt. Ich darf Sie außerdem an das Ausbauvorhaben vor zehn Jahren, im Jahr 1995, erinnern. Bereits damals haben wir Ihnen – nicht Ihnen persönlich, aber dem Flughafen Mönchengladbach als Antragstellerin – mit den gleichen Argumenten wie heute gesagt: Das, was ihr vorhabt, kann nicht funktionieren.

Es hat doch keinen Zweck, immer wieder so zu tun, als würden hier kleine dumme Jungs stehen, die von nichts irgendeine Ahnung hätten und mit denen man sich nicht auseinandersetzen müsse. Zeigen Sie uns den Bedarf. Zeigen Sie uns die Nachfrage, die Sie decken wollen. Dann können wir diesen Aktendeckel zuschlagen. Solange Sie das nicht tun, bleibt der Ball in Ihrem Strafraum und wird von mir immer wieder aufs Tor gekickt – sorry.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Houben. – Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Ich fange einmal mit dem ersten Punkt an: Regionalluftverkehr. Sie fragen – auch nicht das erste Mal – nach der Definition des Regionalluftverkehrs. Wenn man sich einmal die heutige politische Landschaft anguckt, stellt man fest, dass wir ein vereinigtes Europa haben. Für Sie, Herr Houben, endet der Regionalluftverkehr aber in Bayern oder in Sachsen. Sie haben in diesem Zusammenhang immer wieder den Flughafen angesprochen. Also noch einmal: Regionalluftverkehr ist nicht der Luftverkehr zwischen Nordrhein-Westfalen und Sachsen oder Bayern. Vielmehr fasse ich unter Regionalluftverkehr – das haben wir hier auch mehrfach betont – im Grundsatz innereuropäischen Verkehr.

Zweitens. Sie haben mich gefragt, was die Zahl von 6.000 Instrumentenflugbewegungen bedeutet. Ich habe Ihnen erläutert, dass darunter im Wesentlichen IFR-Flüge von Business-Flugzeugen nach Mönchengladbach fallen – eine Zahl von rund 6.000. Wenn Sie bestreiten, dass es damit eine Entlastung Düsseldorfs um 6.000 Bewegungen gibt, muss ich das hinnehmen. Wenn Ihnen 6.000 zu wenig sind, dann sind sie zu wenig.

Im Übrigen kann im sogenannten Geschäftsreiseverkehr selbst ein so modernes Flugzeug wie der Learjet in Mönchengladbach nicht eingesetzt werden. Er kann weder rein noch raus.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Sicherheitsvorschriften im Luftverkehr hatten wir in den letzten Jahren mit dem Thema „JAR-OPS“ zu tun. Bei uns am Platz ist z. B. ein Unternehmen vertreten, das Business-Jets zur Verfügung stellt. Es hat ein Gerät, das bei uns steht. Das andere, das nicht viel größer ist, steht in Düsseldorf. Dieser etwas größere Typ kommt technisch mit unserer Bahn zurecht. Aufgrund der Sicherheitsvorschriften und der Berücksichtigung der JAR-OPS ist ein solcher Typ bei uns aber nicht einsetzbar.

Ich bitte Herrn Kames, einmal über diesen Flugzeugtyp zu berichten und darzustellen, welche regulativen Probleme sich daraus ergeben, dass man ein relativ kleines und modernes Flugzeugmuster nicht in Mönchengladbach einsetzen kann. Das sollten wir auch berücksichtigen. – Nach dem Wortbeitrag von Herrn Kames möchte ich dann noch einmal zu dem anderen Thema zurückkommen. Zuerst sollte aber Herr Kames ausführen, damit wir ein bisschen im Raster Ihrer Fragen bleiben. – Danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames.

**Franz-Josef Kames (Antragstellerin):**

Der Begriff „JAR-OPS“ wurde bereits genannt. Ich versuche einmal, kurz das Problem zu umschreiben, das sich nicht nur in Mönchengladbach stellt, sondern eine Reihe von Flugplätzen betrifft. Ein wesentlicher Punkt ist in diesem Zusammenhang, dass europäische Richtlinien weitere Zuschläge an die Start- und Landestrecken vorgeben. Jetzt kommt das etwas Kuriose: Das gilt aber nur für Luftfahrzeuge, die im gewerbsmäßigen Personenverkehr eingesetzt werden. Auf Deutsch heißt das: Würde das gleiche Flugzeug als Privatflugzeug geflogen, dürfte es auf der vorhandenen 1.200-m-Landebahn noch landen. Wird es aber gewerbsmäßig, also gegen Entgelt, zur Personenbeförderung eingesetzt, dann reicht diese Start- und Landebahn von 1.200 m für das gleiche Fluggerät mit der gleichen Anzahl von Personen nicht mehr aus; sonst könnte ich die Sicherheitsbestimmungen und die Sicherheitszuschläge mit diesem Flugzeug nicht einhalten. – Wie gesagt: Es ist etwas kurios, dass ich dort privat landen dürfte, gewerbsmäßig mit dem gleichen Gerät aber nicht.

Wie Herr Zerbe kurz erwähnte, haben wir diesen Fall ganz konkret an unserem Platz. Die Firma Vibro-Air, die an unserem Flugplatz auch weitere Flugzeuge beheimatet hat, kann mit einem ihrer Flugzeuge, einem ganz modernen Jet mit sechs bis neun Sitzplätzen, den sie auch für den Personentransport einsetzt, in Mönchengladbach zwar starten, aber nicht landen – sofern sie von den beförderten Personen Geld für die Beförderung nimmt. Wären z. B. nur die Firmeninhaber an Bord, dürfte das Flugzeug landen; denn ein sogenannter Werkverkehr gilt als nicht gewerblich. Das mag man werten, wie man will. Es ist dummerweise nun einmal so.

In Bezug auf dieses Luftfahrzeug hat man auch bei uns nachgefragt. Man hat auch versucht, beim Luftfahrt-Bundesamt eine Ausnahmegenehmigung zu bekommen. Wir können nämlich entsprechende Hindernisfreiflächen vorhalten – oder auch die berühmte 120-m-Sicherheitsfläche. Es ging dabei nicht etwa darum, diese Flächen zu benutzen, sondern nur darum, sie mit einrechnen zu dürfen. Das ist abgelehnt worden, weil nur von einer Start- und Landestrecke die Rede ist und die Sicherheitsflächen nicht dazu zählen.

Ich möchte jetzt einmal einen Sprung zu den eingesetzten Regionalluftfahrzeugen machen. In der Größenordnung der 30- bis 40-Sitzer gibt es z. B. die Embraer-135. Sie hat eine Kapazität von 37 Plätzen. Wir hatten eine ganz konkrete Anfrage für die Einrichtung eines Liniendienstes mit diesem modernen Luftfahrzeug. Das Ganze ist ebenfalls an diesen Sicherheitsvorschriften gescheitert. Letztlich ging es auch wieder um einige Meter und um die Frage, ob man über die 1.200 m hinaus noch irgendetwas mit einrechnen kann – nicht benutzen, sondern nur als Sicherheitszuschlag einrechnen. Darüber war auch die Bezirksregierung in Kenntnis gesetzt.

Das maximale Startgewicht dieser Maschine müsste etwa 18 t betragen; es liegt also unter der 20-t-Grenze. Mit diesem 37-sitzigen Flugzeug waren Strecken mit rund einer Stunde Flugzeit angedacht. Die Destinationen standen bereits fest. Diese Maschine hätte mit 34 Personen starten, aber nur mit maximal 22 Personen landen dürfen. Von daher war, um es einmal platt zu sagen, unter anderem aus JAR-OPS-Gründen dieses Thema durch. Ein modernes Fluggerät! Beim Start könnten 34 Plätze von 37 Plätzen – also nahezu 100 % – genutzt werden, bei der Landung aber nur 22 Plätze.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Kames. – Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Herr Houben, aus betrieblicher Sicht muss ich Folgendes sagen: Wir leben ja täglich mit den Problemen, dass wir es mit einer 1.200-m-Bahn nicht einmal schaffen, einen kleinen Jet mit 35 Sitzplätzen rein und raus zu bekommen. Das ist deprimierend bis zum Gehtrichtmehrer. Auch das von Herrn Kames genannte Beispiel der Vibro-Air, die ihren Jet dann, wenn sie Geld für die Beförderung nimmt, nicht mehr bei uns einsetzen darf und nach Düsseldorf fliegen muss, macht deutlich, dass diese Startbahnlänge für die modernen Flugzeugmuster – auch für die kleinen Jets, die eine hohe Geschwindigkeit zum Start brauchen, weil sie schnell fliegen sollen und daher schmale Tragflächen haben – „unter aller Kanone“ ist.

Insofern ärgert es mich gelegentlich persönlich, wenn Sie auf dem Thema „Verluste“ herumreiten, Herr Houben. Es wäre ungefähr dasselbe, wenn ich Ihnen sagen würde: Ich bin sicher, dass Sie die 100 m in 30 s schaffen. – Darauf sagen Sie: Ja. – Und dann hänge ich Ihnen noch eine Kugel von einem Zentner um den Hals. – Das am Rande.

Nun zu dem anderen Thema: Wir haben gehört, dass Sie Ihre Ausführungen auch auf Ihren Kollegen Lange, Fachmann im Luftverkehr, zurückführen. Bei mir kommt allerdings der Eindruck hoch – ich formuliere es einmal vorsichtig –, dass die Ausführungen von Herrn Lange nicht immer ganz neutral waren, sondern auch in eine gewisse Richtung gegangen sind.

Die Stadt Willich hat uns heute darauf hingewiesen, dass Herr Dieter Wilken einen Vortrag bei uns gehalten habe. Diesen Vortrag hatte ich nicht dabei. Ich habe ihn mir natürlich sofort besorgt. Vielen Dank für den Hinweis. Herr Wilken hat tatsächlich vor einem Jahr eine kleine Ausarbeitung zur Situation des Luftverkehrs weltweit, deutschlandweit und im Hinblick auf Mönchengladbach gemacht.

Folgendes sage ich ganz deutlich, damit es hinterher nicht den Vorwurf der Rosstäuscherei gibt: Herr Wilken ist damals vom Förderverein des Flughafens zu einer Mitgliederversammlung eingeladen worden. Diese Mitgliederversammlung hat auf dem Flughafengelände im Sicherheitsbereich stattgefunden. Ich habe an dieser Veranstaltung teilgenommen. Herr Wilken hat hinterher noch Getränke frei bekommen; ich glaube, er hat sogar einen Imbiss genommen. – Also d'accord.

Sein Vortrag hieß: „Zur Entwicklung des Luftverkehrs“. Ich möchte ihn nicht vollständig vortragen, sondern mich auf drei oder vier Seiten beschränken. Was ich zitieren werde, ist relativ kurz; ich denke, dass ich damit in fünf oder sechs Minuten durch bin.

Ich trage jetzt also exakt den Vortrag von Herrn Wilken vor. Sie werden feststellen, dass Herr Wilken im Jahr 2004 nicht einmal die aktuelle beantragte Startbahnlänge kannte; denn er hat noch von einer anderen Länge gesprochen. – Der Vortrag beginnt auf Seite 23. Ich zitiere:

Vortrag von Herrn Dieter Wilken

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Flughafenwesen  
und Luftverkehr

Flughafen Mönchengladbach, 1. Juni 2004

Die globale Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen hat in den letzten 30 Jahren um den Faktor fünf zugenommen – und um den Faktor drei, wenn das Passagieraufkommen zugrunde gelegt wird. Die seit dem Jahr 2000 anhaltende Krise und Stagnationsphase des Luftverkehrs wird als eine temporäre, jedoch nicht als Indikator einer Nachfragesättigung angesehen. Die Luftfahrtindustrie prognostiziert ein weiteres, langfristiges Wachstum der Luftverkehrsleistung mit einer Verdreifachung innerhalb von 20 Jahren.

Weiter heißt es:

ICAO/CAEP prognostizieren ein schwächeres Wachstum der Luftverkehrsleistung, jedoch noch eine Verdoppelung in 15 Jahren.

Billigfluggesellschaften haben noch einen kleinen Marktanteil, circa 10 bis 15 %. Ihr Geschäftsmodell hat sich jedoch als ein erfolgreiches herausgestellt, insbesondere für die Bedienung von Quelle-Ziel-Märkten.

Jetzt kommt eine Anmerkung von mir – sie ist also nicht von Herrn Wilken –: Das heißt, dass die Billigfluggesellschaften insbesondere deshalb stark sind, weil sie Punkt-zu-Punkt-Verkehre anbieten und weniger Umsteigeverkehre generieren, wie das die großen Carrier wie etwa die Lufthansa über ihre Hubs wie z. B. Frankfurt oder München tun. – Nun gehe ich wieder im Vortrag von Herrn Wilken weiter:

Billigfluglinien gewinnen sehr schnell Marktanteile. Sie können langfristig einen Marktanteil von 40 % erzielen.

Das Geschäftsmodell der etablierten Netz-Carrier ist nicht obsolet, wenn sie flexibel reagieren können. Sie werden reagieren und diversifizieren und dabei in Netzteilen Billigangebote erstellen.

Anmerkung Zerbe: Wir können es heute schon feststellen. Die Lufthansa reagiert auf Billigangebote. – Ich gehe weiter mit Herrn Wilken:

Die meisten Netz-Carrier sind heute noch nicht intensivem Wettbewerb durch Billig-Carrier ausgesetzt. Das wird sich ändern, sodass eine stärkere Restrukturierung der Netz-Carrier für ihr Überleben notwendig sein wird.

Anmerkung Zerbe: Jetzt sehen Sie, warum die Lufthansa gelegentlich etwas überreagiert.

Die Verkehrskonzentration auf wenige, bereits hoch belastete Flughäfen geht auch in Zeiten der Stagnation weiter, sodass die Diskrepanz in der Nutzungsintensität weiter zunimmt.

Schlussfolgerung: Die sechs verkehrsreichsten Flughäfen Deutschlands

– Anmerkung Zerbe: darin ist Düsseldorf enthalten –,

das heißt ein Drittel der internationalen Verkehrsflughäfen, die circa drei Viertel des gesamten Luftverkehrs Deutschlands auf sich vereinigen, werden mit Kapazitätsproblemen ringen, ohne dass sich langfristige Lösungen der Kapazitätssteigerung abzeichnen. Die anderen

Verkehrsflughäfen verfügen über zum Teil hohe Reserven, haben ein großes Interesse, mehr Verkehr zu übernehmen.

Schlussfolgerung für Mönchengladbach: Mönchengladbach könnte bei einer Start-Landebahn von 2.240 m Länge eine deutliche Entlastungsfunktion für Düsseldorf wahrnehmen. Gleichzeitig wäre Mönchengladbach ein hoch attraktiver Flughafen für Low-Cost-Carrier.

Ich glaube, damit sind eine Reihe von Fragen beantwortet. Ich habe den Ausführungen von Herrn Wilken eigentlich nichts mehr hinzuzufügen. – Vielen Dank.

Ach so, noch ganz kurz: Am Dienstag wird ja ein Mitarbeiter des Flughafens Düsseldorf hier sein. Er wird auch noch einmal zur Entlastungsfunktion Stellung nehmen. Vielleicht sollten wir – das wäre mein Vorschlag; ob Sie ihm folgen, weiß ich natürlich nicht – die Diskussion jetzt erst einmal beenden, am Dienstag den Flughafen Düsseldorf hierzu sprechen lassen und diese Diskussion dann noch einmal vertiefen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Zerbe. Ich hätte jetzt auch vorgeschlagen, dass wir die Gelegenheit nutzen, diese Fragen am Dienstag noch einmal – gerade auch mit dem Vertreter des Flughafens Düsseldorf – zu erörtern. Mir liegen jetzt allerdings vier Nachfragen vor, die ich auch gerne noch zulassen möchte, und zwar die Nachfragen von – in dieser Reihenfolge – Herrn Siewert, Herrn Mischke, Herrn Schmitz und Herrn Houben.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Herr Zerbe, erst einmal vielen Dank. – Herr Wilken hat auch noch eine andere Untersuchung gemacht.

(Zuruf von Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin])

– Ja, er hat viele Untersuchungen gemacht. In der Untersuchung, die ich meine, hat er aber gerade kapazitätsbeengte Flughäfen wie Düsseldorf, Frankfurt usw. – unabhängig von Mönchengladbach – betrachtet.

Am Dienstag bin ich leider nicht da. Das ist schade.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Ich bin sicher, dass Sie das Protokoll einsehen können!)

– Danke schön. – Würden Sie das Protokoll der Ausführungen von Herrn Wilken, aus dem Sie gerade zitiert haben, auch der Stadt Willich als Mitgesellschafter zur Verfügung stellen? Wäre das jetzt möglich?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Grundsätzlich stellt der Gesellschafter seine Wünsche und Fragen in Gesellschafterversammlungen. Wir haben heute keine Gesellschafterversammlung. Ich würde daher meinen Gesellschafter Stadt Willich bitten, in der nächsten Aufsichtsratssitzung bzw. Gesellschafterversammlung – in beiden Gremien ist ja eine Vertretung da – diesen Antrag an die Gesellschafterversammlung zu stellen. Ich bin sicher, dass er dort wohlwollend diskutiert werden wird. – Vielen Dank.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Ich danke für Ihre Großzügigkeit.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Als Nächster hat Herr Mischke das Wort.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Herr Houben hat gerade bei seinem Beitrag auf die offiziellen Antragsunterlagen zurückgegriffen und daraus zitiert. In Bezug auf die Ausführungen in den Antragsunterlagen möchte ich auch noch einmal zwei Fragen stellen, die ich zwar schon einmal gestellt habe, die mir aber nicht beantwortet worden sind. Es sind zwei kurze Punkte. – Herr Zerbe, wenn Sie freundlicherweise – –

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Ich will mir nur den Text nehmen, damit ich mitlesen kann!)

