

Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	7
Tagesordnungspunkt 3: Bedarf, Alternativen und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens .....	7
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	7
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	15
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	15
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	16
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	16
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	17
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):.....	17
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	17
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	17
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	17
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	17
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	18
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	18
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	18
Christian Külbs (Einwender): .....	18
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	19
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	20
Christoph Lange (Einwender):.....	20
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	21
Christoph Lange (Einwender):.....	21
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	21
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	21
Christoph Lange (Einwender):.....	21
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	22
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	22
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	22
Christoph Lange (Einwender):.....	22
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	22
Christoph Lange (Einwender):.....	22
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	23
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	23
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	23
Christoph Lange (Einwender):.....	23
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	24
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	24
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	24
Christoph Lange (Einwender):.....	24
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	25
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	26
Christoph Lange (Einwender):.....	26
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	27
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	27
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	27
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	28
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	28
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	29
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	29
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	29
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	30
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):.....	30
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	30
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	30
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	30
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	31
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich): .....	31
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	32

Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	34
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	35
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	35
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	35
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	40
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	40
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	43
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	43
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	44
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	44
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	45
Wolfgang Houben (Einwender): .....	45
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	45
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	45
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	45
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	45
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	46
Wolfgang Houben (Einwender): .....	46
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	50
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	51
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	51
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	51
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	51
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	52
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	52
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	52
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	52
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	57
Matthias C. Tümpel (Antragstellerin): .....	57
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	58
Oliver Keymis (Betroffener): .....	59
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	59
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	59
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	60
Oliver Keymis (Betroffener): .....	60
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	62
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	62
Oliver Keymis (Betroffener): .....	63
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	63
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	63
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	63
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	63
Oliver Keymis (Betroffener): .....	63
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	67
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	67
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	67
Ferdinand Lutter (Einwender): .....	67
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	68
Ferdinand Lutter (Einwender): .....	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	69
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	69

Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	70
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	70
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	71
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	72
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	72
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	72
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	72
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	73
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	73
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	73
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	73
Dietmar Brockes (Betroffener): .....	73
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	74
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	74
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	74
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	74
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	74
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	75
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	76
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	76
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	76
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	76
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	77
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	77
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	77
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	78
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	78
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	78
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	79
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	79
Richard Scholz (Einwender): .....	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	79
Richard Scholz (Einwender): .....	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	80
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	81
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	82
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	84
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	84
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	84
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	84
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	84
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	85
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	86
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	86
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	86
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	87
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	87
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	87
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	88
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	88
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	88
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	88
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	89
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	89
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	89
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	90

Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	90
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	90
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	90
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	90
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	91
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	91
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	92
Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH): .....	92
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	93
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	93
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	93
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	94
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	94
Christoph Lange (Einwender): .....	94
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	94
Christoph Lange (Einwender): .....	94
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	96
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	96
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	96
Christoph Lange (Einwender): .....	96
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	97
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	97
Christoph Lange (Einwender): .....	97
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	100
Matthias C. Tümpel (Antragstellerin): .....	101
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	101
Christoph Lange (Einwender): .....	101
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	102
Ulf Klinger (BR Düsseldorf): .....	103
Christoph Lange (Einwender): .....	103
Ulf Klinger (BR Düsseldorf): .....	104
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	104
Christoph Lange (Einwender): .....	104
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	106
Christoph Lange (Einwender): .....	106
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	106
Christoph Lange (Einwender): .....	106
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	106
Christoph Lange (Einwender): .....	107
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	107
Christoph Lange (Einwender): .....	107
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	107
Christoph Lange (Einwender): .....	107
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	107
Christoph Lange (Einwender): .....	107
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	108
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	108
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	108
Christoph Lange (Einwender): .....	109
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	109
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	109
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	110
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	110
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	114
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	114
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	119
Christiane Gertrud Goldermann (Stadt Korschenbroich): .....	119
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	120
Tagesordnungspunkt 10: Finanzielle und andere individuelle Auswirkungen .....	120

Jutta Goebel (Einwenderin):	120
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	122
Dr. Andreas Mager (Antragstellerin):	122
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	128
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	128
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	129
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	130
RA Karsten Sommer (Vertreter):	130
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	133
Dr. Andreas Mager (Antragstellerin):	133
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	135
Matthias C. Tümpel (Antragstellerin):	135
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	136
RA Karsten Sommer (Vertreter):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	136
Matthias C. Tümpel (Antragstellerin):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	136
Dr. Andreas Mager (Antragstellerin):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	137
RA Karsten Sommer (Vertreter):	137
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	139
Dr. Andreas Mager (Antragstellerin):	139
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	139
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	139
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	140
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	140
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	141
Theo Schmitz (Einwender):	141
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	141
Theo Schmitz (Einwender):	141
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	142
Theo Schmitz (Einwender):	142
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	142
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	142
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	143
Herbert Schäfer (Einwender):	143
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	144
Herr Tillmanns (Einwender):	144
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	144
Dr. Andreas Mager (Antragstellerin):	144
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Dr. Andreas Mager (Antragstellerin):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	151
Martin Rothe (Einwender):	151
Martin Rothe (Einwender):	153
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	162
Rolf Zerressen (Einwender):	162
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	163
Rolf Zerressen (Einwender):	163
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	164
Rolf Zerressen (Einwender):	164
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	166
Rolf Zerressen (Einwender):	166
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	167
Rolf Zerressen (Einwender):	167
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	167
Rolf Zerressen (Einwender):	167
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	169

Rolf Zerressen (Einwender):	169
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	170
Rolf Zerressen (Einwender):	170
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	170
Rolf Zerressen (Einwender):	170
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	170
Michael Ralf Karlos (Betroffener):	170
Hans Vennedey (Einwender):	173
Heinz Rudolf Eberwien (Betroffener):	175
Heinz Rudolf Eberwien (Betroffener):	176
Heinz Rudolf Eberwien (Betroffener):	176
Heinz Rudolf Eberwien (Betroffener):	176
Peter Gathen (Antragstellerin):	177
Heinz Rudolf Eberwien (Betroffener):	177
Lutz Tobschall (Einwender):	177
Lutz Tobschall (Einwender):	181
Lutz Tobschall (Einwender):	181
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	182
Elfriede Schumacher (Einwenderin):	182
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	184
Inge Scholz (Einwenderin):	184
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	185
Franz-Josef Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach):	185
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	185
Inge Scholz (Einwenderin):	185
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	186
Inge Scholz (Einwenderin):	186
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	186
Inge Scholz (Einwenderin):	187
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	187
Inge Scholz (Einwenderin):	187
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	187
Inge Scholz (Einwenderin):	187
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	188
Inge Scholz (Einwenderin):	188
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	188
Inge Scholz (Einwenderin):	188
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	188
Inge Scholz (Einwenderin):	188
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	189
Inge Scholz (Einwenderin):	189
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	189
Franz-Josef Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach):	189
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	190
Franz-Josef Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach):	190
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	191
Inge Scholz (Einwenderin):	191
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	191
Franz-Josef Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach):	191
Inge Scholz (Einwenderin):	192
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	192
Gernot Karlsböck (Einwender):	192
Franz-Josef Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach):	192
Gernot Karlsböck (Einwender):	192
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	193
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	193
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	196
Georg Kuhlmann (Einwender):	198
Schluss: 20:20 Uhr	200

Beginn: 10:07 Uhr

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Guten Morgen, meine Damen und Herren! Wir setzen die Erörterung fort und kommen noch einmal auf den

**Tagesordnungspunkt 3:  
Bedarf, Alternativen und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens**

Wir haben die Flughafengesellschaft Düsseldorf gebeten, heute Morgen zur Verfügung zu stehen. Herr Dr. Edmund Krieger vertritt den Flughafen Düsseldorf. – Herzlich willkommen. Ich möchte Ihnen sofort das Wort geben.

Vorher zur Klarstellung: Heute Morgen wird nur Herr Dr. Krieger zu diesem Thema vortragen. Die Anwesenden sind natürlich berechtigt, entsprechende Nachfragen zu stellen; aber wir steigen nicht erneut in eine Rednerliste zum Thema Bedarf ein, sondern dies erfolgt nur im kurzen Wechselspiel zu diesem Tagesordnungspunkt und dem Vortrag von Herrn Dr. Krieger. – Herr Dr. Krieger, Sie haben das Wort.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Guten Morgen, meine Damen und Herren! Ich darf mich noch einmal persönlich vorstellen: Mein Name ist Dr. Edmund Krieger. Ich bin Leiter des Bereichs Marketing und Strategie bei der Flughafen Düsseldorf GmbH.

Ich bin gebeten worden, die Sichtweise der Flughafen Düsseldorf GmbH zu dem hier laufenden Verfahren darzustellen und möchte mich zunächst einmal kurz fassen. Erwarten Sie bitte keinen langen Vortrag von mir. Ich möchte vor allem auf Fragen eingehen, die im Laufe dieses Verfahrens in Bezug auf das Zusammenspiel zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach und den entsprechenden Ausbauplänen aufgekommen sind.

Eine dieser Fragen war: Kann Mönchengladbach auch eine Entlastungsfunktion für Düsseldorf übernehmen, wenn in Düsseldorf 45 oder mehr Bewegungen pro Stunde zulässig sind? – Die Antwort dazu ist ein klares Ja. Ich möchte Ihnen dazu gerne zwei Grafiken zeigen:

(Folie: Die Kapazitäts-Problematik: Sommer 2003, Nachfrage für bis zu 60 Slots/Stunde)

Sie sehen auf dieser Grafik die Situation für den Sommerflugplan 2003 – ich werde Ihnen gleich auch das entsprechende Bild für den Sommerflugplan 2004 zeigen –, und zwar in folgender Abstufung bezogen auf einen durchschnittlichen Tag dieses Sommers. Es handelte

sich in diesem Fall um den 24. Juni 2003 – ein Tag, der durch keinerlei Sondereinflüsse, weder Ferienzeiten noch Messen noch irgendein sonstiges Ereignis, geprägt war. Sie sehen im oberen Teil dieser Grafik die Anzahl der Flüge nach Stunden; die x-Achse zeigt die Tagesstunden von 6:00 bis 23:00 Uhr. Sie sehen die Nachfrage, die von den Fluggesellschaften zu diesem Sommerflugplan 2003 für den Flughafen Düsseldorf eingereicht wurde und wie sich diese Nachfrage der Fluggesellschaften zu den Anforderungen in den einzelnen Tagesstunden summiert.

Die rote Linie markiert die derzeitige Beschränkung des Flughafens Düsseldorfs auf 38 Starts oder Landungen pro Stunde. Sie sehen, dass die Nachfrage in diesen Stunden bzw. über den gesamten Tag im Wesentlichen diese 38 übertraf, teilweise bis zu 60 hinaufging.

Wenn Sie das mittlere Bild betrachten, sehen Sie die Situation, die sich nach der Flugplan-Koordination darstellt. Dadurch dass die Kapazität des Flughafens Düsseldorf auf 38 Bewegungen pro Stunde beschränkt ist, muss die Nachfrage quasi wie mit einem Rasenmäher abgeschnitten werden, und zwar schon ein halbes Jahr im Voraus bei der Flugplankonferenz. Die Flugplankonferenz für die Periode spielt sich immer etwa fünf Monate vor Beginn der Periode ab, also für den Sommerflugplan bereits im November des Vorjahres.

Das heißt, es gab überschüssige Anmeldungen, die nicht mehr untergebracht werden konnten. Die entsprechenden Fluggesellschaften wussten fünf Monate im Vorhinein, dass es keine Chance gibt, in Düsseldorf zu fliegen, dass sie sich anders orientieren müssen, diese Flüge nicht stattfinden lassen oder in irgendeiner Weise anders disponieren müssen, auf jeden Fall nicht nach Düsseldorf. Das ist die Situation im mittleren Bild, wie sie sich nach der Koordination darstellt. Sie sehen, dass alle Stunden voll auskoordiniert sind. Das heißt, zu allen Stunden wird das rechtlich zulässige Limit gerade ausgeschöpft.

Es ist dann so – ich sagte, dass das die Situation fünf Monate vor Beginn der Periode ist –, dass die Flüge, die für den jeweiligen Flugplan zugelassen sind, logischerweise nicht alle komplett durchgeführt werden können. Es gibt verschiedene Gründe, weshalb das nicht der Fall ist. Es gibt Fluggesellschaften, die aus dem Markt austreten, es gibt unerwartete Nachfrageeinbrüche, die die Airlines veranlassen, die Flüge, die sie zwar genehmigt bekommen haben, doch nicht durchzuführen und auch technische und witterungsbedingte Ausfälle. Sie sehen, dass es am Ende der Periode bei den durchgeführten Flügen, also auf der unteren Grafik, einige Lücken gibt. Das heißt, dass nicht mehr das volle Volumen ausgeschöpft werden konnte.

Festzuhalten ist auf jeden Fall, dass die Nachfrage, die sich in den Anmeldungen vor der Flugplankonferenz manifestiert, bei weitem höher ist, und zwar über den ganzen Tag, als das, was im Augenblick in Düsseldorf abzuwickeln ist.



Jetzt zeige ich Ihnen das Gleiche für das Jahr 2004:

(Folie: Die Kapazitäts-Problematik: Sommer 2004, Nachfrage für bis zu 80 Slots/Stunde)

Im Prinzip stellt sich die Situation ganz ähnlich dar. Ich glaube, ich muss es Ihnen nicht mehr im Einzelnen erklären. Im oberen Bild ist wieder der Anmeldestand. Sie sehen, dass für das Jahr 2004 für den Sommer sogar noch deutlich mehr Flüge angemeldet wurden. Das geht hin bis zu 80 Bewegungen pro Stunde.

Im mittleren Bild haben wir wieder den Rasenmähereffekt, den Zustand nach der Konferenz, nach der Koordination. Sie sehen, dass im vergangenen Sommer, auch bedingt dadurch, dass konjunkturell und auch in anderer Weise einige Dinge besser liefen als im Jahr 2003, am Ende des Sommers tatsächlich dieses Volumen geflogen wurde. Das heißt, der Flughafen Düsseldorf ist im Augenblick absolut an der Grenze seiner Kapazität und muss eine Fülle von Flügen abweisen.

Wenn Sie sich vorstellen, dass die rote Linie, die im oberen Bild eingezeichnet ist, nicht bei 38, sondern bei 45 verläuft – das ist die Situation, die im Augenblick mit dem laufenden sogenannten Anschlussgenehmigungsverfahren für den Flughafen Düsseldorf angestrebt wird –, dann sehen Sie, dass gleichwohl auch bei 45 immer noch die meisten Stunden des Tages eine deutlich höhere Nachfrage haben als die 45 Bewegungen. Das heißt, es bleibt immer noch ein erhebliches Volumen an abzuweisenden Flügen. – Das zunächst einmal zur ersten Frage.

Eine weitere Frage, die an mich herangetragen wurde, war: Kann der Flughafen Mönchengladbach ein eigenes Passagierpotenzial im Windschatten von Düsseldorf generieren? – Dazu muss man sagen, dass die Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach aufgrund der sehr geringen Distanz von 20 km im Prinzip das gleiche Einzugsgebiet bedienen. Wir sprechen hier über den Ballungsraum Rhein oder auch Rhein-Ruhr. Dieser Ballungsraum hat eine dermaßen hohe Nachfrage – wie Sie auch in den Grafiken sehen, die hier noch zu sehen sind –, dass diese Fragestellung im Grunde nicht wirklich relevant ist. Wir reden über das gewaltige Nachfragepotenzial unserer Region, das im Augenblick nicht wirklich bedient werden kann. Dazu muss man eigentlich nicht noch ein weiteres, eigenständiges Potenzial für den Flughafen Mönchengladbach erfinden oder ersinnen, sondern das ist schon durch das Gesamtpotenzial der Region gegeben.

Ich will Ihnen noch eine Grafik zeigen, die recht gut zeigt, wie sich die Einzugsgebiete überschneiden:

(Folie: Die Marktsituation, Kerneinzugsgebiete der NRW-Flughäfen)

Hier sehen Sie die derzeit existierenden nordrhein-westfälischen Flughäfen, und zwar jeweils mit konzentrischen Kreisen von 50 km um diese Flughäfen herum. Diese 50-km-Radien kann man in erster Näherung als das Kerneinzugsgebiet der Flughäfen bezeichnen. Die beiden rot markierten Kreise markieren die Kerneinzugsgebiete der Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach. Sie sehen, dass sich diese Einzugsgebiete in der Größenordnung von 80 % überschneiden.

Interessant ist die Tatsache, was sicher nicht jedem bewusst ist, dass der Flughafen Düsseldorf – wenn man alle nordrhein-westfälischen Flughäfen unter diesem Aspekt analysiert, das sehen Sie rechts in der Tabelle; ich hoffe, dass Sie es einigermaßen erkennen können – aufgrund seiner Lage zum Ballungsraum das höchste Bevölkerungspotenzial innerhalb dieses 50-km-Radius hat, nämlich 9,2 Millionen. Interessant ist auch, dass der Flughafen Mönchengladbach aufgrund der Tatsache, dass er sich weitgehend mit dem Düsseldorfer Einzugsgebiet überschneidet, das zweithöchste Potenzial hat, nämlich 7,8 Millionen.

(Lachen bei den Einwendern)

Erst dann folgen weitere Flughäfen wie Dortmund, Köln usw. Die letzten drei sind ohnehin peripher gelegen: Paderborn, Münster und Niederrhein.

Gleichwohl ist es so, dass der Flughafen Mönchengladbach aufgrund seiner linksrheinischen Lage noch etwas weiter auch in das niederländische Grenzgebiet hineinreicht. Wenn dann in Mönchengladbach Flüge angeboten werden, werden in noch etwas höherem Maße als sonst auch Einwohner aus der Region Mönchengladbach attraktive Flugverbindungen vorfinden und sie nutzen. – Das zur zweiten Frage.

Die dritte Frage bezieht sich auf einen Überblick über die historische und aktuelle Slot-Nachfragesituation in Düsseldorf. Im Grunde habe ich Ihnen das jetzt schon für die Jahre 2003 und 2004 gezeigt. Ich möchte es Ihnen aber auch gerne im längeren Zeitrahmen zeigen, und zwar beginnend mit dem Jahr 1995, also etwa für einen Zehn-Jahres-Zeitraum:

(Folie: Slot-Zuteilung Flughafen Düsseldorf, Abweisungsquoten bis zu 23 %)

Das Jahr 1995 markiert den Zeitpunkt, als der Flughafen Düsseldorf zum ersten Mal die Kapazitätsgrenze nennenswert erreicht hat und Flüge in einem deutlich spürbaren Umfang im Rahmen der Koordination – wie geschildert – abgewiesen werden mussten. Sie sehen in der vorletzten Spalte die Anzahl der abgelehnten Slots und in der letzten Spalte den Prozentsatz der Ablehnungen, der über diese zehn Jahre zwischen 7 % einerseits und 23 % andererseits schwankt.

Dabei ist interessant, dass der Flughafen Düsseldorf im Jahre 2000 bereits eine Genehmigungsveränderung bekam, die eine leichte Erhöhung der Flugbewegungen von 36 auf 38 pro

Stunde ermöglichte. Wenn Sie die Zahlen von 2000 und 2001 vergleichen, dann sehen Sie, dass auch bedingt durch die dann bekannt gewordene leichte Erhöhung der Kapazität sofort die Anzahl der beantragten Slots von 122.000 auf 143.000 deutlich in die Höhe schnellte, dass die Anzahl der zugeteilten Slots in dem Jahreswechsel 2000/2001 anstieg, weil mehr Slot-Volumen zur Verfügung stand – zwei Slots mehr pro Stunde von 106.000 auf 110.000 –, dass gleichwohl auch dort schon wieder 33.000 Slots abgewiesen werden mussten, weil diese leichte Erhöhung bei weitem nicht das auffangen konnte, was nachfrageseitig gewünscht war.

Wenn man diese Zahlen über einen Zehn-Jahres-Zeitraum in Bezug auf beantragte und abgewiesene Slots sieht, dann werden Sie möglicherweise sagen: Die beantragten Slots haben sich in diesem Zehn-Jahres-Zeitraum nicht nennenswert verändert; sie schwanken zwischen 111.000 bis maximal 143.000. Dann geht es auch wieder etwas zurück, sodass man vermuten könnte, dass sich die Nachfrage, dargestellt in den beantragten Slots, in diesem Zeitraum nicht sonderlich bewegt hat. – Das ist absolut nicht der Fall. Wir müssen klar sehen, dass viele Fluggesellschaften diese Situation kennen oder erfahren haben, vielleicht drei- oder viermal versucht haben, Slots zu beantragen, jedes Mal abgewiesen worden sind und ihre Lektion gelernt haben, dass es keinen Sinn hat, in Düsseldorf zu beantragen und daher von weiteren Beantragungen absehen.

Das Gleiche gilt für die großen deutschen Fluggesellschaften – in erster Linie Lufthansa, aber auch LTU, Condor, Hapag-Lloyd und wie sie alle heißen –, die die Situation in Düsseldorf sehr genau kennen, sie bei ihren Anträgen von vornherein ins Kalkül ziehen und sich mit ihren Anträgen schon sehr bescheiden. Das heißt, wir müssen davon ausgehen, dass es eine Dunkelziffer von gar nicht erst gestellten Anträgen gibt, die deutlich über diese Zahlen hinausgeht. Es ist im Grunde, um es platt auszudrücken, die Situation: Sie würden sich auch nicht jeden Morgen wieder bei einem Bäckerladen in die Schlange stellen, wenn Sie genau wissen, dass die Brötchen ausverkauft sind, wenn Sie dran sind. Irgendwann hören Sie damit auf.

Die vierte Frage: Wie schnell wird in Düsseldorf eine Kapazitätserhöhung, die wir jetzt anstreben, nämlich von 38 auf 45 Bewegungen pro Stunde, verbraucht sein? – Wenn wir diese Kapazitätserhöhung genehmigt bekommen – hoffentlich im Herbst dieses Jahres –, wird sie zum ersten Mal für den Sommerflugplan 2006 wirksam. Nach derzeitigem Stand der Erkenntnisse ist klar damit zu rechnen, dass bereits im Sommer 2006 mindestens die Hälfte dieser zusätzlichen Kapazität, d. h. dieser sieben Bewegungen zusätzlich pro Stunde, schon genutzt wird.

Erstes Indiz dafür ist die Tatsache, dass wir die Koordination für den Winterflugplan dieses Jahres hinter uns haben und zumindest die Möglichkeit besteht, dass die Genehmigungserhöhung eventuell für den Winterflugplan nutzbar ist. Die Fluggesellschaften haben in Kennt-

nis dieser Tatsache für den Winterflugplan dieses Jahres schon sehr viel mehr angemeldet als für den Winterflugplan des Vorjahres.

In dem Augenblick, in dem wir die Genehmigung bekommen, wird sich klar erweisen, dass das auch für den Sommer der Fall ist, wahrscheinlich sogar noch verstärkt, sodass wir mindestens die Hälfte der zusätzlichen Kapazität schon im Sommer 2006 genutzt haben werden. Wir rechnen im Augenblick damit, dass wir spätestens im Sommer 2008 in Düsseldorf diese 45 Bewegungen wieder voll ausgeschöpft haben werden. Das heißt, dass dann wieder die Kapazitätssituation ausgeschöpft und kein weiteres Wachstum möglich ist.

Das noch einmal rekurrierend auf das, was ich Ihnen eingangs zeigte. Es wird immer – leider muss man aus Düsseldorfer Sicht sagen – einen ganz erheblichen Nachfrageüberhang geben, der auch nach In-Kraft-Treten dieser Anschlussgenehmigung nicht befriedigt werden kann.

Die fünfte Frage bezieht sich auf den Masterplan Flughäfen der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“, der im letzten Oktober der Öffentlichkeit bekannt gegeben und auch vom Gesamttext her veröffentlicht wurde, in dem eine Prognose für die deutschen Flughäfen für das Jahr 2015 erarbeitet und dargestellt wurde. In diesem Masterplan finden Sie für Düsseldorf für das Jahr 2015 einen Prognosewert von 27 Millionen Passagieren bezogen auf jetzt 15,3 Millionen Passagiere.

Dazu muss man Folgendes sagen: Diese Prognose ist von einem unabhängigen Verkehrsforschungsinstitut, der Firma Intraplan in München, im Auftrag der Initiatoren der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ – Fraport AG, Flughafen München, Deutsche Lufthansa und Deutsche Flugsicherung – erstellt worden. Diese Initiatoren hatten das Ziel – das gilt entsprechend für die Flughäfen Frankfurt, München, Berlin und eben auch Düsseldorf – zu prognostizieren, wie sich der Luftverkehr entwickeln würde, wenn sozusagen an all diesen vier Plätzen eine maximale Kapazität verfügbar wäre.

Das heißt, für Düsseldorf wurde gesagt: Wir unterstellen einmal, dass die Kapazität der vorhandenen zwei Bahnen – im Augenblick ungeachtet der rechtlichen Situation – voll nutzbar ist. Wir haben die Firma Intraplan beauftragt, das auszurechnen. Intraplan kam auf die Größenordnung von 27 Millionen Passagieren. Ähnliche hohe Zahlen finden Sie für Frankfurt, wo das genauso gilt unter der Prämisse, dass die vierte Bahn realisiert wird, für München unter der Prämisse, dass die dritte Bahn realisiert wird und für Berlin unter der Prämisse, dass der Flughafen Berlin Brandenburg International bis dahin betriebsbereit ist.

Im Übrigen wurde auch eine Worst-Case-Prognose gemacht, die sagte: Wenn die Situation an den vier Flughäfen so bleibt wie sie heute ist, dann haben wir ganz andere Verkehrszahlen. Unter der Voraussetzung, dass sich an der Genehmigungslage in Düsseldorf nichts än-

dert, wurde für Düsseldorf eine Verkehrszahl von etwa 17,3 Millionen Passagieren ausgewiesen.

Ich möchte betonen, diese Prognose wurde unabhängig erstellt unter einer Vorgabe, gegen die man vom Grundsatz her nichts einwenden kann: Was wäre, wenn? Aber es ist nicht unsere offizielle Prognose; denn wir können im Augenblick keineswegs damit rechnen, dass sich das in diese Richtung entwickelt.

Die letzte Frage zum Thema Flughafensystem Düsseldorf und Mönchengladbach: Die Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach haben gleichzeitig, wie es auch erforderlich ist, im August 2003 – vor etwa knapp zwei Jahren – einen Antrag bei der Genehmigungsbehörde gestellt, in diesem Falle dem Bundesverkehrsministerium über das Landesverkehrsministerium, zur Einrichtung eines Flughafensystems der beiden Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach. Der Hintergrund dafür war, dass die Etablierung von Flughafensystemen auch in rechtlicher Form ein übliches Verfahren bei mehreren Flughäfen in Ballungsräumen ist, insbesondere wenn sie miteinander harmonisieren und kooperieren sollen. Sie haben solche Flughafensysteme seit langem in Ballungsräumen wie London, Paris, auch in Berlin mit den drei Berliner Flughäfen und auch an kleineren Plätzen in der Welt, z. B. Lyon, Venedig, Kopenhagen oder Stockholm, etabliert.

Diesem Beispiel sind wir gefolgt und haben das Flughafensystem beantragt. Man muss leider sagen, dass seitdem nicht viel passiert ist; denn bei genauerer Betrachtung und gerade bei Betrachtung dessen, was wir in der Zwischenzeit dazugelernt haben, ist es tatsächlich so, dass die Etablierung eines Flughafensystems als solches keine wirklichen Effekte hat, dass wir vielleicht bei unserer Antragstellung etwas überschätzt haben, dass das außer der Namensgebung einen konkreten Nutzen hat. Aber das kann es ja nicht gewesen sein.

Auch in Berlin, wo die drei Berliner Flughäfen Tegel, Schönefeld und Tempelhof in einem Flughafensystem vereint sind, hat sich im Grunde genommen nichts an der konkreten Situation geändert. Sie kennen vielleicht die Diskussion um Berlin mit Schönefeld einerseits und Tempelhof andererseits, sodass ich ehrlich zugestehen muss, dass wir das, was wir vor zwei Jahren wohlgemut auf den Weg gebracht haben, im Augenblick nicht mehr forciert weiterverfolgen, sondern es ruht. Ich kann Sie beruhigen: Es ist tatsächlich so – Sie können es selber an den anderen Plätzen nachprüfen –, dass der Begriff Flughafensystem nicht von einer praktischen Relevanz ist. Das haben wir inzwischen auch gelernt. – Das zu den Fragen, die hier aufgekommen sind.

Ich möchte Ihnen gerne abschließend den generellen Standpunkt der Flughafen Düsseldorf GmbH zu dem hier laufenden Verfahren und zu der ganzen Situation der Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach kurz vortragen:

Mit dem Bau einer für Mittelstreckenflüge ausreichenden Startbahn soll hier in Mönchengladbach das größte betriebliche Problem des Flughafens gelöst werden, nämlich dass dieser Flughafen in seiner jetzigen Form selbst für kleinere Regionaljets nicht nutzbar ist. Nun ist uns klar, dass es derzeit keinerlei Möglichkeiten gibt, schon gar keine rechtlichen Möglichkeiten, eine an sich von uns gewünschte Verlagerung von Verkehren von Düsseldorf nach Mönchengladbach herbeizuführen. Das ist eine Lektion, die man immer wieder lernt, auch an anderen Plätzen. Dass das nicht gelingt, haben wir inzwischen auch gelernt. Gleichwohl sehen wir aus Düsseldorfer Sicht im Flughafen Mönchengladbach nach wie vor eine wichtige Entlastungsfunktion, die erst dann voll gültig wird, wenn der Ausbau dieser Startbahn erfolgt.

Wir müssen davon ausgehen, dass auch in Zukunft sehr viele Airlines darauf bestehen werden, den Flughafen Düsseldorf zu bedienen und nur dort ihre Aktivitäten auszuweiten. Falls ihnen dies nicht ermöglicht wird, verzichten sie auf die Bedienung oder einen Ausbau der Bedienung der Region Düsseldorf und in vielen Fällen auch der Region NRW.

Jetzt werden Sie fragen: Wofür denn? – Wir sehen es so: Der Ausbau des Flughafens Mönchengladbach ist gleichwohl sehr sinnvoll, denn es gibt Airlines, die auch in Zukunft – wie ich Ihnen geschildert habe –, auch wenn das derzeit laufende Anschlussgenehmigungsverfahren für Düsseldorf positiv beschieden wird, trotzdem in Düsseldorf keine ausreichenden Kapazitäten vorfinden, die stattdessen durchaus freiwillig – ich betone das Wort „freiwillig“ – bereit sind, den Flughafen Mönchengladbach zu nutzen oder, was noch besser ist, von sich aus den Flughafen Mönchengladbach wegen seiner spezifischen Vorteile der kurzen Wege, der einfachen Strukturen und des niedrigen Kostenniveaus favorisieren.

Es ist durchaus nicht an den Haaren herbeigezogen, dass es solche Fälle gibt und auch in Zukunft geben wird; denn speziell in den Verkehrssegmenten Touristik, Low Cost oder ethnische Verkehre wissen wir von Fluggesellschaften, dass sie am Platz Mönchengladbach durchaus sehr interessiert sind. Aber im Augenblick ist das kein Thema für diese Fluggesellschaften, weil die technischen Voraussetzungen nicht gegeben sind, weil die Startbahnlänge schlicht nicht ausreichend ist.

Das ist die Situation: Wir wissen, dass wir nicht zwangsweise verlagern können; aber es wird Fluggesellschaften geben – wir kennen durch unsere Gespräche durchaus schon Interessenbekundungen verschiedener Fluggesellschaften –, die freiwillig den Flughafen Mönchengladbach nutzen.

Ich will Ihnen ein Parallelbeispiel nennen, nämlich das uralte Thema der Zusammenarbeit oder Kooperation zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln. Sie können sich vielleicht entsinnen, dass über Jahrzehnte dirigistisch versucht wurde, Verkehre von Düsseldorf nach Köln zu verlagern. Das ist durch die Bank praktisch über Jahrzehnte misslungen.

Auf der anderen Seite verfolgen Sie alle die Situation um Köln. Es gibt inzwischen Fluggesellschaften, die den Platz Köln für ein spezielles Verkehrssegment durchaus interessant finden, sich dort niedergelassen haben und – wie es aussieht – recht erfolgreich entwickeln. Das ist eine parallele Situation. Das heißt, es geht nicht zwangsweise, aber für einen freiwilligen Ablauf ist das durchaus denkbar.

Ich wiederhole noch einmal, dass angesichts der Übernachfrage nach Flugbewegungen, wie ich Sie Ihnen eingangs für den Flughafen Düsseldorf gezeigt habe, die heute schon bis hin zu 60 bis 80 Flugbewegungen pro Stunde reicht, klar ersichtlich ist, dass die Erhöhung auf jetzt 45 Stunden, so sie für Düsseldorf kommt, keineswegs die Übernachfrage abdecken kann. Wir halten es deshalb im Interesse der Region nach wie vor für dringend geboten, eine weitere Zusatzkapazität als Entlastungsfunktion am Flughafen Mönchengladbach zur Verfügung zu stellen eben für solche Airlines – ich wiederhole es –, denen eine Bedienung der Region Düsseldorf wichtig ist, die diese Alternative annehmen. Fest steht auf jeden Fall, dass diese Diskussionen bei dem derzeitigen Ausbauzustand völlig sinnlos sind, weil die technischen Mindestvoraussetzungen fehlen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Dr. Krieger. Ich habe eine Reihe von Nachfragen vorliegen, derzeit acht, möchte aber zunächst einmal selber nachfragen: Sie haben die Nachfrageseite beleuchtet. Vielleicht können wir noch einmal einen Blick auf die Angebotsseite werfen: Wenn Mönchengladbach eine Entlastungsfunktion für Düsseldorf ausüben sollte, müsste man die Entwicklung des Flughafens Mönchengladbach betrachten, kann aber genauso auch die Entwicklung des Flughafens Düsseldorf beleuchten. Sie haben den Antrag der Betriebsänderung angesprochen. Es wäre durchaus denkbar, dass der Flughafen Düsseldorf sein Angebot noch weiter ausgebaut, z. B. die Parallelbahn im Zwei-Bahn-System nutzt oder auch die Startbahn in Düsseldorf ausbaut. Gäbe es, wenn sich der Flughafen Düsseldorf in diese Richtung weiterentwickelt, überhaupt noch eine Funktion für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach?

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Es ist richtig, das derzeitige Bahnsystem in Düsseldorf erbringt technisch eine höhere Kapazität als das, was wir jetzt haben und auch als das, was wir aktuell als Anschlussgenehmigung beantragen, nämlich die 45 Bewegungen pro Stunde. Die tatsächliche technische Kapazität des Bahnsystems in Düsseldorf liegt oberhalb von 50 Bewegungen pro Stunde.

Tatsache ist allerdings auch – ich glaube, der Begriff Angerland-Vergleich ist Ihnen allen bestens bekannt –, dass es eine schwerwiegende Hürde gibt, um über die jetzt beantragten 45 Bewegungen pro Stunde noch einmal hinauszukommen. Das ist uns allen klar. Unterstellen wir einmal, es gelänge, dass wir tatsächlich z. B. 55 Bewegungen in Düsseldorf abwickeln könnten und dürften, sozusagen die technische Kapazität des bestehenden Bahnsys-

tems, dann ist es in der Tat richtig, dass sich die Situation für den Flughafen Düsseldorf nochmals deutlich entspannen würde; aber die Nachfrage – wie Sie in den Folien gesehen haben – geht schon heute und ging auch in den vergangenen Jahren deutlich darüber hinaus.

Ich bitte Sie noch einmal zu bedenken, dass das, was ich Ihnen gezeigt habe mit den Nachfragewerten bis zu 60 und 80 Bewegungen pro Stunde, die beantragt werden, nicht alles ist. Das ist schon die reduzierte Nachfrage, weil die Airlines wissen, dass in Düsseldorf im Augenblick nicht mehr zu holen ist.

Es ist mit Sicherheit so: Wenn bekannt würde, dass am Flughafen Düsseldorf eine nennenswerte Kapazitätserhöhung erfolgt – das beobachten wir schon aktuell für den kommenden Winter und Sommer, es würde sicher noch verstärkt eintreten, wenn wir tatsächlich noch einmal eine höhere Kapazität bekämen –, dann würde die Anzahl der Anträge deutlich in die Höhe gehen, weil die Fluggesellschaften ganz anders planen könnten. Bei den Fluggesellschaften wird im Augenblick für Düsseldorf mit gebremstem Schaum geplant nach dem Motto: Es hat keinen Sinn, mehr anzumelden; wir wollen eigentlich viel mehr fliegen, aber wir wissen genau, es macht keinen Sinn. Ich sagte es Ihnen bereits.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Können Sie noch etwas zu den aktuellen Ausbauplänen des Flughafens sagen? Ist ein Antrag auf Verlängerung der Start- und Landebahn in Aussicht?

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Das Thema verlängerte Start- und Landebahn ist für den Flughafen Düsseldorf im Augenblick – das sage ich ganz klar – von zweitrangiger Bedeutung. Das viel gravierendere Thema ist eindeutig die Erhöhung der Bewegungskapazität. Da drückt der Schuh am meisten. Man muss auch einen Zusammenhang zwischen beiden Themen sehen. Eine Verlängerung der Startbahn in Düsseldorf hätte im Wesentlichen die Funktion, mehr uneingeschränkten Interkontinentalverkehr zu ermöglichen, der auf der derzeit bestehenden Bahnlänge in Düsseldorf nicht zu allen Zielen mit allen Flugzeugtypen uneingeschränkt durchgeführt werden kann wie auf anderen Flughäfen. Dafür bräuchten wir eine Bahnlänge von deutlich über 3.000 m.

Interkontinentalverkehr ist aber heutzutage praktisch überall auf der Welt, selbst in den großen Metropolen London, New York, Paris, auf Zubringerdienste, luftseitige Feeder Services, wie man es neudeutsch nennt, angewiesen. Diese Zubringerdienste, für die eine Fülle von Kurz- und Mittelstreckenflügen benötigt werden, die mehr oder weniger zur gleichen Zeit ankommen, um die Passagiere dem jeweiligen Interkontinentalflug zuzuführen, bedingen wiederum ein sehr viel höheres Bewegungsvolumen. Solange wir im Bewegungsvolumen dermaßen eingeschränkt sind wie im Augenblick, ist eine Etablierung einer solchen Drehscheibenfunktion, wie Sie sie von Frankfurt und neuerdings auch von München kennen, in Düsseldorf



nicht möglich. Damit ist auch die Chance, dass es einen etablierten Langstreckenverkehr in Düsseldorf gibt, der dann die Erfordernisse nach einer Starbahnverlängerung stellt, zurzeit nicht gegeben. Die Priorität ist im Augenblick klar die Kapazitätserhöhung in Düsseldorf.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Eine weitere Nachfrage durch Herrn Klinger, auch Bezirksregierung Düsseldorf.

**Ulf Klinger (BR Düsseldorf):**

Ich halte Ihre Angabe von maximal 55 stündlichen Bewegungen für ein Parallelbahnsystem für zu niedrig angesetzt. Flugsicherungstechnisch ist auf einem echten Parallelbahnsystem mehr möglich. Ihnen würden dann, das ist technisch schnell zu realisieren, Schnellabrollwege fehlen. Insofern halte ich die 55 für viel zu niedrig angesetzt.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn man round about die Zahl 80 nehmen würde, käme man einem echten Parallelbahnsystem in der Konfiguration wie sie Düsseldorf hat, mit Schnellabrollwegen näher.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Ich möchte die Frage zunächst einmal an Herrn Zerbe weitergeben.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Kames.

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

Die beiden in Düsseldorf vorhandenen Bahnen kann man nicht – dafür fehlen die Voraussetzungen – unabhängig voneinander betreiben. Der Abstand ist dafür im Gegensatz zum Flughafen München beispielsweise zu gering. Ein reines Parallelbahnverfahren anhand von unabhängigen Bahnen, das heißt gleichzeitiger Start und gleichzeitige Landung – Start auf der einen Bahn und gleichzeitige Landung auf der anderen – ist dort so nicht möglich.

Es gibt eine höhere Kapazität in Düsseldorf und beispielweise auch in Berlin-Tegel, wenn ich eine Bahn überwiegend zum Starten und die andere überwiegend zum Landen benutze, um die Start- und Landefolge zu erhöhen. Es ist sicherlich auch bekannt, dass kein Luftfahrzeug auf der Lande- oder Startbahn stehen bzw. erst aufrollen darf, wenn die Maschine, die vorher gelandet ist, abgerollt ist. Die Abfolge lässt sich nur dadurch erhöhen; aber unabhängige Bahnen sind es nicht.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ich habe noch eine Frage in eine ganz andere Richtung, Sie haben das Flughafensystem Düsseldorf–Mönchengladbach selbst angesprochen. Wenn ich es richtig verstanden habe, haben Sie das von der Bedeutung her etwas relativiert; aber gesetzt den Fall, es würde durch die EU anerkannt werden: Wie soll ich mir das vorstellen? Wie soll solch ein Flughafensystem funktionieren?

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Das ist genau der Punkt. Wir hätten dann, wie die eben genannten Beispiele Berlin, London, Paris usw. auch, ein von der Bundesregierung und der EU offiziell gebilligtes Flughafensystem. Wir haben aber durch die aktuellen Beispiele an den anderen Flughäfen oder in den anderen Metropolregionen feststellen müssen: Das war es eigentlich auch. Viel mehr ist damit, zumindest aus unserer derzeitigen Einschätzung heraus, nicht anzufangen.

Das heißt, der Gedanke, dass damit die Kooperation zwischen den beteiligten Flughäfen nennenswert verbessert werden kann oder man dadurch mehr Handlungsspielräume hat, hat sich als nicht realistisch erwiesen. Das ist auch der Grund, weshalb wir diesen Antrag im Augenblick nicht forciert weiterverfolgen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Okay. Herzlichen Dank. – Jetzt kommen wir in die Nachfragesituation. Der Herr hinten rechts in der zweiten Reihe, der aufzeigt. Herr Külbs.

**Christian Külbs (Einwender):**

Mein Name ist Christian Külbs. Ich komme aus Korschenbroich. – Herr Dr. Krieger, Sie haben eine schöne grafische Darstellung für die Einzugsgebiete vorgelegt. In der Mathematik haben wir die Mengenlehre. Wenn ich dabei die anderen Flughäfen mit berücksichtige, bleibt nicht so viel für Düsseldorf bzw. Mönchengladbach übrig. Aber Ihre Sichtweise ist natürlich verständlich. – Das ist das eine.

Das andere betrifft die Slots: Trotz des Engpasses für die Slots beim Flughafen Düsseldorf ist die Air Berlin von Mönchengladbach nach Düsseldorf gegangen und hat dort ihre Flüge bekommen. Wenn die großen Airlines solch ein großes Interesse gehabt haben, in Düsseldorf zu landen, frage ich mich: Wieso bekommt die kleine Air Berlin mit ihren kleinen Flugmustern, die sie hier eingesetzt hat, die Slots, die so viel Geld bringen? Der einzige Grund kann an und für sich nur sein, dass es Ihnen nicht gelungen ist, die kleinen Flugzeugtypen in Mönchengladbach zu platzieren, der Kunde es also im Endeffekt nicht will.

Fazit: In meinen Augen ist es ein Wolkenkuckucksheim, was Sie sich für Düsseldorf bzw. Mönchengladbach vorstellen. Die Airlines und die Kunden haben ein ganz anderes Interesse. Außerdem ist es ein Widerspruch für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach: Nicht

die Länge der Landebahn in Mönchengladbach ist der eigentliche Grund, sondern die Belastungsbeschränkungen für die eingesetzten Flugmuster, weil der Untergrund hier viel zu schwammig ist und die Landebahn deswegen nicht mehr verträgt.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Külbs. – Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Ich möchte in der Reihenfolge auf Ihre Fragen eingehen, zunächst einmal auf die Grafik mit den konzentrischen Kreisen und den nordrhein-westfälischen Flughäfen: Sie soll nichts anderes besagen, als wie die Lagegunst der einzelnen Flughäfen in Bezug auf die Ballungsrumsituation und die Bevölkerungszahl ist. Natürlich ist es nicht so, dass ein Flughafen den 50-km-Umkreis um sich herum sozusagen beherrscht – das gilt weder für Düsseldorf noch für Dortmund oder Köln –, sondern es sollte Ihnen nur grafisch darstellen, dass die Lagegunst eine große Rolle spielt. Dabei ist Düsseldorf und an zweiter Stelle eben auch Mönchengladbach in Relation zu dem Ballungsgebiet Rhein-Ruhr sehr viel besser gelegen als die anderen Flughäfen in Nordrhein-Westfalen. Nicht mehr und nicht weniger sollte damit gesagt werden.

Zum Punkt Air Berlin: Ja, es war genau das Problem, dass die Air Berlin – wie Sie wissen – in Mönchengladbach nur mit einem Flugzeugmuster operieren konnte, das speziell für diesen Zweck in die Flotte integriert wurde, das an sich kein geeignetes Flugzeugmuster für die Art des Geschäftssegments ist, das die Air Berlin betreibt. Sie fragen: Wie kommt es, dass die Air Berlin plötzlich doch Slots in Düsseldorf bekam? – Das hatte den konkreten Hintergrund, dass wir in Düsseldorf – wenn ich noch einmal auf die Grafiken verweisen darf, die ich Ihnen eingangs gezeigt habe – das Problem hatten und zum Teil noch haben, dass am Ende des Tages noch nicht einmal die 38 Flugbewegungen, die zulässig sind, geflogen werden. Vorher werden sie, wie gesagt, mit dem Rasenmähereffekt gerade erreicht; aber durch zwangsläufige Ausfälle, Streichungen usw. ist am Ende der Saison die Tatsache gegeben, dass weniger geflogen wird. Wir nennen diese Differenz die No-Show-Rate.

Die No-Show-Rate war in den Jahren 2002 und 2003 nicht nur in Düsseldorf, sondern auch an anderen Flughäfen extrem hoch, weil die Fluggesellschaften nach all den Turbulenzen, die es im Weltluftverkehr gab, und dem damit verbundenen Nachfragerückgang immer weiter Flüge reduzieren mussten. Wir hatten in Düsseldorf das konkrete Problem, dass wir uns fragten: Wie können wir diese hohe No-Show-Rate, die uns letztlich schadet – das heißt, es werden noch nicht einmal die Flüge abgewickelt, die an sich zulässig sind –, ändern? Dazu ist uns ein sehr wirkungsvolles Instrument eingefallen, das sogenannte Bereitstellungsentgelt. Das heißt, wir haben in Düsseldorf erstmalig weltweit das gemacht, was z. B. auch viele

Hotels machen. Wenn Sie in einem Hotel ein Zimmer reservieren und stornieren diese Reservierung nicht mindestens zwei Tage oder ähnlich im Voraus, dann zahlen Sie an das Hotel, wenn Sie das Zimmer nicht nutzen, eine Stornierungsgebühr. Etwa so kann man auch dieses Bereitstellungsentgelt betrachten.

Bis dahin und auch sonst ist es überall so, dass die Flughafengesellschaften Slots beantragen und genehmigt bekommen, und wenn sie sie nicht nutzen, ist das ohne jede Konsequenz für die Airline. Das heißt, sie hat keinen Schaden davon. In diesem Fall, das war wirklich innovativ in Düsseldorf, haben wir gesagt: Das können wir in unserer Situation nicht zulassen. Die Airlines müssen, wenn sie die Slots nicht rechtzeitig wieder abmelden, ab einem gewissen Zeitpunkt eine Strafgebühr zahlen.

Das Instrument – das hat uns selber überrascht – war dermaßen erfolgreich, dass die Fluggesellschaften beim Wechsel vom Sommerflugplan zum Winterflugplan 2003, als zum ersten Mal bekannt wurde, dass die Gebühr mit Gültigkeit ab Winter eingeführt wird, sehr viele Slots, von denen sie genau wussten, dass sie sie nur vorsorglich beantragt hatten und doch nicht fliegen wollten – gerade unter der gegebenen Konjunktursituation –, zurückgegeben haben, und zwar rechtzeitig zu dem gewünschten Zeitpunkt. Damit wurden tatsächlich so viele Slots frei, dass eine Air Berlin die Slots, die sie brauchte, bekommen hat. Auch zu unserer eigenen Überraschung hat sie die Gelegenheit ergriffen und gesagt: Wir führen diese Flüge jetzt wieder mit den Flugzeugen durch, die an sich hierfür geeignet sind, nämlich mit der 737-Flotte, und ab Düsseldorf.

Zum dritten Punkt – ich muss gestehen, dass ich kein Fachmann bin – Startbahnlänge oder Belastungsbeschränkung: Fakt ist – das ist das, was für den Flughafen Mönchengladbach wirklich zählt –, dass ein Betrieb auf diesem Flughafen mit den gängigen Flugzeugen, selbst mit den gängigen Jetflugzeugen, im Regionalverkehr im Augenblick technisch nicht möglich ist. – Danke sehr.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ich lese einmal die Schlange der Wortmeldungen vor: Herr Lange, Frau Schwerdtfeger, Herr Mischke, Herr Faulenbach da Costa, Herr Houben, Herr Sommer, Herr Keymis, Herr Lutter, Herr Schulze, Herr Fricke, Herr Schwarz, Herr Kruse, Herr Meurer und weitere. – Herr Lange.

**Christoph Lange (Einwender):**

Schönen guten Morgen! Ich darf mich noch einmal kurz vorstellen: Mein Name ist Christoph Lange, erster Vorsitzender von „Bürger gegen Fluglärm“, eigentlich beheimatet in Meerbusch, aber sehr verbunden mit Airpeace. – Ich habe einige Fragen zu Ihrem letzten Punkt, Herr Dr. Krieger, dem generellen Standpunkt der Flughafen Düsseldorf Gesellschaft. Ich

habe aber auch noch eine Unzahl von Nachfragen zu dem, was Sie vorher vorgetragen haben. Wir müssen gleich einmal schauen, wie wir das am besten abwickeln.

Sie haben gesagt, dass die Flughafen Düsseldorf Gesellschaft daran interessiert ist, in Mönchengladbach auszubauen, und zwar, um die angebliche Übernachtfrage in Düsseldorf hierher verlagern zu können. Ich möchte gerne vorab Folgendes von Ihnen wissen: Ist die Flughafen Düsseldorf GmbH bereit, diese Slot-Anträge der Genehmigungsbehörde, dem Verkehrsministerium und der Öffentlichkeit offen zu legen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Bitte machen Sie weiter.

**Christoph Lange (Einwender):**

Ein Nicken würde mir reichen.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Das kann ich nicht. Entschuldigen Sie bitte, auch wenn ich Sie durch die Säule nicht sehe: Ich kann nicht nicken. Es ist nicht das Thema des Flughafens, ob er das offen legt. Ich denke, Sie wissen auch, dass das gesamte Verfahren der Flugplankoordination zentral über den Flughafenkoordinator für die Bundesrepublik Deutschland abgewickelt wird und klaren Regularien unterliegt, die weltweit gelten. An diese Regularien hält sich der Flughafenkoordinator, er muss sich daran halten. Die Flughäfen selber haben keine Möglichkeit, irgendetwas von sich aus zu diesem Thema zu unternehmen. Insofern kann ich diese Frage unmöglich abnicken.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange.

**Christoph Lange (Einwender):**

Dann möchte ich **beantragen**, was ich schon einmal beantragt habe, dass sich die Genehmigungsbehörde darum bemüht, von dem Flughafenkoordinator oder wem auch immer die angeblichen Riesennachfragen nach Slots offen gelegt zu bekommen, um das zu beweisen, was hier lediglich behauptet wurde.

(Beifall bei den Einwendern)

In dem Zusammenhang haben Sie gesagt, es gibt eine sogenannte No-Show-Rate. Liege ich falsch, wenn ich diese No-Show-Rate irgendwo in der Gegend um 20 % ansiedele?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger, bitte.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Nein, Sie liegen gar nicht so falsch. Es hat schon Jahre gegeben, speziell die Jahre 2002 und 2003, wo wir diese sehr hohe No-Show-Rate hatten, wie im Übrigen auch andere Flughäfen aufgrund der damaligen Konjunktursituation. Übliche No-Show-Raten bei normalem Verkehrsablauf liegen in Düsseldorf, aber auch an anderen Flughäfen in der Größenordnung zwischen minimal 8 bis 12 %. Das ist die Spannweite. Sie müssen immer bedenken, dass diese Rate berechnet wird im Verhältnis zwischen dem, was ein halbes Jahr im Vorhinein geplant wurde – wie ich Ihnen sagte, spätestens zur Konferenz fünf Monate vor Saisonbeginn – und dem, was am Ende der Saison, also fast ein Jahr später, tatsächlich geflogen wurde. Dabei liegt es auf der Hand, dass sich in der Zwischenzeit einiges ändert und dazu führt, dass manche Planungen aus verschiedensten Gründen nicht realisiert werden können.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange.

**Christoph Lange (Einwender):**

Dann möchte ich gerne konkret von Ihnen wissen, wie es kommt – Ihre Zahlen waren gerade eingeblendet, vielleicht können Sie das, damit es alle sehen können, noch einmal auflegen –, dass für die Flugplanperiode 2004 138.431 Slots beantragt, hinterher aber nur 101.533 Slots durchgeführt wurden. Von knapp 140.000 auf gut 100.000 sind meiner Meinung nach deutlich mehr als 20 %, wenn ich noch rechnen kann.

(Beifall bei den Einwendern)

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

(Folie: Die Kapazitäts-Problematik: Sommer 2004, Nachfrage für bis zu 80 Slots/Stunde)

Sie haben natürlich Recht. Die No-Show-Rate bezieht sich auf die Zuteilung, das Verhältnis von Zuteilung zu durchgeführten Flügen. Die Flüge, die sozusagen schon im ersten Schritt abgewiesen wurden, sind hier nicht mitgerechnet; sondern die No-Show-Rate bezieht sich immer auf das Verhältnis von ursprünglich koordinierten, also zugelassenen Flügen, zu denen, die am Ende des Tages tatsächlich durchgeführt wurden.

**Christoph Lange (Einwender):**

Dann gehe ich Recht in der Annahme, dass die Anmeldungen immer bei weitem höher liegen als das, was hinterher zugeteilt und auch geflogen wird? Gehe ich vielleicht auch Recht

in der Annahme – die Frage geht eher in Richtung Herrn Marten –, dass diese Anmeldungen dann kein Indiz für den Bedarf sein können?

(Beifall bei den Einwendern)

Oder ist es nicht eher so, dass die Airlines auf diese Situation so reagieren, wie Sie versuchen hier zu vertuschen, dass man viel mehr beantragt in der Hoffnung, dann wenigstens das zu bekommen, was man meint zu brauchen? Das ist die normale Reaktion, wenn Sie eine Möglichkeit verknappen. Dann gehen die Airlines hin – so war es jetzt in der Presse zu lesen, ich kann das gerne zitieren – – Auch die Lufthansa, von der ich genau weiß, dass sie am Standort Düsseldorf nicht mehr so tiefgreifend interessiert ist – das ist bei 57 Passagieren pro Flugzeug letztendlich kein Wunder –, hat hier wieder 7.000 zusätzliche Slots in Erwartung der neuen Genehmigung beantragt. Es geht um Slot-Bunkering und sonst nichts. Es wird gebunkert, damit es kein anderer bekommt. Das sind Ihre Anmeldungen.

(Beifall bei den Einwendern)

Wollen Sie dazu etwas sagen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Es fällt mir etwas schwer, darauf zu antworten. Das sind Unterstellungen. Wenn Sie sagen, dass die Lufthansa kein Interesse in Düsseldorf hat, weiß ich nicht, woher Sie diese Kenntnis nehmen. Nein, es ist nicht so, wie Sie sagen. Die Anmeldung von Flügen, wie sie sich in der Anmeldeliste darstellt, ist weitestgehend ernst gemeint. Die Fluggesellschaften haben auch keine Lust, irgendwelche Spielchen zu machen.

Die Erfahrung ist tatsächlich die: Wenn die Kapazität es hergibt, werden diese Flüge in aller Regel durchgeführt, wenn nicht irgendwelche anderen Gründe, wie ich eben schilderte, die gerade über einen so langen Zeitraum immer eintreten können, die Durchführung von Flügen verhindern. Ich kann diesem Zusammenhang nicht folgen und ihm in keiner Weise zustimmen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange.

**Christoph Lange (Einwender):**

Ich möchte darum bitten, das, was ich gerade nach vorne gereicht habe, aufzulegen.

(Folie: Ursachenanalyse Slotrückgabe)

Ich möchte sehr gerne wissen, wie es kommt, dass von den ganzen Slotrückgaben – über 20.000 im Sommer 2003 – knapp die Hälfte von der Lufthansa ist, Quote 23 %. Sie werden diese Grafik kennen, sie stammt nämlich aus Ihrem eigenen Hause.

(Lachen bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger, bitte.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Es ist sicherlich richtig, dass sie aus unserem Hause stammt. Ich nehme zur Kenntnis, dass sie Ihnen vorliegt. Sie ist auch sicherlich richtig. Es ist in der Tat so, dass wir im Sommer 2003 eine generell sehr schwierige Konjunktursituation hatten. Ich denke, Sie haben noch im Kopf, was die Hintergründe waren: Das war der Irak-Krieg, das waren immer noch die Nachwirkungen vom 11. September, und das war die SARS-Epidemie, die auch weltweit für deutliche Einbrüche im Luftverkehr gesorgt hat. Das führte dazu, dass auch eine Lufthansa – die Lufthansa hat nun einmal nach wie vor das höchste Bewegungsvolumen in Düsseldorf; wenn sie streicht, dann streicht sie logischerweise mehr Bewegungen als andere Fluggesellschaften – aufgrund dieses schwierigen konjunkturellen Umfeldes im Sommer 2003 sehr massiv auch noch während der Saison Flüge gestrichen hat. Das ist komplett richtig.

Daraus allerdings den Schluss zu ziehen, wie Sie es eben angedeutet haben, dass die Lufthansa in Düsseldorf kein Interesse hat, ist sicherlich unzulässig. Aber es ist richtig, dass so etwas passieren kann. Das hat mit dazu geführt, dass wir im Sommer 2003 eine besonders hohe No-Show-Rate hatten. Wir waren nicht der einzige Flughafen, bei dem das so war. Die konjunkturellen Umfeldersituationen, die ich Ihnen geschildert habe, galten für alle Flughäfen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange.

**Christoph Lange (Einwender):**

(Folie: Aktennotiz von Bernd Meyer)

Dann möchte ich gerne von Ihnen wissen, warum die Lufthansa – wie viele andere auch, aber die Lufthansa zuallererst – das tut, was in einer Aktennotiz von Ministerialrat Bernd Meyer aus dem Landesverkehrsministerium, dem MVEL, notiert ist, dass man nämlich in Düsseldorf trotz der ewig erhöhten Genehmigungslage verzeichnet hat, dass kein einziger Passagier, kein einziges Flugzeug mehr geflogen ist und – wenn man das einmal nach rechts zieht – warum selbst das Verkehrsministerium zu dem Schluss kommt, dass immer mehr kleineres Fluggerät eingesetzt wird.



**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Der Trend zum Einsatz kleineren Fluggeräts ist weltweit zu beobachten. Das ist in der Tat eine Sache, die für die Flughäfen

(Unruhe bei den Einwendern)

äußerst unangenehm ist, denn die Bewegungskapazität der Bahnen ist immer das größere Problem als die Passagierkapazität des Terminals. Ich denke, einige von Ihnen werden – bei welcher Gelegenheit auch immer – schon auf großen Flughäfen wie Paris, London, vor allen Dingen auch in den USA, Atlanta hat den weltgrößten Flughafen, in Chicago gewesen sein. Sie werden staunen, welche Unmengen von kleinen Flugzeugen Sie dort inzwischen sehen, z. B. die Canadair, Dash 8 und wie immer sie heißen mögen.

Der Hintergrund ist ganz schlicht; ich versuche, es in kurzen Worten zu schildern, sodass es halbwegs nachvollziehbar ist: In früheren Zeiten hatten wir im Luftverkehr weltweit eine sehr geregelte Situation. Das heißt, der National Carrier, in unserem Fall die Lufthansa, hatte das Monopol im innerdeutschen Verkehr. Das war auch in anderen Staaten so. Nehmen Sie die British Airways, die Air France, die Alitalia oder was auch immer: Es gab ein Monopol im Inlandsverkehr und ein Duopol im Auslandsverkehr; die beiden beteiligten Fluggesellschaften teilten sich den Kuchen.

Wie Sie wissen, sind diese Zeiten längst vorbei. Es gibt jetzt in weiten Teilen der Welt, speziell in Europa und den USA, einen völlig freien Wettbewerb, der dazu geführt hat, dass viele weitere Fluggesellschaften die Strecken bedienen können, die bisher im Monopol oder im Duopol, also von zwei Fluggesellschaften, bedient wurden.