– Ja, gut. Ich zitiere allerdings nur einen Halbsatz. – In der offiziellen Begründung – –

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Sagen Sie bitte, auf welche Seite Sie sich beziehen!)

– Ich habe die Unterlagen jetzt nicht da. Daher kann ich Ihnen nicht die Seite nennen. Aber Sie können ja sofort widersprechen, wenn Sie meinen, ich würde hier falsch zitieren. – In der offiziellen Begründung für den Ausbau haben Sie wörtlich ausgeführt:

Nur mit dem Neubau einer Start- und Landebahn von 2.320 m Länge kann der Flugplatz wettbewerbsfähig bleiben.

Ich frage Sie: Wieso machen Sie in den offiziellen Antragsunterlagen eine solche Aussage, obwohl Sie wissen, dass der Flughafen Mönchengladbach seit 60 Jahren ununterbrochen große Verluste verzeichnet? Wieso machen Sie vor diesem Hintergrund die Aussage, dass

der Flughafen Mönchengladbach zurzeit wettbewerbsfähig sei und mit diesem Ihrem Antrag wettbewerbsfähig bleiben solle? – Dazu hätte ich gerne einmal Ihre Meinung gehört.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Mischke. – Herr Mischke hat sinngemäß eine Passage von Seite 10 zitiert.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Er hat „wörtlich“ gesagt! Und ich habe das Zitat gesucht!)

– Ja. Er hat nicht wörtlich zitiert, aber in etwa den ersten Satz auf Seite 10.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Doch, doch. Ab dem Wort „nur“ habe ich wörtlich zitiert. Ich habe das hier in Anführungsstriche gesetzt. Dann stimmt das auch. Darauf können Sie sich verlassen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Die Frage der Wettbewerbsfähigkeit, die ich angesprochen habe, können Sie ja nicht sofort auf ein Unternehmensergebnis übertragen. Wenn ich „Wettbewerbsfähigkeit“ sage, dann meine ich damit „gleiche Bedingungen“. Und mit dieser technisch zu kurzen Infrastruktur sind wir im Wettbewerb mit vielen, vielen anderen Plätzen nicht wettbewerbsfähig; denn bei uns können keine Flugzeugmuster eingesetzt werden, die im Wettbewerb mit anderen Airlines preislich und qualitativ bestehen können. – Das ist die Ausführung, die man dazu machen kann.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Mischke.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Ich nehme Ihre Ausführung natürlich zur Kenntnis. Ein bisschen Deutsch verstehe ich aber, denke ich. Und wenn hier steht: „kann der Flugplatz wettbewerbsfähig bleiben“, dann bedeutet das im normalen Sprachgebrauch, dass er zurzeit wettbewerbsfähig ist.

Mein zweiter und letzter Punkt hat unmittelbar damit zu tun. Auch dazu würde ich gerne Ihre Stellungnahme hören. Herr Prof. Dr. Jürgen Friedrichs von der Universität Köln hat im Januar 2004 ein Gutachten erstellt. Der Titel des Gutachtens lautet: „Die sozioökonomische Entwicklung von Mönchengladbach 1955 bis 2002“. Aus diesem Gutachten zitiere ich nachfolgend einen kleinen Absatz – es sind nur drei oder vier Zeilen – wörtlich:

Es war gewiss eine risikoreiche Entscheidung, in Mönchengladbach einen Regionalflughafen errichten zu wollen – in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Flughafen Düsseldorf. Noch 1983 führt der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft aus, der Flughafen sei eine Infrastruktureinrichtung der Stadt und der Wirtschaftsregion und

– jetzt wird innerhalb dieses Gutachtens der damalige Geschäftsführer zitiert; natürlich war das nicht Herr Zerbe, sondern sein Vorgänger –

„es bestand niemals die Aussicht, ihn kostendeckend zu führen“.

Herr Zerbe, wie beurteilen Sie dieses Zitat angesichts Ihres heutigen Antrages?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Ich kenne diese Studie natürlich nicht. Der erste Satz – –

(Ulrich Mischke [Einwender]: Die Stadt Mönchengladbach hat sie! Sie ist ja für Mönchengladbach erstellt worden! Und es geht um den Flughafen!)

– Ich möchte das kurz ausführen. – Der erste Satz lautete, es sei risikoreich gewesen, den Flughafen in der unmittelbaren Nachbarschaft zum Flughafen Düsseldorf zu errichten. Wir müssen ein bisschen in die Historie gehen, Herr Mischke. Der Flughafen Düsseldorf ist 1994 in Mönchengladbach eingestiegen, und zwar mit dem Ziel, Regionalluftverkehr von Düsseldorf nach Mönchengladbach zu verlagern. Das war die damalige Zielsetzung. Wenn ich es richtig im Kopf habe, erfolgte der Einstieg mit Wirkung zum 1. Januar 1994. Damals haben die Düsseldorfer im Zuge einer Kapitalerhöhung 70 % der Mönchengladbacher Geschäftsanteile übernommen. In diesem Zusammenhang wurde auch der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgesprochen.

Wenn man diese Studie liest – ich kenne sie leider nicht –, muss man die damalige Situation des Flughafens Düsseldorf noch einmal ein wenig reflektieren. 1994 waren die Gesellschafter des Flughafens Düsseldorf zu 50 % das Land Nordrhein-Westfalen und zu 50 % die Stadt Düsseldorf. Es gab einen unglaublichen Nachfragedruck auf den Flughafen Düsseldorf. Die Genehmigungslage ließ aber nur 91.000 Bewegungen über 5,7 t in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres zu – und nicht mehr. Damals gab es folgende Überlegung, die insbesondere vom Land Nordrhein-Westfalen mit getragen und möglicherweise auch forciert wurde: Wenn wir die Garotte um den Hals des Flughafens Düsseldorf – 91.000 Bewegungen – nicht lockern wollen, dann müssen wir irgendwo ein Ventil schaffen.

Dieses Ventil wurde damals im Erwerb und Ausbau des Flughafens Mönchengladbach gesehen. Die Politiker haben damals nämlich gesagt – in diesem Zusammenhang muss man wissen, dass es 1994 noch deutlich mehr Verkehr mit Turboprop-Flugzeugen gab und deutlich mehr Regionalluftverkehr im Sinne, wie Herr Houben ihn versteht, nämlich innerdeutschen Verkehr –: Wenn es uns gelingt, 10.000 oder 15.000 Bewegungen von Düsseldorf nach Mönchengladbach zu verlagern und die frei werdenden Slots bzw. Bewegungen – 91.000 Bewegungen gleich 91.000 Slots – mit großen Flugzeugen zu füllen, dann haben wir etwas für Düsseldorf getan; denn damit haben wir Düsseldorf zwar kein bewegungsmäßiges, aber ein passagierzahlmäßiges und qualitatives Wachstum ermöglicht.

Damals ist gesagt worden – ich war bei diesen Gesprächen nicht dabei –: Wenn es uns gelingt, in Düsseldorf einen von einem 30- oder 40-Sitzer beanspruchten Slot stattdessen mit einem 120-, 150- oder 170-Sitzer zu besetzen, dann haben wir auf einmal eine vierfach höhere Slot-Produktivität. – Die Entgelte eines Flughafens bemessen sich ja an zwei Faktoren. Zum einen gab es damals ein fixes Landeentgelt, abhängig vom maximalen Startgewicht, und zum anderen ein variables Landeentgelt, abhängig von der Zahl der Passagiere. Das Modell war also ganz klar. Man hat gesagt: Wenn es uns gelingt – nur als Beispiel; ich weiß nicht, ob die Zahl richtig ist –, 10.000 Bewegungen mit 40-Sitzern nach Mönchengladbach zu legen und dafür 10.000 Bewegungen mit 150-Sitzern nach Düsseldorf zu bekommen, dann haben wir auf der einen Seite die Zahl der Bewegungen eingehalten und auf der anderen Seite eine immense Erhöhung der Slot-Produktivität zu verzeichnen.

Wenn man davon ausgeht, dass die Rechnung mit einem Verhältnis von 1:4 richtig ist, kann man Folgendes sagen: Düsseldorf gibt eine Bewegung mit einem Kleinflugzeug ab und bekommt eine Bewegung mit einem Großflugzeug herein, hat aber eine vierfache Produktivität und vierfache Entgelte. – Damals ist gesagt worden: Das ist ein tolles Modell. Wenn es uns gelingt, bei gleicher Slot-Anzahl eine vierfache Produktivität in Düsseldorf zu erreichen, dann können wir auch die Verluste hinnehmen, die in Mönchengladbach entstehen.

Denn eines war klar: Isoliert betrachtet, war mit diesen Baumaßnahmen und mit kleinen Geschäftsreisen und kleinen Regionallflugzeugen eine Wirtschaftlichkeit nicht zu erreichen. Insofern ist es auch nicht immer ganz treffend, dass man hier eine isolierte Betrachtung vornimmt und als Argument vorträgt: Ihr wisst ja gar nicht, was ihr tut; denn ihr macht Verluste.

Zielsetzung der Politik war damals, die in Mönchengladbach entstehenden Verluste aus den vierfachen Mehrerlösen in Düsseldorf abzudecken. Deshalb ist auch dieser ungewöhnlich lange Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen worden, der sicherstellte, dass in Mönchengladbach entstehende Fehlbeträge durch den Mehrheitsgesellschafter Flughafen Düsseldorf, der Nutznießer dieses Konstruktes werden sollte, ausgeglichen werden sollten.

Dies war der Hintergrund. Das hat der Gutachter im Grundsatz wahrscheinlich auch richtig erfasst. In der Zeit seit 1996 – damals war die Baumaßnahme abgeschlossen und ILS errichtet – hat sich die Welt aber einfach geändert. Von daher hat sich das, was damals in der Politik als Perpetuum mobile für Düsseldorf gesehen wurde, so nicht durchgesetzt. – Ich glaube, damit ist das erschöpfend beantwortet.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Mischke hat noch eine Nachfrage. Bitte.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Ich habe keine Nachfrage, sondern stelle nur Folgendes fest: Herr Zerbe, Sie haben jetzt mit vielen Worten vieles erklärt.

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

Zu dem, was ich wissen wollte – nämlich, wie Sie diese Aussage Ihres Vorgängers beurteilen –, haben Sie aber kein einziges Wort gesagt.

Ich stelle auch fest, dass Sie am Anfang eine Interpretation der Formulierung „wettbewerbsfähig bleiben“ vorgetragen haben, die ich nicht akzeptieren kann. Wenn im Wortlaut ihrer Begründung solche Dinge stehen und Sie als Antragsteller dann so argumentieren, kann ich nur Folgendes sagen: Wenn man so mit der Wahrheit umgeht, wird meines Erachtens der Antragsteller unglaubwürdig. Und wenn der Antragsteller unglaubwürdig wird, werden auch die Antragsunterlagen unglaubwürdig. Dann sind die Antragsunterlagen aus unserer Sicht auch nicht mehr akzeptabel.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Herr Mischke, jetzt habe ich noch eine Frage. Würden Sie bitte erstens die Aussage des genannten Vorgängers noch einmal wiederholen, zweitens sagen, wann sie getroffen sein soll, und drittens sagen, wer der Vorgänger war?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Mischke.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Damit ich nichts Falsches sage, sage ich auch nicht den Namen Ihres Vorgängers; denn ich weiß nicht, wer im Jahr 1983 Ihr Vorgänger war.

Das Zitat lautete:

Es bestand niemals die Aussicht, ihn kostendeckend zu führen.

Dazu habe ich Ihre Stellungnahme erbeten und Sie gefragt, wie Sie diese Aussage Ihres Vorgängers beurteilen – und zwar auch vor dem Hintergrund des ersten Zitats aus der Antragsbegründung, in der Sie ausgeführt haben:

Nur mit dem Neubau einer Start- und Landebahn von 2.320 m Länge kann der Flugplatz wettbewerbsfähig bleiben.

Es ist doch ein Widerspruch, wenn Sie sagen, der Flughafen solle wettbewerbsfähig bleiben, und es an anderer Stelle heißt, man habe nie vorgehabt, ihn kostendeckend zu führen. Zur Wettbewerbsfähigkeit gehört doch auch die Kostendeckung. Diesen Widerspruch haben Sie mir hier nicht erklärt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Herr Mischke, jetzt werfen Sie wahrscheinlich die Historie, die Gegenwart und die Zukunft etwas durcheinander und mischen das alles.

Ich habe gerade einmal versucht, herauszufinden, wer 1983 Geschäftsführer war. Das müsste Herr Krane gewesen sein. Ich wusste es nicht.

(Rolf Ewald [Betroffener]: Herr Krane ist vor 15 Jahren in Rente gegangen!)

– Vielen Dank, Herr Kollege. – Damals war der Flughafen Mönchengladbach eine städtische Gesellschaft. Hier fand nur VFR-Verkehr, also Sichtflugbetrieb, statt. Das war etwas völlig anderes.

Diese mögliche Aussage von Herrn Krane erfolgte 1983 also unter anderen Bedingungen – alleiniger Gesellschafter; Sichtflugbetrieb; welche Verkehrszahl gab es überhaupt? –, als sie heute vorliegen. Dazu gebe ich keine Stellungnahme ab. Das ist einfach nicht möglich.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Dieses Zitat stammt aber aus dem für die Stadt Mönchengladbach erstellten Gutachten „Die sozioökonomische Entwicklung von Mönchengladbach 1955 bis 2002“. Das heißt, dass dieses Gutachten wahrscheinlich 2003 oder 2004 erstellt worden ist. Und zu diesem Zeitpunkt hatte dieses Zitat für den Gutachter noch Bedeutung.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Ich würde sagen, dass wir es jetzt dabei bewenden lassen. Ich glaube nicht, dass wir beide mit einer weiteren Diskussion über einen Ausspruch aus dem Jahre 1983 noch zur Aufklärung des Verfahrens beitragen können.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Es gibt noch zwei weitere Nachfragen. Danach sollten wir aber zu unserem eigentlichen Thema „Gesundheit“ zurückkommen. – Herr Schmitz.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Herr Zerbe, gehen wir einmal auf die Zukunft. Sie sind sicherlich an der Meinung der Unternehmen im regionalen Wirtschaftsraum interessiert. Wir kennen ja die Studie von Herrn Prof. Dr. Hamm, die ja etwas außerhalb der offiziellen Antragsunterlagen ist. Darin sind ein paar interessante Zahlen enthalten. Diese Zahlen möchte ich in Bezug auf die Beurteilung der Zukunft noch einmal in Erinnerung rufen. Sie erinnern sich: Es sind 1.500 Unternehmen angeschrieben worden. Davon haben 341 geantwortet. Der Prozentsatz derjenigen Unternehmen, die in Bezug auf Flüge ab Mönchengladbach keinerlei Anforderungen bzw. ganz geringere Anforderungen haben, lag bei 80 %.

80 % der Unternehmen haben keine oder ganz geringe Fluganforderungen an Mönchengladbach! Wie wollen Sie vor diesem Hintergrund den Bedarf decken? – Ich kann Ihnen diese Zahlen gerne zur Verfügung stellen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Wenn ich Herrn Prof. Hamm gestern richtig verstanden habe, haben die genannten Unternehmen an der Umfrage teilgenommen und die anderen nicht teilgenommen. Daraus eine Nichtakzeptanz des Flughafens herzuleiten halte ich für ein bisschen zu gewagt. Aber dieses Thema ist ja auch zwei Mal mit Herrn Prof. Hamm diskutiert worden. Er war gestern auch zwei Stunden hier. Er hat dazu ausgeführt. Also: Ich halte es für etwas zu gewagt, aus der Rücklaufquote Akzeptanzschlüsse ziehen zu wollen. Das würde ich wirklich nicht als seriös ansehen.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Jetzt möchte ich noch einmal seriös – ich finde solche Unterstellungen auch nicht gut – die Zahlen nennen; denn Sie haben nicht richtig zugehört: Es gab 1.500 Anfragen. Als Rücklauf kamen 341 Antworten. Von diesen 341 Unternehmen haben 80 % keine bzw. geringe Anforderungen an zusätzliche Flugmöglichkeiten. – Ich gebe Ihnen diese Zahlen gerne.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Schmitz. – Herr Houben.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Ich darf die Zahlen einmal präzisieren. Drei Unternehmen bezeichneten sich als abhängig davon. Um die 50 hatten eine mittlere Abhängigkeit vom Luftverkehr. Insgesamt 16 % wurden dort als flughafenaffin bezeichnet. Insofern sind die 80 % okay.

Regionalluftverkehr: Herr Zerbe, Sie müssen nicht mir vorhalten, ich würde nicht über den Tellerrand gucken und Regionalflugverkehr als innerdeutschen Verkehr bezeichnen. Ich habe nur Ihren Antrag zitiert. In Ihrem Antrag differenzieren Sie in drei Segmente, nämlich Regionalverkehr, Europaverkehr und Touristikverkehr. Halten Sie mir nicht vor, ich würde nur auf Deutschland gucken. Ich habe nur Ihre Terminologie verwendet – und nichts anderes.

Aus dem, was Sie vorhin vorgetragen haben, wird deutlich, dass die Betrachtung der Frage „Flughafensystem“ in unserer Diskussion erheblich an Wichtigkeit zunehmen wird. Ich hoffe, dass wir uns darüber noch unterhalten werden.

Für etwas sehr flapsig für jemanden, der weitsichtig argumentiert, halte ich die Bemerkung: Wir reden über 1994 – Übernahme – und 1996 – Bauende –; danach hat die Welt sich geändert. – Och! Das tut die Welt hin und wieder.

(Beifall bei den Einwendern)

Und Aufgabe von uns – jetzt rede ich von mir –, z. B. als Kommunalpolitiker, ist es, auf solche Veränderungen rechtzeitig zu reagieren und nicht hinterher entschuldigend zu sagen: Und dann hat die Welt sich geändert. – Das tut die Welt ständig! Es ist doch die einzige Konstante in dieser Welt, dass morgen alles anders ist.

Im Zusammenhang damit, dass morgen alles anders ist, ist Folgendes wichtig: Herr Zerbe, Sie haben vorhin völlig richtig beschrieben, dass in den Jahren 1993/1994 die politische Landschaft diesen Transfer, den Sie damals angestoßen haben – nicht Sie, sondern Düsseldorf, Mönchengladbach und die Politik –, deutlich befördert hat. Dies wurde damals von der Landespolitik deutlich gestützt. Das ist vollkommen richtig. Aber auch dort hat sich die Welt geändert. Die Spitzen von CDU, SPD und Grünen haben heute eine andere Position zu dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach.

Ich als Grüner – Sie wissen ja, dass ich für die Grünen im Stadtrat sitze – tue es ja nicht gern, dass ich die FDP als Beispiel anführe, insbesondere meinen Wettbewerber im Bundestagswahlkampf 2002, Herrn Otto Fricke. Herr Otto Fricke hat sich am 22. Juni 2005 in der „Neuss-Grevenbroicher Zeitung“ zu den Koalitionsverhandlungen geäußert. Unter anderem ist dort zu lesen:

Weiterhin strich Fricke die Bedeutung von Entscheidungen über den Flughafen heraus – die FDP habe seinen Ausbau verhindert.

Herr Otto Fricke nimmt hier also schon etwas voraus, an dem wir noch eifrig arbeiten. Das soll Ihnen aber als Signal dafür dienen, dass auch diejenige Partei in unserer Region, die noch 2002 ganz anders gedacht hat – 2002 hat sich Herr Fricke sehr deutlich für den Ausbau der Flughafeninfrastruktur ausgesprochen –, ihr Gedankengebäude entsprechend der sich ständig ändernden Welt ein wenig umgestellt hat.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Houben. – Jetzt machen wir, wie angekündigt, mit der aktuellen Rednerliste weiter. Wir kommen also zum Thema „Gesundheit“ zurück. Ich sehe auf der Rednerliste, dass sich noch vier weitere Personen angemeldet haben. Ich möchte die Rednerliste jetzt auch schließen. Es gibt ja auch noch die Rednerliste für 18:00 Uhr.

Ich frage noch einmal, ob Herr Schläger anwesend ist, der als Nächster an der Reihe wäre. – Das ist nicht der Fall. Dann hat jetzt Herr Rothe das Wort.

**Martin Rothe (Einwender):**

Sehr geehrte Frau Hörr! Meine Damen und Herren! Ich möchte drei Bereiche ansprechen. Zum einen habe ich einige Fragen an Herrn Dr. Hagemann. Er sitzt schon die ganze Zeit so aufmerksam hier; da muss man ihn auch mal beschäftigen. Zum anderen habe ich zwei Fragen an Herrn Zerbe. Ich fange auch einmal mit Ihnen an, Herr Zerbe. Hören Sie bitte noch einen Moment zu.

Herr Zerbe, Sie sind noch nicht so lange hier in der Region Mönchengladbach. Wir hingegen haben das alles genau mitbekommen. 1989 ist ein Luftverkehrskonzept aufgelegt worden. Damals ist unter Herrn Kniola ein Konzept erarbeitet worden, das für Mönchengladbach und Essen/Mülheim eine Satellitenfunktion aufgebaut hat. Das war damals das große Ereignis. Alle waren begeistert und haben zugestimmt. Dann haben wir in Essen/Mülheim ja erlebt, dass ein Großteil der Wirtschaft und der Bevölkerung diesen Ausbau in Essen/Mülheim nicht wollte, obwohl die dortige Landebahn ja nun in idealer Weise parallel zu Düsseldorf lag. Das Ganze wäre also als Entlastung für Düsseldorf sicherlich akzeptabel gewesen – und auch technisch durchführbar.

Für Mönchengladbach war das Gleiche angedacht. Dort gab es allerdings das Problem mit der ungünstigen Windrichtung und den ungünstigen Landebahnrichtungen. Und was ist dann in den nächsten zehn Jahren passiert? – Man hat ILS eingerichtet und §-6-Änderungsverfahren durchgezogen.

1999 kam dann die Vorbereitung für ein neues Luftverkehrskonzept. In diesem neuen Luftverkehrskonzept ist diese Satellitenfunktion nicht mehr festgelegt worden. Man hatte festgestellt – anderweitig ist es ja auch ausprobiert worden; siehe Augsburg und München –, dass so etwas nicht funktioniert.

Das sollten Sie bei Ihren langen Äußerungen, die Sie eben getätigt haben, bedenken – auch in Bezug auf die Äußerung von Herrn Wilken. Wir kennen das ja alles, Herr Zerbe. Tun Sie jetzt doch nicht so, als wäre das eine tolle Sache! Wir haben diese ganzen Dinge bei den Anhörungen im Landtag zehn Mal gehört. Dadurch wird es nicht besser. Die Wirklichkeit hat gezeigt, dass die Großflughäfen ihre Berechtigung haben. Das bezweifeln wir auch nicht. Ein Bedarf für die kleineren Flugplätze ist aber einfach nicht gegeben. – Das wollte ich einfach noch einmal klarstellen. Die Historie kennen wir also, Herr Zerbe.

Nun komme ich zu meiner Frage wegen des Flughafensystems. Ich war heute Morgen nicht hier. Eben habe ich noch die Gelegenheit wahrgenommen, einen Fachmann zu fragen, nämlich unseren Rechtsanwalt in Berlin, wie in Berlin damit umgegangen wird. Dort befindet sich nämlich das einzige Flughafensystem in Deutschland. In Berlin ist ja ein Vertrag zwischen Tempelhof, Tegel und Schönefeld geschlossen worden. Diese drei Flughäfen haben ein Flughafensystem aufgebaut. Herr Sommer – er ist einfach der Fachmann in Berlin schlechthin – hat mir gerade gesagt, dass dieses Flughafensystem nicht so funktioniert, wie es gedacht war. Es gilt dort nämlich das, was überall gilt: Die Liberalisierung auf dem Flughafenmarkt hat sich durchgesetzt. Ein Eingreifen in eine Flughafengesellschaft und ein Flughafensystem hat in der heutigen Zeit keine Berechtigung.

Deswegen frage ich Sie: Was haben Sie sich – damals waren Sie ja schon Geschäftsführer in Mönchengladbach – bei diesem Antrag gedacht? Warum haben Sie diesen Antrag gestellt? Was versprechen Sie sich oder versprochen Sie sich von diesem Antrag? Was sollte das bringen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Ich habe ja schon heute Morgen gesagt, dass der Antrag von der Flughafen Düsseldorf GmbH gestellt worden ist. Von daher sollten wir dieses Thema am Dienstag deklinieren, wenn der Mitarbeiter des Flughafens Düsseldorf hier ist. Ich bitte da wirklich um Nachsicht, Herr Rothe. Ich war jetzt auf das Thema „Gesundheit“ vorbereitet.

**Martin Rothe (Einwender):**

Ich danke Ihnen für die Antwort. Ich denke, dass wir alle froh darüber sind, dass am Dienstag ein Mitarbeiter des Flughafens Düsseldorf hierher kommt. Wir beobachten ja seit dem 30. Mai, dass Ihr Hauptgesellschafter hier nicht anwesend ist. Ich habe das von Anfang an bemängelt, auch gegenüber Herrn Marten und Frau Hörr. Die Situation, dass hier kein Vertreter des Hauptgesellschafters anwesend war, ist für uns unerträglich. Sie haben ehemalige Mitarbeiter – pensionierte oder in Rente gegangene Herren – hierhin gebracht. Wir haben uns aus Anstand ihre Beiträge angehört. Sie sind substanzuell aber einfach nicht hinnehmbar.

(Beifall bei den Einwendern)

Daher bin ich sehr froh, dass das von der Bezirksregierung veranlasst worden ist. Es ist ja nicht von Ihnen gekommen. Vielmehr hat, wie ich eben im Protokoll gelesen habe, die Bezirksregierung Sie aufgefordert, dieser Pflicht nachzukommen. – Vielen Dank! Ich kann mich nur bei Ihnen bedanken, dass das jetzt funktioniert.

Nun zu Herrn Dr. Hagemann: Ich habe noch einmal das unsägliche Thema „Abweichung der Zahlen der Lärmwerte an den Einzelpunkten“ anzusprechen. Im Fluglärmtechnischen Gutachten und im Fluglärmmedizinischen Gutachten ist ja in Anlage 6.1 bzw. 3.1 des jeweiligen Gutachtens – Herr Kames hat uns das freundlicherweise schriftlich herübergegeben – leider durch einen Dateinamen eine Verwechslung vorgekommen. Unser Bürgermeister, Herr Dick, schüttelt wahrscheinlich den Kopf, dass so etwas in einer Antragsunterlage vorkommt. Nun wurden die Zahlen dieser 30 Messpunkte ja ständig überarbeitet. Das ist auch kein Fehler. In der Endfassung der beiden Gutachten ist bei dem Datenabgleich vor der Veröffentlichung aber ein großer Fehler passiert.

Ich habe mir die Zahlen noch einmal angesehen, Herr Dr. Hagemann. Man darf sich ja nicht nur die am stärksten belasteten Punkte ansehen. Schließlich haben wir vom Vertreter des Gesundheitsamtes des Rhein-Kreises Neuss gehört, dass es nicht nur um die hohen belastenden Werte geht, sondern auch um die Häufigkeit an den weniger belasteten Punkten. Wenn Sie sich die Zahlen einmal vor diesem Hintergrund anschauen, finden Sie beängstigende Abweichungen – z. B. minus 3,8 dB, plus 5,1 dB oder plus 3,8 dB. Dabei handelt es sich um  $L_{eq}$ -Werte. Das ist nicht mit einem D-Mark- oder Euro-Betrag vergleichbar. Diese logarithmisch errechneten Werte haben schon eine andere Wertigkeit.

Auch an den entscheidenden stark lärmbelasteten Punkten 5, 15, 24 und 30 gibt es Abweichungen. Sie betragen beispielsweise 9,5 und 20,4. Durch diese Datenfehlübertragung ist es also zu erstaunlich hohen Abweichungen gekommen.

Herr Dr. Hagemann, ich habe folgende Frage an Sie: Sie haben hier schon einmal gesagt, dies habe keine Auswirkungen auf die Bewertung. Wir sind aber natürlich alle miteinander

sehr unzufrieden mit der  $L_{eq(4)}$ -Berechnung. Das haben wir ja lange genug diskutiert, auch mit Ihnen. Würden Sie bitte hier vor den Zuhörerinnen und Zuhörern noch einmal deutlich machen, welche Auswirkungen diese Fehlinformation für uns alle hat – und für Sie sicherlich auch?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Dr. Hagemann.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Noch einmal dazu: Sie haben Recht; dieser Vorgang ist in der Tat sehr ärgerlich. Ich will noch einmal den Ablauf festhalten: Wir haben zuerst Berechnungen von den Physikern bekommen und unser Gutachten erstellt. Daraufhin sind die Werte vom Physiker überarbeitet worden. Dann haben wir ein weiteres aktuelleres Gutachten erstellt oder auch unser Medizinisches Gutachten auf der neuen Datenbasis aktualisiert. Wir haben also zwei Gutachten abgefasst.

Als Herr Kames mich darauf aufmerksam machte, habe ich mir noch einmal beide Gutachten, die uns vorlagen, angeschaut. Es ist richtig, dass große Abweichungen vorhanden sind, wie Sie sagen. Bei einer Sache haben Sie sich aber wahrscheinlich verguckt. Sie sagten gerade, beim Immissionsort 5, Neersbroich Nord, betrage die Abweichung 20,4. Ich nehme an, dass Sie damit die Anzahl der Maximalpegel zwischen 80 und 85 dB(A) meinen. Dort hat es aber keine Verschiebung gegeben. Ganz rechts in der Tabelle steht eine Null. Das heißt, dass der Wert gleich geblieben ist.

Sie haben aber Recht, dass es hohe Abweichungen gibt. Die höchste Abweichung sehe ich bei 7,8 am Immissionspunkt 8, Lürrip/Kreuzung Südwest. Dazu muss man aber sagen, dass die Lärmbelastung sehr niedrig ist. In der ersten Auslegungsunterlage war sie mit 22,3 angegeben; in der Endfassung beträgt sie 14,5 und ist damit um 7,8 niedriger. Das heißt: Es gibt zwar hohe Abweichungen, aber nur an Immissionspunkten, an denen die Belastung gering ist.

Herr Prof. Kastner und ich haben natürlich noch einmal sehr intensiv die Orte betrachtet, die kritisch sind. Dort sind die Abweichungen in der Tat kleiner. Sie ändern auch nichts an den Aussagen des Medizinischen Gutachtens. Ich habe ja schon einmal gesagt, dass wir den Immissionsort Büttgerwald/Südlicher Ortsrand, für den wir in der ersten Version noch Empfehlungen abgegeben hatten, in der Endfassung nicht mehr ausdrücklich in die Empfehlungen einbezogen haben. Ich habe diesen Ort gestern aber noch einmal ausdrücklich dargestellt, weil ich denke, dass die Antragstellerin schuld an dieser Verwechslung ist. Insofern wollte ich diesen Ort der Fairness halber nicht herausnehmen. Schließlich waren in der Ihnen bekannten Auslegungsunterlage Empfehlungen für diesen Ort enthalten.

Zur Diskussion  $L_{eq(3)}/L_{eq(4)}$ : Diese Diskussion wird ja in vielen Anhörungen geführt. Ich habe auch schon zum Ausdruck gebracht, dass wir als Gutachter natürlich nicht glücklich darüber sind, dass es auf der einen Seite halt eine entsprechende Gesetzeslage gibt, dass auf der anderen Seite aber viele Studien mit  $L_{eq(3)}$  und andere Studien mit  $L_{eq(4)}$  durchgeführt werden. Das macht die Bewertung nicht einfacher.

Wir haben uns von vielen Flughäfen, für die wir als Gutachter tätig waren, immer auch beide Werte zeigen lassen – auch hier in Mönchengladbach. Herr Dr. Wölk hat ja auch für beide Berechnungs- bzw. Halbierungsparameter die Werte für die Immissionsorte berechnet. Auch da kommen wir zu keinen anderen Aussagen in unserem Medizinischen Gutachten.

Soweit ich weiß – nageln Sie mich jetzt bitte nicht fest; da müssen Sie in den Unterlagen gucken –, betragen die Abweichungen bei den kritischen Orte, die über 50 dB(A) liegen, um 2,6 dB oder 2 dB. Auch mit einem anderen Halbierungsparameter kämen jedenfalls keine neuen Orte hinzu, für die wir Empfehlungen geben würden. Ich glaube, Herr Faulenbach da Costa hat in seinem Gutachten ein Delta von im Schnitt 2 dB angegeben.

Es ist aber äußerst schwierig, in Bezug auf  $L_{eq(3)}/L_{eq(4)}$  einheitliche Aussagen zu treffen. Tatsächlich ist es dann das Sinnvollste, für die Immissionsorte beide Berechnungsverfahren als Grundlage zu nehmen – wobei es ganz klar eine rechtliche Voraussetzung gibt; man rechnet im Moment halt mit  $L_{eq(4)}$ .

Gestatten Sie mir noch eine Bemerkung zu meinem letzten Beitrag. Herr Karlsböck hat mich noch einmal angesprochen. Seine Frage, wann ein Ereignis doppelt so laut empfunden wird, hatte ich wohl nicht ganz befriedigend beantwortet. Man tut sich da als Psychologe immer schwer. Natürlich kann man ganz klar sagen, dass sich die Schallintensität bei einer Erhöhung um 3 dB verdoppelt. Ich glaube, darauf wollten Sie hinaus, Herr Karlsböck.

Die Schwierigkeit besteht aber in Bezug auf das subjektive Empfinden. Wir können zwar sagen, wann etwas lauter oder leiser ist; wir können aber sehr schwer sagen, ob ein LKW doppelt so laut wie ein Auto ist. Wir können auch sagen, dass etwas süßer ist; wir können aber schwer sagen, dass etwas doppelt oder dreifach so süß ist. Oder wir können sagen, dass ein Handtuch weicher ist als das andere. Aber ist ein Handtuch jetzt doppelt so weich wie das andere? Das ist aus unserem subjektiven Empfinden heraus äußerst schwierig zu sagen.

Man kann zwar versuchen, das Ganze irgendwie zu quantifizieren. Es wird ja in der Phonskala und auch in anderen Skalen ausgedrückt. Das ist dann aber nur über das statistische Mittel möglich. Das subjektive Erleben hinsichtlich der Lautstärke ist eben äußerst schwierig festzumachen. Das gilt übrigens auch für andere Sinneswahrnehmungen. Die einzige Sinneswahrnehmung, wo wir es gut können, ist das Sehen. Zwar unterliegen wir auch beim Sehen vielen Täuschungen, wie man weiß. Beim Sehen können wir Konstanz zwischen ver-

schiedenen physikalischen Größen aber zumindest einigermaßen in subjektive Relationen übertragen. – Ich hoffe, Ihre Frage damit ein bisschen besser beantwortet zu haben, Herr Karlsböck.