Da einerseits die Nachfrage nicht so wächst – zumindest nicht von heute auf morgen –, dass sozusagen zu einer Fluggesellschaft, die bisher eine Strecke bedient hat, eine zweite und möglicherweise eine dritte kommt, andererseits die Fluggesellschaften gerade im Kurz- und Mittelstreckenverkehr ein wesentliches Interesse daran haben, dass die Anzahl der Frequenzen, also der täglichen Flüge, ausreichend ist, um genügend Publikum, vor allem Geschäftsreisepublikum anzuziehen – Das heißt, man muss im Inlandsverkehr mindestens sechs bis acht Flüge auf einer Strecke pro Tag anbieten, um für den Businessverkehr einen attraktiven Flugplan darzustellen.

Das führt in der Summe dazu – das können Sie weltweit beobachten –, dass die mittlere Flugzeuggröße – gemessen an der Gesamtzahl der angebotenen Sitzplätze in einem Jahr, dividiert durch die Gesamtzahl der Flugbewegungen – seit etwa Ende der 80er-, Anfang der 90er-Jahre an allen Flughäfen dieser Welt, selbst an Großflughäfen wie Paris, Frankfurt und London, so eben auch in Düsseldorf, kontinuierlich sinkt.

Das heißt, das ist keine untypische Situation, die nur Düsseldorf betrifft; das ist eine allgemeine, weltweit zu beobachtende Situation. Das hat für einen Flughafen wie Düsseldorf, der im Sinne der Flugbewegungen kapazitätsbeschränkt ist, die Folge, dass bei sinkender Flugzeuggröße die Anzahl der Flugbewegungen, die zulässig ist, letztendlich zu immer weniger maximalem Passagiervolumen führt, weil die Flugzeuge kleiner sind. Das ist so. Wir beklagen das selber außerordentlich. Wir haben ein Interesse, möglichst große Flugzeuge in Düsseldorf im Einsatz zu haben; aber wir können uns gegen diese weltweiten Trends nicht stemmen. Das ist ausgeschlossen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange.

**Christoph Lange (Einwender):**

Ich darf vielleicht feststellen: Wenn die Nachfrage so überbordend wäre, wie Sie das hier versuchen darzustellen, würde das wohl eher zu dem gegenteiligen Effekt führen, dass man nämlich größere Flugzeuge einsetzen würde.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich sage noch einmal: Die durchschnittliche Passagierzahl in Düsseldorf ist ausweislich des Geschäftsberichtes 2004 der FDG noch einmal um ein Tickchen auf 76,2 Passagiere je Flugzeug gesunken bei einer Kapazität in den Maschinen von weit über 100. Die Auslastung der Lufthansa-Maschinen liegt bei 57 Passagieren.

Wenn es so ist, dass kleineres Fluggerät eingesetzt wird, ob man nach Erfurt, Leipzig/Halle oder wo auch immer hinfliegt, dann möchte ich gerne von Ihnen wissen, warum der Flughafenkoordinator in jeder seiner Ausschreibungen wärmstens anpreist – ich zitiere das –: No slot problems have to be expected at Düsseldorf/Mönchengladbach Airport.

Drei Seiten später listet er die Flugzeugtypen auf, die in Mönchengladbach fliegen könnten. Es handelt sich unter anderem um eine ATR 72, eine ATR 42, eine Fokker 50, eine Do 328 oder eine BAe 41 bzw. BAe 31. Ich habe mir einmal die Mühe gemacht und aus Ihrem Sommerflugplan herausgesucht – wir können das gerne durchdeklinieren, wenn irgendjemand Wert darauf legt –, welche Flüge es denn in Düsseldorf gibt, die man rein theoretisch auf die kurze Bahn in Mönchengladbach verlagern könnte, wenn man das wollte, weil in Düsseldorf alles so knapp ist. Ich bin auf immerhin 113 Flüge pro Woche gekommen. Das ist ein Anteil von knapp 5 %.

Damit sind wir genau bei dem Punkt. Sagen Sie mir bitte, wie Sie erklären wollen, warum man diese Verlagerung nicht wenigstens versucht, wenn sie doch angeblich aufgrund der überbordenden Nachfrage in Düsseldorf notwendig sein soll. – Die Antwort ist ziemlich klar:

Weil die Airlines das nicht mitmachen. – Und dann erzählen Sie uns hier, dass Sie 2,8 Millionen Passagiere generieren wollen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Diese Frage, die Sie selbst beantwortet haben, kann Herr Dr. Krieger vielleicht noch einmal beantworten.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Herr Lange, die Rechnung, die Sie aufgestellt haben, haben wir natürlich auch aufgestellt. Es wäre selbstverständlich auch unser Wunsch, dass die Flugbewegungen, die im Augenblick in Düsseldorf mit Fluggerät durchgeführt werden, das auch in Mönchengladbach unter derzeitigen Konditionen operieren könnte, in Mönchengladbach stattfinden. Natürlich haben wir auch entsprechende Gespräche geführt. Es ist aber in der Tat so, dass keine Fluggesellschaft dazu gezwungen werden kann. Wir befinden uns in einem freien Markt.

(Lachen bei den Einwendern)

Der Flughafen Düsseldorf hat – wie jeder andere Flughafen auch – keinen Einfluss darauf, welche Flugzeugtypen die Fluggesellschaften einsetzen. Auch der Flughafenkoordinator hat das im Übrigen nicht. Er berücksichtigt dieses Kriterium auch überhaupt nicht. Aufgrund der Regularien darf er das auch nicht. Wir müssen es zur Kenntnis nehmen, dass wir in der Tat keine rechtliche Handhabe dazu haben. – Das ist alles.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Falsch!)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange.

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

**Christoph Lange (Einwender):**

Ich würde gerne weitermachen, Herr Houben; denn das Ganze hat schon irgendwo eine Logik. – Würden Sie jetzt bitte einmal das einblenden, was Sie auf dem Bildschirm haben?

(Folie: Revierkämpfe am Rhein: LTU will expandieren – und die Air Berlin will's verbieten lassen)

Herr Dr. Krieger, ist es nicht vielmehr so, dass hier versucht wird, einen ruinösen Konkurrenzkampf auf dem Rücken der Bevölkerung auszutragen?

(Beifall bei den Einwendern)

Dieser Artikel stammt aus einem der neuesten Exemplare der Touristik-Zeitung. Danach stellt sich die „tolle“ Situation so dar, dass die LTU die noch gar nicht genehmigten neuen Slots für den Winter schon verplant und sogenannte City-Quickies anbietet. Air-Berlin-Chef Hunold, der früher auch mal bei der LTU war, möchte das mit Hinweis auf die EU-Bürgerschaft verbieten lassen.

Ist es nicht so, dass Sie hier letztendlich – diesen Eindruck haben wir hier alle – zusammen mit Herrn Zerbe und allen anderen ein echt übles Spiel treiben?

(Beifall bei den Einwendern)

Offensichtlich wird nämlich versucht, einen völlig unvorbereiteten und völlig haltlosen Antrag zu stellen – das verdeutliche ich nachher gerne noch einmal an dem Beispiel der Kollisionspunkte –, einzig mit folgendem Ziel: entweder, wenn es klappt, eine dritte Startbahn zu bekommen – obwohl die zweite gemessen am Angerland-Vergleich schon fraglich ist, jedenfalls so, wie Sie es machen – oder, wenn es nicht klappen sollte, ein Druckmittel für Düsseldorf zu haben.

Ich muss Ihnen ganz ehrlich sagen – das geht vor allem an Herrn Zerbe und vor allen Dingen auch an Herrn Dr. Schwarz; Sie können ihm gerne einen schönen Gruß von mir ausrichten –: Ich halte dieses Spiel mit fast 1 Million Menschen wirklich für ein ganz, ganz übles Spiel. Wir werden das auch nicht vergessen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange, sind Sie fertig?

**Christoph Lange (Einwender):**

Ich weiß nicht, ob Herr Dr. Krieger etwas dazu sagen möchte. Sonst würde ich gerne noch ein paar Punkte ansprechen, wenn Sie erlauben.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Es wäre nett, wenn Sie daran denken würden, dass noch weitere Redner zu Wort kommen wollen.

**Christoph Lange (Einwender):**

Ja, gerne. – Herr Dr. Krieger, ich hätte von Ihnen gerne noch Folgendes gewusst: Sie haben von der Lösung mit dem Bereitstellungsentsgelt gesprochen. Wenn ich richtig informiert bin, beträgt dieses Bereitstellungsentsgelt weniger als 200 €. Die durchschnittliche Lande- und Startgebühr liegt etwas über 1.000 €. Glauben Sie wirklich, dass Sie Airlines damit davon abhalten können, vorsorglich Slots zu beantragen? – Als es vorhin um die Frage ging, wie

diese ganzen Slots für die Air Berlin frei werden konnten, haben Sie ja selber wörtlich formuliert: Airlines haben nur vorsorglich Slots beantragt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Herr Lange, ich muss Ihnen gestehen – übrigens sind die von Ihnen genannten Zahlen sicherlich in der Größenordnung richtig –, dass wir selber überrascht waren, welche Wirkung das hatte. Rechnen Sie sich das Ganze aber einmal aus. Wir reden ja über Slots für jeden einzelnen Tag einer Saison. Da kommen für tägliche Flüge schnell etliche Tausend Slots zusammen. Das sind dann auch etliche tausend mal 200 € – oder wie viel auch immer – an Bereitstellungsentgelt. Mit diesem Geld rechnen die Fluggesellschaften heutzutage auch schon. Es gibt nirgendwo mehr Geld zu verschenken. Ich muss Ihnen aber in der Tat gestehen, dass wir selber überrascht waren, welche erhebliche Wirkung allein die Tatsache hatte, dass die Nichtnutzung eines Slots in Zukunft nicht mehr gebührenfrei gestellt wurde, wie das bis dahin der Fall war.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange.

**Christoph Lange (Einwender):**

Daraus ergibt sich die logische Frage, warum Sie nicht abwarten, wie sich dieses ja sehr sinnvolle Instrument jetzt noch weiter auswirkt, bevor Sie hier in Mönchengladbach oder in Düsseldorf Anträge stellen. Normalerweise ergreift man eine Maßnahme und wartet dann erst einmal ab, wie diese Maßnahme wirkt. Wenn sie wirkt – und ich habe ja auch gesehen, dass sie etwas bewirkt –, dann ist es doch das Normalste der Welt, dass man versucht, sie noch ein bisschen weiter auszubauen, um die Probleme vielleicht damit zu lösen.

Meine ganzen Einzelfragen will ich mir für nachher vorbehalten. Jetzt würde ich gerne – ganz auf den Punkt gebracht – zwei Dinge wissen, Herr Dr. Krieger.

Erstens. Wie kommt es, bitte schön, dass die Flughafen Düsseldorf GmbH bereits 2003 ihre Beteiligung am Flughafen Mönchengladbach vollständig abgeschlossen hat?

Zweitens. Wie kommt es, bitte schön, dass Herr Dr. Schwarz, Ihr Chef in Düsseldorf, beim Neujahrsempfang des Flughafens im kleinen Kreis gesagt hat, dass der Ausbau von Mönchengladbach so etwas von tot sei; er komme nicht infrage, weil er zu teuer und nicht sinnvoll sei?

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Herr Lange, es tut mir Leid; da bin ich leider der falsche Adressat. Diese beiden Fragen betreffen Themen der Gesellschafter und der Geschäftsführung. Dazu kann ich hier leider nichts sagen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe möchte etwas dazu sagen.

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

Ich denke, dass Fragen des Handels- und Steuerrechtes nicht Gegenstand der Erörterung sein können, Herr Lange.

(Lachen bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange, sind Sie fertig?

**Christoph Lange (Einwender):**

Ich würde gerne noch einen Satz aus der Genehmigung 2000 in Düsseldorf zitieren, weil das meines Erachtens eine wesentliche Rolle spielt. Darauf müssen wir nachher auch unbedingt noch einmal zurückkommen. Es geht dabei nämlich um die Frage der Verknüpfung dieser beiden Flughäfen, und zwar im Zusammenhang mit Flugsicherheit und Risiko.

In der Genehmigung 2000 in Düsseldorf, 21. September 2000, steht auf Seite 81 – ich zitiere wörtlich –:

In diesem Zusammenhang wird zutreffend festgestellt, dass die aufgrund der Start- und Landebahnkonstellation bestehende Lagebeziehung beider Flugplätze zur Gewährleistung einer konflikt- und gefährdungsfreien Abwicklung des Flugverkehrs

– und jetzt kommt der entscheidende Passus –

eine Abstimmung der IFR-Flugbewegungen insbesondere auf der Grundlage des Betriebsabsprachekonzeptes Mönchengladbach/Düsseldorf voraussetzt.

Schon im Jahr 2000 steht also in der Genehmigung in Düsseldorf für 38 + 2 Bewegungen, dass Mönchengladbach im Prinzip nachrangig sein muss. Wäre das nicht so – das werde ich

Ihnen nachher auch gerne noch beweisen –, müssten Sie die Zahl der Landungen in Düsseldorf auf 17 reduzieren; denn nur dann bekämen Sie überhaupt Starts und Landungen von und nach Mönchengladbach dazwischen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Frau Schwerdtfeger.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Von Herrn Krieger wurde gerade gesagt, auch nach der Kapazitätserweiterung würden immer noch Airlines in Düsseldorf keine Kapazitäten mehr bekommen; diese Airlines kämen dann freiwillig nach Mönchengladbach. – Das haben sie bisher nur in einem Fall getan. Ich glaube nicht, dass sie das in Zukunft in stärkerem Maße tun.

Hinzu kommt Folgendes: Wenn Düsseldorf kapazitätserweitert wird und mehr Slots bekommt, müssen diese Slots logischerweise woanders flöten gehen. Der Bedarf wächst nämlich nicht. Köln/Bonn, Dortmund und Weeze würden dann veröden.

Jetzt komme ich aber zu dem eigentlichen Punkt, nämlich dem Flughafensystem. Herr Krieger, von Ihnen wurde gerade bezüglich des Flughafensystems gesagt, es habe keine Effekte für Mönchengladbach. Sie haben mit ganz vielen Worte gesagt: Es wurde überschätzt; es wird nicht weiter forciert; es hat keine praktische Relevanz; es ist nur eine Namensgebung, aber nicht mehr.

Das ist nicht richtig. Regelungsgegenstand eines Flughafensystems ist nämlich eine Verkehrsaufteilung. Nach dem Luftverkehrsgesetz bedeutet das laut Giemulla, dass der eine Flughafen den einen Teil des Verkehrs übernimmt und der andere Flughafen einen weiteren Teil. Im Antrag müssen Aufteilungskriterien dargelegt werden. Es muss nämlich eine Aufteilung entweder nach Anzahl der Flugbewegungen, nach Verkehrssegmenten, nach Zielen oder nach Verkehrsfunktionen erfolgen. Solche Zahlen habe ich hier nicht gehört – und das war das, was wir gerne hören wollten.

Ich fordere daher entweder eine Zusage seitens des Flughafens Mönchengladbach, dass dieser Antrag auf Flughafensystem zurückgenommen wird, und/oder, dass seitens der Bezirksregierung die Auflage gemacht wird, beide Flughäfen nicht als Flughafensystem zu verfolgen.

Deshalb komme ich noch einmal auf den Antrag der Stadt Willich vom 27. Juni 2005 zurück. Dieser Antrag wurde gestellt, da die Tatsache des Flughafensystems meines Erachtens eine neue Anstoßfunktion für das Planfeststellungsverfahren initiiert; denn es ist ein Unterschied, ob hier von einer Erweiterung zweier Flughäfen – dabei hofft man seitens der Einwender ja

immer noch, dass eines von beiden nicht kommen wird – oder von einem Flughafensystem gesprochen wird.

Andere Einwander hatten die Chance, die wir hier haben – und die wir auch erst nach drei Wochen bekommen haben –, nicht. Sie sind nun im laufenden Verfahren präkludiert. Sie wussten nicht, was wir jetzt wissen – nämlich, dass möglicherweise aufgrund eines Flughafensystems noch mehr Flugbewegungen auf sie zukommen werden, als bisher hier vorgebracht wurde.

(Beifall bei den Einwendern)

Dies gilt insbesondere nach dem gerade dargestellten Sachverhalt, dass es den Trend gibt, immer kleinere Fluggeräte einzusetzen; denn diese könnten dann ja auch ab Mönchengladbach fliegen.

Das ist der Grund, weshalb wir auch gerade diese Zahlen hören wollen.

Ich **beantrage** daher noch einmal, das Planfeststellungsverfahren aufgrund dieser neuen Anstoßwirkung zu beenden. Hilfsweise sind die Zahlen, die ich eben nannte – z. B. Aufteilung nach Flugbewegungen bezüglich des Antrages auf Flughafensystem –, hier während des laufenden Erörterungsverfahrens auf den Tisch zu legen, damit wir auch die Chance haben, uns mit diesen Zahlen zu befassen und sie mit dem Antragsteller und der Bezirksregierung zu diskutieren.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

War es das? – Gut. Dann hat jetzt Herr Mischke das Wort.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Frau Schwerdtfeger hat mir jetzt natürlich schon einiges vorweggenommen, und das, wo ich mich doch vom ersten Tag an so gerne mit dem Thema „Flughafensystem“ befasst habe. Ich will das aber doch noch einmal anspitzen und vertiefen. – Herr Dr. Krieger, die Flughafen Düsseldorf GmbH hat Mitte der 90er-Jahre eine Kooperation mit dem Flughafen Mönchengladbach und auch eine Beteiligung beschlossen. Wenn eine Flughafengesellschaft so etwas macht, dann hat sie natürlich ernste Gründe, das zu tun. Dahinter liegt eine Strategie.

Die Strategie war – das war damals sicherlich unstrittig –, freie Kapazitäten für den Flughafen Düsseldorf zu schaffen, indem man bestimmte Flugbewegungen nach Mönchengladbach verlagern wollte. In diesem Zusammenhang dachte man natürlich an kleinere Fluggesell-



schaften. Es sind ja auch einige kleinere Fluggesellschaften nach Mönchengladbach gegangen.

Nun sind Fluggesellschaften kein Sozialverein. Das heißt, dass sie vorher natürlich genau durchrechnen, ob so etwas betriebswirtschaftlich sinnvoll ist. Sie kannten die Voraussetzungen, die in Mönchengladbach gegeben waren, nämlich eine wesentlich kürzere Start- und Landebahn als in Düsseldorf. Gleichwohl dachten sie, dass sich das rechnen würde. Und siehe da: Es hat sich nicht gerechnet.

Alle diese kleineren Fluggesellschaften sind wieder aus Mönchengladbach weggegangen. Irgendwann hat dann wohl auch – so sehe ich das – die Flughafen Düsseldorf GmbH gemerkt, dass das nichts bringt – so, wie Sie es heute auch schon zum Ausdruck gebracht haben. Hinzu kam ja auch noch, dass Herr Prof. Beder im Jahre 2003 in einem im Auftrag des Landesverkehrsministeriums erstellten Gutachten zu Kooperationsmöglichkeiten in Nordrhein-Westfalen festgestellt hat: Nach allen Erfahrungen in der Bundesrepublik bringt so etwas nichts.

Also stellte sich die Frage: Was macht man dann? – Dann muss man überlegen, wie man das Problem vielleicht anderweitig in den Griff bekommen kann. An dieser Stelle bot sich eben das Stichwort „Flughafensystem“ an; denn es gibt ja die EU-Verordnung 2408/92. In dieser Verordnung geht es übrigens grundsätzlich erst einmal um etwas anderes. Sie hat nämlich die Voraussetzungen für eine absolute Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs geschaffen. Nur in einer Einzelbestimmung gibt es die Ausnahme, dass man plötzlich auch zwangsweise, also mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen, eingreifen kann.

Dieses Flughafensystem haben Sie, der Flughafen Düsseldorf und der Flughafen Mönchengladbach, im Jahre 2003 beantragt. Ich darf doch unterstellen, dass man sich das Ganze, wenn man vorher so schlechte Erfahrungen gemacht hat, zwei Mal, drei Mal oder vier Mal überlegt hat, dass man es durchgerechnet hat und dass man Erfahrungen eingeholt hat; denn es gab Erfahrungen.

Nur: Wie haben Sie es heute begründet oder bewertet? – Sie haben wörtlich gesagt, dieses Flughafensystem sei ein ganz übliches Verfahren, und beispielhaft einige Flughafensysteme genannt. – Nein! Die Realität ist völlig anders. So etwas ist die absolute Ausnahme. Ein Flughafensystem nach dieser Verordnung gibt es nur innerhalb der EU. Ein solches System existiert auch lediglich in sechs Mitgliedstaaten. Insgesamt gibt es bis zum heutigen Tage nur neun genehmigte Systeme.

Jetzt frage ich Sie: Wollen Sie sich mit London in Großbritannien vergleichen, wo es ein solches System gibt? Wollen Sie sich, den Groß- bzw. Weltflughafen Mönchengladbach und Düsseldorf, mit Paris vergleichen? Oder wollen Sie sich mit Rom vergleichen? – In Deutsch-

land gibt es ein einziges genehmigtes System, und zwar in Berlin. Ich denke, auch das ist eine völlig andere Situation.

Ich finde, Sie sollten das fairerweise hier nicht herunterspielen. Sie sprechen von einem „üblichen Verfahren“ und sagen, beispielhaft gebe es einige Flughafensysteme. Dann führen Sie quasi alle Systeme auf, weil es gar nicht mehr Beispiele gibt.

Ich denke, dass hier von Ihnen etwas verschleiert wird. Sie verschleiern nämlich, was tatsächlich gewollt war – und, so sage ich, auch noch gewollt ist. Denn plötzlich bewerten Sie diese Sache nach dem Motto, das Ganze habe keinen Sinn. Es bringe nicht viel, haben Sie sinngemäß gesagt. Sie haben gesagt: Es ruht.

Ich frage mich: Warum wird das plötzlich so klein bewertet? – Für mich gibt es nur eine einzige Begründung, nämlich folgende: weil wir hier mit Macht kritisiert haben – vom ersten Tag an haben wir dieses Thema angesprochen –, dass dies in den Antragsunterlagen hätte einen Niederschlag finden müssen. Dort ist es aber verschwiegen worden. Das ist der Vorwurf, den wir hier auch gegen die Antragstellerin erhoben haben; denn mit einem solchen System sind eben ganz andere Möglichkeiten vorhanden.

(Beifall bei den Einwendern)

Und wenn bei Ihnen – ich meine jetzt nicht Sie persönlich, sondern immer die Flughafen Düsseldorf GmbH – wirklich die Auffassung existieren würde: „Wir haben inzwischen eingesehen, dass das nichts bringt; es ruht; so etwas lohnt sich nicht“, dann hätten Sie heute hier antreten und uns mitteilen müssen: Die Flughafen Düsseldorf GmbH hat diesen Antrag zurückgezogen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich frage Sie: Warum haben Sie diesen Antrag dann nicht zurückgezogen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Peters.

**Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):**

Zu der Zeit, als wir dieses Thema diskutiert haben, war ich ja noch Geschäftsführer beim Flughafen Düsseldorf. Ich verstehe wirklich nicht die Aufregung, die jetzt vonseiten der Antragsgegner darum hergestellt wird. Herr Dr. Krieger hat vorhin doch ganz klar dargestellt, was die Gründe dafür sind. Ich will es jetzt noch einmal in einem Satz sagen: Ein Flughafensystem taugt nicht zur Verkehrsverlagerung.

Das ist der entscheidende Grund, warum wir dieses Verfahren so behandelt haben, wie Herr Dr. Krieger es eben beschrieben hat. Sie haben in Deutschland keines der Systeme, die ge-

nannt worden sind, mit dessen Hilfe Sie Verkehrsverlagerungen hätten betreiben können. – Das ist der einzige Grund. Es gibt keine besonderen Geheimnisse dahinter.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Faulenbach da Costa. – Nein, Herr Mischke möchte erst noch etwas sagen. Bitte.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Herr Peters, ich möchte Ihnen doch antworten. Ihnen ist mit absoluter Sicherheit das Gutachten von Herrn Prof. Dr. Beder über Möglichkeiten einer stärkeren Kooperation bei nordrhein-westfälischen Flughäfen bekannt. Sie sagen, mit einem Flughafensystem seien keine Verkehrsverlagerungen möglich. In diesem Gutachten ist aber ein eigenes Kapitel enthalten, in dem Verkehrsverlagerungen ausdrücklich behandelt werden, und zwar unter dem Stichwort „Verkehrsverlagerungen aufgrund ordnungspolitischer Maßnahmen“. Dort heißt es:

Da freiwillige Lösungen wenig Erfolgspotenzial besitzen, werden ordnungspolitische Maßnahmen oft als Ultima Ratio angesehen. Das bedeutet konkret, dass durch dirigistische Eingriffe Verkehre in nennenswertem Umfang verlagert und umgeleitet werden sollen, um Kapazitäten an Engpassflughäfen ohne Ausbau zu schaffen.

Und dann sagen Sie hier, Verlagerungen seien nicht möglich.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Faulenbach da Costa, bitte.

**Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):**

Herr Marten, ich habe eine Reihe von Fragen oder Bemerkungen. Ich würde sie zusammenhängend vortragen, um das Verfahren zu beschleunigen. Es bleibt dem Flughafenbetreiber ja unbenommen, danach auf das eine oder andere einzugehen. Können wir das so machen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja, gerne.

**Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):**

Gut. – Ich gehe zuerst einmal auf den Schluss ein, nämlich auf das Thema „Flughafensystem“. Herr Peters, Sie führten Berlin als das misslungene Beispiel eines Flughafensystems in Deutschland an, das belege, dass Flugbewegungen nicht von einem Flughafen auf den anderen verlagert werden könnten. Da haben Sie sich insoweit ein falsches Beispiel herausge-

sucht. Tatsächlich ist Berlin als Flughafensystem durch die EU anerkannt worden. Man hat in Berlin allerdings das Problem gehabt, dass man dort drei selbstständige Flughäfen hatte. Das hat sich auch daran bemerkbar gemacht, dass die in Tegel verkehrenden Airlines gegen die über diesen drei Flughäfen stehende Holdinggesellschaft geklagt haben. Sie haben nämlich gesagt, der Defizitausgleich unter den Flughäfen sei nicht statthaft; sie könnten mit den Gebühren in Tegel nicht die Defizite in Schönefeld und Tempelhof ausgleichen. – Das ist der eine Punkt.

Dies hatte zur Folge, dass sich die Flughafengesellschaft in Berlin zwischenzeitlich neu organisiert hat. Jetzt sind die Flughäfen in einer gemeinsamen Gesellschaft organisiert. Es gibt also nicht mehr drei eigenständige Flughäfen. Von daher hat man dort – und damit komme ich zum Flughafensystem – jetzt die entsprechenden Möglichkeiten. Die Möglichkeiten, die rechtlich geboten sind, wurden bisher übrigens nirgendwo ausgenutzt, weil man bestimmte diskriminierungsfreie Gesichtspunkte der Verlagerung betrachtet; das wird ja gefordert. „Diskriminierungsfrei“ heißt, dass die Verlagerung entweder alle Airlines betreffen muss oder keine Airline betreffen darf. Sie können nicht eine Airline auswählen und ihr sagen, sie müsse nach Mönchengladbach gehen, während Sie einer anderen Airline sagen, sie dürfe weiter in Düsseldorf landen. – Das ist das Prinzip der diskriminierungsfreien Verlagerung.

Ich fand es schön, dass Herr Krieger eben das Beispiel genannt hat, dass die Lufthansa auf den innerdeutschen Linienflügen in Düsseldorf im Wesentlichen mit kleineren Flugzeugen fliegt. Ich komme nachher noch einmal zum Sitzladefaktor der Flugzeuge. Aber zunächst zurück zum Stichwort „mit kleineren Flugzeugen fliegen“: Die Flughäfen hätten hier in Düsseldorf/Mönchengladbach beispielsweise die Möglichkeit, zu sagen: Alles, was unter 50 t ist, darf nicht mehr in Düsseldorf landen.

Diese Möglichkeit gibt es in einem Flughafensystem. Dazu gibt es inzwischen auch Rechtsgutachten von Universitätsprofessoren, die diese Frage untersucht haben. Diese Gutachten kann ich Ihnen auch aufzeigen. Ich habe die Unterlagen jetzt nicht dabei. Ich kann Ihnen aber sagen, wo Sie diese Gutachten bekommen können, die besagen, dass die Möglichkeit besteht, das Ganze über eine Gewichtsbeschränkung zu machen.

Eben sind von Frau Schwerdtfeger andere Kriterien genannt worden, und zwar die von Herrn Giemulla, der das Ganze ja untersucht hat. Ich denke, dass Herr Giemulla als Kommentator des Luftverkehrsgesetzes in diesem Zusammenhang auch nicht ganz unbedeutend ist und nicht einfach nach dem Motto „Das, was er sagt, ist nicht möglich“ weggeschoben werden kann.

Es gibt also verschiedene Ansätze, wie Sie das machen könnten. Dankenswerterweise haben Sie ja das, was auch Herr Lange in Bezug auf die Flugzeuge, die in Düsseldorf verkehren, angeführt hat, auch so weit bestätigt. Ich nenne jetzt zusätzlich dazu noch die allgemeine Luftfahrt. Sie wird in der Statistik nicht genau ausgewiesen. Wenn ich mir aber einmal die

ADV-Statistik ansehe, schätze ich, dass sie in Düsseldorf zwischen 5 und 7 % des Gesamtverkehrsaufkommens ausmachen wird.

Wenn Sie sagen: „Die allgemeine Verkehrsfliegerei und Flugzeuge unter 50 t gehen nach Mönchengladbach“, dann brauchen Sie in Mönchengladbach keinen Ausbau, weil alle diese Flugzeuge in Mönchengladbach ohne Probleme verkehren können.

(Widerspruch von Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin])

– Diese Flugzeuge können alle ohne Probleme dort verkehren, Herr Zerbe. Wir haben uns ja schon lange darüber unterhalten. Auf dieses Thema gehe ich heute nicht mehr ein. Das vertiefe ich jetzt nicht mehr. Dazu habe ich schon genügend Ausführungen gemacht. – Die in Düsseldorf verkehrenden Flugzeuge unter 50 t und die allgemeine Luftfahrt können ohne Probleme verlagert werden. Dann haben Sie die Möglichkeit, diesen Verkehr in Mönchengladbach ohne Ausbau abzuwickeln.

Weil Sie damit insbesondere die leichten Flugzeuge – das heißt: die Flugzeuge unter 7 t – aus Düsseldorf heraus kriegen, gewinnen Sie dadurch zusätzliche Kapazitäten. Sie erreichen dann nämlich dichtere Staffellungsabstände als heute; denn mit den leichteren Flugzeugen verlieren Sie durch höhere Staffellungsabstände ja Kapazitäten. Insoweit ist das ein zusätzlicher Vorteil.