Jetzt noch einmal zu Herrn Rothe: Ich weiß nicht, ob ich alle Ihre Fragen beantwortet habe.

(Martin Rothe [Einwender]: Ja! Ich habe nur noch eine kurze Nachfrage!)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Rothe.

**Martin Rothe (Einwender):**

Schönen Dank, Herr Dr. Hagemann. Könnten wir kurz noch auf den Messpunkt 24, Eickerend, eingehen – und auch auf den Messpunkt 30, St.-Maternus-Grundschule, an dem es auch Abweichungen gibt? Beim Messpunkt Eickerend ist es zwar nur eine Abweichung von 0,3 dB. Wenn Sie aber mit 2,6 dB auf den  $L_{eq(3)}$  hochrechnen, kommen wir ganz schnell in den Bereich der Gesundheitsgefährdung.

Und eines verstehe ich, ehrlich gesagt, nicht, Herr Dr. Hagemann: In den großen Verfahren, die an Großflughäfen stattfinden – ich kenne diese Verfahren ja auch; die Unterlagen werden immer zugeschickt –, wird überall neben dem  $L_{eq(4)}$ , der eigentlich vernachlässigt wird, der  $L_{eq(3)}$  gerechnet. Warum haben Sie sich auf dieses Niveau herabgelassen? Sie haben hier einen so tollen Eindruck hinterlassen. Und dann müssen Sie sich mit diesem  $L_{eq(4)}$  herum-schlagen! Immer wieder bekommen Sie die gleichen Fragen. Warum haben Sie sich da nicht durchgesetzt? Sie sind unabhängiger Sachverständiger und Gutachter.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Dr. Hagemann.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Wenn ich es richtig sehe – bitte korrigieren Sie mich gegebenenfalls –, verringert sich der Wert für den Immissionsort Eickerend in der Endfassung um 0,3 dB. Die Zahl von 2,6 dB bezog sich nicht auf Eickerend. Das war allerdings die größte Spannweite, glaube ich – da müssten wir aber wirklich noch einmal in die Tabellen gucken –, die von Herrn Dr. Wölk bezüglich der kritischen Punkte ermittelt wurde. Bei anderen Immissionsorten gibt es größere Abweichungen. In Bezug auf diejenigen, die als kritisch gelten, war 2,6 dB aber das größte Delta, das Herr Dr. Wölk ermittelt hatte, meine ich.

In Bezug auf  $L_{eq(3)}/L_{eq(4)}$  teile ich Ihre Ansicht. Genau aus diesem Grund haben wir ja auch die  $L_{eq(3)}$ -Daten eingesehen. Ich kann immer nur wiederholen, dass es gesetzliche Bestimmungen gibt, die halt  $L_{eq(4)}$  vorsehen. Als Antragstellerin oder Verfahrensbeteiligter schlägt man sich natürlich lieber auf die Seite der rechtlichen Situation – wobei man selbstverständlich zugeben muss, dass das Fluglärmsgesetz in dem Sinne nicht mehr up to date ist. Es ist keine glückliche Situation; da stimme ich Ihnen vollkommen zu. Wir haben versucht, dem zu begegnen, indem wir beide Werte, sowohl  $L_{eq(3)}$  als auch  $L_{eq(4)}$ , betrachtet haben und unsere medizinischen Aussagen auf dieser Grundlage getätigt haben.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Dr. Hagemann. – Mit Blick auf die Uhr und mit Blick in einige Gesichter denke ich, dass eine Pause ganz gut tut. Wir haben jetzt 16:56 Uhr. Um 17:30 Uhr machen wir weiter.

(Unterbrechung von 16:56 Uhr bis 17:30 Uhr)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Es ist jetzt 17:30 Uhr. Wir setzen die Erörterung fort. Bitte nehmen Sie wieder Platz. – Als Nächster hat Herr Oelert das Wort.

**Kai Oelert (Einwender):**

Guten Abend! – Vielleicht sollten wir noch eine Minute warten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Zehn Sekunden; genau. – Bitte, Herr Oelert.

**Kai Oelert (Einwender):**

Ich bitte schon einmal vorab, das Themen-Hopping, das ich leider veranstalten muss, zu entschuldigen. Heute ist der letzte Tag, an dem ich an der Erörterung teilnehmen kann. Ich werde trotzdem versuchen, mich kurz zu fassen. – Es geht mir darum, noch einige Fragen zu stellen und Anmerkungen loszuwerden, die sich im Laufe der letzten Tage, an denen ich hier war, angesammelt haben. Leider ist meine Erinnerung natürlich nur fragmentiert; denn ich bin nur wenige Stunden der gesamten Erörterung da gewesen. Von daher bitte ich Sie, mich zu informieren, wenn ich jetzt irgendwelche Dinge anspreche, die schon tausendmal erörtert worden sind.

Ich beginne mit einer Frage, die tatsächlich zum Thema passt. Ich möchte noch einmal auf den Vortrag von Herrn Luining zurückkommen – Stichwort: Feinstäube. Was ist bekannt über die Korrelation von Stäuben bzw. Luftverschmutzung zu Lungenkrankheiten – sprich: Asthma oder Lungenkrebs oder so etwas? Und ganz konkret für meinen Sohn, fünf Jahre alt, schwer heuschnupfenkrank und dadurch latent asthmagefährdet: Wie viel größer – –

(Martin Rothe [Einwender]: Der Gutachter ist aber noch nicht da!)

– Danke. Dann stelle ich die Frage gleich.

(Martin Rothe [Einwender]: Da ist der Gutachter schon!)

– Meine konkrete Frage kommt jetzt eigentlich erst. Sie lautet: Wie viel größer wird durch den Ausbau und durch die Zunahme der Luftverschmutzung durch Feinstäube das Risiko für ihn, Asthma zu bekommen? – Diese Frage richtet sich an Herrn Hagemann.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Es ist die Frage, ob Herr Dr. Hagemann Ihnen darüber Auskunft geben kann. Das beantwortet er aber am besten selbst.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Nein, dazu kann ich leider keine Auskunft geben. Ich bin als Gutachter beauftragt, die medizinischen Wirkungen von Fluglärm zu bewerten. Leider kann ich zur Schadstoffimmission jetzt aus dem Stegreif nichts sagen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe möchte Ihnen aber antworten, Herr Oelert.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Unser Gutachter für Schadstoffimmissionen ist ja hier gewesen und hat zu diesem Thema vorgetragen. Er hat ausgeführt – ich formuliere es jetzt einmal etwas untechnisch und nicht so gut, wie er es gekonnt hätte –, dass auch beim Prognosebetrieb 2015 die EU-Grenzwerte eingehalten werden. Wir werden hinsichtlich der Schadstoffimmissionen also keine Werte haben, die über die EU-Grenzwerte hinausgehen. – Mehr kann ich zu diesem Thema auch nicht beitragen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Oelert.

**Kai Oelert (Einwender):**

Vielen Dank. Damit haben Sie zwar nicht ganz die Frage beantwortet, die ich gestellt hatte. Ich denke aber, dass ich da nicht weiterkommen werde; denn die EU-Grenzwerte werden ja nach mehr oder weniger langen Diskussionen irgendwann einmal festgelegt – wobei Herr Luining heute bezweifelt hat, dass wir diese Grenzwerte in Zukunft einhalten werden. Meine Frage zielte auf Folgendes: Es ist ja nicht so, dass bis zum Erreichen des Grenzwertes alles in Butter ist und bei Überschreiten des Grenzwertes plötzlich alle tot umfallen. Vielmehr geht es hier um eine Risikoanalyse. Von daher interessierten mich die Zunahme der Schadstoffe,

in Prozent ausgedrückt, und die Zunahme des Risikos, in Prozent ausgedrückt. Ich akzeptiere jetzt aber, dass ich diese Frage nicht beantwortet bekomme.

Zweites Thema, auch in Richtung Glaubwürdigkeit: Wenn ich Herrn Lutter richtig verstanden habe – ich kann das jetzt nur nicht schriftlich beibringen –, hat unsere Bürgerinitiative in Willich ein paar Mal versucht, zu erfahren, was eigentlich mit den im Rahmen der letzten Planfeststellung vorgesehenen Ausgleichsflächen passiert ist. Damals wurde ja beschlossen, bestimmte Ausgleichsflächen beizubringen oder zu errichten. Sind diese Ausgleichsflächen nachweisbar geschaffen worden?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Sie sind geschaffen worden. – So will ich diese Frage jetzt erst einmal kurz beantworten. Wir werden aber gleich noch einmal darauf eingehen. Herr Kames wird noch zu uns stoßen. Herr Kames ist bei uns für den Bereich Technik zuständig. Er kann Ihre Frage zu den Ausgleichsflächen dann beantworten.

**Kai Oelert (Einwender):**

Okay. – Herr Kames kommt gerade herein. Vielleicht können wir ja jetzt sofort auf meine Frage zurückkommen. Ich weiß nicht, ob das möglich ist, Herr Kames.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames, möchten Sie direkt antworten? – Bitte.

**Franz-Josef Kames (Antragstellerin):**

Ich kann es nur bestätigen. Alle Auflagen sind erfüllt worden, z. B. auch in Bezug auf die kompletten Sanierungsmaßnahmen Mitte der 90er-Jahre. Sie sind alle komplett ausgeglichen worden. Auch da hatten wir einen Ausgleichsflächenpool. Die letzten Maßnahmen aus den Jahren 1995 bis 1998 erfolgten, wenn ich es richtig in Erinnerung habe, ganz konkret im Bereich des Hoppbruchs nahe des Hauses Horst. Dort ist eine Fläche erworben worden, auf der der Ausgleich hergestellt worden ist. – Sämtliche bis jetzt am Platz durchgeführten Maßnahmen sind also bereits komplett ausgeglichen worden.

**Kai Oelert (Einwender):**

Vielen Dank. – Meine dritte Frage bezieht sich noch einmal auf das Thema „Bedarf“. Bitte entschuldigen Sie, dass ich noch einmal darauf zurückkommen muss. – Herr Zerbe, Sie haben gesagt, dass Sie sich mit dem Augsburger Flughafen nicht wirklich auskennen. Von daher habe ich einmal eine allgemeinere Frage an Sie. Schauen wir uns einmal die Verfahren

an, die an den anderen Regionalflughäfen in Nordrhein-Westfalen gelaufen sind, z. B. in Paderborn und Dortmund. Alle diese Verfahren haben ja nicht zum Erfolg geführt, obwohl ein solcher Erfolg natürlich das Ziel der jeweiligen Maßnahmen war. Also muss sich Ihr Geschäftsmodell doch grundlegend von dem Geschäftsmodell anderer Regionalflughäfen unterscheiden. Das kann ich bis jetzt aber nicht erkennen.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Dass dieses Geschäftsmodell in Dortmund nicht zum Erfolg geführt hat, kann ich nicht bestätigen.

(Ulrich Mischke [Einwender]: Rekordverlust von 28 Millionen €! – Zuruf von den Einwendern: Das ist egal! – Heiterkeit bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe, bitte.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Ja, gut. In Dortmund sind nun aber auch große Investitionen durchgeführt worden. Und bei allen Infrastrukturprojekten kann man nur schwer verlangen, dass innerhalb einer ganz kurzen Phase nach Abschluss der Baumaßnahmen sofort ein positives Unternehmensergebnis da sein soll.

Man kann darüber hinaus feststellen, dass Dortmund durch den Weggang der Eurowings sicherlich extrem beschwert war. Nachdem Lufthansa Anteile an Eurowings erworben hat, ist Eurowings am Platz Dortmund ja kaum mehr vertreten.

Dafür finden Sie in Dortmund jetzt aber andere Verkehre, z. B. Air Berlin mit der 737 und auch easyJet. Das ist sicherlich auch ein wenig der verlängerten Startbahn geschuldet bzw. sogar sehr stark ein Erfolg dieser Startbahn.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Oelert, gestatten Sie eine Zwischenfrage von Herrn Houben?

(Kai Oelert [Einwender] nickt.)

Bitte, Herr Houben.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Herr Zerbe, da muss ich einmal ein klein wenig korrigierend eingreifen. Der Erfolg in Dortmund sieht wie folgt aus: 2001 33.563 Bewegungen, 2002 28.762, 2003 23.044 und 2004 20.421 – in vier Jahren also minus 13.000 Flugbewegungen. Leider habe ich die Passagier-

zahlen nicht so flott parat, dass ich sie Ihnen ebenfalls nennen könnte. Ich denke aber, dass schon allein die von mir genannten Zahlen deutlich dafür sprechen, dass die Entwicklung in Dortmund nicht aufsteigend ist, sondern absteigend. Dortmund gehört ja auch zu den Flughäfen, die in meiner Grafik, die ich Ihnen diese Woche hier gezeigt habe, deutlich unterhalb der 100%-Linie liegen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Herr Houben, das ist doch genau das, was ich gerade gesagt habe. Eurowings hat sich fast vollständig aus Dortmund wegbewegt und ist an diesem Platz eigentlich nicht mehr existent; und Eurowings war in Dortmund stark. Ich habe gesagt: Eurowings ist weggegangen. – Darauf haben Sie gesagt: Nein, Sie haben nicht Recht; die Bewegungszahlen sind geringer geworden. – Es ist Fakt – und das habe ich gesagt –: Eurowings ist weg. Dafür hat man mit der langen Bahn Carrier wie Air Berlin und easyJet an den Platz Dortmund geholt.

(Martin Rothe [Einwender]: Aber mit welchen Konditionen!)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Oelert.

**Kai Oelert (Einwender):**

Vielen Dank für die Antwort. – Ich persönlich bin nicht überzeugt davon, dass sich die Geschäftsentwicklung in Mönchengladbach wesentlich von der in Dortmund unterscheiden wird. Das führt mich eigentlich zu meinem nächsten Punkt.

Wir haben jetzt sehr viel über das Thema „Wirtschaftlichkeit, Bedarf usw.“ gehört. Ich bin mittlerweile zu der Überzeugung gelangt, dass eine betriebswirtschaftliche Gewinnerzielung eben nicht gegeben ist. Ich frage mich natürlich, warum. Schließlich können Sie sicherlich wesentlich besser rechnen als ich, Herr Zerbe; denn ich bin nur Ingenieur und nicht betriebswirtschaftlich vorgebildet.

Von daher komme ich zu der Vermutung zurück, die schon mehrfach geäußert worden ist. Diese Vermutung ist einfach, dass die wahren Ziele hier andere sind.

Deswegen **beantrage** ich, dass, sollte es in diesem Planfeststellungsverfahren zu einem positiven Bescheid für die Antragstellerin kommen, eine Änderung der Betriebszeiten und eine Änderung des Nutzungsmusters – also eine signifikante Erhöhung von Frachtflug

usw. – definitiv einer Planfeststellung bedarf und nicht mit einer Planstellung abgehandelt werden kann.

(Beifall bei den Einwendern)

Vor allem im Hinblick auf den Ort, an dem dieser Flughafen erweitert werden soll – schließlich sind immens viele Leute betroffen; das geht in die Zehntausende, wie wir ja festgestellt haben –, muss so etwas dann auch öffentlich diskutiert werden; denn dann reden wir über eine komplett andere persönliche Betroffenheit der Bewohner der umliegenden Orte.

Mein letzter Punkt betrifft eine Diskussion, die ich schon einmal kurz als Nebengespräch mit Herrn Zerbe geführt habe. Dabei ging es um die volkswirtschaftlichen Aspekte. Ich habe seinerzeit ein paar Zahlen in den Raum geworfen. Ich bleibe dabei: Schon allein die Wertminderung wird in die Hunderte von Millionen Euro gehen. Von daher bedarf das Ganze einer genauen volkswirtschaftlichen Studie; denn es ist fraglich, ob diese Summe überhaupt wieder erwirtschaftet werden kann. – Herr Zerbe, darauf haben Sie geantwortet, dass man mit einer solchen Annahme ja wohl nirgendwo irgendetwas bauen könnte.

Dem möchte ich noch entgegnen, dass es an dieser Stelle einfach die Besonderheit gibt, dass wir hier von einer hoch entwickelten und hoch technisierten Gegend reden. Und jedes Projekt muss sich folgender Frage stellen: Was wird vorne geschaffen, und was macht man dafür – um es einmal etwas lax zu formulieren – hinten mit dem Hintern kaputt?

Von daher bleibe ich auch dabei, dass ein volkswirtschaftliches Gutachten oder eine volkswirtschaftliche Abwägung an dieser Stelle absolut angemessen ist. – Damit bin ich am Ende meiner Kommentare. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Oelert. – Als Nächste hat Frau Müller das Wort.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Guten Tag, meine Damen und Herren! Ich habe noch einige Fragen zu Themen, die gestern diskutiert worden sind. Diese Fragen konnten gestern meinerseits nicht mehr gestellt werden. Daher möchte ich sie jetzt ansprechen.