Nun komme ich zu der von Herrn Klinger vorhin gestellten Frage der Kapazitäten und damit zu den Slots. Das, was diesbezüglich erzählt wird, ist ein zweischneidiges Schwert. Im Moment haben Sie eine Beschränkung auf 38 Slots. Das hat andere Hintergründe, und zwar rechtliche Hintergründe. Hintergrund ist also nicht die Frage der Kapazitäten, die der Flughafen hat. Sie sind jetzt dabei, das Ganze aufzuboahren. Inzwischen gibt es – das habe ich zumindest gelesen – ein Gerichtsurteil des OVG Münster, das besagt, dass der Angerland-Vergleich eigentlich gar kein Kapazitätsbegrenzungs-Vergleich sei. Vielmehr begründe er ausdrücklich, dass die Kapazität erhöht werden könne. – Ich glaube, unter Punkt 3 steht dort, dass in Spitzenstunden zur Vermeidung von Verspätungen die zweite Start- und Landebahn genutzt werden darf. Das haben die Richter dahin gehend interpretiert, dass es im Prinzip keine Begrenzung der Kapazitäten gebe.

Sehen wir uns jetzt einmal ein solches Parallelbahnsystem an, wie Sie es in Düsseldorf haben. Wenn Sie in dieses Parallelbahnsystem noch entsprechende Schnellabrollwege einbauen, dann dürften Ihre Kapazitäten nach einer ersten analytischen Bewertung – über eine Simulation könnten Sie auf noch höhere Zahlen kommen – 70 bis 75 Bewegungen pro Stunde betragen. Ich will nicht sagen, dass 80 Bewegungen möglich wären. 70 bis 75 Bewegungen pro Stunde bekommen Sie in diesem System, das bei Ihnen vorhanden ist, aber ohne Probleme unter. Das muss man einmal deutlich sagen.

Ein kleiner Schlenker dazu: Gleichzeitig sollten Sie sich aber Gedanken machen, wie Sie dann mit dem Fluglärm umgehen. In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass die Regionalregierung der Lombardei gerade eine Ausschreibung tätigt, bei der es darum geht, für die drei Mailänder Flughäfen – auch ein Flughafensystem – eine Lärminderungsplanung nach dem neuen europäischen Recht vorzunehmen und zu sehen, wie man durch eine Veränderung der Anflugverfahren und durch Verkehrsverlagerungen zu einer Reduzierung der Lärmauswirkungen der Flughäfen kommt. Diesbezüglich läuft im Moment also eine Ausschreibung. – Dies nur als Hinweis, dass dort die Flughäfen auch eine Bringschuld haben und nicht nur erwarten können, dass die Nachbarn den von ihnen erzeugten Fluglärm aushalten müssen.

Sie sollten auch nicht erklären – der Frankfurter Flughafen versucht das teilweise –, dass der Flughafen eigentlich mitten in einem Kurerholungsgebiet gebaut werden könne. Ein Flughafen ist nun einmal eine Lärmmaschine. Dementsprechend muss ein Flughafen auch als Lärmmaschine behandelt werden. Darauf sollte er sich auch einrichten.

Ich denke, dass die Flughäfen auch entsprechende Möglichkeiten haben. Bisher sind sie leider gesetzlich und auch von den Gerichten zu wenig dazu gezwungen worden, auf die Nachbarn Rücksicht zu nehmen. Das hat nichts damit zu tun, dass sie ihren Verkehr einschränken müssen. Vielmehr hat es etwas damit zu tun, dass sie aktiver mit der Lärmbekämpfung umgehen; denn bisher machen sie nur passiven Lärmschutz.

Zu den Slots will ich nur so viel sagen: Alle Flughäfen behaupten ja, sie seien voll koordiniert; sie seien voll mit Slots; es gehe nicht mehr. Der Flughafen Frankfurt hat diese Behauptung schon vor Jahren aufgestellt. Inzwischen hat er seinen Koordinationseckwert schrittweise auf 81 – je nach Stunde sogar 82 – Bewegungen pro Stunde erhöht. Eigentlich sieht er in seiner Planung selbst vor, den Koordinationseckwert im bestehenden System auf fast 90 Bewegungen zu erhöhen. Er gilt auch als voll koordiniert.

Sie haben eben ein Schaubild der Nachfrage nach Slots gezeigt. Bei Ihnen sind es deutlich über 100. In Frankfurt sind es 110. Das ist ein beliebtes Spiel, in dem mit falschen Karten gespielt wird. Dem Laien wird einfach erzählt: Wir haben wesentlich mehr Nachfrage; wir könnten eigentlich viel mehr machen, als wir machen dürfen bzw. machen können, weil uns das System zu eng ist und Engpässe vergibt.

Natürlich wollen alle Luftverkehrslinien möglichst zu bestimmten Zeiten fliegen; das ist klar. Sie wollen gegen 10:00 Uhr fliegen, noch einmal mittags und noch einmal nachmittags; außerdem gibt es noch eine sehr frühe Spitze und eine spätabendliche Spitze. Wenn Sie alle Nachfragen nach diesen Slots abdecken wollten, hätten Sie den Rest des Tages keinen Verkehr. In diesem Falle würden Sie aber einen Flughafen überdimensionieren, den Sie dann auch nicht mehr finanzieren könnten. Von daher können Sie nicht alle Verkehrsnachfragen

nach Slots um Punkt 10:00 Uhr erfüllen. Um 10:00 Uhr wollen alle fliegen. Das geht aber nicht; das funktioniert nicht.

Also muss sich der Verkehr über den Tag verteilen. Das ist auf einem Flughafen auch das Übliche. Ein Flughafen mit einem Engpassscenario – und ich bestreite ja nicht, dass der Flughafen Düsseldorf im Moment ein Engpassscenario hat – erreicht damit das sogenannte Hochplateau. Dies genügt aber noch längst nicht, um sagen zu können: Wir haben keine freien Slots mehr. – Die haben Sie noch. Wenn Sie beim Flugplankoordinator auf der Webseite nachsehen, stellen Sie fest, dass Sie dort immer noch freie Slots finden.

Nun komme ich zu dem von Herrn Lange schon genannten Beispiel der Berliner Flughafengesellschaften. Es hat ja die Verfügung gegeben, den Flughafen Tempelhof zu schließen. In Tempelhof gab es pro Jahr immerhin fast 1 Million Passagiere und 45.000 bis 50.000 Bewegungen, glaube ich – Herr Sommer, Sie wissen es besser; ich habe die Zahlen nicht so genau im Kopf wie Sie. Man hat den Fluggesellschaften aber nicht gesagt, sie könnten nach Schönefeld gehen. Dort war ja Platz. In Schönefeld ist ja Pampa. Dort passiert ja nichts. Da hören Sie die Vögel singen, aber keine Flugzeuge fliegen. So sah der Flughafen Schönefeld vor ein paar Jahren aus. Inzwischen hat sich das durch Low Cost ein bisschen geändert. – Man hat den Fluggesellschaften also nicht gesagt: „Ihr geht nach Schönefeld!“, sondern hat ihnen angeboten, ihre Flugzeiten, die sie in Tempelhof hatten, zu einer beliebigen Zeit in Tegel aufnehmen zu können, obwohl der Flughafen Tegel voll koordiniert war und an diesem Flughafen auch kein Platz mehr da war. – So viel zur Vollkoordination und zur Slot-Nachfrage.

Hinzu kommt, dass das Geschäft mit der Slot-Nachfrage höchst dubios ist. Wenn man die Slots verkaufen würde, käme man vielleicht auch zu einer vernünftigen Nachfrage und hätte nicht diese überbordenden Nachfragen, die Sie jetzt darstellen und als Begründung dafür anführen, dass die Flughäfen ausgebaut werden müssten. Das ist ja die Begründung, und zwar nicht nur bei Ihnen, sondern auch in Frankfurt. Sie sagen: Wir haben mehr Nachfrage, als wir decken können; deshalb müssen wir den Flughafen ausbauen. – Sie müssen dann aber immer wieder eingestehen, dass Sie noch freie Slots haben. Am Ende des Jahres begründen Sie das dann damit, dass Sie sie ja nicht bedienen können. – Es ist nicht die Frage, ob Sie sie bedienen können oder nicht bedienen können. Vielmehr ist es auch eine Frage des Sitzladefaktors. Darauf bin ich eben eingegangen.

Jetzt lassen Sie mich etwas zum gemeinsamen Einzugsbereich der beiden Flughäfen Mönchengladbach und Düsseldorf sagen. Was Sie tun, ist wunderbar. In einem schönen Schaubild stellen Sie die Einzugsbereiche mit Einwohnerzahlen – 9,2 Millionen und 7,8 Millionen – dar. Daraus generieren Sie eine Nachfrage und sagen, davon könnten dann beide Flughäfen leben und profitieren.

Ich weise nur einmal darauf hin, dass beispielsweise der Flughafen Frankfurt sagt, sein Einzugsbereich reiche bis ins Ruhrgebiet hinein. Der Flughafen Frankfurt definiert seinen Einzugsbereich mit 33 Millionen Einwohnern. Die Region Rhein/Main hat etwa 3 Millionen Einwohner. Von Frankfurt aus gesehen, kommt dann in Richtung Norden erst einmal eigentlich nichts – nur Pampa, nämlich der Westerwald und die Eifel. Nichts gegen diese Regionen; dort ist aber nicht viel an Einwohnern zu suchen. Das nächste Potenzial an Passagieraufkommen gibt dann erst wieder in Köln, in Düsseldorf und im Ruhrgebiet. Diese Regionen gehören mit zum Einzugsbereich des Flughafens Frankfurt. – Wir stellen also fest, dass wir mehrere Flughäfen haben, die sich aus dem gleichen Einzugsbereich bedienen.

Dann haben Sie auch – das ist offensichtlich so ein bisschen der Wunschtraum – von der Hub-Funktion von Düsseldorf geschwärmt bzw. geträumt und sie hier vorgestellt.

(Zuruf von Dr. Edmund Krieger [Flughafen Düsseldorf GmbH])

– Sie haben von der Hub-Funktion Düsseldorfs gesprochen, indem Sie gesagt haben, dass Sie dafür Zubringerflüge bräuchten, die Sie im Moment nicht abfertigen könnten, weil Ihnen die Abfertigungskapazitäten fehlten. Ansonsten haben Sie das durchaus so angesprochen. Das habe ich so verstanden.

(Dr. Edmund Krieger [Flughafen Düsseldorf GmbH]: Darf ich kurz etwas dazu sagen?)

– Gerne.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Ich möchte das ganz kurz erläutern. – Ich habe grundsätzlich darüber gesprochen, dass Interkontinentalverkehr in aller Regel nur im Rahmen einer Hub-Funktion abgewickelt werden kann, und gesagt: Wenn man überhaupt darüber nachdenken würde, in Düsseldorf Interkontinentalverkehr zu verstärken, dann müsste in Düsseldorf eine solche Hub-Funktion sein. – Ich habe nicht geschwärmt. Es ist völlig klar, dass das in Düsseldorf nie in der Form möglich sein wird, wie es in Frankfurt oder München geht. – Dies nur zur Klarstellung.

**Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):**

Gut; okay. Dann müssen wir das hier nicht weiter vertiefen. Schließlich gibt es mit der neuen Allianz zwischen Lufthansa und Swiss auch Zürich als Hub. München und Frankfurt sind ebenfalls Hubs, Amsterdam und London genauso. Einen weiteren Hub dazwischen brauchen wir uns gar nicht vorzustellen.

Es begrenzt dann aber gleichzeitig auch Ihr Verkehrsaufkommen, dass, wie Sie ja selbst gesagt haben, Interkontinentalverkehre in Düsseldorf in diesem Maße gar nicht stattfinden



werden. Sie können auch nicht generiert werden, weil Ihnen das Aufkommen fehlt. Damit begrenzen Sie also gleichzeitig den Aufkommensbereich.

Insoweit weise ich noch einmal darauf hin, dass eine Verkehrsaufteilung zwischen den beiden Flughäfen – wenn sie denn gewollt wäre; in dem Sinne, dass Sie problemlösend arbeiten wollen – heute bereits möglich wäre; denn Sie haben das Flughafensystem beantragt, ohne dass Sie das Ganze überhaupt in Angriff genommen haben. Sie haben bisher überhaupt nicht versucht, dies zu machen. Stattdessen haben Sie einer Fluggesellschaft gesagt: Okay, ihr wollt diese Strecke mit einem anderen Fluggerät fliegen; dann kommt ihr halt nach Düsseldorf und bleibt nicht in Mönchengladbach.

Nun noch zwei Punkte zum sogenannten Masterplan für Deutschland: Der von Ihnen angesprochene Masterplan für Deutschland ist ja zuerst einmal ein reines Lobbypapier. Er ist kein offizieller Masterplan. Vielmehr haben ihn Betroffene erstellt, um ihre Position auf dem deutschen Luftverkehrsmarkt herauszuarbeiten und gegenüber der Bundesregierung zu stärken. Es ist also nicht so, dass hier ein unabhängiges Institut oder ein unabhängiger Planer oder eine unabhängige Institution einen Luftverkehrs-Masterplan für Deutschland erstellt hätte. Dieser Masterplan ist ein reines Lobbypapier. So liest er sich auch.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Flughäfen Düsseldorf und Berlin gehören nicht zu diesen Lobbyisten. Sie sind nicht in dem Gremium vertreten, das diesen Masterplan für Deutschland erstellt hat. Diejenigen, die ihn erstellt haben, wollen sich aber keine unnötigen Feinde schaffen. Daher nehmen sie natürlich das auf, was die beiden Flughäfen Düsseldorf und Berlin planen und als ihre Absicht im Flughafenkonzept haben niederschreiben lassen, und sagen: Das haben wir in unserer Planung berücksichtigt; das kommt mit herein.

Jetzt kommt der meines Erachtens entscheidende Punkt. Sie haben in diesem Zusammenhang die Prognose von Intraplan genannt. Intraplan arbeitet in Berlin für die Planfeststellungsbehörde als Qualitätssicherer für die Prognose, arbeitet in Frankfurt als Gutachter für das Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren, arbeitet am Flughafen Hahn für die Prognose und hat auch die Prognose für den Flughafen Kassel-Calden gemacht. Ich kenne Intraplan. Ich weiß, dass sie seriös arbeiten. Ich weiß aber auch, dass sie auch nur mit begrenzten Mitteln arbeiten – in dem Sinne, dass sie auf ihre Prognosen zurückgreifen, die sie schon einmal irgendwo gemacht haben.

Die erste Prognose, die sie in diesem Zusammenhang erstellt haben, war die Prognose für Frankfurt. Schauen Sie sich einmal diese Prognose an. In der Intraplan-Prognose für Frankfurt und Hahn kommt Mönchengladbach nicht mehr vor. Dort heißt es nämlich, Mönchengladbach sei maximal ein Flughafen für allgemeine Luftfahrt; Luftverkehr könne dort nicht abgewickelt werden.

(Widerspruch bei der Antragstellerin)

– Das ist die Intraplan-Prognose für Hahn und für Frankfurt. Ich kann es Ihnen vorlegen. Ich habe sie selbst gelesen. In dieser Prognose von Intraplan kommt Mönchengladbach eindeutig nur noch als Verkehrslandeplatz vor.

(Hans-Joachim Peters [Antragstellerin]: Die ganzen kleinen Flugplätze kommen unter „Sonstiges“!)

– Nein, nein. Mönchengladbach wird dort extra als Verkehrslandeplatz mit der Funktion „allgemeine Luftfahrt“ aufgeführt, und der Flughafen Düsseldorf wird mit 30 Millionen Passagieren angeführt.

Jetzt habe ich folgende Frage an Sie vom Flughafen Düsseldorf: Der Flughafen Mönchengladbach bezieht sich seiner „Prognose“ – ich sage dieses Wort einmal in Anführungszeichen; denn das, was da vorliegt, würde ich nicht als Prognose durchgehen lassen und nicht akzeptieren – auf Ausbauszenarien in Düsseldorf. Ich bin mir aber sicher, dass der Flughafen Düsseldorf auch eine eigene Prognose hat. Davon haben Sie heute noch gar nicht gesprochen. Wäre es Ihnen möglich, diese eigene Prognose des Flughafens Düsseldorf heute hier vorzulegen und auch den Planungshorizont dieser Prognose vorzulegen?

Wenn Sie damit einmal deutlich machen würden, was Sie eigentlich in Düsseldorf planen, wüsste man nämlich auch, was dann noch für Mönchengladbach übrig bleibt – oder ob das gilt, was Herr Zerbe am Montag bestätigt hat. Herr Zerbe, eigentlich wollen Sie ja gar nicht den Verkehr abwickeln, den Sie in der Prognose stehen haben. Vielmehr wollen Sie in Mönchengladbach Low-Cost-Carrier abwickeln und diesen Verkehr hier haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Dieser Verkehr ist aber relativ schwierig zu prognostizieren, weil er noch zu kurze zeitliche Vorläufe hat. Der Gutachter braucht für eine Prognose in der Regel mindestens zehn Jahre Vorlauf, um eine fundierte Aussage treffen zu können. Sonst ist seine Prognose nur von Annahmen beeinflusst, und er muss sagen: Unter der Voraussetzung, dass dieses und jenes passiert, kann ich prognostizieren, dass sich dieser und jener Verkehr entwickeln wird. – Im Low-Cost-Bereich ist eine fundierte Aussage noch nicht möglich; denn der Zeitrahmen ist noch zu kurz.

Herr Zerbe, Sie haben am Montag in der Tat bestätigt, dass Sie hier in Mönchengladbach Low-Cost-Carrier haben wollen und dass Sie den Flughafen dafür ausbauen. Deshalb wäre es wichtig, einmal zu sehen, welche Prognose Sie in Düsseldorf haben. Ich bin übrigens davon überzeugt, dass in Düsseldorf in der Prognose für das Jahr 2015 das steht, was Sie der Bundesregierung genannt haben, nämlich 30 Millionen Passagiere.

Ich stelle fest: Wenn Sie in Düsseldorf diese 30 Millionen Passagiere abfertigen wollen – und da haben Sie nicht vom Flughafensystem gesprochen –, bleibt für Mönchengladbach auch nicht mehr das Szenario 2 der Mönchengladbacher Prognose mit etwas über 1 Million Passagieren übrig. Schließlich haben beide Flughäfen, wie Sie richtig festgestellt haben, den gleichen Einzugsbereich. – Erstens.

Zweitens. Im Geschäftsreiseverkehr, der ja in der Prognose genannt wird, kommt es darauf an, möglichst mehrere Flüge und nicht nur Tagesrandflüge anzubieten, um erfolgreich operieren zu können. Mehrere Flüge kann der Flughafen Mönchengladbach auch nach der Prognose nicht anbieten. Sie haben sechs bis acht Flüge pro Tag genannt. Diese Anzahl von Flügen kann der Flughafen Mönchengladbach im Geschäftsreiseverkehr zu den genannten Destinationen nicht anbieten; denn sonst würden Sie sie schon heute herüberschieben können.

Das heißt mit anderen Worten: Der Flughafen Mönchengladbach kann im Geschäftsreiseverkehr auch nach Ihrer eben gemachten Aussage „sechs bis acht Flüge“ – ich habe sie mir notiert – nicht erfolgreich sein. Er wird im Geschäftsreiseverkehr bzw. im Kurzstreckenverkehr nicht erfolgreich operieren können.

Insoweit stellt sich folgende Frage – das ist meine zentrale Frage zu diesem Thema –: Was bleibt dann noch für Mönchengladbach übrig, wenn Sie Ihre eigene Prognose betrachten, die Sie erstellen sollten und die dann natürlich im Zusammenhang mit dem Flughafensystem zu sehen ist?

Und da sage ich Ihnen: Wenn Sie es wollten, hätten Sie es heute schon machen können. Sie hätten beweisen können, dass es möglich ist, dass Sie sich in Düsseldorf dadurch freie Kapazitäten schaffen und dass der Flughafen Mönchengladbach nicht nur ein Flughafen für PPL-Verkehr ist, sondern möglicherweise auch ein Flughafen für Geschäftsreiseverkehr. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Faulenbach da Costa. – Herr Peters.

**Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):**

Ich möchte gerne die Aussagen von Herrn Mischke und Herrn Faulenbach da Costa in Bezug auf das, was Herr Beder geschrieben hat, klarstellen.

(Zuruf von Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter])

– Auch Sie haben vorhin auf Herrn Beder rekurriert.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Ich habe mich nicht auf Herrn Beder bezogen! Sorry! Dieser Name ist bei meinen Ausführungen nicht ein einziges Mal gefallen!)

Jetzt zitiere ich einmal:

Verkehrsverteilung und Verkehrsverlagerung können gegen den Willen der betroffenen Fluggesellschaften aus den Regeln des Marktes und aus juristischen Gründen auch im Rahmen eines Flughafensystems nur schwer durchgesetzt werden. Die sich diesbezüglich immer wieder im Kreis drehende Diskussion in der Verkehrspolitik und Öffentlichkeit und die sich daran anknüpfenden Hoffnungen beruhen zum großen Teil auf falschen Vorstellungen und Erwartungen. Entgegen dem heutigen weltweiten Trend müsste dafür von der Europäischen Union anstelle einer liberalen eine andere, regulierte und dirigistische, Luftverkehrspolitik geschaffen werden, womit aber nicht zu rechnen ist.

Damit ist für mich relativ klar: Was Sie behaupten – nämlich, dass wir mithilfe dieses Systems alles das schon längst hätten bewirken können –, ist nicht realisierbar. So etwas muss an den Realitäten scheitern.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Faulenbach da Costa.

**Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):**

Besten Dank, Herr Peters. Ich habe den Namen Beder aber nicht genannt. Er ist von mir nicht erwähnt worden. Ich habe auf ein anderes Gutachten reflektiert, und ich habe Herrn Giemulla genannt. Den anderen Gutachter habe ich nicht genannt. Herrn Giemulla habe ich genannt, aber nicht Herrn Beder. – Erstens.

Zweitens. Es ist natürlich interessant, in Bezug auf den von mir angesprochenen zu verlagernden Verkehr von Ihnen zu hören, bei den internationalen Verkehren bzw. Interkontinentalverkehren, die abgewickelt würden, sei das aufgrund der Liberalisierung des internationalen Luftverkehrs nicht möglich. Ich habe hier von Verkehren bis 50 t gesprochen. Das sind Kurzstreckenverkehre. Diese Flugzeuge verkehren also innerdeutsch und in Nachbarländer von Deutschland. Innerhalb der Europäischen Gemeinschaft haben Sie doch diese Möglichkeit. Ich habe von Flugzeugen bis 50 t gesprochen. Ich habe nicht von Interkontinentalflügen gesprochen, die Sie jetzt ja nicht haben wollen, und auch noch nicht einmal von Regionalflügen. Vielmehr habe ich von Kurzstreckenflügen gesprochen. Das ist eine völlig andere Diskussion als die, die Sie eben eingeführt haben.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Houben, Sie sind der Nächste. Danach ist dann Herr Sommer an der Reihe.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Ich möchte einmal wie folgt anfangen: Herr Dr. Krieger, wenn Sie hier als Stratege des Flughafens Düsseldorf auftreten, dann haben Sie heute Morgen in der Wiederholung all der platten Argumente, die uns Herr Zerbe schon vorgetragen hat, ein sehr schwaches Bild abgegeben. Ob Sie dann für den Flughafen Ihr Geld wert sind, das müssen Ihre Chefs in Düsseldorf entscheiden. – Aus dem, was Sie vorgetragen haben, gibt es aber ein paar Punkte, zu denen man Sie etwas fragen muss.

Sie haben wortreich beschrieben, dass es in Düsseldorf über 100 Flugbewegungen pro Woche gibt, die man in Mönchengladbach abwickeln könnte, und dass es Ihnen einfach nicht gelingen will, diese Flüge nach Mönchengladbach zu schieben. Ich frage Sie wirklich einmal ganz ernsthaft: Was glauben Sie denn, was sich daran durch die Verlängerung der Bahn in Mönchengladbach ändert? – Kein Mensch will nach MGL!

(Beifall bei den Einwendern)

Vielleicht könnten Sie darauf antworten und sagen, was für ein Instrument Sie sich da vorstellen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wollen Sie sofort oder zusammenfassend antworten, Herr Dr. Krieger?

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Ich könnte sofort darauf erwidern.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Bitte.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

In der Tat habe ich gesagt – da haben Sie Recht –, dass es uns bisher nicht gelungen ist, diese wenigen Flugbewegungen – Sie sprechen von einigen hundert; das ist völlig richtig – bezogen auf eine viel größere Anzahl von Flugbewegungen insgesamt, die im Augenblick in Düsseldorf stattfinden und technisch in Mönchengladbach möglich wären, zu verlagern. Das wurde nun ja auch schon eingehend begründet.

Ihre Frage liegt natürlich auf der Hand: Was würde sich ändern, wenn wir in Mönchengladbach eine längere Bahn hätten? – Es würde sich Folgendes ändern: Eine ganz andere An-

zahl von Fluggesellschaften, die daran interessiert sind, die Region Düsseldorf zu bedienen – –

(Zuruf von den Einwendern: Wer denn?)

– Ich hatte Ihnen vorhin die Segmente genannt. Die Segmente sind z. B. Low Cost, Touristik und ethnischer Verkehr. – Alle diese Fluggesellschaften setzen praktisch durchgängig Fluggerät ein, das derzeit in Mönchengladbach nicht operieren kann. Wir sind sehr sicher, dass es in diesem ganz anderen Kreis von Fluggesellschaften durchaus Interesse gibt, einen Flughafen Mönchengladbach zu nutzen, wenn er denn die entsprechenden technischen Möglichkeiten bietet.

Das ist eine gänzlich andere Situation. Um das Ganze noch einmal in Zahlen zu sagen: Im Augenblick ist die verfügbare Menge von Fluggesellschaften und Flügen, die unter derzeitigen Bedingungen überhaupt zu verlagern wären, verschwindend gering. Der Anteil liegt bei weniger als 5 % oder sogar noch darunter. Man hat also mit zwei oder drei Airlines zu tun. Jede davon hat ihre guten Gründe, weshalb sie das nicht will. Wenn Sie mit 50 oder 80 Airlines zu tun haben, ist das eine ganz andere Situation. Dann finden Sie durchaus Airlines, die interessiert wären, nach Mönchengladbach zu kommen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Houben.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Herr Dr. Krieger, stellen Sie doch das Licht der Attraktivität des Düsseldorfer Flughafens nicht unter den Scheffel! Wir haben gerade gehört, dass der in Köln operierende Billigflieger mit fliegenden Fahnen nach Düsseldorf käme, wenn denn in Düsseldorf für ihn Platz wäre. Er hat nicht gesagt, dass er mit fliegenden Fahnen nach Mönchengladbach käme, sondern ganz ausdrücklich von Düsseldorf gesprochen.

Lassen Sie uns aber ein bisschen tiefer in das ganze Thema hineingehen. Sie haben irgendwann gesagt: Früher war alles besser. – Das mag ja so sein. Wenn wir uns heutzutage auf das Potenzial der beiden Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach beziehen, das Sie heute Morgen noch einmal anhand der Kreise deutlich gemacht haben, dann müssen wir aber auch Maastricht, Lüttich, Eindhoven, Weeze-Laarbruch und Köln betrachten. Wir dürfen nicht so tun, als würden diese Flughäfen nicht existieren und das Potenzial aus dem Einzugsbereich des Flughafens Düsseldorf, der ja nahezu identisch mit dem Einzugsbereich des Flughafens Mönchengladbach ist, nicht angreifen. Auch Münster/Osnabrück spielt in diesem Spiel noch eine Rolle.

Ich habe in dieser Woche zwei Bilder von Untersuchungen am Flughafen Weeze-Laarbruch vorgelegt, in denen gezeigt wird, wie weit das Einzugsgebiet eines solchen Billigflieger-Plat-

zes geht. Es ist nämlich keineswegs so, dass die Leute zu dem nächsten Platz gehen. Vielmehr gehen die Leute zu dem Platz, an dem am billigsten geflogen wird.

Nun zu den Zahlenspielen mit den Slots: Die Anzahl angefragter, dann zugeteilter und auch genutzter Slots haben wir vorhin ausreichend betrachtet. Diese Zahlen sagen aber noch nicht, wie diese Slots dann genutzt werden – sprich: wie Slots in Passagiere umgesetzt werden. Sie haben das kurz angesprochen, indem Sie deutlich gemacht haben, dass es einen deutlichen Trend zu kleineren Flugzeugen gibt. Ein deutlicher Trend zu kleineren Flugzeugen würde bedeuten, dass an den betreffenden Plätzen die Anzahl der Flugbewegungen steigt. Aus den offiziellen Zahlen der Deutschen Flugsicherung für die Verkehrslandeplätze und Regionalflughäfen – diese Zahlen habe ich in den vergangenen Wochen hier zweimal vorgelegt – geht aber klar hervor, dass an diesen Plätzen genau das Gegenteil passiert. Die Anzahl der Flugbewegungen reduziert sich. Die einzigen Plätze, an denen sich die Zahl der Flugbewegungen erhöht, sind der Flughafen Weeze-Laarbruch und der Flughafen Hahn, der zusammen mit dem Flughafen Frankfurt operiert.

Wenn wir auf den Engpass hier in der Region zurückkommen wollen, dann müssen wir 25 bis 30 Jahre zurückgehen, nämlich an die Stelle, an der hier in Nordrhein-Westfalen der grundlegende Fehler gemacht wurde. Wenn wir uns die Entwicklung der deutschen Flughäfen in diesen 30 Jahren anschauen, dann sehen wir, dass die Düsseldorfer Entscheidung, bei dem praktisch mitten in der Stadt gelegenen Flughafen zu bleiben, falsch gewesen ist. München hat sich hingegen für einen Transfer nach draußen auf die grüne Wiese entschieden. Auch dagegen gab es viele Proteste; das gebe ich zu. Der Schritt, dorthin zu gehen, war aber genau der richtige.

Wenn wir das täten, was Sie uns heute hier vorbeten, würden wir diesen 30 Jahre alten Düsseldorfer Fehler hier ein zweites Mal machen und wieder einen großen Stadtflughafen schaffen. Wir haben letzte Woche ja vorgerechnet bekommen, was man auf dem beantragten Platz theoretisch veranstalten kann. Theoretisch wären hier 9 Millionen Passagiere abzufliegen. Das ist auch von niemandem ernsthaft bestritten worden. – Das heißt: Sie wollen den Fehler, der in dieser Region vor 25 Jahren gemacht worden ist, zum zweiten Mal machen – und versuchen, uns das als Fortschritt zu verkaufen.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt noch einmal zu dem mangelnden Erfolg beim Transfer von Flügen von Düsseldorf nach Mönchengladbach: Sie haben vorhin gesagt, dies betreffe ja nicht so besonders viele Flüge. 100 oder 110 Flüge pro Woche sind immerhin das 50-Fache dessen, was in Mönchengladbach zurzeit abgewickelt wird! Über den Daumen gepeilt, wären das – wenn wir Herrn Zerbe folgen und von 360 Betriebstagen im Jahr ausgehen – immerhin über 5.000 Flugbewegungen mit Linienfluggerät, die im Moment ganze zwei Mal pro Woche stattfinden.