Gestern ging es kurz um den geplanten Ausbau bzw. Umbau des Autobahnkreuzes Neersen. In diesem Zusammenhang lautet meine Frage – ich nehme an, dass sie seitens der Bezirksregierung beantwortet werden kann –: Wie lange müssen wir noch auf die Fertigstellung dieses Ausbaus oder Umbaus warten? Schließlich sind gerade die Anwohner in Neersen, unter anderem auch wir, betroffen. Aufgrund des dadurch wesentlich höher gewordenen

Durchgangsverkehrs haben wir massive Probleme. In Neersen ist die Abgasbelastung dadurch immens gestiegen. Diese Abgase belasten schon jetzt unsere Gesundheit. Wie lange müssen wir das noch zusätzlich hinnehmen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Dazu, wie lange das Verfahren noch läuft, kann ich Ihnen hier und heute keine konkrete Auskunft geben. Da müsste ich mich erst einmal selber schlau machen, Frau Müller.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Danke. – Aber gehe ich richtig in der Annahme, dass es so lange, wie es keine positive oder negative Bewertung des Antragsverfahrens gibt, auch keine definitive Entscheidung gibt, was den Aus- oder Umbau des Autobahnkreuzes betrifft? Ich gehe einmal davon aus, dass die Pläne so oder so in der Schublade liegen. Und parallel zu dem Ausbau der Start- und Landebahn oder auch im Falle ihres Nichtausbaus fängt man dann mit dem Aus- und Umbau des Kreuzes Neersen an. Kann ich davon ausgehen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Mischke möchte Ihnen dazu eine Antwort geben.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Dazu kann ich zwei Sätze sagen. Dem Stadtrat liegen die genehmigten Ausbaupläne über den Umbau bereits vor. Das heißt: Die Ausbaupläne sind genehmigt. Es ist jetzt nur noch eine Frage, wie schnell die zuständigen Straßenbaubehörden dies umsetzen. Der Ausbauplan ist aber endgültig genehmigt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Mischke. – Herr Marten möchte noch kurz ergänzen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das heißt aber klipp und klar: Beide Verfahren sind nicht voneinander abhängig.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Wie sehen die genehmigten Ausbaupläne denn aus, Herr Mischke? Ist darin der Ausbau oder die Verlängerung der Start- und Landebahn berücksichtigt? Oder können wir davon ausgehen, dass die Flugzeuge demnächst trotzdem in einer Höhe zwischen 30 und 40 m über das Kreuz Neersen hinwegfliegen?

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Auch dazu zwei Sätze: Erstens. Ich glaube, ich habe die Pläne zu Hause. Ich könnte sie Ihnen mitbringen, wenn Sie am Montag wieder vorbeikommen.

Zweitens. Ich kann nicht beurteilen, ob bei diesem Bauprojekt wirklich all diese auf den Flughafen bezogenen Fragen berücksichtigt worden ist. Das kann ich nicht beurteilen.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Okay; danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames möchte noch ergänzen. Bitte.

**Franz-Josef Kames (Antragstellerin):**

Ich glaube, ich hatte bereits erwähnt – entweder gestern oder am Dienstag –, dass mehrfach auch mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW Gespräche bezüglich des Umbaus des Autobahnkreuzes Neersen stattgefunden haben. Wir sind darüber informiert. Das Ganze ist auch abgestimmt. Diese inzwischen ja wohl schon genehmigte Bautätigkeit am Autobahnkreuz Neersen ist in völliger Übereinstimmung mit unseren Planungen erfolgt. Auch ein in der Form, wie es jetzt offensichtlich bereits genehmigt ist, umgebautes Autobahnkreuz Neersen ist in unseren gesamten Planungen bereits berücksichtigt. Wir waren darüber bereits in Kenntnis gesetzt worden.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Danke. – Das ist eigentlich das, was ich von Ihnen hören wollte. Es ist eigentlich auch das, was sehr viele Leute vermutet haben. Im Prinzip ist also langfristig geplant, dass man das Autobahnkreuz Neersen sperrt. Man sperrt die sogenannte Zwei-Ohren-Verkehrsführung in Richtung Düsseldorf. Man nimmt billigend in Kauf, dass zusätzlicher Verkehr durch Neersen fährt. Man nimmt billigend in Kauf, dass Schiefbahn verkehrsmäßig total überlastet ist und in den Stoßzeiten des Berufsverkehrs, morgens und nachmittags bzw. abends, kurz vor dem Kollaps steht. Man nimmt billigend in Kauf, dass z. B. alte Häuser in Neersen schon Probleme an der Bausubstanz aufweisen. Man nimmt alles in Kauf und hat Pläne in der Schublade, das Kreuz Neersen so auszubauen, dass problemlos mit dem Ausbau des Flughafens Mönchengladbach angefangen werden kann.

Entschuldigen Sie bitte die Frage; ich muss sie jetzt aber wirklich emotional stellen: Hält man uns Bürger eigentlich für dumm? Sehen wir eigentlich alle dumm aus?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames.

**Franz-Josef Kames (Antragstellerin):**

Ich kann es noch einmal wiederholen. Auch der Landesbetrieb Straßenbau NRW kann das Autobahnkreuz Neersen nicht willkürlich ausbauen. Der existente Flugplatz hat auch einen

Bauschutzbereich. Von daher ist bereits für den Status quo eine Abstimmung erforderlich. Es gibt diese Rechtsposition. Die jetzige Anlage ist ja schon planfestgestellt. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW kann also nicht ohne Beteiligung der Flughafengesellschaft eine Planung für den Umbau des Kreuzes Neersen durchführen.

Ich darf Ihnen sagen – da wiederhole ich mich –, dass sowohl direkt mit der Flughafengesellschaft als auch mit den zuständigen Behörden Gespräche stattgefunden haben. Auch das Dezernat 59 ist in diesem Zusammenhang beteiligt worden; denn das Dezernat 59 ist unsere Luftaufsichtsbehörde, unsere Genehmigungsbehörde. Selbstverständlich ist es auch bezüglich der Hindernisfreiheit für das projektierte Verfahren mit eingebunden worden, obwohl die Vorplanungen in Abstimmung mit uns und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW bereits abgeschlossen waren.

Es handelt sich auch um unabhängige Verfahren. Ich gehe davon aus, dass der Autobahnumbau eher erfolgt als der Flugplatzausbau, wenn ich es einmal auf der Zeitschiene betrachte. Alle diese Dinge sind auch berücksichtigt worden. Mit einem ausgebauten Autobahnkreuz Neersen kann der Status quo für den Flugplatz Mönchengladbach gehalten werden. Damit wäre aber auch die projektierte Bahn voll nutzbar.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Okay. Ich habe das schon verstanden. Danke schön. – In diesem Zusammenhang möchte ich auch die niedrige Überflughöhe über das Kreuz Neersen anführen – vorausgesetzt, dass die Pläne so aussehen, wie ich befürchte; ich werde sie ja Anfang kommender Woche sehen. Vielleicht sehen die Pläne ja auch so aus, dass man das Autobahnkreuz Neersen einfach nach unten verlegt. Dann haben Sie oben Luft genug, um darüber zu fliegen. Das ist natürlich eine tolle Sache. In Bezug auf die Rheinquerung wurde so etwas von verschiedenen Initiativen ebenfalls erkämpft. Das hat viel Geld gekostet. Jetzt machen wir dieses Spielchen auf der anderen Seite der A 44 noch einmal. Dort wird die Autobahn jetzt auch nach unten gelegt, damit der zweite Flughafen ausgebaut werden kann. – Okay; das sind jetzt wieder persönliche Emotionen, die eigentlich nicht sein sollten.

Ich möchte zu diesem Thema noch etwas anführen, zu dem ich gestern auch nicht mehr gekommen bin. Es gehört sowohl zum Thema „Lärm“ als auch zum Thema „Gesundheit“ und betrifft etwas, was wir befürchten, wenn der Ausbau kommt. Vor einigen Jahren hatte ich ein Erlebnis in Meerbusch im Richtung Lörick gelegenen Ortsteil Alt-Büderich. Dort hat eine Bekannte ein „Traumgrundstück“ gekauft und darauf für viel Geld ein ebensolches Haus errichtet – mit einer tollen Dreifachverglasung, einer zusätzlichen Isolierung im Dachbereich etc. Sie hat dieses Haus nach drei Jahren wieder verkauft, obwohl sie vorher wusste, was ihr dort blühte.

Wir haben dort einmal im Innenbereich sitzen dürfen; im Außenbereich zu sitzen war nicht möglich. Im Innenbereich nutzte aber auch die Dreifachverglasung nichts. Man musste die Gespräche im Minutentakt unterbrechen, wenn eine Maschine startete.

Solche Sachen sehe ich auf uns zukommen – egal, was man uns verspricht, auch in Bezug auf den Lärm, der angeblich unter den Schwellenwerten liegen soll. Übrigens gab es in diesem Haus zusätzlich – das ist mit Sicherheit auch eine Empfindungssache – noch eine ganz individuelle „Musik“. Bei jedem startenden und landenden Flugzeug klirrten die Gläser und das Geschirr in den Schränken. Das war auch normal und an der Tagesordnung. Auch darauf können wir uns in Neersen schon einmal einstellen.

Jetzt habe ich mich verzettelt. Ich hoffe, man sieht es mir nach. Ich muss noch einmal zum Thema „Kreuz Neersen“ kommen, und zwar zu einem Punkt, der gestern nicht ganz klar herübergebracht worden ist. Wenn ich Herrn Zerbe richtig verstanden habe, zahlt den Ausbau des Neersener Kreuzes nicht die Flughafengesellschaft, also nicht die Antragstellerin. Vielmehr passt das jetzt gerade, weil man es ohnehin ausbauen wollte. Das heißt: Es wird vom Land, vom Bund, von wem auch immer bezahlt – aber unter dem Strich von uns allen, nämlich von uns Steuerzahlern. – Ist das richtig?

Ich will diesen Ausbau aber nicht. Das Neersener Kreuz hat bis jetzt funktioniert. Es muss nicht supertoll ausgebaut werden – nur, damit demnächst die Flugzeuge besser darüber kommen. Es muss nicht nach unten verlegt werden. Es kann hoch bleiben. Es war 30 Jahre lang oben. Warum soll ich für etwas bezahlen, was ich eigentlich gar nicht will – nicht nur ich, sondern auch Zigtausende andere?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

**Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):**

Ich sehe gerade Herrn Siewert. Können Sie vielleicht einmal sagen, was im Autobahnkreuz Neersen passiert, Herr Siewert? Von einer Tieferlegung ist mir nämlich überhaupt nichts bekannt, Frau Müller. – Ad eins.

Ad zwei: Wir sind nicht Betreiber von Autobahnen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Siewert hatte sich ohnehin zu einer Nachfrage gemeldet. Bitte.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Nein, nicht zu einer Nachfrage. Ich wollte Herrn Zerbe einmal in Schutz nehmen. Er kriegt hier nämlich so viele Prügel. Die hat er nicht alle verdient.

Zum Autobahnkreuz Neersen: Wir haben die Planunterlagen auch hier. Ich habe sie nur kurz überflogen. Ich erhebe jetzt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Richtigkeit.

Maßgeblich für das Autobahnkreuz Neersen ist ein ganz anderer Planungsträger, nämlich der Landesbetrieb Straßenbau NRW. In Bezug auf den Flughafen gelten die Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen. Die Hindernisfreifläche wird eingehalten. Das heißt, dass hier grundsätzlich kein Problem besteht. Möglicherweise könnte sich aus einer anderen Sache heraus noch ein Problem ergeben. Darauf würde ich aber gerne später im Rahmen des Tagesordnungspunktes „Technische Planung“ kommen.

Wie gesagt: Die Hindernisfreifläche ist eingehalten. Es könnte sich möglicherweise ein anderes Problem ergeben; aber dazu kommen wir später.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Den Tagesordnungspunkt 8, Technische Planung, werden wir ja am Montag und Dienstag noch erörtern. – Frau Müller, bitte.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Ich weiß nicht, ob meine nächste Frage in den Bereich „Technische Planung“ fällt; ich bin da kein Fachmann. Herr Siewert hat jetzt ausgeführt, dass bestimmte Kriterien passen. Die anderen werden dann halt beim Thema „Technische Planung“ diskutiert. – Ich stelle einfach einmal meine Frage: Wie hoch wäre im Bereich des Autobahnkreuzes Neersen die Gefahr für uns Autofahrer z. B. durch Wirbelschleppen? Wie groß ist die Gefahr für uns Autofahrer im Bereich des Kreuzes Neersen – A 52/A 44 – überhaupt?

Ich denke in diesem Zusammenhang daran, dass es in den Wintermonaten abends gegen 17:00 Uhr oder 17:30 Uhr dunkel ist. In dieser Zeit rollt der Berufsverkehr dort ziemlich stark. Das Gleiche gilt in den Morgenstunden bis 7:00 Uhr, 7:30 Uhr oder 8:00 Uhr. Ich stelle mir Folgendes vor: Ich fahre auf der A 52 Richtung Kreuz Neersen und will auf die A 44 abbiegen. Kurz zuvor ist eine Maschine gestartet. Mit einem Mal habe ich riesige Scheinwerfer vor mir – vielleicht 40 oder 50 m über mir.

Wie groß ist die Gefahr für mich als Autofahrer? Fahre ich in die Leitplanken? Fahre ich die Böschung herunter? Oder mache ich einfach die Augen zu, halte das Steuer fest und fahre geradeaus? – Ich frage. Ich bin Laie, Herr Zerbe. Ich bin einfach nur Anwohner in Neersen und fühle mich betroffen. Ich mache mir Sorgen um meine Gesundheit, um die Gesundheit meiner Familie und auch um die Gesundheit meiner Mitmenschen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames möchte Ihnen antworten. Bitte.

**Franz-Josef Kames (Antragstellerin):**

Frau Müller, ich kann Sie beruhigen: In diesem unserem Lande ist fast alles ...

(Käthe Müller [Einwenderin]: ... möglich!)

... geregelt. Es gibt feste Richtlinien – ich habe sie auch schon einmal erwähnt, glaube ich –, die sich darauf beziehen, wie nah man eine Start- und Landebahn an eine vorhandene Autobahn oder Landesstraße oder Bundesstraße bauen kann. Diesbezüglich gibt es sogenannte Richtlinien des Bundesministers für Verkehr. Darin wurden alle Eventualitäten berücksichtigt. Unter anderem ist dort geregelt, wie ich auch schon einmal erwähnt habe, dass das Lichtraumprofil mit eingerechnet werden muss. Selbstverständlich sind dort auch die Sicherheitsabstände festgelegt, die einzuhalten sind, damit ein Flugzeug über diese Straße fliegen kann, ohne eine Gefährdung auszulösen. Das alles ist in Richtlinien ganz konkret festgehalten.

Diese Richtlinien sind auch Gegenstand unseres Antrages. Sie sind berücksichtigt worden. Das heißt, dass wir alles das erfüllen, was in diesem Bereich geregelt ist. Die Sicherheitsabstände werden eingehalten. Das ist auch logisch; denn wenn ich eine solche Regelung nicht beachten würde, bekäme ich auch keine Genehmigung. Es ist alles genau festgelegt. Gerade auf dem Feld „Überflug von Straßen in Nähe von Flughäfen“ gibt es genaue Richtlinien. Diese sind in unseren Planungen auch eingehalten.

Darum war es für uns natürlich auch wichtig, dass wir von der Bauplanung für das Autobahnkreuz Neersen Kenntnis bekamen. Wie Herr Zerbe schon sagte, wird kein Tunnel gebaut. Vielmehr wird – ich glaube, ich habe das Wort „Überflieger“ schon genannt und damit den Bezug zum Fliegen hergestellt – eine weitere Etage oben drauf gebaut. Auch in Bezug auf diese weitere Etage war natürlich zu untersuchen, ob sie noch mit den einschlägigen Richtlinien für einen Flugplatz vereinbar ist. Das ist selbstverständlich geprüft worden und auch eindeutig bestätigt worden.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Kames. – Es gibt noch zwei Ergänzungen dazu, und zwar von Herrn Dohmes und von Herrn Siewert.

**Rudolf Dohmes (BR Düsseldorf):**

Ich darf noch einmal die Ausführungen von Herrn Kames unterstützen. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW war auch bei uns, bei der Bezirksregierung, im Hause. Er hat zu verschiedenen Stadien der Planungen für das Autobahnkreuz Neersen auch den sogenannten Überflieger vorgestellt. Es gab verschiedene Versionen. Die letzte Version ist noch einmal bei uns vorgestellt worden. Auf unsere Bitten hin hat man dort noch einmal eine sehr genaue Detailanalyse vorgenommen und auch mit maßgeblichen Höhenquoten gerechnet. Dabei hat sich

in der Tat sogar ergeben, dass man im Bereich der Schilderbrücken sicherheitshalber noch ein paar marginale Verschiebungen vorgenommen hat, damit das Ganze wirklich richtlinienkonform ist. Dies hat wiederum auch rückwirkend in Abstimmung mit dem Betreiber des Verkehrslandeplatzes stattgefunden. Diese aktuellen Unterlagen sind auch – davon gehe ich jetzt aus; ich habe sie anschließend nicht mehr gesehen – für die vorhin von Herrn Mischke angesprochene letztendliche Genehmigung für den Ausbau des Kreuzes verwandt worden.

Ich unterstütze also noch einmal das, was von Herrn Kames vorgetragen worden ist. Wir sind in der Tat völlig richtlinienkonform. Im Übrigen haben die Richtlinien eine so große Sicherheitsmarge, dass man dann, wenn man unter den darin genannten Grenzwerten bleibt, nach unseren Erkenntnissen in der Tat von einem sicheren Betrieb ausgehen kann. – Das wollte ich dazu sagen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Dohmes. – Herr Siewert.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Jetzt habe ich einmal eine Frage zur Richtlinie. Die Hindernisfreiheit ist zwar eingehalten. Allerdings gehen die Richtlinien – sie liegen mir hier vor – nur davon aus, dass die Straße in Fahrtrichtung quer zur Start- und Landebahn liegt. Wenn ich die Planungen richtig in Erinnerung habe, ist dort eine Rampe geplant, die genau auf die Start- und Landebahn zuführt und ihr in einer Kurve am nächsten kommt.

Nun meine Frage in diesem Zusammenhang: Wie sieht es mit dem Phänomen des Jet Blast aus? Schließlich ist bei einer Boeing 757 – ich erinnere mich da an die Airport-Richtlinien – im Abstand von 50 oder 60 m noch mit Abgasgeschwindigkeiten von 161 km/h zu rechnen. Meine Frage lautet: Was passiert, wenn sich ein Fahrzeug auf der Straße befindet, z. B. ein leerer Möbelwagen, und aus irgendeinem Grunde mal ein Flugzeug zu tief kommt? – Der Möbelwagen wird sich dann wahrscheinlich irgendwo unterhalb der Autobahn wiederfinden.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wer kann diese Frage beantworten?

**Rudolf Dohmes (BR Düsseldorf):**

Ich kann jetzt nur noch einmal wiederholen, dass wir uns natürlich auf der Basis der Richtlinie bewegen. Sie hat auch eine ziemlich große Sicherheitsmarge. Ich gebe Ihnen aber Recht, Herr Siewert: Wenn ein Störfall eintritt und ein Luftfahrzeug wirklich sehr tief hereinkommt, dann haben wir es natürlich mit solchen Störfallproblemen zu tun. Weitestgehend ist das Ganze aber durch die Richtlinie abgedeckt. Ich will für uns alle nicht hoffen, dass diese Problematik einmal eintritt. Letztendlich lässt sich ein solches Geschehen aber natürlich auch über Richtlinien nicht vermeiden.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Und Sie sehen es jetzt als völlig unproblematisch an, dass die Verkehrsteilnehmer auf der Autobahn direkt auf die Start- und Landebahn zufahren? Wenn sie auf der Rampe sind, könnte ihnen also ein Flugzeug entgegenkommen. Und wenn sie dann auf die A 44 wechseln, werden sie überraschend von einem Flugzeug überholt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ich glaube, da haben Sie Herrn Dohmes doch ein wenig missverstanden. – Bevor wir weiter über das Autobahnkreuz Neersen spekulieren, sollten wir uns meines Erachtens erst einmal die Unterlagen anschauen, damit wir wissen, was tatsächlich genehmigt worden ist. Ansonsten bewegen wir uns wirklich im Raum der Spekulation. – Frau Müller.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Ich möchte noch einmal ganz kurz etwas dazu sagen. Dann schließe ich dieses Thema auch ab. – Auf dieses Thema haben mich eigentlich folgende Gedanken gebracht: Ich bin vor ungefähr zwei Jahren durch Kaarst in Richtung A 52 gefahren. Plötzlich habe ich im Auto – das muss ich Ihnen ganz ehrlich sagen – den Kopf eingezogen, weil ich mit einem Mal über mir ein sehr starkes Geräusch vernommen habe. Gleichzeitig mit diesem Geräusch wurde es etwas dunkler – sprich: es trat ein Schatteneffekt auf. Ich weiß nicht, ob Sie diese Straße Richtung Autobahnanschlussstelle Osterath kennen. Ich kann nicht sagen, wie sie heißt. Genau über dieser Straße befand sich ein Flugzeug im Landeanflug Richtung Düsseldorf. Ich kann keine Höhen schätzen. Ich hätte seine Höhe auf 400 oder 500 m geschätzt. Wahrscheinlich war es höher. Vielleicht war es sogar 1 km hoch. Das ist, wie gesagt, schwer zu schätzen.

Dieser Vorfall hat mich als Autofahrer so verunsichert und mir so viel Angst gemacht, dass ich mir dieses Szenario auch für die A 52 im Kreuz Neersen vorstelle. Dort ist es ja eigentlich noch viel schlimmer. In Kaarst waren es ein paar 100 m. Am Kreuz Neersen sind es demnächst 50 m, 70 m oder auch 40 m; ich habe keine Ahnung. Und das stelle ich mir vor. Ich möchte es nicht erleben. Wenn es aber kommt, wird es dort Unfälle geben; davon bin ich überzeugt.

Ein weiterer wichtiger Punkt im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau – dieser Punkt hat allerdings nichts mit Lärm zu tun – ist das Tanklager. Dieses Tanklager, das dort in Autobahnnähe gebaut werden soll, macht mir Angst – und nicht nur mir. Ich habe mit sehr vielen Leuten gesprochen. Sie haben Angst. Sie haben Angst vor dem sogenannten Seveso-Effekt. Sie haben Angst, dass in Neersen kein Haus mehr steht, wenn dieses Tanklager irgendwann einmal hochgeht. Zumindest haben wir dann alle Freilufthäuser. Dann ist auf keinem Haus mehr ein Dach. Die Gefahren, die davon ausgehen, sollte man nicht unterschätzen.

Alle Prognosen, die man uns mithilfe irgendwelcher Gutachten vorhält, in denen steht, was kommen könnte und was nicht kommen kann, interessieren nicht. Es hat auch niemand damit gerechnet, dass ein Tanklastzug von der Wiehltalbrücke fällt. Dass es dort nicht eine immense Katastrophe gegeben hat, war nur Glück – Glück und Vorsehung. Mit einem solchen Vorfall hat kein Mensch gerechnet. Die Wiehltalbrücke ist sicher, alle Autobahnen sind sicher, alles ist sicher! Prognosen werden gemacht. In 150 Jahren lebt keiner von uns mehr. Diese Prognosen interessieren nicht. Die ganz unwahrscheinlichen Fälle können morgen, übermorgen oder in einem Monat eintreffen. Auch daran sollte man denken. Was tut man diesen Leuten nur an? Angst ist etwas ganz, ganz Schlimmes, was man Menschen antun kann.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Frau Müller, gestatten Sie dazu eine Zwischenfrage von Herrn Rothe?

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Natürlich.

**Martin Rothe (Einwender):**

Vielen Dank, Frau Müller. – Ich möchte dazu nur kurz ein paar Zahlen nennen. Wir haben eben in der Pause zusammen mit Herrn Oelert gerechnet. Diese vier Tanklager fassen 5 Millionen Liter Kerosin. Wir alle kennen das große Außenschwimmbad De Bütt. Ich habe eine Jahreskarte; deswegen finde ich dieses Beispiel so schön. Das dortige Becken mal drei entspricht ungefähr der Größenordnung, die in diesen vier Tanklagern gelagert werden soll. 5 Millionen Liter Kerosin sind also schon eine Riesenmenge.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Frau Müller.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Danke. Das ist mir bekannt. So konnte ich es mir auch vorstellen. – Ich denke in diesem Zusammenhang z. B. auch an die Rheinischen Olefinwerke in Wesseling. Verwandte von mir wohnen maximal 1 km Luftlinie von dem Gelände dieser Raffinerie entfernt. Dort hat es vor zwei oder drei Jahren einen ziemlich heftigen Störfall gegeben. Kurz danach bin ich dort gewesen. Ich muss Ihnen ganz ehrlich Folgendes sagen: Ich habe den Zweiten Weltkrieg zwar nicht mehr erlebt. Aber ich kann mir vorstellen, dass es damals so ausgesehen hat, wie es in Wesseling nach diesem Störfall ausgesehen hat.

Und was ist, wenn mit diesem Kerosinlager etwas in dieser Richtung passiert? Dort oben führt eine Autobahn vorbei. Ein Auto fällt herunter. Bei der Wiehltalbrücke hat auch kein

Mensch damit gerechnet. Unter der Wiehltalbrücke stehen Häuser. Hier soll unter der Autobahn ein Tanklager gebaut werden. Ich sehe da keinen Unterschied. Denken Sie nur an das Beispiel, das Herr Siewert genannt hat. Dort oben fährt ein leerer LKW. In dem Moment geht ein Flugzeug hoch. Die Wahrscheinlichkeit, dass gerade in dem Moment diese Situation eintritt, ist wie ein Lottogewinn, eins zu zig Millionen; das wird einem jeder Gutachter sagen. Aber mit dieser Wahrscheinlichkeit müssen wir leben. Und diese Wahrscheinlichkeit erzeugt Angst.

Nicht zuletzt haben wir Angst um unsere Zukunft insgesamt. Man will uns unsere Lebensqualität nehmen. Man will uns unsere Gesundheit nehmen. Man will uns unsere Altersversorgung und unsere Altersvorsorge nehmen. Wenn ich das alles in Summe zusammenrechne, kann ich nur sagen: Am Ende des Geldes haben wir noch Leben über. Und was haben wir dann? Einen Flughafen vor der Tür. – Danke schön! Den wollen wir nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Frau Müller, Herr Klinger möchte etwas ergänzen. – Bitte.

**Ulf Klinger (BR Düsseldorf):**

Frau Müller, ich kann Ihre Ängste bezüglich einer Explosion durchaus nachvollziehen und verstehen. Ich möchte Ihnen nur ganz kurz etwas zur chemischen Eigenschaft von Kerosin mitteilen. Jedem ist bekannt: Wenn ich an Superbenzin ein Feuerzeug halte, dann brennt es oder explodiert es, insbesondere die Gase. – Machen Sie dasselbe bei Diesel, passiert gar nichts. Halten Sie einmal eine offene Flamme an eine Pfütze Diesel! Das brennt nicht. Und Kerosin ist dem Diesel sehr ähnlich und hat eine vergleichsweise geringe Explosionsneigung. Insofern ist die Gefährdung durch ein Kerosinlager nicht so hoch wie beispielsweise durch ein Lager, in dem Superbenzin gelagert ist.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Danke. – Trotzdem: Wenn es rumst, dann rumst es gewaltig – ganz zu schweigen von den ganzen Emissionen. Da kommt also auch einiges auf uns herunter.

Ich habe heute in der Zeitung wieder einen Beitrag gelesen, aus dem ich hier zitieren will. Ich möchte damit immer wieder verdeutlichen, dass es in meinen Augen und in den Augen vieler Bewohner von Neersen und auch von anderen Ortsteilen nicht der richtige Weg ist, einen weiteren Flughafen zu bauen. Ich komme in diesem Zusammenhang auf das Beispiel der LTU arena Düsseldorf zu sprechen. Gestern musste der Düsseldorfer Stadtkämmerer, Herr Rattenhuber, in der „Westdeutschen Zeitung“ einräumen,

dass das Finanzkonzept für die LTU arena Düsseldorf völlig fehlgeschlagen ist.

Wie konnte das geschehen?

Die Konkurrenz der Hallen in direkter Nachbarschaft ist groß. Die König-Pilsener-ARENA in Oberhausen, die VELTINS-Arena in Gelsenkirchen, die Kölnarena und der KönigPALAST in Krefeld sind nur einige Beispiele dafür.

Genauso sehe ich es in Bezug auf dieses ganze Flughafen-Debakel. Ob es eine Arena ist oder ein Flughafen: Von allem, von dem man zu viel hat, geht irgendetwas unter. Düsseldorf, Köln/Bonn, Weeze, Dortmund, Roermond – und demnächst soll es noch einen Flughafen Mönchengladbach geben. Ob er eigenständig ist oder ein Systemflughafen zu Düsseldorf, spielt für uns überhaupt keine Rolle. Flughafen ist Flughafen, Lärm ist Lärm, und Beeinträchtigungen sind Beeinträchtigungen. Wie das Kind heißt, interessiert im Moment gar nicht.

Von daher frage ich mich: Kommt da eine weitere Fehlinvestition auf uns zu? – In dem gerade angesprochenen Artikel der „Westdeutschen Zeitung“ stand dann unter anderem noch Folgendes:

Wer neu auf den Markt drängt, braucht ausgeschlafene Manager.

Meine Meinung ist: Wir brauchen keine Manager, die aufgrund von fehlerhaften Gutachten und Prognosen, die mehr Wunschdenken und Träume sind, den Antrag auf Ausbau, Neubau oder Erweiterung eines weiteren Flughafens stellen und damit ebenso unsinnige Summen verplanen. Es ist eine altbekannte Jacke: Gibt jemand anderer Leute Geld aus, tut das nicht weh.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun noch ganz kurz zu dem Lärmgutachten: Wie ich gestern vernommen habe – wir sprachen auch heute noch einmal kurz darüber –, ist angeblich eine falsche Version, eine ältere Version, abgegeben worden. Seltsamerweise – ich hoffe, ich habe es richtig verstanden – waren in der älteren Version die Werte höher als in dem nachgereichten Gutachten. Man sagt, man habe ein Gutachten nachreichen müssen, weil etwas Falsches abgegeben worden sei. Bei mir entstand folgender Eindruck – ich sage das jetzt einfach einmal so –: Ich habe das falsche Gutachten abgegeben. Dann habe ich festgestellt, dass ich nachbessern kann. Daraufhin gebe ich das neue Gutachten ab, das angeblich richtig ist – mit nachgebesserten Werten, die für die Antragstellerin besser sind. Uns Anwohnern sagt man: Warum regt ihr euch eigentlich auf? Die Werte sind doch besser.

Ist es wirklich so gewesen, wie Sie sagen? Müssen wir glauben, dass das Gutachten vertauscht wurde? – Herr Kames nickt. Sie erwarten, dass wir es glauben. Ich persönlich – was andere machen, ist mir jetzt im Moment einmal egal – glaube es nicht. Ich sehe das Ganze als Nachbesserung an. Und so etwas wäre in meinen Augen ein ganz grober Verfahrensfehler – den wir leider nicht beweisen können.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Zerbe, zum Schluss möchte ich noch eine ganz kurze Anmerkung machen. Herr Oelert hat vorhin den Flughafen Dortmund angesprochen. In diesem Zusammenhang fielen auch Zahlen von Fluggästen. Ich glaube, Herr Oelert wollte von Ihnen noch einmal das bestätigt haben, was mindestens einmal im Monat, manchmal auch öfter, in der Zeitung zu lesen ist: dass Dortmund z. B. erst kürzlich 28 Millionen € Minus zugegeben hat. Mönchengladbach hat ja nur ein Minus von 5 oder 6 Millionen € – seit Jahren! –, das auch vom Steuerzahler getragen wird. Man vergisst einfach, den Bürgern so etwas mitzuteilen; denn Minus kommt bei den Bürgern sehr schlecht an.

Die Bürger interessiert nicht, wie viele Leute gestartet sind und wie viele Leute gelandet sind. Die Bürger interessiert, was unter dem Strich dabei herunkommt. Schwarze Zahlen sind das, womit eine Wirtschaft gut arbeiten kann, aber nicht mit roten Zahlen. Wie war das noch? Er gab den größten Rabatt; und dann war er platt. – Das sind die Billigflieger. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Frau Müller. – Als Nächste haben die Eheleute Walter Siewert das Wort. – Herr Siewert möchte sprechen. Bitte.

**Walter Siewert (Einwender):**

Sehr geehrte Damen und Herren von der Bezirksregierung! Sehr geehrte Antragsteller! Liebe Zuhörer! Ich bin ein Einzelner, aber mit mir stehen 20.000 Einwendungen. Da können Sie pro Familie durchweg drei Personen nehmen; das sind 60.000. Wenn Sie sich das vorstellen – sechs kriegsstarke Divisionen!

Da ich gerade vom Militär rede: Ich kenne den Flughafen Weeze auswendig. Ich habe so viele Freunde in der Royal Air Force, dass ich dort absoluten Einblick habe. Ich möchte, dass Sie sich das auch einmal ansehen. Dann kriegen Sie einen Überblick. Außerdem ist dort alles vorhanden. Ein Flughafengebäude muss zwar gebaut werden, aber alles andere ist da. Die Logistik ist gesichert. Das, was ich eben vom Tanklager gehört habe, wird dort nicht passieren. Außerdem ist das Gelände wenig besiedelt.

Damit Sie wissen, wer ich bin: Ich bin Walter Siewert, war in einem Druck- und Verlagsunternehmen mit 1.250 Angestellten beschäftigt und hatte dort 60 % der Kapazität. Anschließend habe ich mich selbstständig gemacht und war nebenbei Gutachter für den Verein der Grafischen Gewerbe für das Land Nordrhein-Westfalen.

Meine Meinung über Gutachter – und da schließe ich mich ein –: Nach einer Seite hat man immer eine Sympathie. Es gibt keine gerechte Sache. Zwei plus zwei ist vier, das ist gerecht; aber Prognosen nicht. Ich habe hier eine Prognose gehört, die ich ungefähr mit meinem Horoskop vom 1. April 2008 verglichen habe. Das wird auch so aussehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt muss ich noch eine Entschuldigung anbringen. Ich hatte mich gestern zu Wort gemeldet. Aber gestern war hier ja Highlife, und heute früh musste ich in einem medizinischen Notfall nach Neuss, sodass ich nicht die Möglichkeit hatte, das hier zu erledigen.

Nun zu meinem Einwand zum Thema „Gesundheit“: Wir sind Einwanderer und möchten an dieser Stelle unsere persönliche Betroffenheit zum Ausdruck bringen. Meine Frau und ich wohnen seit 1964 am westlichen Ortsrand von Neersen. Meine Frau leidet an Leukämie. Ich persönlich bin schwer herzkrank und leide an Bluthochdruck. Uns ist bewusst, dass bedingt durch unsere Krankheiten unsere Lebenserwartung begrenzt ist. Wir haben aber dennoch das Recht, unseren Lebensabend würdig – ich verbessere mich: würdig und in Ruhe – zu genießen.

(Beifall bei den Einwendern)

Dies ist mit dem Ausbau des Flughafens Mönchengladbach nicht möglich. Aufgrund unseres Alters werden wir immer immobil. Das bedeutet auch, dass wir uns auf Dauer in der Einflugschneise aufhalten müssen – ohne die Gelegenheit, sich dem Luftverkehrslärm und den Schadstoffausstößen zu entziehen.