Wir reden hier viel über Strategie. Herr Zerbe sagte, man plane diese Entwicklung mit Weitsicht. Daher noch einmal zurück ins Jahr 1995: 1995 stand im Antrag, den auch Sie – nicht Sie persönlich, sondern Sie in Düsseldorf – mitzuverantworten haben, wörtlich:

Es gibt keine Alternative zu Mönchengladbach.

Wie viele Alternativen es zu Mönchengladbach gibt, haben wir in den letzten Jahren gesehen. Münster/Osnabrück hat sich entwickelt. Dortmund hat sich nicht so richtig entwickelt; in erster Linie hat sich dort der Verlust entwickelt. Köln hat sich an dieser Stelle aber durchaus entwickelt. Außerdem hat Frankfurt gezeigt, dass es durchaus Möglichkeiten gibt, mit einem vergleichsweise weit entfernten Platz eine sehr positive Kooperation einzugehen. Ich denke, niemand wird bestreiten, dass Frankfurt mit dem Schritt nach Hahn aus Sicht des Flughafenbetreibers – nicht aus Sicht der Ausbaueegner in Mönchengladbach, aber aus Sicht des Flughafenbetreibers in Frankfurt – einen durchaus richtigen Schritt getan hat.

Was Sie auch nicht erwähnt haben und was hier permanent nicht beachtet wird, sind die Untersuchungen zum Weltluftverkehr, in denen zu den Wachstumszahlen Stellung genommen wird. Es tut mir Leid, dass ich das wiederholen muss; ich bin aber so penetrant und sage es jedes Mal wieder: Booz Allen Hamilton, Boston Consulting, die Initiative Luftverkehr – alle, die maßgeblich Ahnung haben, und zwar sehr viel mehr Ahnung als wir hier in der Region, sagen, dass die Konzentration anders ablaufen wird. Das Ganze wird sich nämlich auf die großen Plätze konzentrieren und nicht auf die kleinen Regionalflughäfen. Alles, was klein ist, wird erhebliche Probleme haben.

Zu den Billigfliegern, die Herr Zerbe hier so gerne hätte: Es mag ja möglich sein, Billigflieger nach Mönchengladbach zu holen. Die Billigflieger sind aber kein Allheilmittel – und auch kein Versprechen auf die Zukunft. Vielmehr gibt es bei den Billigfliegern bereits jetzt Signale für eine ganz klare Konzentration auf einige wenige. Nicht umsonst treten die großen Airlines wie LTU und Lufthansa in einen intensiven Wettbewerb mit den kleinen.

Zu dem Flughafensystem: Sie müssen uns einmal die innere Logik dieser drei Anträge erklären. Zuerst beantragen Sie ein Flughafensystem. Dann beantragen Sie den Ausbau in Mönchengladbach. Danach beantragen Sie die Erhöhung der Stundeneckwerte in Düsseldorf. Parallel dazu wird seit Jahren die volle Nutzung des Zwei-Bahn-Systems in Düsseldorf diskutiert, und es wird eine Bahnverlängerung zum uneingeschränkten Betrieb diskutiert.

Sie haben vorhin gesagt: Das Flughafensystem spielt für uns keine Rolle mehr; es ist nicht mehr so im Fokus. – Wenn das so ist, dann erklären Sie doch hier und heute, dass Sie diesen Antrag zurückzuziehen,

(Beifall bei den Einwendern)

dass er obsolet ist und dass wir darüber nicht mehr nachdenken müssen.



Solange Sie das nicht tun, müssen Sie uns die Logik dieser drei Anträge erklären; denn Sie wissen selber: Jeder Flug, der in Düsseldorf stattfinden kann und stattfindet, ist Konkurrenz für den Flugplatz Mönchengladbach – von dem keiner wegfliegen will; alle wollen nach Düsseldorf. – Punkt und Ende an dieser Stelle.

Zum Stichwort „einfach strukturiert“: Diese ganze Umgebung um die Flughäfen ist nicht ganz einfach. Das ist ja richtig. Es hilft aber auch nichts, wenn Sie hier Ihre Slot-Zahlen vorlegen und versuchen, daraus einen Bedarf für Mönchengladbach herbeizureden. Es gibt keinen eigenständigen Bedarf für Mönchengladbach. Niemand hat bisher deutlich machen können, wie das denn geschehen soll. Dass es theoretisch möglich ist, in Mönchengladbach 2 oder 3 Millionen Passagiere abzufertigen, wenn man den Flughafen ausbaut, gestehe ich Ihnen ja zu. Theoretisch ist das durchaus möglich. Sie müssen aber aufzeigen, wie Sie es erreichen wollen. Dazu reicht es nicht, ein paar flache Statistiken aufzulegen. Dazu bedarf es harter Fakten. Anders geht das nicht.

Bisher ist auch niemand, wirklich niemand, benannt worden, der infrage käme, hier in Mönchengladbach zu fliegen. Es gab lediglich ausgesprochen diffuse Erklärungen dazu, wie man versuchen wolle, Gesellschaften hierher zu holen.

Ich gebe mich nicht damit zufrieden, mir dann in fünf Jahren wieder sagen zu lassen: Hm; da haben wir uns verschätzt. – Damit gebe ich mich nicht zufrieden.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich selber bin seit über zehn Jahren in dem Geschäft mit dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach tätig. Ich habe jede der „Salamischeiben“, die hier betrieben worden sind, begleitet. Ich habe jeden der Anträge gelesen, den ganzen Unfug, der dort verfasst wurde, verinnerlicht, und erlebt, dass jede der Behauptungen, die darin steht, am Ende nicht eingetroffen ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Ganz interessant finde ich auch Folgendes: Es gibt die fabelhafte Zeitschrift „Von hier aus“, die auch in Korschenbroich längere Zeit flächendeckend verteilt worden ist. Ein klein wenig merkwürdig finde ich, dass Mönchengladbach – nach jahrelanger Massivwerbung für Mönchengladbach – in den letzten beiden Ausgaben nicht mehr vorkommt. Für mich ist das ein Signal dafür, dass der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach in den Köpfen der Entscheider in Düsseldorf nicht mehr stattfindet. Sie mögen das Gegenteil behaupten. Ich denke aber, dass die Zeitung selber ein sehr guter Beleg dafür ist, dass dem so ist.

Nächster Punkt: Alle, die schon länger hier sind, wissen, dass man das, was wir hier tun, nicht immer ganz so ernst betrachten darf. Wir müssen auch ein bisschen locker darangehen. Als Sie heute Morgen hier vorgetragen haben, kam mir plötzlich in den Sinn, dass Herr

Lange hier – nach meiner Erinnerung in der ersten Woche – von einer amerikanischen Anleitung mit der Überschrift „How to Ride a Dead Horse“ gesprochen hat.

So etwas machen wir hier wirklich. Ich habe das Ganze einmal aus dem englischen Beispiel ins Deutsche übertragen. Ich lese Ihnen jetzt einmal die Schritte vor, die mir unter dem Titel „How to Operate a Dead Airport“ eingefallen sind:

Wechsle den Eigentümer. – Das haben wir hier gehabt.

Gründe einen Förderverein. – Im Amerikanischen heißt es „Arbeitskreis“.

Nenne den Verkehrslandeplatz immer Flughafen.

Mach eine Studie zur wirtschaftlichen Bedeutung.

Lass deinen Rechtsanwalt erklären, der Flughafen sei lebendig.

Verlängere die Start- und Landebahn.

Erhöhe die Gebühren für alle.

Erkläre, dass ein toter Landeplatz besser ist als gar keiner.

Biete ihn bei eBay an.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Sie sollten nicht den 25 Jahre alten Fehler wiederholen und die Anwohner hier in der Region – ich weiß nicht, wie viele es sind, 100.000, 150.000 – mit Lärm, Abgasen und Risiken, die von diesem sinnlos ausgebauten Platz ausgehen, belasten. Das sollten Sie nicht tun. Sie sollten ein wenig umgänglicher mit den Betroffenen umgehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich kann nur wiederholen, was der Mediziner, der als Gutachter der Antragstellerin hier gewesen ist, gesagt hat: Die Antragstellerin muss lernen, mit den Betroffenen anders umzugehen. Man sollte sich vielleicht ein bisschen Mühe geben, weniger Schaum schlagen, weniger Halbwahrheiten und mehr Fakten auf den Tisch legen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Houben. – Herr Peters.

**Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):**

Das ist eine sehr gute Anregung, Herr Houben; die gilt allerdings auch für Sie.

(Wolfgang Houben [Einwender]: Ja, natürlich!)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Als Nächster Herr Sommer, danach Herr Keymis.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Ich möchte gerne zwei Fragen und danach noch ein paar Anmerkungen loswerden. Der Jurist bedenkt bekanntermaßen einiges anders als diejenigen, die sich mit normalem Menschenverstand zuvor zu Wort gemeldet haben und ordnet das ein bisschen anders ein, auch als Sie, Herr Klinger.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Sommer, ich dachte immer, Jurist und gesunder Menschenverstand seien identisch.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Das ist, glaube ich, nicht einmal mehr im juristischen Studium Stand der Wissenschaft. Die erste Frage, die mich interessiert, ist: Wir diskutieren jetzt unter dem Stichwort Bedarf das Thema Flughafensystem. Wir haben von Herrn Dr. Krieger gehört, dass das hier keine praktische Bedeutung hat. Unter dem Gesichtspunkt Bedarf sehe ich das im Ergebnis genauso. Ich möchte nur gerne den Vorhabensträger, Herrn Zerbe, fragen, ob er das für den Vorhabensträger als Aussage für die Bedarfsfeststellung in diesem Planfeststellungsverfahren stehen lassen will und ob er diese Aussage so übernimmt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

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

Herr Dr. Krieger hat zum Stand des Antrags auf Flughafensystem berichtet. Ich möchte es dabei bewenden lassen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Sommer.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Das werte ich als nicht ganz klare Aussage, ist im Ergebnis aber auch egal.

Die zweite Frage, die ich gerne an Herrn Dr. Krieger loswerden möchte, ist: Würden Sie den Vorhang etwas lüften und uns den Namen einer Fluggesellschaft sagen, die ihre Bereitschaft erklärt hat, Flüge von Düsseldorf nach Mönchengladbach zu verlagern?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger, bitte sehr.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

So gerne ich Ihnen den Gefallen tun würde: Nein, ich tue es nicht. Aber es gibt solche Fluggesellschaften.

(Lachen bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Sommer.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Zum Hintergrund beider Fragen, zunächst der ersten Frage nach Planrechtfertigung, Bedarf und Flughafensystem: Es ist in der Tat so, dass man in der Bundesrepublik Deutschland das Fazit ziehen kann, dass die Flughafensystemregelung in Art. 8 Abs. 1 der heute schon oft genannten EU-Verordnung aus dem Jahre 1992 zu keinen praktischen Erfolgen geführt hat. Wir Berliner sind davon ganz besonders geprägt.

Es hat viele Gutachten gegeben. Anfang der Diskussion war ein Gutachten – zu den Gutachtern gehörte ich auch, aber eigene Gutachten zitiert man nicht gern – unter dem Titel „Rechtliche Instrumente zur Verkehrsverteilung im Flughafensystem Berlin-Brandenburg“, eine Studie des Anwaltsbüros Wilmer, Cutler & Pickering von dem geschätzten Kollegen Dr. Weitbrecht aus dem Oktober 1993. Es gab allein in Berlin noch eine Reihe weiterer Rechtsgutachten zu der Frage: Was kann ich einerseits auf Grundlage von Art. 8 Abs. 1 der mehrfach benannten EU-Verordnung, andererseits auf Grundlage des geltenden internationalen, europäischen und nationalen Rechts verteilen?

Ich habe das Gutachten des Kollegen Weitbrecht gestern noch einmal überflogen. Wir haben auch noch einmal alle Angaben auf Aktualität geprüft. Im Prinzip haben sich die Rechtsgrundlagen, die er benannt hat, nicht wesentlich geändert. Ich kann das Gutachten – falls es von Interesse ist – gerne zur Verfügung stellen, aber es gibt auch etliche andere. An den Rechtsgrundlagen hat sich nicht viel geändert. Die inhaltlichen Aussagen teile ich nicht ganz, aber ich teile die Feststellung – was ich mit dem Verweis auf das Luftverkehrskonzept für die Bundesrepublik Deutschland, das Flughafenkonzept der Bundesregierung gerne belegen möchte –: Es hat bisher nichts gebracht.

Im Berliner Flughafensystem – bekanntermaßen das einzige in Deutschland – ist die Diskussion bis heute nicht ganz abgeebbt. Sowohl in ordnungsrechtlicher Hinsicht als auch mit dem Flughafensystem wurde vieles versucht. Das scheiterte, das muss man ehrlich feststellen, allerdings nicht an den Rechtsgrundlagen, sondern letztendlich am fehlenden Willen der Flughafengesellschaft. Es gibt nämlich ein ordnungsrechtliches Instrument, das selbstverständlich greift – Herr Dr. Peters, Sie liegen schlicht und ergreifend falsch, wenn Sie sagen, es gibt keine Möglichkeit –, das beim Flughafen Düsseldorf zur Verkehrsbeschränkung führt, und zwar die Betriebsbeschränkung nach § 6 Luftverkehrsgesetz.

Die einfache Mechanik ist ordnungsrechtlich nach bundesdeutschem Recht: Ich habe eine Betriebsbeschränkung für einen Flughafen in erster Linie aus Umweltgesichtspunkten heraus. Das haben wir übrigens in Mailand-Linate auch. Dort ist der ordnungsrechtliche Ansatz – wenn auch in Italien mit Dekreten und nicht mit Gesetz und Einzelverwaltungsakten – der Gleiche. Der Ansatz ist schlicht: Ich habe eine Betriebsbeschränkung aus Umweltschutzgründen und deswegen einen überschießenden Verkehr, der auf einen anderen Flugplatz geht.

Das Problem hinter dem Ganzen ist letztendlich: Wie bekomme ich das so geregelt, dass ich eine Verteilung habe, die diskriminierungsfrei ist? Das muss sie nach EU-Recht sein. Darüber haben sich viele den Kopf zerbrochen. Herr Faulenbach da Costa hat vorhin schon Gutachten erwähnt, die sich mit Fragen von Gewichtsbeschränkungen und anderen Differenzierungskriterien beschäftigen. Das Flughafenkonzept der Bundesregierung kommt letztendlich zu dem Ergebnis: Sowohl ordnungsrechtlich hat es bisher nichts gebracht – da sage ich ganz platt: kein Wunder, das hat in der Bundesrepublik auch keiner versucht – als auch die anderen, die sogenannten weichen Maßnahmen haben nichts gebracht. In Berlin hat man es mit Gebührenpolitik versucht. Die Flughafengesellschaften haben das erfolgreich torpediert und verhindert, dass die Gebühren so gestaffelt werden, dass man tatsächlich verteilt hat. Das hat letztendlich nicht viel gebracht. Erst die Billigflieger bringen jetzt neue Argumente und neue Anreize in die Diskussion.

Insofern ist dem Ergebnis sicherlich zuzustimmen, dass nach heutigem Sach- und Rechtsstand die Wahrscheinlichkeit nicht sehr hoch ist, dass das Flughafensystem etwas bringt. Warum spielt es letztendlich trotzdem eine Rolle? Damit komme ich zu der zweiten Frage und ihrer Beantwortung. Irgendwoher muss ich den Verkehr haben und in einem Zulassungsverfahren auch sagen: Woher bekomme ich den Verkehr? Wie sieht er konkret aus? Ich muss eine Prognose treffen. Diese Prognose umfasst bestimmte Flugzeugtypen, denn ich muss auch sagen: Wie laut ist das? Welche Umweltauswirkungen habe ich?

Jetzt kommt der kleine Unterschied; da wird die Frage Flughafensystem ja oder nein, sehr wohl relevant: Wenn Sie sagen könnten, dass Sie eine bestimmte Fluggesellschaft haben, die auf einen anderen Flugplatz gehen würde, wenn wir hier einen Verbund hätten, könnte man möglicherweise für die Prognosen daraus Schlüsse ziehen. Wir haben bisher eine

Prognosegrundlage, das ist das Gutachten von Herrn Prof. Dr. Wolf, von dem wir anfangs dieser Veranstaltung des Öfteren gehört haben: Es kann eintreten, es kann nicht eintreten. Wir alle wissen, dass es nach normalem Menschenverstand und heutigen Marktverhältnissen wohl nicht eintreten wird. Also stellt sich für uns alle die Frage: Was passiert sonst?

Wenn Sie jetzt sagen, Sie können keine Fluggesellschaft benennen, behaupte ich, es gibt auch keine. Letztendlich müssen Pferd und Reiter benannt werden. Die Diskussion gab es beim Ausbau in Münster/Osnabrück und in Leipzig/Halle. Leipzig/Halle hat das letztendlich rechtlich gerettet; das muss man deutlich sagen. Wenn Sie nicht bereit sind, die Fluggesellschaft zu benennen, die ihren Verkehr tatsächlich hierher verlagern wird, sind Sie auch nicht bereit, Ihr Verfahren zu retten. Leipzig/Halle hat nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts von Anfang dieses Jahres letztlich gerettet, dass DHL die Karten offen gelegt und gesagt hat: Ich bin es; ich komme dahin. Das hatten wir freilich im Erörterungstermin schon verschiedentlich diskutiert; auch da wurde das schon gesagt, sodass man hinreichend konkret davon ausgehen konnte.

Hier in Mönchengladbach haben wir keine Fluggesellschaft, die sagt: Ich gehe dahin.

(Zuruf von der Antragstellerin: Sie kennen sie nicht!)

– Nein, wir kennen sie nicht, und ich möchte bezweifeln, dass Sie sie kennen.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie sagen uns jetzt: Ich muss Ihnen nicht alles erzählen. Das ist alles vertraulich. Möglicherweise ziehen die sich wieder zurück. – Genau das ist der Punkt. Die ziehen sich wieder zurück; denn es traut sich keine Fluggesellschaft ernsthaft zu behaupten: Ich gehe nach Mönchengladbach. Die Diskussion, sich nach Mönchengladbach verweisen zu lassen, will mit Sicherheit keine Fluggesellschaft haben, ebenso wie die Frage von Herrn Lange beantwortet: Warum geht ihr nicht heute schon? Mit eurem Fluggerät könnt ihr dort drüben starten und landen.

Was hat das letztendlich für Auswirkungen auf das Planfeststellungsverfahren? – Eine Überlegung zeigt, dass es sehr wohl Auswirkungen auf das Planfeststellungsverfahren hat. Meines Erachtens kann es für den Bedarf keine Auswirkungen haben, denn es ist nicht konkret abzusehen, dass es ein Flughafensystem geben wird. Sie selbst haben gesagt, dass der Antrag bei der Bezirksregierung bzw. beim Bundesverkehrsministerium liegt. Da gehört er nämlich hin. Im Bundesverkehrsministerium will man sich dazu nicht richtig äußern. Von der EU-Kommission habe ich gestern telefonisch gehört, dass man dort gar nichts weiß. Dort hat man keinen Antrag. Es wurde noch nicht einmal angezeigt, dass er kommen wird. Dort behandelt man gerade den Antrag des Flughafens Frankfurt zusammen mit Hahn.

Es gibt aber vor dem Hintergrund dessen, dass die Bundesregierung schon 2000 in ihrem Flughafenkonzept die Bilanz ziehen musste, dass dieses Flughafensystem in Deutschland zu keinem praktischen Nutzen geführt hat, einerseits die Bemühung, das Luftverkehrsrecht zu ändern – das muss man hier einmal deutlich sagen – mit der Perspektive, unter anderem die nutzlose Flughafensystemdiskussion endlich zu irgendeinem Nutzen zu führen; es gibt andererseits die Erfahrung, dass es in anderen Ländern funktioniert. Es gibt auch die EU-Verordnung, die es ermöglicht, in einem Flughafensystem Verkehrsverteilungen einzurichten. Dafür gibt es diverse praktische Beispiele:

Die beiden Beispiele, die seit längerem bekannt sind und eine gewisse Tradition haben, sind das Flughafensystem Paris, schon sehr früh in den 90er-Jahren, und das Flughafensystem Mailand. Darauf möchte ich kurz eingehen, weil ich glaube, dass das vielleicht deutlich macht, worüber man meines Erachtens tatsächlich reden müsste und warum die Forderung offen zu legen, was dieses Flughafensystem eigentlich heißt oder alternativ zu erklären, dass man den Antrag zurückzieht, berechtigt ist.

In Mailand wurde zunächst Mitte der 90er-Jahre über Dekrete eine Verkehrsverteilung vorgenommen, die einzelne Fluggesellschaften, weil sie letztendlich Air Italia bevorzugte, erfolgreich vor der EU-Kommission angefochten haben, die dann gesagt hat: Wir untersagen die Anwendung der Verkehrsverteilungsregelung für das Mailänder Verkehrssystem. Daraufhin gab es langjährige Diskussionen, die mit der Entscheidung der Kommission in dem Verkehrsverteilungsverfahren vom 16. September 1998 endeten, nach dem man dann eine Verkehrsverteilungsregelung gefunden hatte.

Diese Verkehrsverteilungsregelung betrifft und verlagert bestimmte Verkehrssegmente, sie ermöglicht es – das ist meines Erachtens entscheidend für unser Verfahren –, anhand der Verkehrsverteilungsregelungen konkrete Prognosen zur Entwicklung des Flugverkehrs im Mailänder Flughafensystem zu erstellen. Sie fragt nämlich: Welche Verkehrssegmente verteile ich auf welche Flughäfen – Malpensa, Linate – in diesem Flughafensystem? Damit ermöglicht sie es auch, die Umweltauswirkungen dieser Flughäfen zu beurteilen. Das ist das Entscheidende. Herr Faulenbach da Costa hat schon gesagt, dass sie dort eine Lärminderungsplanung machen. Sie arbeiten seit Mitte der 90er-Jahre mit massiven Beschränkungen sowohl für Linate wie auch für Malpensa an einer gerechten Lärmverteilung. Für diese gerechte Lärmverteilung kommen die entscheidenden Eingangsdaten aus der Luftverkehrsverteilung im Flughafensystem Mailand.

Ich gehe davon aus, dass sich die Planfeststellungsbehörde, wenn es nach ihrer Auffassung noch darauf ankommen sollte, die Entscheidung noch ziehen kann. Die Entscheidungen zum Flughafensystem sowohl Paris als auch Mailand sind im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft veröffentlicht.

Die Luftverkehrsverteilung hat also letztendlich Auswirkungen auf alles, was wir hier sonst diskutieren, auf die gesamten Planfeststellungsunterlagen. Ich kann nur mit anderen Worten entweder sagen: Ich glaube Herrn Prof. Dr. Wolf mit seinen Aussagen, die so gut eintreffen wie sie nicht eintreffen können und nach den heutigen Marktverhältnissen mit einiger Sicherheit nicht eintreffen werden, übrigens auch nach dem, was Sie jetzt gesagt haben, Herr Dr. Krieger. Das stimmt mit dem, was Herr Prof. Dr. Wolf aufgeführt hat, nicht ganz überein. Sie haben sehr schön aufgezeigt, dass die Verhältnisse nicht so sind, dass sich der Passagier an dem Flugplatz orientiert; sondern er orientiert sich an den Fluggesellschaften, deren Marktgewohnheiten und den Zwängen des Marktes.

Wenn das also nicht eintreten kann, dann können Sie über ein Flughafensystem perspektivisch eventuell bei Änderung des bundesdeutschen Luftverkehrsrechts – aber auch ohne Änderung des bundesdeutschen Luftverkehrsrechts, das muss man klar sagen – über dieses Flughafensystem irgendwann einmal in möglicherweise nicht ganz ferner Zukunft, wir wissen es nicht, tatsächlich etwas erreichen. Wenn Sie das erreichen, dann wirft es die ganzen Planungen hier über den Haufen. Das heißt für die Betroffenen, dass sich für die Übergangszeit, bis sie das erreichen, am Flugplatz Mönchengladbach wahrscheinlich nicht viel mehr tun wird als jetzt, vielleicht in der Akquisition geringfügig mehr – das mag sein –, wenn Sie Glück haben, Herr Zerbe. Aber irgendwann kann es den großen Knall geben, und dann haben wir eine Verteilung im Flughafensystem. Wir haben die Rechtsgrundlagen mit Art. 8 Abs. 1 der EU-Verordnung, § 6 des Luftverkehrsgesetzes und den Betriebsbeschränkungen in Düsseldorf. Damit haben Sie auch die Grundlage für eine Verteilung nach möglicherweise komplizierten Maßstäben, die ich nicht in der Lage bin mir auszudenken, weil ich die Struktur des Luftverkehrs in Düsseldorf und Mönchengladbach nicht kenne. Aber Sie können grundsätzlich verteilen, und es gibt praktische Beispiele dafür, dass Sie verteilen.

Wozu führt das letztendlich? – Es führt zu einem Rechtsschutzdefizit. Ich glaube, es gibt zwei Entscheidungen, wo sich das Bundesverwaltungsgericht mit der Fragestellung beschäftigt hat: Was ist, wenn ich in einem Planfeststellungsverfahren absehen kann, dass möglicherweise innerhalb eines Zeitraums von zehn bis 15 Jahren zwar nicht das eintritt, was prognostiziert ist, möglicherweise sogar eine viel geringere Belastung ist, danach aber eine Entwicklung einsetzen könnte und auch schon eingeleitet ist – damit haben wir es zu tun, der Antrag wurde gestellt, das haben Sie gesagt –, die zu einer ganz anderen Belastung führt? Das führt zu einem Rechtsschutzdefizit, weil die nachträglichen Rechtsschutzmöglichkeiten im bundesdeutschen Rechtssystem darauf beschränkt sind, nach § 75 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gegebenenfalls unter sehr engen Voraussetzungen und fristgebunden noch geringfügig mehr passive Schallschutzmaßnahmen zu bekommen. Mehr bekommen Sie im gesamten bundesdeutschen Rechtssystem nicht, egal ob Grundrechte betroffen oder verletzt sind. Das haben wir uns hinreichend oft vom Bundesverwaltungsgericht bestätigen lassen.



Das hat dazu geführt, dass das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 20.04. dieses Jahres zum Flughafen München II und den Nachtflugregelungen dort die Überlegungen, die es schon zum Flughafen Erfurt in seiner Entscheidung vom 27. Oktober 1998 zum Rechtsschutzdefizit bei Außer-Acht-Lassen von tatsächlichen Entwicklungen angestellt hat, aufgegriffen und gesagt hat: Das kann man nicht. Es hat die Entscheidung der Luftverkehrsbehörde in München aufgehoben und gesagt: Ihr müsst das, was dort an Bedarf angegeben ist, daraufhin beurteilen, wie realistisch es für den Prognosezeitraum ist. Möglicherweise wird sich dadurch der Prognosezeitraum erweitern müssen. Ihr müsst es aber betrachten. Ihr könnt es nicht beiseite legen und sagen: Das ist nicht relevant, weil wir im Augenblick leider nichts damit anfangen können!, was hier als praktische Erfahrung einfach in den Raum gestellt wird.

Ergo: Wenn die Flughafengesellschaft hier nicht verbindlich erklärt – in diesem Fall ist, wenn ich es richtig sehe, die Antragstellerin die Flughafengesellschaft, die Düsseldorf betreibt, weil sie wahrscheinlich den Antrag auf Flughafensystem beim Bundesverkehrsministerium gestellt hat –, dass sie diesen Antrag zurückzieht, dann müsste sie in dieses Verfahren eine Prognose einbringen: Wie entwickelt sich der Flugverkehr am Flugplatz Mönchengladbach, wenn unser Flughafensystem greift und unter der Annahme, dass eine Lenkung, die über die Betriebsbeschränkungen von Düsseldorf laufen könnte, müsste und sozusagen schon in Gang gesetzt würde, tatsächlich Erfolg hat? Dann hätten wir ganz andere Prognosegrundlagen. Dann hätten wir hier eventuell mehr, weniger oder ganz andere Flieger, vielleicht eine ganz andere Zusammensetzung. Auf jeden Fall hätten wir völlig andere Betroffenheiten. Diese müsste man schon betrachten. Ansonsten könnten Sie eigentlich nur sagen: Wir ziehen die Konsequenz und nehmen den Antrag auf Zulassung eines Flughafensystems zurück.

Ich hoffe, dass ich damit ein bisschen erläutert habe, warum die Forderung, die hier öfter im Raum stand, nicht einfach so in den Raum geworfen wurde, sondern welchen realistischen Hintergrund sie aus unserer Sicht hat. Noch einmal: Die Betroffenheit, die aus diesem Antrag resultiert, können Sie vor dem Hintergrund des gestellten Antrags auf Flughafensystem nur dann sachgerecht beurteilen, wenn Sie dazu eine gesonderte Prognose erstellen, oder Sie erklären, dass Sie den Antrag zurückziehen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Sommer. – Herr Tümpel.

**Matthias C. Tümpel (Antragstellerin):**

Herr Rechtsanwalt Sommer, ich bin Ihnen dankbar für die Ausführungen zum Flughafensystem, weil das manches geklärt hat, auch in der Frage, die vorher in Bezug auf die Möglich-

keiten, die das Flughafensystem gibt, angesprochen war. Als Sie sich auf § 8.1 bezogen haben, meinten Sie, wenn ich das richtig sehe, § 9.1.

(RA Karsten Sommer [Vertreter]: Artikel 8 Absatz 1 der EU-Verordnung!)

– Das ist das, was ich vor mir habe.

(RA Karsten Sommer [Vertreter]: Artikel 8 Absatz 1 der EU-Verordnung zu dem Flughafensystem!)

– Vielleicht schauen wir gleich noch einmal ins Gesetz.

Ungeachtet dessen haben Sie dann gesagt, dieser wäre bei zwei Systemen angewandt worden und haben dann länger zu Mailand ausgeführt. Bei Mailand ging es darum, dass ein neuer Flughafen gebaut wurde, nämlich Malpensa, und sich anschließend die Frage stellte, welche Verkehre künftig von Malpensa und welche von Linate durchgeführt werden, unabhängig von der Frage, was in Bergamo weiter passiert. Das hat zu einer großen Auseinandersetzung geführt, weil die erste Verteilung, die man vornahm, nach Auffassung der EU oder zunächst nach Auffassung der Luftverkehrsgesellschaften nicht diskriminierungsfrei war, was im Ergebnis mit der neuen Verteilung bestätigt wurde. Dann wurde eine neue Verteilung vorgenommen.