Wir sind zwar alt, krank und gebrechlich, aber wir verfügen über Gaben, die diesem Verfahren sicherlich dienlich sind: Erfahrung und Menschenverstand. Diese sagen uns: Der Flughafen Mönchengladbach ist ein wirtschaftliches Abenteuer mit unkalkulierbaren Risiken.

Meine Damen und Herren, ich danke für Ihre Aufmerksamkeit, habe aber noch Folgendes hinzuzufügen: Ich habe seinerzeit sehr viel mit der Bank CG Trinkaus zu tun gehabt. Dort war ein geflügeltes Wort, wenn es in die Miesen ging: Andere Köpfe und andere Zahlen!

(Beifall bei den Einwendern)

Außerdem stelle ich den **Antrag**, einen Fonds für den Stadtteil Neersen zu errichten. Sie können ihn „Gesundheitsfonds“ nennen. In die-

sen Fonds zahlt die Flughafengesellschaft 5 Millionen € ein – und zwar dann, wenn der Flughafen genehmigt ist; denn hinterher wird wahrscheinlich gar kein Geld mehr da sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Das wäre es. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit. Ich hätte noch viel hinzuzufügen. Ich hatte meinen Vortrag bzw. meine Einwendung auf 20 Minuten festgelegt. Im Hinblick auf die anderen Redner habe ich darauf verzichtet.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Siewert. – Eine Anmerkung meinerseits, weil Sie sagten, wir sollten uns den Flughafen Weeze einmal anschauen: Der Flughafen Weeze ist der Bezirksregierung Düsseldorf sehr wohl bekannt, da die Genehmigung durch uns erteilt worden ist. – Dies nur als Anmerkung, Herr Siewert.

(Walter Siewert [Einwender]: Aber dann sehen Sie, was Sie haben!  
Und hier müssen Sie wühlen und haben nichts!)

– Danke schön. – Als nächste Rednerin hat Frau Monika Kempermann das Wort.

**Monika Kempermann (Einwenderin):**

Mein Name ist Monika Kempermann. Ich bin Bürgerin der Stadt Willich und lebe mit meiner Familie im Ortsteil Neersen, wo wir ein Haus besitzen. – Es gibt in Willich im Neubaugebiet Wekeln eine Begegnungsstätte. Diese Begegnungsstätte, das Krumm – jeder in Willich kennt es –, ist ein Angebot der Stadt Willich an alle Willicher Bürger. Ich arbeite dort. In der Lokalpresse konnte man verfolgen, dass im letzten Jahr ein Nachbar und Anwohner den Betrieb dieser städtischen Einrichtung komplett blockieren konnte. Der Grund: Er fühlte sich durch den Lärm spielender Kinder gestört.

Nun, ich habe auch einen Nachbarn, der mich bedeutend mehr stören wird. Dieser Nachbar ist der Flughafen Mönchengladbach. Dieser Nachbar möchte mich und meine Familie mit unzumutbarem Lärm stressen – von frühmorgens bis spätabends und an Wochenenden, an Feiertagen und immer. Dieser Nachbar zerstört unser Naherholungsgebiet. Dieser Nachbar möchte von Ihnen eine Baugenehmigung für ein riesiges Treibstofflager, das die Gesundheit und die Sicherheit meiner Familie gefährdet. Dieser Nachbar wird mit seinen Ausbauplänen unser Haus und Grundstück entwerten und damit unsere Altersvorsorge gefährden. Diesem Nachbarn ist offenbar an guter Nachbarschaft nicht gelegen. Dieser Nachbar verhält sich rücksichtslos und beeinträchtigt meine Lebensqualität in erheblichem Maße. Ich fürchte,

wenn er einmal angefangen hat, sich auszubreiten, lässt er sich nicht mehr stoppen – wie ein Krebsgeschwür.

Bitte sagen Sie mir: Wie soll ich das meinen Kindern erklären? Ein Grillfest auf dem Gelände des Krumm, der Begegnungsstätte der Stadt Willich, wird verboten, weil es einen einzigen Anwohner stört. Doch dieser Flughafen soll genehmigt werden, der eine ganze Region in Mitleidenschaft ziehen wird. Es steht nämlich viel mehr auf dem Spiel als nur materielle Werte und ein Naturschutzgebiet, das zerstört werden soll. Es geht um Gerechtigkeit und Gleichbehandlung. Sind meine Rechte als Nachbar weniger wert, nur weil mein Nachbar so stark und mächtig ist?

(Beifall bei den Einwendern)

Es geht um mein Vertrauen und das meiner Kinder in Recht und Gesetze. Ich bitte Sie deshalb in Namen meiner Familie, diese Baugenehmigung nicht zu erteilen. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Frau Kempermann. – Ich frage jetzt einmal in die Runde: Gibt es noch weitere Wortmeldungen, insbesondere auch Fragen an Herrn Dr. Hagemann als Gutachter? – Herr Ewald, bitte.

**Rolf Ewald (Betroffener):**

Ich möchte zum Schluss gerne noch zwei Anmerkungen loswerden. Erstens. Herr Zerbe hat vorhin aus einem Vortrag von Herrn Wilken von der DLR aus dem Jahr 2004 zitiert, aus dem wohl zu entnehmen war, dass Mönchengladbach aufgrund der Kapazitätsengpässe in Düsseldorf eine Entlastungsfunktion wahrnehmen soll. Das nehme ich einfach einmal so hin. Wir wissen aber, dass der Flughafen Düsseldorf in der Zwischenzeit eine Slot-Erweiterung um 20.000 Slots in den verkehrsreichsten sechs Monaten beantragt hat. Dieser Antrag wird wohl innerhalb der nächsten Monate beschieden.

Folglich sind die Voraussetzungen für Herrn Wilkens damalige Ausführungen heute nicht mehr gegeben. Damit ist das Thema „Entlastung“ hinfällig. – Herr Marten, ich erinnere an Ihre Vokabel „Erkenntnisgewinn“. Von daher wollte ich das noch einmal in Erinnerung rufen.

Zweitens. Was Herr Oelert vorhin ansprach, gab mir auch noch etwas zu denken; denn alle Flughäfen in Nordrhein-Westfalen – wenn wir Düsseldorf und Köln einmal ausgrenzen; ich denke jetzt an Dortmund, Paderborn und Münster/Osnabrück – scheppern oder schrammen seit Jahren mit einem Verkehrsaufkommen von 1 bis 1,5 Millionen Passagieren pro Jahr so vor sich hin. Ich warte eigentlich immer noch auf eine Erklärung, warum ein in unmittelbarer Nachbarschaft von drei Konkurrenzflughäfen mit 15 Billig-Carriern – das muss man sich

einmal auf der Zunge zergehen lassen – umgebener Schattenplatz wie Mönchengladbach plötzlich das fast dreifache Aufkommen bewältigen soll. Von der Logik her kriege ich das nicht gebacken.

Hinzu kommt ja auch noch die Slot-Erweiterung in Düsseldorf, sodass sich der Verkehrsschatten nur intensivieren kann. Deshalb stellt sich für mich folgende Frage: Warum hat die Antragstellerin keine oder keine ausreichenden Plausibilitätskontrollen eingebaut? – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Ewald. – Herr Marten, bitte.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Dieses Thema haben wir heute ja schon mehrfach angesprochen. In diesem Zusammenhang hatte ich darauf hingewiesen, dass die Bezirksregierung die Flughafen Düsseldorf GmbH gebeten hat, hier etwas zu folgenden Fragen zu sagen: Was wird aus der Entlastungsfunktion, wenn Düsseldorf selbst die Änderung der Betriebsgenehmigung beantragt oder sogar weitergehende Pläne hat? Wie verhalten sich Düsseldorfs Erweiterungspläne zu der Entlastungsfunktion des Flughafens Mönchengladbach oder des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach?

Bisher hatten wir vereinbart, dass der Flughafen Düsseldorf am Dienstagvormittag hier dazu Stellung nimmt. Jetzt gibt es Terminprobleme seitens der Bürgerinitiativen. Wir versuchen, den Termin zu verschieben. Ich hoffe, dass wir noch einen einvernehmlichen Termin hinbekommen. Heute Abend wird das allerdings sicherlich nicht mehr möglich sein; am Freitagabend kriegt man die Leute sehr schwer. Ich nehme an, dass wir das im Laufe des Montags – wahrscheinlich vormittags – geregelt bekommen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Ich frage jetzt noch einmal, ob Herr Schläger anwesend ist. – Das ist nicht der Fall. Er steht noch auf der Rednerliste und wäre ansonsten der letzte Redner gewesen. Und wenn es keine weiteren Nachfragen gibt – – Ich sehe, dass Herr Karlsböck noch eine Frage hat. Bitte.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Ich habe noch eine Frage an Herrn Dr. Hagemann, damit ich das mit den Schallpegeln auch richtig verstehe; die anderen wissen das wahrscheinlich. – Herr Dr. Hagemann, es gab dieses Gutachten. Sie sagten, in Bezug auf den kritischen Punkt seien dann andere Werte

nachgereicht worden – oder wie auch immer. Es wurden auf jeden Fall andere Werte bestätigt oder festgestellt oder übermittelt. – Ist das so weit korrekt?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Dr. Hagemann.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Ich stelle noch einmal den Sachverhalt dar: Die Lärmphysiker hatten Werte berechnet. Daraufhin haben wir ein Gutachten angefertigt und dieses Gutachten der Antragstellerin überreicht. Dann wurden die Daten durch den Physiker noch einmal verändert, was in einem solchen Prozedere auch üblich ist. Daraufhin haben wir auch unser Lärmmedizinisches Gutachten noch einmal geändert und diese neue Version wiederum an die Antragstellerin übermittelt. Bei der Auslegung hat die Antragstellerin dann diese beiden Gutachten verwechselt.

Wichtig ist, dass wir informiert wurden und daraufhin noch einmal unsere beiden Gutachtenversionen verglichen haben. Und es kommen keine anderen Empfehlungen oder keine anderen medizinischen Aussagen durch uns zustande.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Sie haben vorhin von einem kritischen Punkt oder einigen kritischen Punkten gesprochen, wo Differenzen von 2 dB oder 2,6 dB auftreten, wenn ich das richtig in Erinnerung habe. In Bezug auf diese kritischen Punkte – oder nehmen Sie einmal den kritischsten Punkt für mich; denn ich denke, dass wir dort in diesen sehr kritischen Bereichen wohnen – habe ich folgende Frage: Wo liegt erlaubte Grenze? Und wo liegt die neue Grenze, also das, was Sie jetzt errechnet haben?

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Wir haben uns ja gerade in der Pause ein bisschen darüber unterhalten. Ganz wichtig ist noch, dass in den vertauschten Gutachten die Differenzen an den kritischen Punkten nicht 2,6 dB sind. Dieser Wert bezog sich auf die Diskussion über die beiden Berechnungsgrundlagen bzw. Halbierungsparameter  $L_{eq(3)}$  und  $L_{eq(4)}$ . Was die Vertauschung der Gutachten angeht, sind die Abweichungen sehr viel geringer.

Wir haben eben zusammen spekuliert, welcher Immissionspunkt Ihrem Haus am nächsten kommt. Weil ich nicht ortskundig bin, weiß ich jetzt auch nicht, ob das Neersen/Ortsmitte oder Neersen/westlicher Ortsrand ist. Sie sagten gerade, dass Sie westlich wohnen. Am Immissionspunkt Neersen/westlicher Ortsrand würde sich ein  $L_{eq}$  von 57,7 dB(A) und ein mittlerer Maximalpegel von 78,8 dB(A) ergeben. In Bezug auf die Einzelpegel – wir haben in der Pause auch darüber gesprochen, dass es wichtig ist, die Einzelpegel zu betrachten – wären es 30,7 Überflüge zwischen 80 und 85 dB(A) und 40 Überflüge zwischen 75 und 80 dB(A).

Damit gehört auch der Immissionspunkt Neersen/westlicher Ortsrand zu den Punkten, die wir zunächst einmal als hoch belastet einschätzen und zu denen wir auch Empfehlungen geben – wobei man klar sagen muss, dass die Werte unter den Präventivschwellen liegen. Da es sich um eine Prognose handelt, empfehlen wir aber trotzdem, an diesen Orten Belastungs- und Beanspruchungsbeobachtungen vorzunehmen und dann gegebenenfalls Maßnahmen abzuleiten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Herr Karlsböck.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Entschuldigung, dass ich noch einmal nachfrage. Sie nannten eben einen summierten Pegel von 57,7 dB(A). In der Pause sagten Sie, 60 dB(A) seien erlaubt. Ist das richtig?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Dr. Hagemann.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Wir haben einen Schwellenwert von 60 dB(A) festgelegt und sagen, dass ab diesem Wert nicht mehr auszuschließen ist, dass indirekte gesundheitliche Folgen auftreten können. Dieser Wert ist aber mit einer Sicherheitsmarge verbunden; das muss man ganz klar sagen. Bei dem Immissionspunkt Neersen/westlicher Ortsrand liegt der Wert bei 57,7 dB(A). Da es sich aber um eine Prognose handelt, kann man bei der medizinisch-psychologischen Bewertung nicht einfach stur einen Wert von 60 dB(A) ansetzen. Vielmehr muss man da sicherlich sehr konservativ sein. Das sind wir auch.

Von daher sagen wir: Da man Gesundheit nicht über eine Stelle nach dem Komma hinsichtlich irgendeiner physikalischen Größe und der sich daraus ergebenden Lärmwirkung bestimmen kann, sprechen wir auch in Bezug auf diesen Punkt ganz klar Empfehlungen dahingehend aus, dass die Bezirksregierung oder alle, die mit dem Verfahren betraut sind, auch dort Beobachtungen vornehmen lassen und ein Auge auf solche kritischen Punkte haben.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Ein letzter Punkt: Vorhin sagten Sie ja, dass es Abweichungen von den Prognosen um plus/minus einige dB geben könne. Es kann also sein, dass wir über diese 60 dB(A) kommen. Meine Frage in diesem Zusammenhang lautet: Was kann ich tun, wenn an diesem Punkt wirklich der Wert von 60 dB(A) überschritten wird? Das kann man ja messen lassen.

Was kann man konkret machen, wenn dieser Wert überschritten wird? Wie kann man dagegen vorgehen? Wie kann man sich dagegen schützen?

Wenn 60 dB(A) Recht und Gesetz sind, dann ist es eben so; okay. Allerdings muss ich Folgendes sagen: Hätte man die Klimaanlage in diesem Raum mit 60 dB(A) ausgelegt, dann würde hier keine Veranstaltung stattfinden können. Und das sind Dauerpegel von morgens bis abends! – Das ist das eine.

Das andere ist, dass der Maximalpegel ja viel höher sein kann; er kann 88 dB(A) oder 90 dB(A) betragen. Das ist damit vergleichbar – das habe ich Ihnen in der Pause schon gesagt –, dass neben mir etwas detoniert und mir das Trommelfell platzt. Über zwei Wochen gesehen betrug der Dauerpegel letztendlich vielleicht 10 dB(A); aber ich habe ein kaputtes Trommelfell.

Wenn das Recht und Gesetz ist, dann ist es so; okay. Aber was ist, wenn dieses Gesetz oder diese Richtlinie gebrochen wird, weil die Grenze überschritten wird? Wir sprechen hier ja von 1 bis 2 dB. Was kann ich dann als Bürger tun? Wie kann ich mich dagegen wehren und schützen? – Das ist meine letzte Frage.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Von mir eine kurze Ergänzung dazu: Recht und Gesetz sind diese 60 dB(A) nicht. 60 dB(A) sind die Empfehlung, die Herr Dr. Hagemann gibt. – Bitte, Herr Dr. Hagemann.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Das war ein ganz wichtiger Hinweis. Ich hatte ja schon angemerkt, dass es ein Fluglärmgesetz gibt, das veraltet ist. Dieses Fluglärmgesetz halten wir nicht für gut, weil die darin festgelegten Werte sehr viel höher liegen. Nach dem geltenden Fluglärmgesetz könnte also sehr viel mehr Lärmimmission stattfinden.

Sie dürfen auch nicht vergessen, dass es bei den 60 dB(A) um Außenpegel und nicht um Innenpegel geht. Insofern muss man von einer Dämmwirkung ausgehen. Wie Sie wahrscheinlich selbst wissen, weil Sie sich auch ein bisschen mit diesem Thema befassen, kann man entsprechende Schätzwerte angeben. Wir haben 15 dB zugrunde gelegt. Das haben wir auch erläutert, und zwar sowohl im Gutachten als auch noch einmal bei den Einwendungen. Die Messungen der DLR im Rahmen der Nachtflug-Studie haben übrigens 18 dB im Median ergeben. Insofern müsste man bei einem Außenwert von 60 dB(A) von einem Innenwert von 45 dB(A) ausgehen – bei gekipptem Fenster und ohne Lärmschutzmaßnahmen.

Wie viel dB(A) haben eigentlich Ihre Klimaanlage? Ich frage einfach, weil ich es wirklich nicht weiß. Ich schätze einmal, dass es um die 30 dB(A) sind.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Um die 40 dB(A). Wenn ich mich den ganzen Tag innen aufhalten muss, ist das aber auch nicht optimal.

Aber zurück zu der Frage, die ich eigentlich gestellt habe – ich weiß nicht, ob Sie sie beantworten können oder ob jemand anders sie beantworten kann –: Wie könnte ich dagegen vorgehen, wenn dieser Wert irgendwann irgendwo überschritten würde?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Dr. Hagemann.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Wir sagen ganz klar, dass dies z. B. auch an diesem Immissionsort passieren kann. Aus einer Prognose heraus kann man das nicht vollkommen ausschließen. Deswegen sagen wir, dass das Ganze beobachtet werden muss. Ganz klar müssen dann, wenn es eine Überschreitung z. B. der 60 dB(A) gibt – oder auch der Anzahl der Maximalpegel, die wir ebenfalls angeben; wir haben ja auch noch andere Grenzwerte –, entsprechende Maßnahmen bei Ihnen angebracht werden. Als Erstes denkt man in diesem Zusammenhang natürlich an physikalische Schallschutzmaßnahmen.