Das Entscheidende ist doch, dass hier zwei Flughäfen vorlagen, nämlich Malpensa und Linate, die auf ein gleichwertiges Landebahnsystem abstellen konnten. Deshalb konnten die Verkehre, die verteilt werden sollten, auch wirklich verteilt werden. Dies ist der entscheidende Unterschied zum jetzigen Zustand. Deshalb ist dieser Antrag auf eine Startbahnverlängerung da, dass erst einmal die Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssten, dass eine entsprechende Verteilung vorgenommen werden könnte.

(Zuruf von den Einwendern: Aha!)

Dann haben Sie die Münchener Entscheidung hinsichtlich der Nachtflugregelung angeführt. In der Münchener Entscheidung über die Nachtflugregelung heißt es: Hinsichtlich der Prognose ist nur zu prüfen, ob die Prognose nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, ob der zugrunde gelegte Sachverhalt zutreffend ermittelt wurde und ob das Ergebnis einleuchtend begründet ist. Die Antragstellerin nimmt in der Tat für sich in Anspruch, dass das, was Herr Prof. Wolf hier als Prognose vorgetragen hat, diesen Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig entspricht so wie es dargelegt worden ist. – Vielen Dank.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Keymis, danach Herr Lutter.

**Oliver Keymis (Betroffener):**

Schönen guten Tag! Oliver Keymis, betroffener Bürger aus Meerbusch. – Ich möchte gerne auf drei Punkte analog zu Ihrer heutigen Themenstellung „Bedarf, Alternativen, Wirtschaftlichkeit“ zu sprechen kommen. Ich möchte zunächst einmal auf die Frage aus Ihrem Eingangsstatement mit Blick auf die Kapazitätserweiterung abheben, Herr Dr. Krieger.

Sie haben einerseits ausgeführt, dass in Düsseldorf ab 2008 keine Steigerungen mehr möglich seien, weil dann die nach Ihrer Einschätzung genehmigten 45 Bewegungen pro Stunde bereits ausgeschöpft wären; andererseits haben Sie ausgeführt, dass Sie laut Masterplan mit 27 Millionen Passagieren zum Jahr 2015 in Düsseldorf – ermittelt durch Intraplan, München – zu rechnen hätten. Heute sprechen wir in Düsseldorf von rund 15 Millionen Passagieren.

Vor dem Hintergrund möchte ich gerne von Ihnen als Chefstrategie Ihres Unternehmens wissen, wie Sie diese Entwicklungen zusammenbringen, welche Auswirkungen das auf einen möglichen ausgebauten Verkehrslandeplatz Mönchengladbach hätte und ob Sie das erwogen, abgewogen und mit Blick auf den Bedarf angemessen berücksichtigt haben.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Es tut mir Leid, ich habe mich vielleicht nicht deutlich genug ausgedrückt, was die Prognose im Rahmen des Masterplans Luftverkehr mit den 27 Millionen Passagieren im Jahre 2015 ist. Ich meine gesagt zu haben – ich versuche, es noch einmal deutlich zu sagen –, das ist eine Prognose, sozusagen eine Als-Ob-Rechnung: Wenn in Düsseldorf die volle Zwei-Bahn-Kapazität nutzbar ist, dann wäre im Jahr 2015 für den Flughafen Düsseldorf diese Anzahl – 27 Millionen Fluggäste – zu erwarten. Ich habe in keiner Weise gesagt, dass das unsere Prognose des Hauses Flughafen Düsseldorf GmbH ist.

Wenn ich Sie zitieren darf, Herr Keymis, dann sagten Sie soeben, dass wir mit dieser Anzahl zu rechnen hätten. Wir würden uns freuen, wenn wir damit rechnen könnten. Tatsächlich rechnen wir aber nicht damit, weil wir die Komplexität der Situation um Düsseldorf herum inzwischen hinreichend realistisch einschätzen und von daher keineswegs – das sage ich auch in Bezug auf die offiziellen Planungen und das, was Sie, Herr Faulenbach da Costa, vorhin bezüglich der tatsächlichen Prognosen des Hauses Flughafen Düsseldorf gesagt haben – in dieser Form unsere eigene Planung zugrunde legen, die dann auch Grundlage für die Wirtschaftsplanung und alles andere ist. Im Augenblick ist unsere hauseigene Prognose, ohne Ihnen die Zahlen genau nennen zu wollen, so gestrickt, dass wir basierend auf der Anschlussgenehmigung, von der wir hoffen, dass sie im Herbst dieses Jahres erteilt wird, eine Prognoseentwicklung haben, die ich Ihnen im Grunde vorhin schon inhaltlich vorgetragen habe. Wir rechnen im nächsten Jahr vor allem im Sommer mit einem deutlichen Schub, dass

sozusagen die Hälfte der Anschlussgenehmigungen dann schon und in den folgenden zwei Jahren der Rest aufgebraucht wird. In unseren offiziellen Prognosen – das kann ich Ihnen hier offiziell sagen – können und dürfen wir zunächst einmal keinen Schritt weiter gehen und tun es auch nicht.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Keymis.

**Oliver Keymis (Betroffener):**

Da schließt sich sofort die Frage an, warum jetzt schon die Slots verkauft werden, wenn Sie die Genehmigung noch nicht haben. Ich habe mit Interesse gelesen, dass Ihr Chef, Herr Dr. Schwarz, bereits den Rat an die Politik gegeben hat, die Genehmigung dann zu erteilen, wenn die Bundestagswahl gelaufen ist. Über diesen Vorschlag kann man sich auch noch einmal Gedanken machen. Wenn es jetzt nicht zur Wahl kommt, haben wir ein Problem; dann brauchen wir auch keine Genehmigung zu erteilen. Vor dem Hintergrund ist das alles ausgesprochen windig formuliert und aus meiner Sicht bisher nicht sehr überzeugend vorge-tragen worden.

Sie haben in Ihrem Vortrag, Herr Dr. Krieger, unter anderem von gebremstem Schaum ge-sprochen und meinten damit die Entwicklung Ihres Airports auch vor dem Hintergrund des Angerland-Vergleichs. Habe ich das richtig in Erinnerung?

(Dr. Edmund Krieger [Flughafen Düsseldorf GmbH]: Ja, sicher!)

Dann will ich noch zwei Zahlen nennen, die mich immer wieder sehr beeindruckt und in ver-schiedenen Debatten beschäftigt haben: Zum einen geht es um die Zahl von 1965, als dieser Flughafen rund 1,5 Millionen Passagiere abgewickelt hat. Daran erinnert sich Herr Dr. Peters besser als ich. Wir haben zum anderen 2005 eine Zahl von etwa 15 Millionen Passagieren in der Abwicklung, wo all das immer noch im Rahmen des sogenannten Angerland-Vergleichs von Ihnen betrieben wird. Also hat sich aus meiner Sicht hier nichts als gebremster Schaum, sondern der Angerland-Vergleich hat sich in einer Weise als flexibel erwiesen, die zumindest für die Menschen, die darum herum wohnen, allmählich zur hinreichenden Belastung, wenn nicht zur Überbelastung wird.

Vor dem Hintergrund erübrigt sich eine Diskussion über eine volle Nutzung des Zwei-Bahn-Systems für Sie, wenn wir davon ausgehen, dass uns der Angerland-Vergleich entsprechend dem Urteil vom 05.09.2002 erhalten bleibt. Folglich werden Sie als innerstädtischer Flughafen mit Ihren Kapazitätsgrenzen mit Blick auf das Jahr 2008, das Sie benannt haben, und die von Ihnen dann angenommenen 45 Bewegungen pro Stunde leben müssen.

Vor dem Hintergrund ist der Bedarf und die Bedarfsfrage mit Blick auf den Verkehrslande-platz Mönchengladbach interessant. Mich erschüttert ein Stück weit – ich bin nicht dauernd

Ohrenzeuge dieses Verfahrens, hatte aber heute das zweite Mal die Gelegenheit, offenbar auch an sehr prägnanten Stellen, weil sich zweimal bereits nicht erschlossen hat, wohin die Reise eigentlich gehen soll –, dass Sie, Herr Dr. Peters – das ist, mit Verlaub, eine Form des Spiels, die ich unwürdig finde –, hier mit dem Herrschaftswissen operieren und sagen, sie haben Gesellschaften, die wollen, aber nicht sagen, welche das sind. Es könnte ja irgendjemand auf die Idee kommen, bei denen einmal nachzufragen, und dann ist möglicherweise nichts dahinter. Das finde ich in dem ganzen demokratischen Gefüge, in dem wir uns hier gemeinsam bewegen wollen – diese Anhörung, die Beteiligung der Leute und auch das Wissen, das sich diese Menschen in ihrer Freizeit erarbeitet und hier vorgetragen haben, sind Ausdruck davon – eher peinlich. Ich würde mich freuen, wenn Sie die Karten auf den Tisch legen würden, damit an diesem Punkt eine offene Debatte entsteht.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe schon lange die Diskussion am Düsseldorfer Flughafen verfolgt. Als Anwohner in Meerbusch bin ich hart betroffen. Es gibt Meerbuscherinnen und Meerbuscher, die noch härter betroffen sind. Wir haben uns darüber gewundert, dass der Flughafen z. B. die Ausbaudiskussion immer mal wieder geführt hat. Oberbürgermeister Erwin hat sie irgendwann vor zwei Jahren noch einmal aus dem Topf gezogen, aber auch schnell wieder beerdigt. In Düsseldorf ging es immer um die Frage, die ich zumindest in Erinnerung habe: Warum kann man nicht von Düsseldorf nach Tokio fliegen?

Sie haben eben ein sehr schönes Beispiel für Marktwirtschaft gebracht und eine richtige Überraschung dargestellt, Herr Dr. Krieger. Sie haben das Bereitstellungsentgelt als ein marktwirtschaftliches Instrument entdeckt. Also: Stornogebühren beleben das Geschäft. Ich finde, das ist ein gutes Instrument. Sie sollten damit noch offensiver umgehen. Vielleicht gelingt es uns dann, die über Tag immer noch freiliegenden Kapazitäten stärker in die Nutzung einzubeziehen und so dem Flughafen das zu geben, was ihm nach dem Recht und der Betriebsgenehmigung seit 2000 zusteht, wie es das Gericht am 10.12. vorigen Jahres noch einmal eindrucksvoll bestätigt hat. Ich habe mit Interesse die Seiten 59 bis 65 der Begründung des Urteils gelesen.

Storno belebt das Geschäft. Sie sprechen vom völlig freien Wettbewerb. Vor dem Hintergrund, Herr Dr. Krieger, haben Sie ausgeführt, dass Sie als Betreiber des Airports Düsseldorf nicht in der Lage sein werden, Verkehre aus sich heraus umzuleiten. Wenn das so ist – Sie können dazu gerne gleich noch einen bestätigenden Satz sagen –, dann bleibt die Frage, wie überhaupt irgendein Interesse auf den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach gelenkt werden kann.

Vor dem Hintergrund komme ich auf den dritten Punkt zu sprechen, die Frage der Wirtschaftlichkeit: Ich möchte gerne von Ihnen wissen, ob Sie die nach dem Hamm-Gutachten genannte Zahl, dass die Ausbaukosten für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach bei 120 Milli-

onen € liegen sollen – ich muss das so formulieren, weil ich nicht weiß, ob die Zahl stimmt –, auch für sich errechnet haben. Sie werden in dieses Verfahren schließlich auch finanziell eingebunden, und es ist sicher von Interesse zu wissen, ob vor den Hintergründen Ihrer Wirtschaftlichkeitsberechnungen solche Ausbaurkosten überhaupt sinnvoll sind und wie sich das wirtschaftlich darstellt. Können Sie mir diese Zahl bestätigen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Ich möchte gerne zu den drei Punkten in der Reihenfolge Stellung nehmen: Sie haben zunächst einmal beklagt – für mich durchaus verständlich –, dass wir nicht bereit sind, Ross und Reiter zu nennen. Ich habe es vorhin schon gesagt: Ich würde es sehr gerne, aber ich tue es nicht. Das war auch ehrlich so gemeint. Sie bekommen tagtäglich mit, welcher erbitterter Wettbewerb im Luftverkehr heutzutage zwischen allen herrscht. Das ist Wettbewerb pur. Wenn in diesem Zusammenhang der Name einer oder zweier Airlines genannt würde, können Sie sich vorstellen, was dann los ist, was dann im gesamten Wettbewerbsgefüge abgeht, wie plötzlich Karten auf den Tisch gelegt werden, was möglicherweise, wenn dieses Verfahren scheitert oder auch nicht, sehr komplizierte Konsequenzen hat? Es geht schlicht nicht. Es gibt eine Vertraulichkeit im Wirtschaftsleben. Natürlich kann man uns immer den Vorwurf machen, dass wir uns dahinter zurückziehen; aber es ist so. Die Konsequenzen wären sonst ganz erheblich und für keine Seite sehr erfreulich. – Das noch einmal zu diesem Thema.

Dann sagten Sie, das wurde auch schon von anderer Seite heute Vormittag gesagt: Nutzen Sie die Erfolgsgeschichte des Bereitstellungsentgelts weiter aus; reizen Sie das weiter aus, da ist noch etwas zu holen. Damit sind auch die von mehreren heute Vormittag vorgetragenen noch verfügbaren Slots an den Mann bzw. an die Airline zu bringen. Wenn Sie allein die beiden Folien noch einmal rekapitulieren, die ich Ihnen für das Jahr 2003 und 2004 mit Bezug auf die Anzahl der durchgeführten Flüge aufgelegt habe, dann sehen Sie, dass wir mit den durchgeführten Flügen inzwischen auch schon am Rand sind. Das, was jetzt noch an Slots freibleibt, sind vereinzelte Slots an bestimmten Tagen zu bestimmten Stunden.

Sie kennen alle den Luftverkehr: Eine Fluggesellschaft will nicht nur einmal im Sommer, nämlich am 17. Juni um 15:00 Uhr, nach Palma fliegen, sie will das mindestens jede Woche einmal machen. Eine Linienfluggesellschaft will auch nicht nur jede Woche einmal eine Strecke befliegen, sondern jeden Tag, und zwar zur gleichen Zeit. Denen nützen diese vereinzelten Slots, die rechnerisch ganz wenige Prozent ausmachen und unstrittig noch vorhanden sind, überhaupt nicht. Das muss man klar sehen.

Das heißt, die Maßnahmen, die wir in den vergangenen Jahren eingesetzt haben, um die No-Show-Quote zu reduzieren – wie ich Ihnen eingangs geschildert habe unter anderem sehr erfolgreich mit der Einführung des Bereitstellungsentgelts –, sind inzwischen ausgereizt. Da ist so gut wie nichts mehr zu holen. Sie waren so erfolgreich, dass keine Spielräume mehr bleiben.

Können Sie die letzte Frage noch einmal kurz wiederholen? Ich hatte sie nicht ganz korrekt notiert, Herr Keymis.

**Oliver Keymis (Betroffener):**

Es ging um eine harte Zahl. Das Hamm-Gutachten hat ausgewiesen, dass der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach rund 120 Millionen € kosten wird. Ich möchte wissen, ob Sie diese Zahl auch als Grundlage Ihrer Berechnungen im Portefeuille haben.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Ich sagte Ihnen vorhin, ich bin Leiter des Bereichs Marketing und Strategie. Insofern ist das nicht mein Thema im Hause Flughafen Düsseldorf GmbH. Ich gehe davon aus, dass es so ist; aber vielleicht kann eher Herr Zerbe etwas dazu sagen. Ich kann Ihnen im Augenblick nicht mehr dazu sagen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

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

Wir haben mit dem Antrag noch keine endgültige Festlegung getroffen, was bestimmte Baumaßnahmen angeht. Ich nehme ein schönes Beispiel: Man kann einen Terminal mit vergoldeten Türgriffen, mit Marmorböden bauen;

(Unruhe bei den Einwendern)

aber die Größenordnung, die genannt worden ist, ein knapp dreistelliger Mio-Eurobetrag, passt schon.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Keymis.

**Oliver Keymis (Betroffener):**

Vielen Dank. Die 120 Millionen € müssen irgendwie erwirtschaftet werden. Da bisher zumindest mir nicht erkennbar ist, wie Sie es anstellen wollen: Gibt es irgendeinen Plan, wie man mit diesen Investitionen umgehen will? Ich weiß aus anderen Zusammenhängen, dass sehr wohl und sehr genau überlegt wird, wenn man eine Investition in der Größenordnung von

120 Millionen € tätig – das ist ungefähr die Zahl, die auch für den Ausbau des Flughafens Münster/Osnabrück diskutiert wird – und wie schwer sich die beteiligten Gesellschafter tun, solche Summen in ihre entsprechenden Berechnungen einzubeziehen. Aber ich muss Sie da nicht warnen; Sie wissen, worüber Sie reden. Wenn Sie über vergoldete Armaturen sprechen, höre ich auch, dass Sie einen realistischen Einblick haben, dass Sie sich das nicht werden leisten können und vermutlich auch nicht leisten wollen.

Ich möchte zum Abschluss meiner kleinen Stellungnahme und Frage – ich will das nicht so vertiefen, wie ich dazu eigentlich Lust hätte, weil ich glaube, dass alle anderen auch noch viel zu fragen haben und es wichtig ist, dass viele Menschen hier zu Wort kommen – auf den letzten Punkt kommen, der mit der Diskussion darüber, wer eigentlich wo fliegen will, zusammenhängt und der Debatte, die sehr breit geführt wird, ob in Deutschland möglicherweise nicht insgesamt schon durch die föderale Struktur ein zu dichtes Luftverkehrsnetz, sprich: zu viele Verkehrslandeplätze existieren.

Sie wissen alle als Beteiligte und Profis in diesem Geschäft, dass wir laufend Informationen darüber bekommen, dass die großen – ich sage das bewusst wertend gemeint – seriösen Carrier vor dem Hintergrund der breit gefächerten regionalen Struktur, in der jeder Fürst seine eigenen Plätze feiern will, immer wieder und immer mehr davor warnen, dass die Art ruinöser Wettbewerb, der dort konzentriert organisiert wird, im Grunde nicht nach vorne, sondern nach hinten, d. h. in eine desolate Situation führt.

Die Lufthansa ist dabei natürlich Wortführerin. Mir wird oft entgegengehalten: Wenn du die Lufthansa zitierst, zitierst du jemanden, der alle anderen wegdrücken will. Ich zitiere aber nicht die Lufthansa alleine, sondern wir zitieren auch andere und werden laufend in allen möglichen Diskussionen darauf hingewiesen, dass es hier keine Engpass-, sondern eine Überflusssituation gibt.

Vor dem Hintergrund und den heute angesprochenen Fragen der Wirtschaftlichkeit eines Ausbaus eines Verkehrslandeplatzes stellt sich dieses Problem noch einmal ganz erheblich. Ich möchte gerne die dringenden Warnungen, die wir zumindest überall wahrnehmen, dazu nutzen, auch hier noch einmal deutlich zum Ausdruck zu bringen, dass die seriösen Carrier in dem Geschäft deutlich davon abraten, mehr Landeplätze herzurichten; sondern man muss sich konzentrieren, dieses Geschäft konzentriert abwickeln und auf die Art auch bei dem Erwirtschaften von einigermaßen ökonomisch sinnvollen Zahlen eine realistische Größenordnung im Blick behalten.

Das alles findet nicht statt. Eben ist gesagt worden, Kassel-Calden wäre auch ein Vergleichsflughafen. Ich möchte noch sagen: Ich finde es ziemlich lächerlich, wenn wir immer mit Mailand usw. vergleichen. Bis auf das M haben Mönchengladbach und Mailand nichts gemeinsam.



(Beifall bei den Einwendern)

Aber Kassel-Calden hat mit Mönchengladbach etwas gemeinsam, wenn es zu dem Ausbau kommt. Sie wissen, dass der hessische Ministerpräsident 150 Millionen in die Hand nehmen will. Es geht darum, dort entsprechend auszubauen und dies zu gewährleisten. Dem Kollegen, der den Flughafen in Paderborn als Geschäftsführer beackert, zittern schon die Knie, weil er genau weiß, wie nah Kassel-Calden am Flughafen Paderborn liegt. Wir als Nordrhein-Westfalen haben auch unsere Probleme damit, wenn uns der hessische Großfürst mit einem solchen Platz in die Nähe rückt und entsprechende Kapazitäten streitig macht.

Dies alles mündet in die Aussage – ich habe die Freude, das hier auf Bitten der Kollegen noch mit vortragen zu dürfen, der Kollege von Airpeace hat es mir zugeschoben – eines Verbandes, dem keiner von uns, sondern dem vermutlich Sie angehören – nicht als Flughafen, aber als Airliner –, und zwar Board of Airline Representatives in Germany e. V., BARIG genannt. Diese haben Herrn Schiffer, der einer der engagierten Mitstreiter in dieser Gruppe ist, einen Brief zugeschickt. Er hat darum gebeten, diesen hier vorzutragen. Ich möchte das gerne tun und schließe damit meinen Beitrag unter dem Stichwort Wirtschaftlichkeit ab. Herr Gaebges, der BARIG-Generalsekretär, schreibt unter dem 29. Juni 2005:

Entwicklung Regionalf Flughäfen (Mönchengladbach)

Sehr geehrter Herr Schiffer, Ihre Anfrage bezüglich der BARIG-Position zu Regionalf Flughäfen in Deutschland werde ich gerne beantworten. BARIG vertritt die Interessen von derzeit 110 nationalen und internationalen Fluggesellschaften, die in Deutschland geschäftlich tätig sind. Unsere Position zur Flughafenentwicklung basiert auf Marktbeobachtung, Branchenerfahrung und internem und externem Gedankenaustausch. Ich verweise in diesem Zusammenhang auch auf den „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur“ der Initiative Luftverkehr für Deutschland.

BARIG vermisst bei der Flughafenentwicklung in Deutschland eine „ordnende Hand“. Flughafenpolitik ist Ländersache.

Deutschland weist eine hohe Flughafendichte auf. Verkehrsprognosen für Ausbauvorhaben weisen im Normalfall Passagierpotenziale aus, für deren Realisierung es keine Garantie gibt. Das Einzugsgebiet von Mönchengladbach überlappt sich mit den „Catchment Areas“ anderer Flughäfen (Niederrhein, Dortmund, Maastricht) und Großflughäfen (Düsseldorf, Köln/Bonn, Amsterdam). Aus diesem Grunde ist der Direktanflug dieses Flughafens unattraktiv für Airlines, die schon zu

den benachbarten Flughäfen fliegen. Ob sich neue Airlines anlocken lassen, ist aufgrund der Wettbewerbssituation fraglich.

Ein Flughafen ausbau bedeutet außerdem nicht gleichzeitig wirtschaftliche Belebung für die Region. Im Ernstfall könnte sich das Ganze auch kontraproduktiv auswirken. Bei einer Anbindung durch eine Billigfluggesellschaft zum Beispiel nach London ist fraglich, ob dann tatsächlich Geschäftsreisende von dort aus nach Mönchengladbach fliegen und dort Geld investieren oder ob es nicht viel wahrscheinlicher ist, dass die Bewohner der Region nach London reisen und ihr Geld dort ausgeben.

(Beifall bei den Einwendern)

Für Geschäftsreisende mit kleinen Flugzeugen reicht die heutige Startbahnlänge völlig aus. Darüber hinaus haben Billigfluggesellschaften eher den Ruf, Geld zu verlangen statt dem Flughafen Geld zu bringen.

(Beifall bei den Einwendern)

BARIG spricht sich für eine Stärkung der vorhandenen großen Flughäfen wie Düsseldorf und Köln aus und fordert eine intelligente Verknüpfung von Straße, Schiene und Luft.

Unter dieser Voraussetzung erscheint ein Ausbau von Mönchengladbach gesamtwirtschaftlich betrachtet wenig sinnvoll.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Gaebges, BARIG-Generalsekretär

(Beifall bei den Einwendern)

Ich glaube, dass das mit Blick auf das, was dazu zu sagen ist, hinreichend ist. Vor allen Dingen mit Blick auf die Zukunft des Luftverkehrs in Nordrhein-Westfalen und in der Republik müssen wir verstärkt auf solche Stimmen hören, so schwer das im Einzelnen und an manchen Standorten – ich denke an Köln/Bonn, wo wir mit dem Nachtflug besondere Probleme haben – zu diskutieren ist. Vor dem Hintergrund muss man sich klar machen, dass mehr Plätze auf jeden Fall dem Gesamten schaden und weniger sinnvoll ist, wie auch sonst an vielen Stellen im Leben. Deshalb möchte ich Ihnen einen schönen Satz von Karl Kraus mit auf den Weg geben; manchmal fühle ich mich daran erinnert. Er hat gesagt: Das Niveau ist

gestiegen, aber es ist keiner mehr drauf. Ich möchte Sie bitten, so weit nicht zu gehen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger, wir haben 15 Nachfragen. Wie lange können Sie uns zur Verfügung stehen?

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Bis 13:15 Uhr.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Bis 13:15 Uhr – das wird schwer. Vielleicht können sich die Nachfolgenden auf Fragen konzentrieren und die allgemeinen Statements später abgeben. Ich schließe hiermit die Nachfrageliste. Ich lese vor, wer noch auf der Liste steht: Herr Lutter, Herr Schulze, Herr Brockes, Herr Schwarz, Herr Kruse, Herr Meurer, zwei mir namentlich nicht Bekannte, Herr Schäfer, Herr Lange, Frau Schwerdtfeger, Herr Siewert, Herr Graaff, Herr Faulenbach da Costa und Herr Mischke.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Wenn wir nur 15 Minuten Zeit haben, streichen Sie mich von der Frageliste und nehmen mich später wieder auf!)

– Gut. – Herr Lutter.

**Ferdinand Lutter (Einwender):**

Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass ich der Bezirksregierung am Dienstag rund 400 Vollmachten vorgelegt hatte. Ich spreche also auch im Namen dieser Leute, die beruflich verhindert sind und nicht hier sein können.

Zur Sache: Wir sind hier in der wunderschönen Arena. Ich habe festgestellt, dass man hier Fernsehsender empfangen kann. Deswegen möchte ich die Regie bitten, dass sie uns das Westfernsehen auf die Monitore bringt, und zwar Videotext-Tafel 561. Wir haben es eben probiert, da hat es geklappt. Mich kennen Sie inzwischen. Im Westfernsehen gibt es die Abflüge und Ankünfte der Flughäfen NRW. Da kann man auch sehen, wie viele Abflüge in der Stunde stattfinden.

Jetzt gehe ich wieder ins Realistische: Ich schaue dort beispielsweise hinein, wenn ich meine Cousine Helga abholen will, die in Berlin wohnt, die morgen Geburtstag hat. Sie wird morgen 71. Dann sehe ich, ob sie mit ihrer Maschine pünktlich ist. Himmelfahrt war sie auch bei uns.

– Herr Sommer, Sie wissen, dass sie am 01.07. Geburtstag hat. Darüber haben wir letztes Jahr gesprochen.

Ich habe sie abgeholt, und sie sagte: Die haben aber eine kleine Maschine eingesetzt; die war nicht so groß wie sonst. Vergangenes Jahr ist sie auch geflogen – immer im Mai. Da sagte sie: 35 Leute in dem großen Vogel, mehr waren nicht da. Nach einer Woche ist sie wieder zurückgefliegen und hat gleich danach angerufen. Sie sagte: Stell dir vor, an die 40 Leute wollten nach Berlin, und zwei Flieger standen dort – die BA und die Deutsche BA. Sie haben aber ein Flugzeug stehen lassen, weil nicht mehr Leute da waren. Trotzdem ist die Maschine, in die im Schnitt 180 Passagiere passen, mit 40 Leuten weggefliegen. – Regie, bekommen wir das Bild nicht?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lutter, machen Sie bitte weiter. Wir haben wenig Zeit.

**Ferdinand Lutter (Einwender):**

Dann zu den Parkgebühren: Wir hatten – vor allem Herr Faulenbach da Costa – über 24 Stellplätze in Mönchengladbach diskutiert, wo so ein Bedarf gar nicht sein kann. Jetzt wissen wir, dass man mit den Parkplätzen und Stornogebühren Geld verdienen kann. Kann es sein, dass sie, wenn eine Maschine nur ein Drittel voll ist, lieber abfliegen als die Parkgebühren dort zu zahlen?

Ich habe noch etwas, aber das lasse ich lieber weg.

Eine Freundin von uns war kürzlich in Bulgarien im Urlaub. Sie sagte: Neun Stunden mussten wir warten. Sie haben alle, die nach Düsseldorf wollten – eigentlich wären es drei Flieger gewesen –, in ein Flugzeug gepackt. Wir sind erst morgens um 3:00 Uhr abgefliegen und waren um 6:00 Uhr da.

Das, was noch anklang, habe ich selbst erlebt. Ich habe in Düsseldorf in der Nähe des Flugplatzes gewohnt. Tatsächlich wollte man den Flughafen Düsseldorf in den 50er-Jahren irgendwo nördlich von Recklinghausen ins flache Land verlagern. Das war sicherlich der Fehler, den man damals schon begonnen hat. Jetzt hat man die Probleme mitten in Wohngebieten.

Ich habe noch zwei Anträge, die ich auf heute Nachmittag zurückstelle. Die haben mit Herrn Dr. Krieger eigentlich nichts zu tun.

Das mit Herrn Zerbe möchte ich aber noch loswerden: Ich hatte ihm am Montag eine Vereinbarung gegeben – vier Blätter –, in der es um Grundwasserprobleme ging, wenn ausgebaut wird. Entweder möchte ich drei Stück unterschrieben oder alle vier nicht unterschrieben zurück, und zwar bitte noch in dieser Woche, Herr Zerbe. Er ist gar nicht da. Herr Kames hätte

aber mit unterschreiben sollen, er hat schließlich Prokura. Das mit den Anträgen mache ich heute Nachmittag. Ich muss das noch in dieser Woche loswerden. – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Schulze, anschließend Herr Brockes.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Schulze, Deutscher Aero-Club. – Zunächst habe ich mich gefragt, was der Stellenwert Ihrer Ausführungen, Herr Dr. Krieger, hier im Verfahren ist, ob es möglicherweise ein Stellenwert ist, der den letztendlich gescheiterten Bedarfsnachweis ersetzen soll. Ich glaube, der heutige Vormittag hat etwas zur Aufklärung beigetragen, dass man das wahrscheinlich nicht so sehen kann. Ich möchte aber auch noch etwas zu Ihren Ausführungen sagen, was die Entwicklung am Flughafen Düsseldorf bzw. im Umfeld des Flughafens Düsseldorf und Mönchengladbach angeht.

(Folie: Durchschnittliche Wachstumsraten im globalen Luftverkehr)

Zunächst einmal vermitteln auch Sie ein Bild von einem stark wachsenden Luftverkehrsmarkt. Dieses Bild haben wir schon einmal gezeigt. Es entstammt einer Studie der Deutsche Bank Research, die allerdings auch nur Zahlen der ICAO umgesetzt hat. Anhand dieser Linie sehen Sie, dass die Zuwachsraten im globalen Luftverkehr – es handelt sich hier um den globalen Luftverkehr – sinkend sind und irgendwo im Jahre 2015 gegen null gehen. Daneben sehen Sie die Prognosen von Boeing und Airbus, die deutlich von dieser absehbaren Entwicklung abweichen.

(Folie: IFR-Flugbewegungen in Deutschland)

Hier sehen eine Übersicht der Deutschen Flugsicherung. Es handelt sich um die IFR-Flugbewegungen in Deutschland. Auch hier, wir haben es einmal im Rahmen der Bedarfsprognose diskutiert, kann man von einem deutlichen Regimewechsel sprechen. Man kann nicht mehr mit den alten Zuwachsraten rechnen. Hier schlägt es sich letztendlich nieder. Das bedeutet für uns, das haben wir als Erkenntnis gewonnen, dass die alten Zuwachsraten nicht so weitergehen. Sie deuten auch an, dass es wirtschaftlich komplizierter wird. Selbst die IFR-Flugbewegungen nehmen ab.

Nun komme ich auf den dritten Punkt, den ich eben noch einmal ausgewertet habe.

(Folie: Entwicklung der Passagierzahlen/Flug am Flughafen Düsseldorf)

Das sind Zahlen, die ich einer Statistik der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen entnommen habe. Sie sollen die Anzahl Passagiere je Flugzeug darstellen. Es gibt ein

paar Unsicherheiten in den Zahlen selber, darin sind noch ein paar Transportflüge; aber es soll den eindeutigen Trend nicht umkehren können. Wir sehen, dass im Jahr 2001 von Düsseldorf noch 85 Passagiere je Flug abgewickelt wurden, dass es eine lineare Rückentwicklung auf 81 im Jahre 2003 gab und der Trend dann noch einmal deutlich geringer geworden ist auf jetzt – die Zahl fiel heute schon einmal – 76 Passagiere je Flug.

Sie hatten das damit begründet, Herr Dr. Krieger, dass diese Rückentwicklung auch im allgemeinen Umfeld auf der Welt zu beobachten sei. Ich denke aber, wir müssten das noch etwas differenzieren. Sie wäre für mich logisch und nachvollziehbar, wenn sie mit der Entwicklung der internationalen Hubs einherginge; denn dort ist es erforderlich, dass auch kleine Flugzeuge die Passagiere, die international wegfliegen wollen, überhaupt zum Flug bringen. Dann ist es für mich logisch, dass an großen Luftverkehrsplätzen wie Frankfurt oder London auch die Zahl der kleinen Flugzeuge zunehmen muss. Trifft das aus Ihrer Sicht so die Entwicklung auf dem Weltmarkt?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Ich gehe gerne auf diese Punkte ein und fange bei Ihrer letzten Frage an: Ja, einerseits ist das richtig. Andererseits habe ich vorhin versucht deutlich zu machen, dass sich unabhängig von den Hub-Verkehren durch den zunehmenden Wettbewerb, durch immer mehr Anbieter auf gleichen oder vergleichbaren Strecken für jeden Anbieter die Frage stellt: Wie halte ich meinen Marktanteil, wie kann ich die Frequenzen halten? Das Resultat ist in aller Regel eine Reduzierung der Flugzeuggröße.

Das heißt, das, was Sie gezeigt haben – ich kann es von den Zahlen nicht genau verifizieren, was Sie handschriftlich gezeichnet haben –, ist der Trend. Ich sagte es schon. Es ist schade, dass Sie sich nicht die gleiche Mühe für die Flughäfen Hamburg oder Berlin gemacht haben, die keine Hub-Flughäfen sind. Dort werden Sie sicherlich einen ähnlichen Verlauf feststellen, weil das den Marktmechanismen folgt, die ich gerade geschildert habe.

Ich habe auch gesagt: Wir als Flughäfen bedauern das außerordentlich. Wir haben ein massives Interesse daran, dass die Passagierzahl pro Flug nicht sinkt, sondern steigt. Nur, dort sind Wettbewerbskräfte am Spiel, gegen die sich auch alle Flughäfen dieser Welt nicht stemmen können. Das muss man zur Kenntnis nehmen, das ist so.

Zu Ihrem ersten Punkt – rückläufige Wachstumsraten im Luftverkehr: Es mag sein, dass es so ist. Wir wissen, wie es sich mit Prognosen verhält. Natürlich haben auch wir in der Grafik, die Sie gerade davor gezeigt haben, die ganze erhebliche Wachstumsdelle, die weltweit seit 2001 existiert. Wenn Sie allerdings die Grafik noch einmal auflegen,

(Folie: IFR-Flugbewegungen in Deutschland)

dann sieht man auch, dass das Jahr 2004 einen erheblichen Wachstumsschub gebracht hat und auch deutlich über das Jahr 2000 hinausgegangen ist. Das heißt, im Augenblick könnte die Entwicklung – ich formuliere es bewusst vorsichtig – auch wieder an eine Entwicklung anschließen, die wir schon in den 90er-Jahren hatten, die „nur“ durch die bekannten Problemsituationen Anfang dieser Dekade zunächst einmal ausgebremst wurden. Ich gebe offen zu: Auch die Fachleute sind sich da nicht einig.

Wenn Sie sagen, ich hätte mich bei meinen Ausführungen in Bezug auf die Zukunft des Flughafens Düsseldorf auch auf solche Wachstumsraten gestützt, muss ich dazu allerdings Folgendes sagen: Am Flughafen Düsseldorf ist die Situation ja schon so weit, dass wir im Grunde genommen schon die jetzt existierende Nachfrage nicht abdecken können. Selbst wenn sich überhaupt kein Wachstum abspielen würde und wir auf dem Stand blieben, den ich Ihnen auf meinen ersten Folien gezeigt habe, nämlich dem Level der Jahre 2003 und 2004, könnten wir die Nachfrage nicht abdecken.

Das heißt: Selbst dann, wenn wir gar kein allgemeines Wachstum unterstellen, wird sich in Düsseldorf ein Wachstum abspielen, wenn wir demnächst – ich hoffe, dass das gegen Ende dieses Jahres passieren wird – eine gewisse Genehmigungserhöhung bekommen, also mehr Flüge durchführen dürfen als bisher. Dieses Wachstum in Düsseldorf wird sich nicht deshalb abspielen, weil die vorhandene Verkehrsnachfrage als solche steigt, sondern deshalb, weil die Nachfrage, die auch in der Vergangenheit schon immer für Düsseldorf vorhanden war, nun endlich auch befriedigt werden kann.

So gesehen sind wir in Düsseldorf im Grunde sogar in der komfortablen Lage – einmal etwas von hinten durch die Brust ins Auge formuliert –, dass wir uns gar nicht auf irgendwelche Wachstumsraten des Weltluftverkehrs verlassen müssen, die eintreten oder auch nicht eintreten.

(Christoph Lange [Einwender]: Warum hatten Sie im Jahr 2004 denn 2,3 Millionen echte Passagiere weniger als im Jahr 2000? Es waren 13,7 Millionen im Jahr 2004 gegenüber 16 Millionen im Jahr 2000! Echte Passagiere!)

– Gibt es unechte Passagiere?

(Christoph Lange [Einwender]: Ja! Billigflieger!)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger, wollen Sie darauf antworten?

(Christoph Lange [Einwender]: 2,3 Millionen weniger!)

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Ja. – Ein Satz dazu: Wie ich gerade gesagt habe, ist das durch die weltweite Entwicklung und die rückläufige Nachfrageentwicklung im Laufe der Jahre 2001 bis 2003 bedingt. Das ist gar nichts Besonderes und an anderen Flughäfen ganz genauso eingetreten.

(Christoph Lange [Einwender]: 2004!)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Schulze, Sie haben das Wort.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Vielen Dank. – Sicherlich kann, wenn man die Anzahl der IFR-Flugbewegungen mit der Auslastung der Flieger multipliziert, durchaus das Ergebnis herauskommen, dass man zurzeit tatsächlich erheblich weniger Passagiere in Düsseldorf abfertigt. Es ist nicht so, dass ich das wünschenswert fände – überhaupt nicht. Ich bin schon sehr daran interessiert, dass wir in Nordrhein-Westfalen und der Bundesrepublik auch ein schlagkräftiges Luftverkehrskonzept haben. Allerdings stellt sich dann auch die Frage, auf welche Pferde man an dieser Stelle setzt.

(Folie: Entwicklung der Passagierzahlen am Flughafen Düsseldorf)

Wenn man am Flughafen Düsseldorf ein – möglicherweise auch offensichtliches – Problem dahin gehend hat, dass die Maschinen nicht so ausgelastet sind, wie sie ausgelastet sein sollten – was möglicherweise auch auf ein Überangebot von Luftverkehrsgesellschaften, auch von Billiglinien, schließen lässt; das hört man heute ja auch von jedem in der gesamten Fachwelt –, dann stellt sich natürlich folgende Frage: Was soll vor diesem Hintergrund denn das Geschäftsmodell von Mönchengladbach sein, wenn es noch zusätzlich genau in diese Lücke einfließen soll? – Das ist meine erste Frage an Sie, weil Sie ja auch Gesellschafter in Mönchengladbach sind. Was wäre aus Ihrer Sicht also das erfolgreiche Geschäftsmodell?

Daran möchte ich eine zweite Frage anschließen. Angesichts des enormen Erfolgsrisikos, das dort herrscht – schließlich investiert man sehr viel Geld –, frage ich Sie: Wer würde im Falle eines Misserfolges die Verluste tragen bzw. welche Konzepte würden dann greifen?

(Zuruf von den Einwendern: Die Bürger müssten die Verluste tragen!)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Schulze, haben Sie noch weitere Fragen an Herrn Dr. Krieger? – Das ist nicht der Fall. Dann hat jetzt Herr Dr. Krieger das Wort. – Nein, Herr Zerbe hat sich gemeldet. Bitte.



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

Herr Schulze, ad eins zu den Ergebnisanteilen: Wer trägt bzw. wer bekommt die Ergebnisse des Flughafens Mönchengladbach? – Das sind die Gesellschafter der Flughafengesellschaft Mönchengladbach, einer GmbH, entsprechend ihren Gesellschaftsanteilen.

Ad zwei: Über das Geschäftsmodell ist ja mehrfach gesprochen worden. Wir haben gesagt, dass wir unsere Akquisitionsziele im Bereich Linie, Charter und Tourismus sehen. Und Linie kann auch Low Cost sein. – Vielen Dank.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Schulze, war es das?

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Das ist halt das, was wir immer gehört haben; okay.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut. – Herr Brockes.

**Dietmar Brockes (Betroffener):**

Ich bin Landtagsabgeordneter aus dem Kreis Viersen. In der vergangenen Legislaturperiode gehörte ich auch dem Verkehrsausschusses des Landtages an. Ich denke, dass ich das in der jetzt begonnenen Legislaturperiode wieder tun werde. – Ich möchte zwei kurze Stellungnahmen abgeben und eine Frage stellen.

Zum einen bin ich heute hierher gekommen, um mich von dem fairen Ablauf des Verfahrens zu vergewissern. Ich muss ehrlich feststellen, dass ich sehr angetan bin – sowohl von dem Prozedere als auch von den sehr qualifizierten Fragen, die hier gestellt wurden. Ich begrüße es ausdrücklich, wie dieses Verfahren abläuft. Auch wenn es sicherlich sehr viel Geld kostet – auch den Steuerzahler –, beweist das meines Erachtens schon, dass dies der richtige Weg ist.

Ich möchte eine Frage an die Herren des Flughafens Düsseldorf stellen. Sie haben sicherlich zur Kenntnis genommen, dass sich die neue Landesregierung sehr klar und deutlich zum Flughafen Düsseldorf bekannt hat. Ich darf kurz folgenden Satz aus dem Koalitionsvertrag zitieren:

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

Herr Klinger, in diesem Zusammenhang fand ich gerade Ihre Kommentierung, was beim Parallelbetrieb denkbar bzw. machbar wäre, sehr interessant. Auch daran anschließend möchte ich folgende Frage an die Herren vom Flughafen Düsseldorf stellen: Könnten Sie sich vor-

stellen, dass sich vor dem Hintergrund der deutlichen Positionierung der neuen Landesregierung die Positionierung des Flughafens Düsseldorf gegenüber dem Flughafen Mönchengladbach ändern könnte?

Abschließend möchte ich hier einen zweiten Kommentar mit auf den Weg geben, und zwar folgenden: So sehr ich es begrüße, dass die rot-grüne Bundesregierung ihr Scheitern jetzt offiziell bekannt hat – ich gehe davon aus, dass morgen das Misstrauensvotum in Berlin auch entsprechend durchgeht –, so sehr bedauere ich es auch, dass es dadurch zur Verzögerung der Novellierung des Fluglärmggesetzes kommen wird. Ich möchte Ihnen daher hier an dieser Stelle zusichern, dass ich zusammen mit den Kollegen im Bundestag dafür sorgen möchte, dass dort in der neuen Legislaturperiode die Novellierung auch umgehend angegangen wird. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank. – Herr Peters.

**Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):**

Der Kern Ihrer Frage war ja, ob sich die Haltung von Düsseldorf gegenüber Mönchengladbach vor dem Hintergrund der neuen Regierung verändern würde. So habe ich Sie zumindest verstanden. Nach dem, was wir heute Morgen hier von Herrn Dr. Krieger gehört haben, kann ich Sie da beruhigen. Das ist nicht der Fall.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

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

Herr Brockes, ich möchte noch eine Ergänzung zu einer Bemerkung von Ihnen machen. Sie haben gesagt, der Steuerzahler trage die Kosten dieser Veranstaltung. Das ist nicht richtig. Die Kosten dieser Veranstaltung werden von der Antragstellerin getragen.

(Unruhe bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Es liegen jetzt weitere Wortmeldungen vor. Herr Schwarz ist nicht da. Daher wäre Herr Kruse an der Reihe. Ich würde aber gerne auch mal eine Pause machen. Deswegen frage ich Sie, Herr Kruse: Geht es schnell?

(Hans Kruse [Einwender] nickt.)

– Bitte.

**Hans Kruse (Einwender):**

Herr Dr. Krieger, ich habe Ihren Ausführungen – –

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger ist im Augenblick nicht anwesend.

**Hans Kruse (Einwender):**

Das ist schade.

(Zuruf von der Antragstellerin: Er ist nur kurz auf Toilette und kommt gleich wieder!)

– Okay; dann erst einmal ohne ihn. – Ich bin den Ausführungen von Herrn Dr. Krieger aufmerksam gefolgt. Er hat Zahlen genannt und Prognosen zitiert, die er dann später auf Nachfragen als nicht realistisch bezeichnet hat.

Was mir gefehlt hat, ist Folgendes: Bei diesen ganzen Ausführungen ist er mit keinem Wort auf die Betroffenheit derjenigen eingegangen, die mit dieser Maßnahme zu tun haben. Ich spreche übrigens nicht von einer Ausbaumaßnahme, sondern von dem Neubau der Landebahn und nicht, wie Ihr Experte, von einer Verlängerung der Landebahn.

Als Betroffener habe ich deshalb folgende Frage: Der Antrag auf ein Flughafensystem Mönchengladbach/Düsseldorf ist eingereicht. Das Ganze ist sicher auch gewollt. Wenn man so etwas will, dann frage ich mich natürlich: Was ist da realistisch? Was kommt auf Mönchengladbach zu? – In diesem Zusammenhang vermisse ich als nächsten Punkt auch die Betrachtung der Flugsicherheit zwischen Mönchengladbach und Düsseldorf. Welchen Einfluss haben diese Knotenpunkte auf die Flugzeuge in Mönchengladbach? Was habe ich als Betroffener von daher hier im Anfluggebiet des Mönchengladbacher Flughafens zu erwarten? Wie viele Maschinen kommen auf diesen Flughafen zu? – Denn dann kann ich mir ein Bild davon machen, was auf mich zukommt.

Weitere Fragen: In dem Masterplan wurden die Prognosen für Düsseldorf genannt, für Köln nicht. Ist ein System Köln/Düsseldorf nicht besser zu bewerten als ein System Mönchengladbach/Düsseldorf? Warum wird darüber nicht gesprochen? – Das interessiert mich nicht nur als Betroffenen, sondern auch als Steuerzahler.

(Beifall bei den Einwendern)

Und überhaupt nicht verstehen kann ich, dass hier immer wieder der Angerland-Vergleich herangezogen wird. Ich habe den Eindruck, dass wir da irgendwie gegeneinander ausgespielt werden – nach dem Motto: Wo ist die Hürde kleiner? Wo ist die Hürde größer? An die

eine Stelle baut man dann etwas hin, und an der anderen Stelle vermindert man es ein wenig. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Kruse. – Herr Zerbe.

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

Herr Kruse, ich weiß nicht, seit wann Sie heute hier sind. Wir haben über das Flughafensystem gesprochen. Herr Dr. Krieger hat dazu Ausführungen gemacht, die klar, kurz, knapp und eindeutig waren.

Das Thema „Flugsicherheit“ ist eingehend diskutiert worden. Ich möchte an die Stellungnahme der DFS erinnern, deren Vertreter gesagt haben: Wenn die DFS die Flugsicherung macht, dann ist sie sicher. – Davon können wir heute auch weiterhin ausgehen.

Der Angerland-Vergleich ist ein begrenzender Vergleich in Bezug auf die Entwicklung Düsseldorfs. Er steht hier im Rahmen unseres Verfahrens nicht zur Debatte.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger, könnten Sie bitte auf die Frage von Herrn Kruse antworten, wie es mit einer Zusammenarbeit zwischen Düsseldorf und Köln aussehen könnte?

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Die Kooperation zwischen Düsseldorf und Köln ist ja seit Jahrzehnten ein Dauerbrenner. Im Grunde genommen ist sie schon seit meiner Erinnerung Mitte der 60er-Jahre ein Thema. Es hat sich in diesem Zusammenhang genau das gezeigt, was wir auch heute hier wiederholt vertreten haben: dass eine zwangsweise Verlagerung von Verkehren von einem Flughafen zu einem anderen nicht möglich ist. Dafür gibt es fast kein besseres und klareres Beispiel als die Historie Düsseldorf/Köln. Trotz unsäglicher und unendlich vieler Anstrengungen, die auch auf administrativer Ebene bis hin zur Landesregierung in den 80er-Jahren betrieben wurden, um hier etwas zu bewegen, ist das in keinem einzigen Falle wirklich gelungen.

Daraus haben wir nach langen Jahren nun doch endlich gelernt, dass es so nicht geht. Das war das Thema heute Morgen. Wenn etwas geht, dann geht es auf freiwilliger Basis – oder auf der Basis, dass der spezielle Platz, über den wir sprechen, seine spezifischen Vorteile hat, die ihn im Markt als solchen interessant machen. Das gilt im Augenblick in Köln durchaus für die Low-Cost-Flieger, wie ich heute Morgen schon gesagt habe. Eine ähnliche Entwicklung sehen wir auch für Mönchengladbach.

Das ganze Thema der Kooperation zwischen Düsseldorf und Köln und der Verkehrsverlagerung müssen wir jetzt aber nicht mehr wirklich weiter diskutieren, glaube ich.

**Hans Kruse (Einwender):**

Mit anderen Worten: Es geht auf Kosten der Betroffenen, der Anlieger; sprich: auf Kosten der Steuerzahler. Es trifft immer dieselben Leute. Und Sie wollen davon profitieren.

Noch eine Anmerkung zu Herrn Zerbe: Ich hatte danach gefragt – da ich in den drei Wochen, die ich hier war, keine entsprechende Auskunft bekommen habe –, wie ich diesen Ausbau einzuschätzen habe. Ihre Auskünfte sind genauso schwammig wie alles, was ich hier als Antwort bekommen habe.

(Beifall bei den Einwendern)

Meine Frage war folgende: Düsseldorf hat einen Antrag auf ein Flughafensystem mit Mönchengladbach bzw. einen Flughafen Mönchengladbach/Düsseldorf gestellt. Ich wollte wissen, wie viele Flugzeuge sich unter sicherheitsrelevanten Gesichtspunkten überhaupt hier nach Mönchengladbach verlagern lassen. – Das ist meine Frage. Dann kann ich auch einschätzen, wie betroffen ich bin.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Kruse. – Herr Meurer, bitte.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Krieger – und nicht an Herrn Zerbe.

(Beifall bei den Einwendern)

Warum hat die Flughafengesellschaft Düsseldorf nur 45 Flugbewegungen pro Stunde als Erweiterung der Betriebsgenehmigung beantragt, wenn nachweisbar ist, wie ich heute Morgen aus Ihrem Munde gehört habe, dass bereits heute eine Nachfrage nach 60 bis 80 Flugbewegungen pro Stunde vorliegt, und wenn in Düsseldorf auf dem heutigen Bahnsystem 56 bis 60 Flugbewegungen möglich sind?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Diese Frage ist sehr leicht zu beantworten. Wir beantragen jetzt mit dieser Anschlussgenehmigung ein Volumen, das nach Einschätzung der wesentlichen Fachleute noch im Rahmen des Angerland-Vergleiches – da sind wir wieder bei diesem Thema – abzuwickeln ist. Wir hätten natürlich liebend gerne mehr beantragt; das ist gar keine Frage. Für alles Weiter-

gehende wäre aber eine Neuverhandlung oder Aufhebung des Angerland-Vergleichs erforderlich. – Das ist die Antwort.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Meurer.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Dann gestatten Sie mir bitte noch eine zweite Frage, Herr Dr. Krieger. Sie haben heute Morgen deutliche Tendenzen zu kleineren Flugzeugmustern dargestellt. In Mönchengladbach zeigt sich diese Tendenz aber nicht; denn aus dem Gutachten lese ich eindeutig den Trend zu größeren Flugzeugmustern. Dort ist nämlich von der Startgewichtsklasse S 5.2 bis 175 t Startgewicht die Rede, und das für den Touristik-Verkehr. Damit wird auch die lange Bahn von 2.320 m begründet. – Jetzt habe ich folgende Frage: Auf der einen Seite gibt es in Düsseldorf eine deutliche Tendenz zu kleineren Flugzeugmustern. Warum ist in Mönchengladbach eindeutig das Gegenteil der Fall?

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Das ist eben in der Tat relativ. Der derzeitige Zustand des Flughafens Mönchengladbach ist natürlich in keiner Weise repräsentativ für das, was ich heute Morgen sagte, dass an den großen und mittleren Flughäfen die durchschnittliche Flugzeuggröße sinkt. Das kann man natürlich nicht auf den Verkehr beziehen, der sich im Augenblick in Mönchengladbach abspielt. Es bleibt dabei, dass die Tendenz zur sinkenden Flugzeuggröße jetzt über einen längeren Zeitraum zu beobachten war, wie ich gesagt habe. Das ändert aber nichts daran, dass Fluggesellschaften dann, wenn in Mönchengladbach eine längere Bahn existiert, sodass sie hier auch mit – in Anführungszeichen – „normalen“ Flugzeugen der Klasse 737 oder A 320 verkehren können, hier durchaus auch mit diesen Flugzeugen verkehren. Logischerweise bedeutet das natürlich eine dramatische Vergrößerung der durchschnittlichen Flugzeuggröße in Mönchengladbach. Das widerspricht sich meines Erachtens aber auch nicht mit dem, was ich zuvor als generelles Phänomen geschildert habe.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Meurer, geben Sie das Mikrofon bitte in die nächste Reihe weiter. Oder wollen Sie noch weiter fragen?

**Heinz Meurer (Einwender):**

Ja, noch ganz kurz, Herr Marten. – In einer deutlichen Verlagerung der Flugverkehre in die Klasse S 5.2 sehe ich doch einen entgegenlaufenden Trend zu den Flugzeugmustern, die eigentlich in Mönchengladbach verkehren können und verkehren müssten; denn Mönchengladbach hat vom Land NRW ja die Funktion zugewiesen bekommen, den Regional- und Geschäftsverkehr zu bedienen. Sie haben selber gesagt, dass diese Verkehre mit kleineren

Flugzeugmustern bedient werden. Aus dem Gutachten geht aber eindeutig hervor, dass für den Touristikverkehr die großen Maschinen – A 320, A 321, B 737-700 und B 737-800 – eindeutig den Vorrang haben und in der Menge der Flugbewegungen ganz deutlich vorne liegen. Also gibt es in Mönchengladbach die Tendenz zu größeren Maschinen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

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

Schauen wir uns doch einmal den Touristikverkehr an. Er wird nicht mit kleinen Geräten geflogen. Und im Regionalluftverkehr werden auch Typen wie 320 und 737 eingesetzt, Herr Meurer. Ich glaube, das kann man wirklich nicht bestreiten.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Bitte schön. Sie haben das Wort.

**Richard Scholz (Einwender):**

Mein Name ist Richard Scholz. Ich wohne in Herzbroich. – Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Krieger. Am Anfang haben wir die schönen Kreise gesehen. Sie sollten belegen, wie die Einwohnerzahl in den Städten verteilt ist. Meine Frage dazu lautet: Haben Sie das auch noch etwas differenziert? Sie unterstellen nämlich, glaube ich, dass jeder Einwohner die gleiche Kaufkraft hat. Nicht weit von uns entfernt, und zwar in der Großstadt Duisburg, herrscht aber eine Arbeitslosigkeit von 18 %. Die Arbeitslosen haben zwar Zeit, als Fluggast eine Reise anzutreten, aber ihnen mangelt es an Geld. Insgesamt haben wir hier in Nordrhein-Westfalen 1 Million Arbeitslose. Auf absehbare Zeit ist auch nicht zu erwarten, dass wir wieder Vollbeschäftigung erreichen. – Ich komme gleich noch auf die Kaufkraft. Oder soll Herr Dr. Krieger zuerst diesen Gedanken weiterspinnen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Bitte machen Sie weiter, Herr Scholz.

**Richard Scholz (Einwender):**

Gut. – Wir alle merken an den Tankstellen, dass die Treibstoffpreise steigen. Die Fluggesellschaften äußern ja auch schon den Wunsch, ein sogenanntes Aufgeld, einen Kerosinzuschlag, zu verlangen. Wenn wir in unserer Klimazone nicht frieren wollen, müssen wir im Winter auch Heizöl haben. Das heißt: Uns wird Kaufkraft entzogen. Wir müssen das Geld für viel wichtigere Dinge ausgeben. Und wir können unser Einkommen nur einmal ausgeben. – Das ist der eine Gedanke.

Der zweite Gedanke ist folgender: Ich bin Rentner. Hier sind wahrscheinlich viele Rentner. Sie machen sich Sorgen um ihre Altersversorgung. Diese soll ja nach dem Umverteilungsverfahren aufgebracht werden. Der Bevölkerungskegel nimmt im Alter zu. Die arbeitende Bevölkerung, die letzten Endes die Renten erwirtschaften soll, nimmt ab. Von daher müssen diese Menschen so viel abzweigen, dass sie auch nicht mehr reisen können. Schließlich legen sie auch noch für ihre eigene Altersversorgung Geld zur Seite. Dieses Geld ist gebunden. Daran gibt es nichts zu rütteln, wenn man hier verantwortungsvoll handelt.

Der demographische Faktor kommt noch dazu. Wir sind ja in der Situation, dass die Geburtenrate sinkt. Später sind also weniger Leute erwerbstätig, die diesen „Überhang“ an alter Bevölkerung versorgen müssen. Aufgrund der guten medizinischen Versorgung geht die Lebenserwartung ja schon über 90 Jahre hinaus. Heute wird schon diskutiert, wie man das bezahlen kann. Man kommt jetzt auf die Idee, die Mehrwertsteuer zu erhöhen. Damit entzieht man den Bürgern schon wieder Geld.

Außerdem wird in absehbarer Zeit Folgendes passieren – um bei den Treibstoffkosten zu bleiben –: Wir haben in Asien zwei große Volkswirtschaften, und zwar China mit Wachstumsraten, von denen wir nur träumen können, und Indien. Die Tendenz ist, dass die dortigen Bürger von ihren Fahrrädern auf motorisierte Verkehrsmittel umsteigen. Sie brauchen also ebenfalls Treibstoff. Und wie man weiß, sind die Erdölvorräte begrenzt. Sie nehmen von Tag zu Tag immer weiter ab. Von daher wird es einen Kampf um diese abnehmenden Ressourcen geben. Das wird sich auch hier noch finanziell auswirken.

In diesem Gesamtkomplex sehe ich auf lange Sicht nicht eine Vermehrung des Flugverkehrs und des Flugbedarfs in Mönchengladbach auf uns zukommen. Vielmehr sind bremsende Faktoren vorhanden.

Im Übrigen haben wir am Niederrhein schon einmal ein solches Großprojekt erlebt. Ich greife nur einmal auf die Stadt Kalkar zurück. Dort wollte man mit 7 Milliarden DM einen schnellen Brüter bauen. Argumentiert wurde, damit werde die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet. Und was ist jetzt daraus geworden? Man hat ein Schwimmbad gebaut.

Ich habe hier von Herrn Zerbe gehört, dass er ein Herz für Kinder hat. Jetzt möchte er ja die Startbahn verlängern. Ich kann mir ganz gut vorstellen, dass sich daraus dann eine Rollschuhbahn entwickeln lässt. Dann haben Sie für das Geld hier gut vorgesorgt! – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger, was können Sie zum Stichwort „Kaufkraft“ sagen?



**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Herr Scholz, was Sie gerade vorgetragen haben, ist vom Grundsatz her sicherlich alles vollkommen richtig. Das muss von allen, die mit Nachfrageprognosen zu tun haben, auch sehr, sehr sorgfältig bedacht werden. Ich stimme Ihnen völlig zu, dass es eine Menge von Faktoren gibt – angefangen vom Wohlstand der Bevölkerung über die Arbeitslosigkeit bis hin zu der demographischen Situation –, die in der Tat jeden, der damit befasst ist, ins Nachdenken bringen müssen: Geht es so weiter, wie es bisher gegangen ist? Oder wird es irgendwie anders gehen? – Da stimme ich Ihnen vollkommen zu.

Es ist allerdings wie folgt – und das ist eine Beobachtung, die wir wohl alle machen –: Wir beobachten im Augenblick, wie rapide die Benzinpreise und damit die Kosten für das Autofahren steigen. Aber ist irgendjemandem von Ihnen aufgefallen, dass in den letzten Wochen weniger Auto gefahren wird als vorher? – Mir nicht.

(Widerspruch bei den Einwendern)

– Möglicherweise ist es so. Mir ist es aber nicht aufgefallen.

(Zuruf von den Einwendern: Wir müssen ja hierher kommen!)