(Zuruf)

– Dazu kann ich keine Stellung nehmen. So etwas muss natürlich nach dem Erörterungsverfahren durch die Bezirksregierung festgelegt werden. Unsere Aussage ist aber ganz klar. Wir sagen: dann, wenn die Grenze erreicht ist, dass langfristig über indirekte Wirkungen gesundheitliche Folgen nicht mehr auszuschließen sind.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Im Grunde genommen müsste also jeder selbst schauen, wie er dann vorgeht, und selbst entscheiden, ob er bei einer Überschreitung irgendeines Gesetzes klagt oder an wen er sich wendet oder was er sonst macht. Ich denke einmal, dass das so ist.

Noch eine Sache: Ich habe im Internet gelesen oder im Radio gehört, dass es im Zusammenhang mit dem Lärmschutz eine neue Verordnung geben soll, in der die Grenzwerte niedriger gesetzt werden. Das Ganze wurde jetzt aber wieder einmal verschoben. Was ist denn, wenn diese niedrigeren Grenzwerte kommen? Dann liegt die Grenze ja wahrscheinlich nicht mehr bei 60 dB(A), sondern darunter.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Meinen Sie die Novelle des Fluglärmgesetzes?

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Ja, genau die.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Diese Novelle wurde ja auch schon von Herrn Dr. Hagemann erwähnt. Das aktuelle Fluglärmgesetz ist von 1971 und von daher natürlich etwas veraltet. Es gibt eine Novelle dazu. Diese ist allerdings noch nicht verabschiedet worden. – Vielleicht kann Herr Dr. Hagemann noch etwas zu den Werten sagen.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Ja. – In Bezug auf die Werte sind wir in Einklang mit der Novelle. Wenn die Novelle so durchkäme, würde sich also nichts ändern. Ob sich daran bei einer neuen Bundesregierung vielleicht etwas ändern würde, weiß man allerdings nicht. Dazu könnte ich nur politische Statements abgeben. Man kann darüber spekulieren, welche Interessen dahinter stehen, dass die Novelle noch nicht Gesetzeskraft erlangt hat. Diesbezüglich kann ich auch nur spekulieren. Da habe ich keine Ahnung.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Wäre der Wert denn dann, wenn die Novelle so umgesetzt werden würde, wie sie jetzt erst einmal im Raum steht, auch noch bei 60 dB(A)? Oder wäre er geringer?

(Dr. Tim Hagemann [Antragstellerin]: 60!)

– Es wären also noch die gleichen Werte, die von den von Ihnen prognostizierten 57 dB(A) auch unterschritten werden?

(Dr. Tim Hagemann [Antragstellerin] nickt.)

– Okay.

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

Es kommt aber noch Folgendes hinzu: In der Novelle – zumindest letzten Entwurf – werden meines Wissens keine Maximalpegel empfohlen – und auch nicht eine so differenziertere Betrachtung, wie wir sie vornehmen. Insofern behaupte ich jetzt einmal, dass unser Gutachten sorgfältiger und auch eher im Sinne des Schutzes der Bevölkerung vorgeht als die Novelle. Man muss dann aber natürlich im Einzelnen betrachten, wie das Ganze letztendlich umgesetzt wird. Das ist spekulativ.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Dr. Hagemann, könnte man sagen, dass Ihre Empfehlungen sogar noch über das hinausgehen, was in der Novelle des Fluglärngesetzes vorgesehen wäre?

**Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):**

In Bezug auf die Schwelle sind wir identisch. Ansonsten gehen wir meines Erachtens aber darüber hinaus; denn wir betrachten auch noch mittlere Maximalpegel und Maximalpegel. Es könnte ja durchaus sein, dass z. B. Maximalpegel gehäuft auftreten. Solche Konstellationen würden ansonsten nicht abgedeckt. Insofern sind wir im Moment in der Tat konservativer im Sinne des Schutzes der Bevölkerung. Das ist für die Bevölkerung im Moment vielleicht keine ungünstige Lage, um auch ihre Interessen hinsichtlich des Lärmschutzes durchzusetzen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Schäfer möchte noch etwas ergänzen. Bitte.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Danke schön. – Ich bin ans Pult ghuscht, um Herrn Dr. Hagemann anhand unserer Karte zu erläutern, wo Herr Karlsböck wohnt; denn dann versteht man, warum er so energisch darauf drängt, hier in puncto Schallschutz beraten zu werden.

(Karte)

Die Ortslage heißt Hagwinkel. Diese kleine Andeutung hier zeigt, wo diese Ortslage ist. Sie befindet sich im 6-km-Radius ab Bezugspunkt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Jetzt hat Herr Kruse noch eine Nachfrage.

**Hans Kruse (Einwender):**

Wenn ich es richtig verstanden habe, ist die Situation folgende: Die Prognose steht. Maßnahmen können aber aufgrund der Prognose noch nicht getroffen werden. Maßnahmen werden erst dann getroffen, wenn der Einzelne nachweisen kann, dass die Lärmwerte überschritten werden. – Ist das korrekt?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Das ist so nicht korrekt, Herr Kruse. Herr Dr. Hagemann hat ja ausgeführt, welche Empfehlungen er geben würde. Im Falle einer positiven Planfeststellung würden sich im Planfeststellungsbeschluss auch entsprechende Festsetzungen wiederfinden, was den Lärmschutz bzw. den Schallschutz angeht. Etwas Konkretes kann man jetzt aber noch nicht sagen.

**Hans Kruse (Einwender):**

Ja. Aber es ist so, dass erst gemessen werden muss. Es wird zwar diese Festsetzungen geben. Die entsprechenden Maßnahmen werden aber erst dann getroffen, wenn später der Flughafen gebaut ist und die Lärmwerte auftreten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Weil dieser Pegel ja erst einmal erreicht werden müsste.

**Hans Kruse (Einwender):**

Aha. – Das heißt also: Diese ganze Diskussion hat keinerlei Einfluss darauf, wie Sie sich später festlegen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Nein, das haben Sie falsch verstanden. Das alles hat sehr großen Einfluss darauf, wie wir hinterher entscheiden werden.

**Hans Kruse (Einwender):**

Sie legen aber nur fest, dass eine Maßnahme getroffen werden muss, wenn ein bestimmter Wert überschritten wird.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ja. Das wirkt ja kumulativ ineinander.

**Hans Kruse (Einwender):**

Ja. – Das ist eine Verständnisfrage für mich.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Dr. Hagemann hat ja erklärt, dass es sich bei den Werten, die er zugrunde gelegt hat und für die er auch Empfehlungen gegeben hat, um Prognosewerte handelt. Von daher müssten diese Werte in Zukunft ja erst einmal eintreten. Das müsste dann natürlich auch durch eine Messung belegt werden.

Wenn nach unserer Erörterung ein Planfeststellungsbeschluss ergehen würde – ich spreche jetzt ausdrücklich im Konjunktiv –, dann würden sich in diesem Planfeststellungsbeschluss auch entsprechende Festsetzungen dahin gehend finden, wie in bestimmten Fällen bei Erreichen bestimmter Werte vorgegangen werden müsste. – Ich hoffe, dass das so verständlich ist.

**Hans Kruse (Einwender):**

Und wer misst das? Wer stellt fest, dass diese Werte überschritten werden und wo diese Überschreitung eintritt?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Auch dazu würden sich im Planfeststellungsbeschluss Aussagen finden. – Herr Klinger möchte noch etwas ergänzen. Bitte.

**Ulf Klinger (BR Düsseldorf):**

Ich kann dazu Folgendes ergänzen – und auch ich spreche im Konjunktiv –: Sofern ein positiver Planfeststellungsbeschluss im Sinne der Antragstellerin, also so wie beantragt, ergehen würde – sprich: der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach würde ein Flughafen werden –, würde die gesetzliche Forderung greifen, dass an existierenden Flughäfen gesetzlich genormte bzw. DIN-genormte Lärmesseinrichtungen installiert werden müssen. Das heißt: Sofern der Ausbau stattfinden würde, würden gleichzeitig – das wäre ein Teil des Beschlusses – Lärmesseinrichtungen von der Genehmigungsbehörde gefordert werden. Auf Basis solcher Empfehlungen der Lärmmediziner sind auch schon Orte vorgeschlagen worden, an denen solche Messeinrichtungen installiert werden müssten. Insofern ist dann auch direkt gewährleistet, dass die Lärmmessungen kontinuierlich durchgeführt werden.

Schauen Sie sich einmal an, wie viele Lärmesseinrichtungen rings um die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn existieren. Genau das Gleiche würde im Falle eines Ausbaus zum Flughafen Mönchengladbach dann auch hier geschehen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Frau Müller hat eine Nachfrage. Bitte.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Dazu habe ich jetzt noch eine Frage. Habe ich es richtig verstanden, dass dieser Zustand, dieser Istzustand, erst überprüft werden kann, wenn der Flughafen ausgebaut ist, wenn also die Flugzeuge einen Lärmpegel erzeugen, der dann gemessen werden kann? Im Moment sprechen wir ja alle noch von Prognosen. Es stehen Zahlen von 57,7 dB(A) und 60 dB(A) im Raum. Im Moment sind die 57,7 dB(A) aber, wie gesagt, noch eine Prognose. Messen können wir die Werte erst dann, wenn die Messpunkte stehen.

Das heißt: Es wurde viel Geld investiert. Der Flughafen ist fertig. Die ersten Flieger starten und landen. Und dann heißt es: Hurra; jetzt sind die Werte zu hoch. – Wird dann alles gestoppt?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Klinger.

**Ulf Klinger (BR Düsseldorf):**

Es handelt sich in der Tat um Prognosewerte; richtig. Die Prognosewerte sind in diesem Gutachten allerdings – ich glaube, Herr Dr. Hagemann hat es schon ausgedrückt – mit einer sehr konservativen Schätzung angesetzt worden, also in dem Sinne, dass die Werte eher zu hoch sind.

Hinzu kommt – ich sage das jetzt auch im Konjunktiv –, dass die Bewegungszahlen, die auch Basis dieses Gutachtens sind, überhaupt erst einmal realisiert werden müssten. Herr Zerbe wäre sicherlich froh, wenn er am ersten Tag nach einem möglichem Ausbau sofort diese Bewegungszahlen hätte. Das wird nicht so sein. Ein Flughafen entwickelt sich nämlich sehr langsam – insbesondere, was die Anzahl der Bewegungen angeht. Von daher werden die in diesem Gutachten genannten Prognosewerte zunächst einmal sicherlich deutlich unterschritten werden.

Dann ist es Aufgabe der gesetzlich vorgeschriebenen Messeinrichtungen, zu beobachten, wie sich das Ganze entwickelt. In diesem Zusammenhang gibt es auch eine gesetzlich vorgeschriebene Institution – sie ist hier schon mehrfach genannt worden –, nämlich die Lärmschutzkommission, in der auch die Kommunen vertreten sind. Genau diese Messwerte werden in jeder Sitzung der Lärmschutzkommission diskutiert. Von den Kommunen und von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm werden Maßnahmen vorgeschlagen. Das Ganze wird also auch von öffentlicher Seite sehr streng überwacht.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Das mag ja alles sein. Nichtsdestotrotz: Sie alle – egal wer: Gutachter, Antragsteller, die Bezirksregierung – können im Moment nur von Prognosen ausgehen. Sie genehmigen möglicherweise ein Verfahren aufgrund von Prognosen – von Prognosen, die Gutachter erstellt haben. Auch da gibt es ein Sprichwort – die anwesenden Herren Gutachter mögen es mir verzeihen; es soll keine persönliche Unterstellung sein –: Wer die Musik bestellt und sie bezahlt, der kann wählen.

Aufgrund von Prognosen soll etwas projiziert werden. Irgendwann ist es projiziert. Es hat viel Geld gekostet und viel Leid gebracht. Und dann stellt man fest: Nun war es das nicht. – Man hat sich geirrt, was in der Politik ja häufig vorkommt. Dann nimmt man seinen Hut, und der Nächste kommt dran. Wir aber haben in 3 km Entfernung eine Ruine. Dort können dann Segelflieger und kleine Hobbyflugzeuge weiter munter starten und landen. Im Prinzip ist aber viel zerstört worden – für etwas, was vorher nicht genau festgestellt wurde.

Tut mir Leid; ich als normaler Bürger kann ein solches Verfahren nicht nachvollziehen. Man muss an ein solches Verfahren doch mit einer viel größeren Vorsicht herangehen. Der Wert von 60 dB(A) ist 1971 festgelegt worden. Diese Zeit liegt in der Geschichte der Luftfahrt 34 Jahre zurück. In 34 Jahren hat es eine Revolution im Sinne der Technik gegeben. Trotz-

dem wird heute noch mit diesen alten Zahlen operiert. Das ist für mich als Bürger nicht nachvollziehbar.

Außerdem wird weiter mit Prognosen gearbeitet. Im Klartext heißt das also: Sie können nichts Konkretes sagen. Aufgrund von Prognosen wird genehmigt oder nicht genehmigt, und dann schauen wir weiter. – Klartext!

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Frau Müller, darüber diskutieren wir hier im Erörterungstermin doch auch die ganze Zeit. Sie sehen ja, wie schwierig diese Frage zu beantworten ist. Die Schwierigkeit liegt eben darin, dass wir eine Entscheidung für die Zukunft treffen. Natürlich können wir den jetzigen Zustand beurteilen. Aber wir müssen ja eine Entscheidung in die Zukunft hinaus treffen, und das kann man nur anhand einer Prognose tun. Darüber diskutieren wir hier in den letzten Tagen ja immer wieder sehr heftig, gerade auch in Bezug auf die Frage des Bedarfs. Das sind nun einmal Prognoseentscheidungen. Dies ist ein ganz wesentlicher Punkt bei der Entscheidung, die hinterher zu treffen ist; das liegt in der Natur der Sache. Deshalb ist die Entscheidung, die es hier zu treffen gilt, auch nicht einfach; da gebe ich Ihnen vollkommen Recht.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Ich finde, auch Folgendes müsste mit einbezogen werden: Beispielsweise aus dem von Herrn Faulenbach da Costa erstellten Gutachten geht hervor, dass in den Niederlanden – ich spreche bewusst davon, weil wir uns alle auf Europa zu bewegen wollen; in diesem Zusammenhang denke ich auch an die in der Schwebe befindliche Gesetzgebung in Bezug auf den Fluglärm – ganz klar gesagt wurde: Wollte man ein solches Verfahren in den Niederlanden realisieren, müssten Tausende von Menschen evakuiert werden.

Also geht man in den Niederlanden an ein solches Projekt doch viel sensibler heran, als wir es hier bei uns tun. – Würden solche Tatsachen auch mit in Ihre Prognose einbezogen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Auch diesen Punkt haben wir hier sehr ausführlich besprochen – auch mit den Vertretern der Deutschen Flugsicherung. Das Ganze ist hier sehr ausführlich diskutiert worden. Es wird auch bei unserer Entscheidung mitberücksichtigt werden.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Okay. – Vielen Dank.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Es gibt noch eine Nachfrage von Herrn Kruse. Bitte.

**Hans Kruse (Einwender):**

Eine kurze Nachfrage: Würde Ihnen Ihre Entscheidung für oder gegen den Ausbau leichter fallen, wenn es statt 57 dB(A) 55 dB(A) oder 50 dB(A) wären?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Leichter würde die Entscheidung dadurch nicht werden.

**Hans Kruse (Einwender):**

Umgekehrt könnten es statt der 60 dB(A) ja auch 65 dB(A) sein – nämlich dann, wenn der Flugverkehr höher wäre als die angestrebten 2,8 Millionen Passagiere jährlich.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Den letzten Satz habe ich nicht ganz verstanden.

**Hans Kruse (Einwender):**

Diese Werte beziehen sich ja alle mehr oder weniger auf die 2,8 Millionen Fluggäste. Diese Zahl ist ja die Grundlage für alle Prognosen. Jede Prognose, egal welche, bezieht sich ja darauf.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin] nickt.)

Für Sie ist zu hoffen, dass diese 2,8 Millionen erreicht werden, Herr Zerbe. Sie hoffen vielleicht auch, dass es mehr Passagiere werden. Dass es mehr werden, kann ich mir zwar nicht vorstellen. Aber wenn es mehr sind, dann liegen diese Werte auf jeden Fall höher.

Wenn der Antragsteller statt 2,8 Millionen 1,5 Millionen zugrunde gelegt hätte, dann wären die Werte deutlich niedriger. Das will ich damit sagen. Und dann würde Ihnen die Entscheidung leichter fallen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Das hat aber nichts mit dem Schwellenwert zu tun.

**Hans Kruse (Einwender):**

Aber mit Ihrer Entscheidung.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Okay; das lassen wir einmal so als Schlusswort stehen. – Ich sehe keine weiteren Nachfragen. Daher schließe ich den Tagesordnungspunkt 7, Gesundheit, für heute.

Am kommenden Montag werden wir mit dem Tagesordnungspunkt 8, Technische Planung, weitermachen. – Vielen Dank für heute, eine gute Heimfahrt und ein schönes Wochenende! Bis Montag!

(Beifall bei den Einwendern)

Schluss: 18:55 Uhr

**Verhandlungsleiter:**

**Protokollführer:**

\_\_\_\_\_  
(Rainer Klemann, Bonn)