So ist es auch mit dem Fliegen. Verstehen Sie es, oder verstehen Sie es nicht! Wir verstehen es manchmal auch nicht. Sie haben völlig Recht. Wir haben im Ruhrgebiet – in Duisburg, wie Sie sagten, aber zum Beispiel auch in Gelsenkirchen und Oberhausen – recht hohe Arbeitslosenquoten. Das ist alles bekannt. Trotzdem nimmt der Verkehr am Flughafen Düsseldorf auch in diesem Jahr eine für uns unerwartet gute Entwicklung – unerwartet gut angesichts der Rahmenbedingungen, unter denen wir uns im Augenblick befinden, sowie trotz der Tatsache, dass auch die Passagierzahlen des Flughafens Köln in diesem Jahr wieder eine sehr positive Entwicklung nehmen und trotz der Tatsache, dass auch die anderen Flughäfen wachsen. Das alles passiert trotz der Rahmenbedingungen, die Sie richtigerweise angeführt haben. Da klafft auch bei mir persönlich irgendwo ein Verständnisproblem, muss ich gestehen. Es ist aber nun einmal so.

Um noch einen letzten Satz zum Thema „Wohlstand in der Region“ zu sagen: Natürlich können wir nicht aufgrund der Bevölkerungsdaten sagen, dass wir die Bevölkerung einer bestimmten Stadt nur zur Hälfte rechnen, weil dort die Arbeitslosigkeit höher ist. Das wäre auch Unsinn. Allerdings hat die Lufthansa vor einigen Jahren – es ist vielleicht zwei oder drei Jahre her – Folgendes gemacht: Sie hat gesagt, die Kopfzahl zähle eigentlich nicht; was wirklich zähle, sei das Wohlstandsniveau. In diesem Zusammenhang hat die Lufthansa eine weltweite Untersuchung durchgeführt. Das hatte mit Düsseldorf gar nichts zu tun. Die Lufthansa hat weltweit alle großen Agglomerationszentren genommen, zu denen natürlich auch die Region Düsseldorf gehört – genauso wie die Region Tokio, die Region Los Angeles usw. –, und be-

rechnet, welches Bruttoinlandsprodukt in diesen Regionen in einem definierten Radius erwirtschaftet wird. Das ist in der Tat ein anerkannter Indikator für die Wohlstandssituation.

Ich glaube, es wird Sie überraschen, wenn ich Ihnen sage, dass die Region Düsseldorf mit einem Umkreis von etwa 50 km – genau diesen Umkreis habe ich Ihnen eben auf der Karte gezeigt – in Bezug auf das Bruttoinlandsprodukt, das in dieser Region erwirtschaftet wird, und damit in Bezug auf den Wohlstand weltweit an siebter Stelle steht. Damit ist Düsseldorf die erste deutsche Region – weit vor Frankfurt, weit vor München, weit vor Berlin und unmittelbar hinter Paris.

Im Laufe des Vormittags wurde gefragt: Wollen Sie sich wirklich mit London oder Paris vergleichen? – Ja, wir können uns mit London und Paris vergleichen; wohlgemerkt als Region, die dann nicht nur „Düsseldorf“ heißt, die natürlich auch nicht „Mönchengladbach“ heißt, sondern die den ganzen Großraum von Dortmund bis Mönchengladbach und bis zur niederländischen Grenze umschließt. Wir können uns absolut damit vergleichen. Das wird auch von allen Fachleuten so bestätigt. Daran sehen wir auch, welches hohe Wohlstandsniveau wir hier noch haben – trotz der Tatsache, dass die Arbeitslosenquoten in Teilen unserer Region beklagenswert hoch sind. Das Wohlstandsniveau in dieser Region steht, wie gesagt, weltweit an siebter Stelle. Und das ist enorm.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Schäfer.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Vielen Dank. – Herr Vorsitzender! Mein Name ist Herbert Schäfer. Ich komme aus der vierfach vom Luftverkehr betroffenen Stadt Willich: Stundeneckwerte Düsseldorf, Modru 5 T, Schulflugbetrieb und jetzt noch der Ausbauplan des Flugplatzes Mönchengladbach.

Ich habe an Herrn Dr. Krieger folgende Fragen: Erstens. Wie sehen Sie den kompletten Flughafen Düsseldorf? Wie ist er komplett?

Zweitens. Würden Sie zustimmen, dass für Wohngebiete mit Überflughöhen unter 300 m in einem Korridor von 450 m Lärmschutz zu besorgen ist, weil in diesem Korridor ein besonderes Schutzbedürfnis für die Anwohner besteht? – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Ich kann eigentlich nur zu der ersten Frage Stellung nehmen. Die zweite Frage ist sicherlich eine rechtliche Frage, für deren Beantwortung ich überhaupt nicht qualifiziert bin. Insofern

bitte ich Sie, es mir nicht übel zu nehmen, dass ich auf die zweite Frage keine Antwort geben kann.

Zu der ersten Frage – wie sehen Sie den Flughafen Düsseldorf überhaupt? – stelle ich fest: Ja, natürlich; es ist wie mit so vielem im Leben. Man – auch jeder persönlich – hat vielleicht irgendwelche Wunschvorstellungen, wie es ideal wäre. Das Leben besteht aber nun einmal daraus, dass man sich mit Rahmenbedingungen auseinander setzen muss und sich auch mit ihnen arrangieren muss. Das gilt ganz genauso auch für den Flughafen Düsseldorf.

Ich glaube, es ist erst einige Wochen her, dass ein sehr wesentlicher Vertreter aus der Luftverkehrsbranche – wenn ich nicht irre, sogar aus dem Hause Lufthansa – noch einmal etwas wiederholt hat, was auch schon früher gesagt wurde, nämlich Folgendes: Wenn die Flughafenpolitik im Lande Nordrhein-Westfalen nach Kriegsende anders gelaufen wäre – und heute Vormittag wurde hier ja schon einiges aus der damaligen Zeit angesprochen –, dann hätte die hiesige Region einen Flughafen, dessen Größenordnung durchaus der der Flughäfen von Paris oder London entsprechen könnte und der damit auch die entsprechende wirtschaftliche Entwicklung genommen hätte.

Denn schauen Sie sich einmal an, was in den letzten Jahren rund um den Flughafen München passiert ist, seit der Flughafen München durch die Entwicklung zum zweiten Drehkreuz der Lufthansa dieses enorme Wachstum hat. Schauen Sie sich an, was in der dortigen Region abgeht. Schauen Sie sich an, was in der Region Amsterdam wirtschaftlich abgeht und wie viele Arbeitsplätze dort geschaffen werden, die gar nicht direkt mit dem Flughafen zu tun haben, aber durch den Flughafen im Zusammenhang mit Firmenansiedlungen angezogen werden.

Das alles geht an Nordrhein-Westfalen vorbei. Das muss man ganz klar sagen. Es wird auch nicht mehr wiederzuholen sein. Dieser Zug ist abgefahren. Ich sagte es ja schon mehrfach. Eine Hub-Entwicklung nach dem Vorbild von Frankfurt oder München ist hier in Nordrhein-Westfalen in der Tat nicht zu sehen, weder in Düsseldorf noch an allen anderen nordrhein-westfälischen Flughäfen.

Von daher müssen wir uns auf das beschränken, was wir sozusagen ererbt haben, und uns damit abfinden, dass die Fehler der Vergangenheit nicht wieder gutzumachen sind. Wir müssen natürlich versuchen, in Düsseldorf das Beste aus der Situation zu machen – das Beste nicht nur für uns, sondern letztendlich auch für das wirtschaftliche Wohlergehen der Region; das sollte man nicht ganz vergessen. Dazu gehören natürlich auch alle diese Überlegungen, bei denen es darum geht, wie wir hier unter den gegebenen Voraussetzungen wirklich ein relatives Optimum an Luftverkehrsbedienung erzeugen können. Das ist eigentlich genau das Thema, das wir schon den ganzen Vormittag hier diskutiert haben – nicht mehr und nicht weniger. – Danke.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Schäfer.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Ich habe leider Ihre Ausführungen – ich höre schlecht

(Dr. Edmund Krieger [Flughafen Düsseldorf GmbH]: Das tut mir Leid!)

und sitze hier hinter der Säule – zu dem Lärmschutz nicht verstanden. Was haben Sie dazu gesagt?

(Zuruf von den Einwendern: Nichts!)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Dazu habe ich in der Tat auch nichts gesagt. Ich habe nur darauf hingewiesen, dass ich in Bezug auf dieses Thema überhaupt nicht qualifiziert bin und von daher sicherlich der am schlechtesten geeignete Ansprechpartner dafür bin. Es gibt sicherlich andere Experten, die dazu fundiert Stellung nehmen können.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Schäfer.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Ja. – Würden Sie mir zustimmen, dass zu dem kompletten Flughafen Düsseldorf Linien-, Charter-, Geschäfts- und Privatflieger gehören?

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Da stimme ich Ihnen aber sofort zu; natürlich.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Wenn Sie dem zustimmen, frage ich Sie: Wofür brauchen wir dann noch Mönchengladbach?

(Beifall bei den Einwendern)

Diese Äußerung kann man nämlich in der Hauspostille „Von hier aus“ aus dem November 2004 unter der Beantwortung von „Zehn Fragen zur Stundeneckwerteeerhöhung“ lesen – und zwar bei Frage 6; wenn Sie dort nachgucken wollen, können Sie das gerne tun. Es hat mich sehr gefreut, dass Sie das bestätigen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank. – Ich frage jetzt einmal diejenigen, die als Nächste auf der Rednerliste stehen, ob sie tatsächlich eine Frage an Herrn Dr. Krieger haben oder ob sie ihre Stellungnahme nicht auch nach der Pause abgeben können. – Herr Lange, haben Sie eine Frage an Herrn Dr. Krieger?

(Christoph Lange [Einwender]: Ich würde gerne zwei Dinge ansprechen!)

– Gut. – Frau Schwerdtfeger ist nicht da. – Herr Siewert?

(Lars Siewert [Stadt Willich]: Ich habe eine Frage!)

– Okay. – Herr Graaff ist nicht da. – Herr Mischke, haben Sie eine Frage?

(Ulrich Mischke [Einwender]: Ich kann später reden!)

– Später. – Dann hat jetzt Herr Lange das Wort.

**Christoph Lange (Einwender):**

Herr Vorsitzender, ich würde es mit Ihrem Einverständnis gerne so machen, dass ich Herrn Dr. Krieger, solange er noch da ist, mit ein, zwei Dingen konfrontiere, bei denen ich schon ganz gerne wüsste, was er dazu sagt.

(Verhandlungsleiter Ulrich Marten nickt.)

Erstens. Herr Dr. Krieger, wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie vorhin gesagt, dass die Verkehrsentwicklung in diesem Jahr wesentlich aufwärts gerichtet ist. – Ich möchte Ihnen ganz gerne einmal eine Übersicht des Monats Mai 2004 zeigen.

(Folie)

Das sind die von uns erfassten Flugbewegungen aus Ihrer Homepage. Interessant ist vor allen Dingen die Zahl, die als vierte unten rechts steht: 16.398 durchgeführte Flugbewegungen im Mai 2004. – Ich lege jetzt einmal zusätzlich die Übersicht des Monats Mai 2005 auf. Wir können das gerne übereinander schieben, wenn Bedarf danach besteht.

(Folie)

Wie Sie sehen, lag die Zahl der durchgeführten Flugbewegungen im Mai 2005 laut Ihrer Homepage bei 16.322, also um 70 bis 80 Bewegungen niedriger als im Mai 2004. Was sagen Sie dazu?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Bitte sehr, Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Manche Fragen lassen sich Gott sei Dank sehr leicht beantworten. Die Ursache hierfür ist, dass im Mai letzten Jahres in Düsseldorf die große Ausstellung „drupa“ stattfand. Dabei handelt es sich um die größte Ausstellung in Düsseldorf überhaupt. Sie verursacht einen enormen zusätzlichen Flugverkehr – sowohl in Bezug auf Passagiere als auch in Bezug auf zusätzliche Flüge, die eigens für die „drupa“ eingerichtet werden. Diese Messe hat es in diesem Jahr nicht gegeben. Dafür ist das Ergebnis dieses Maies noch erstaunlich gut, muss man sagen; denn wir hatten an sich damit gerechnet, dass der „drupa“-Effekt noch stärker durchschlägt.

**Christoph Lange (Einwender):**

Zweite Frage – diesen Punkt habe ich vor zwei Wochen hier schon einmal vorgetragen –: Wir haben durch Summation dieser Flugbewegungen festgestellt, dass das Maximum bei 641 Flugbewegungen, durchgeführt am 2. September 2004, lag. Die Differenz dessen, was Sie tatsächlich fliegen, zu diesen technisch machbaren 641 Bewegungen betrug im Sommerhalbjahr über 16.000 Flugbewegungen. Im Winterhalbjahr wurden sogar 26.961 Flugbewegungen in Düsseldorf nicht genutzt. Sie waren aber machbar, weil sie am 2. September 2004 auch machbar waren. – Wo ist, bitte schön, Ihre überbordende Nachfrage?

Den nächsten Punkt schließe ich gleich an; dann geht es schneller. Auf Ihrer Internetseite lese ich unter den Medieninformationen vom 18. März 2005 – ich zitiere wörtlich –:

Auch die Fluggesellschaft Wind Jet nimmt ein für sie neues Ziel ab Düsseldorf auf: mittwochs und samstags startet sie in Richtung Catania auf Sizilien. HOLA Airlines wird immer sonntags nach Palma de Mallorca fliegen – ein neues Ziel für die Fluggesellschaft.

Herr Dr. Krieger, was mich wundert, ist Folgendes – und das müssen Sie uns allen hier bitte erklären –: Wieso wird jede Woche wieder irgendeine neue Flugverbindung groß in der Zeitung herumposaunt, obwohl die Slots doch angeblich so knapp sind?

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Herr Lange, dieser letzten von Ihnen genannten Bitte komme ich ebenfalls gerne nach. Die Erklärung ist auch wirklich sehr einfach. Natürlich gehört Klappern zum Handwerk. Wenn eine neue Flugverbindung eingerichtet wird, dann geben wir das natürlich auch gerne der Öffentlichkeit bekannt. Weniger gern trommeln wir hingegen in der Öffentlichkeit – und das machen alle anderen Flughäfen und ähnlichen Firmen genauso –, wenn Flüge eingestellt werden. Das passiert selbstverständlich genauso – sei es dadurch, dass sich bestimmte

Strecken eben doch nicht rechnen und die Flüge aufgegeben werden, oder dadurch, dass, was hin und wieder ja auch mal passiert, eine Fluggesellschaft in Konkurs geht und die Slots von daher wieder frei werden.

Insofern ist in dem bestehenden Slot-Volumen natürlich immer Bewegung drin. Es gehen Flüge, und es kommen neue hinzu. Wir verkünden halt die neuen Flüge. Nehmen Sie uns das bitte nicht übel. Das gehört zum Marketing.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange, haben Sie noch Fragen?

**Christoph Lange (Einwender):**

Ich wollte jetzt eigentlich noch eine Bemerkung dazu machen. Dann können wir gerne in die Mittagspause gehen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Nein, dann ist noch Herr Siewert an der Reihe.

**Christoph Lange (Einwender):**

Gut; okay. – Ich möchte aber gerne nach der Pause noch einmal zu Wort kommen. Ich habe nämlich noch einiges zu sagen. Das würde jetzt allerdings zu lange dauern.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut.

**Christoph Lange (Einwender):**

Ich möchte es jetzt auch nutzen, dass Herr Dr. Krieger noch hier ist. – Herr Dr. Krieger, aus Ihrer Position und aus Ihrer Strategie heraus verstehe ich das völlig. Sie werden ja schließlich vom Flughafen bezahlt. Kritisch wird es allerdings in dem Augenblick, in dem der Flughafen Düsseldorf z. B. die heute Morgen schon einmal angesprochene Air Berlin aktiv von Mönchengladbach abwirbt. Ich sage Ihnen auch genau, wie Sie das gemacht haben: nicht durch Gebührenermäßigungen – das weiß ich –, sondern dadurch, dass Sie der Air Berlin genau die attraktiven Slots um Punkt 6:00 Uhr morgens und um 22:55 Uhr abends gegeben haben, die sie vorher nicht hatte.

Und dann stellt diese Airline eine Verbindung, die früher von Mönchengladbach aus geflogen wurde, nämlich Flug Nummer AB 8383 nach Warschau, ein – und zwar mangels Nachfrage.

Dann wird es kritisch; denn dann können Sie Ihre hier vorgetragene Behauptung einer überbordenden Nachfrage nicht mehr aufrechterhalten. Die Realitäten sprechen nämlich eindeutig dagegen. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Erstens. Vielleicht versagt mein Gedächtnis. Ich kann mich aber nicht erinnern, dass Air Berlin jemals planmäßig von Mönchengladbach nach Warschau geflogen ist. Vielmehr hat Air Berlin die Strecke nach Warschau erst ein Jahr, nachdem sie nach Düsseldorf übergesiedelt war, in Düsseldorf neu aufgenommen – und zwar gemeinsam mit einem anderen Flug von Berlin nach Warschau. Dabei handelte es sich praktisch um einen kombinierten Umlauf Düsseldorf–Berlin–Warschau. Es war dann so, dass die Strecke Düsseldorf–Warschau eigentlich ganz gut lief. Da das Flugzeug aber auch für die Strecke Berlin–Warschau genutzt wurde und diese Strecke nicht so gut lief, hat Air Berlin sich entschieden, die Strecke wieder einzustellen. – Das nur einmal zu den Details. Diese Einstellung hat also nichts mit dem Übergang von Mönchengladbach nach Düsseldorf zu tun.

Zweitens. Es überrascht mich, dass Sie so überzeugt behaupten, dass wir diesen Wechsel von Mönchengladbach nach Düsseldorf aktiv betrieben hätten. Mir ist das nicht so bekannt, und ich bin Mitglied dieses Unternehmens. Auch Ihre Aussage, wir hätten Air Berlin die Slots zukommen lassen, wundert mich. Ich meine, ich hätte heute Morgen hinreichend ausgeführt – ich denke, Ihre Kenntnisse sind auch gut genug, dass Sie das ohnehin genau wissen –, dass der Flughafen überhaupt keine Slots zuteilt, und zwar überhaupt niemandem. Vielmehr liegt das nach wie vor im alleinigen Ermessen und Aufgabenbereich des Flughafenkoordinators in Frankfurt. – Insofern kann ich das, was Sie dazu sagen, überhaupt nicht bestätigen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Siewert.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Herr Dr. Krieger, sehen Sie es so, dass Mönchengladbach über eine eigene Catchment Area verfügt?

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Diese Frage habe ich ja schon heute Morgen im Rahmen der Fragen, die ich in meinem Eingangreferat gestellt habe, zu beantworten versucht. Mir ist nicht ganz klar, warum es eigentlich eines solchen eigenen Einzugsgebietes bedarf. Ich wiederhole aber gerne noch einmal, was ich heute Morgen gesagt habe.

Natürlich – das ist gar keine Frage – bedienen beide Flughäfen die gleiche Catchment Area, wie man neudeutsch ja sagt, also den gleichen Ballungsraum – mit leichten Überschneidungen. Insofern ist der Bedarf, über den wir reden, der Bedarf dieser Region, ob er nun in Düsseldorf, in Mönchengladbach oder sonst wo abgeflogen wird.



Allerdings habe ich auch noch hinzugefügt: Wenn in Mönchengladbach spezielle Flugangebote existieren, haben diese Flüge natürlich möglicherweise noch mehr Ausstrahlung in die holländische Grenzregion oder in das linksrheinische Gebiet, als sie es hätten, wenn sie von Düsseldorf aus angeboten würden. – Das sind eigentlich aber partielle Verschiebungen, die in der Summe keine wirklich große Rolle spielen.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Ja; schön. Das hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt auf Seite 26 seines Gutachtens 1999-43 auch festgestellt.

Ab Düsseldorf verkehren eine Reihe von Flugzeugmustern wie z. B. ATR, BAe 146, Dash 8 und Fokker 50. Wir haben uns einmal die Mühe gemacht, den Sommerflugplan abzuschreiben, und stellen fest: Eine Reihe von Flugzeugmustern könnte auch von Mönchengladbach aus operieren. – Wie erklären Sie sich die Tatsache, dass diese Flugzeugmuster nicht schon jetzt ab Mönchengladbach fliegen, wo auf der bestehenden Start- und Landebahn schon ein restriktionsfreier Verkehr möglich ist? Warum fliegen sie ab Düsseldorf?

Schauen Sie sich beispielsweise die KLM an. Sie startet sieben Mal pro Woche bis zu fünf Mal täglich in Düsseldorf. Herr Zerbe hätte Passagiere ohne Ende, wenn diese Flugzeuge von Mönchengladbach aus fliegen würden.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Bitte sehr.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Ich weiß nicht genau, seit wann Sie bei dieser Veranstaltung dabei sind. Genau dieses Thema haben wir heute im Laufe des Vormittags schon mehrfach angesprochen. Diese Rechnung ist auch schon von anderer Seite in ähnlicher Weise aufgestellt worden. Ich kann es nur noch einmal wiederholen: Niemand – wir als Flughäfen nicht, die Politik nicht und auch der Flughafenkoordinator nicht – kann eine Airline zwingen, nicht mehr hier zu fliegen und stattdessen dort zu fliegen.

Genau das ist die Story. Deshalb will ich es nur noch einmal in Kurzfassung wiederholen: Natürlich haben wir den Versuch mit diesen Airlines unternommen. Natürlich sind uns diese Zahlen bekannt. Natürlich hätten wir die von Ihnen genannten Airlines auch gerne jetzt und heute hier.

Aber, wie gesagt: Das Thema ist nun wirklich seit 15 Jahren in Arbeit. Das Ergebnis ist ganz klar. Es geht nun einmal nicht. Von daher müssen wir stattdessen einen anderen Weg gehen, den ich heute Morgen ja auch geschildert habe.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Ich kann Ihnen sagen, dass ich diesem Erörterungstermin seit dem ersten Tag mit Ausnahme eines einzigen Tages beiwohne. Die ganze Zeit, die wir diesen Erörterungstermin hier veranstalten, haben wir noch keine Antwort darauf gefunden. Und das ist die zentrale Frage.

Sie sagten, dass Sie ein Flughafensystem beantragt haben – und zwar schon vor diesem Antrag auf Planfeststellung. Sie sagten, dass Sie hier keine Airlines bekannt geben möchten. Was die Stadt Willich aber ganz besonders interessiert, ist eine eigene Düsseldorfer Prognose, mit der Sie in diesem Verfahren hier Aufklärung schaffen könnten; denn wir haben in den Prognosen von Mönchengladbach folgende Verkehrsspitze: Die Tagesganglinie besagt, dass wir um 16:00 Uhr ein Spitzenaufkommen haben. – Irgendwie muss sich diese Prognose ja zusammensetzen. Der Tatsache, dass Sie ein Flughafensystem beantragt haben, muss ja auch irgendein intellektueller Gedanke zugrunde liegen. Welche Verkehre wollen Sie verlagern?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Es ist für mich jetzt wirklich ein bisschen schwierig, das zu beantworten; denn Sie umreißen jetzt eigentlich die gesamte Thematik, die wir heute Vormittag behandelt haben und zu der schon mehrfach Stellung genommen worden ist. Ich muss Ihnen ehrlich sagen: Im Augenblick kann ich dazu nicht viel mehr sagen als das, was ich bereits gesagt habe.

(Unruhe bei den Einwendern – Zuruf von den Einwendern: Wiederholen Sie es!)

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Man kann es doch mit einem Satz beantworten. Sie müssen doch wissen, welche Verkehre Sie verlagern wollen. Ich meine, ich habe jetzt auch Hunger und möchte gerne essen gehen – genauso wie Sie.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Okay; dann sind wir ja schon zwei. – Natürlich kann ich das in einem Satz wiederholen. Es ist so, wie ich auch schon heute Morgen in meinem Eingangsreferat gesagt habe: Es gibt Airlines, die durchaus an einem Flughafen Mönchengladbach interessiert sind, und zwar im Zusammenhang mit der Tatsache, dass sie in Düsseldorf – egal, wie die Genehmigungslage in Düsseldorf sich entwickelt – auch dauerhaft mit Kapazitätsproblemen zu rechnen haben. Wir sehen diese Airlines z. B. in den Bereichen Touristik, Low Cost oder ethnische Verkehre. Ich habe allerdings, wie ich jetzt auch mehrfach dargelegt habe, aus guten Gründen davon abgesehen, Namen von Airlines zu nennen. Das tut mir schrecklich Leid. Ich kann es nur

noch einmal wiederholen. Ich weiß, dass diese Namen Sie brennend interessieren würden. In Ihrer Situation würde es mir genauso gehen. Das geht aber leider nicht. – Mehr kann ich dazu im Moment nicht sagen. Das wäre der eine Satz.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Ich stelle fest: Das sieht mir ein bisschen nach Erklärungsnotstand aus.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber ich habe jetzt Hunger und frage an dieser Stelle nicht weiter nach.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das ist eine gute Idee. – Herr Mischke, bevor Sie das Wort ergreifen, möchte ich Sie darauf hinweisen, dass nach der Pause Herr Lange und Herr Faulenbach da Costa an der Reihe sind. Von daher existieren Ihre Zeitprobleme vielleicht gar nicht mehr, und Sie können auch nach der Pause vortragen.

(Ulrich Mischke [Einwender]: Ich möchte Herrn Dr. Krieger noch eine Frage stellen!)

– Gut. Bitte sehr.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Zwei kurze Punkte: Erstens. Vor zwei oder drei Tagen habe ich schon angeführt, dass in allen genehmigten Fällen von Flughafensystemen gleich lange Start- und Landebahnen existieren und dass deshalb auch für das von Düsseldorf und Mönchengladbach beantragte System eigentlich gleich lange Start- und Landebahnen als Voraussetzung erforderlich wären. Dann habe ich gesagt:

Es gibt also einen unmittelbaren kausalen Zusammenhang zwischen dem Antrag auf Genehmigung eines Flughafensystems und den beantragten Ausbauplänen des Flugplatzes Mönchengladbach.

Nach diesem Vortrag vor zwei oder drei Tagen habe ich keine Antwort und kein Meinungsbild erhalten. Vor dem Hintergrund der Ausführungen von Herrn Rechtsanwalt Sommer bin ich deshalb Herrn Tümpel sehr dankbar, dass er heute eine Antwort gegeben hat. Herr Tümpel ist uns hier ja immerhin als Gutachter der Antragstellerin angekündigt. Er ist langjähriges Mitglied des Vorstandes des Flughafens Düsseldorf.

Herr Tümpel hat Ausführungen im Zusammenhang mit dem Flughafensystem Mailand gemacht und ausdrücklich darauf hingewiesen, dass wir dort in etwa gleich lange Start- und Landebahnen haben. Er hat dann wörtlich erklärt:

Voraussetzung des Flughafensystems ist die Schaffung gleich langer Start- und Landebahnen.

Ich sehe das als Bestätigung an. Er kennt die Geschäftspolitik des Flughafens Düsseldorf und weiß, dass das der wahre Grund ist.

Ich bitte deshalb, dass uns die Bezirksregierung das Wortprotokoll dieser Passage von Herrn Tümpel möglichst noch in dieser Woche zur Verfügung stellt.

Zweitens. Ich komme noch einmal kurz auf die Ausführungen von Herrn Brockes zurück, der darauf hingewiesen hat, dass im Koalitionsvertrag stehe, dass die neue Landesregierung den Flughafen Düsseldorf unterstützen wolle. – Der Flughafen Düsseldorf hat vor zwei oder drei Tagen eine Presseerklärung herausgegeben. Darin heißt es:

Der Flughafen Düsseldorf hofft noch in diesem Jahr auf die Aufhebung der Stundeneckwerte. Er könnte damit ab 2006 ein Viertel mehr Flugbewegungen abwickeln.

Das heißt: 25 % mehr. – Immer und überall wird dargestellt, der hier behandelte Antrag diene auch der Entlastung des Flughafens Düsseldorf. Wenn Düsseldorf jetzt aber – vorausgesetzt, dass das mit Unterstützung der Landesregierung so passiert – zusätzliche Kapazitäten von 25 % bekommt, dann frage ich Sie, Herr Dr. Krieger: Wo ist dann noch die Notwendigkeit?

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Krieger.

**Dr. Edmund Krieger (Flughafen Düsseldorf GmbH):**

Genau an diesem Punkt habe ich heute Morgen ja aufzusetzen versucht. Erinnern Sie sich bitte noch einmal an die von mir gezeigten Grafiken. Die rote Linie, die das Ganze begrenzt und an der vom Koordinator dann tatsächlich abgeschnitten wird, liegt im Augenblick bei 38 Bewegungen. Ziehen Sie gedanklich die gleiche Linie bei 45 Bewegungen – dieses Volumen haben wir ja aktuell für die Anschlussgenehmigung beantragt und hoffen, es auch genehmigt zu bekommen –, und Sie stellen fest, dass zu den meisten Stunden des Tages immer noch ein ganz erheblicher Überschuss verbleibt.

Von daher beißen sich diese beiden Dinge überhaupt nicht. Der Flughafen Düsseldorf ist und bleibt ein kapazitätsbeschränkter Flughafen. Das müssen wir einfach zur Kenntnis nehmen. Wir können in Düsseldorf nur versuchen, die Kapazitätsbeschränkung in dem Maße, in dem es noch möglich ist, ein klein wenig zu mildern. Wie ich bereits sagte, wird aber auch diese

Zusatzkapazität in Düsseldorf in spätestens zwei oder drei Jahren wieder zugelaufen sein. Das heißt: Sie wird ausgenutzt sein, und es wird noch immer wieder Überschussnachfrage geben, die dort nicht unterzubringen ist.

Insofern – ich kann es nur wiederholen – beißen sich diese beiden Anträge überhaupt nicht. Sie ergänzen sich, und zwar aufgrund der Realität, dass in Düsseldorf die Bäume nicht nur nicht in den Himmel wachsen können, sondern auch leider ständig gestutzt werden.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Tümpel.

**Matthias C. Tümpel (Antragstellerin):**

Herr Mischke, Sie sollten schon unterstellen, dass ich die Flughafensysteme, die bisher veröffentlicht sind, auch kenne. Von daher weiß ich natürlich, dass beispielsweise Kopenhagen-Kastrup und -Roskilde nicht die gleichen Landebahnen haben.

Darüber habe ich auch nicht gesprochen. Vielmehr habe ich anhand des von Herrn Rechtsanwalt Sommer genannten Beispiels Mailand darüber gesprochen, welche Bedingungen dort bei der Frage der Verteilung geherrscht haben. Nur über diesen Punkt habe ich gesprochen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Mischke, bevor ich noch anfangen, über die rechtliche Relevanz von Koalitionsvereinbarungen zu rasonieren, möchte ich lieber in die Pause gehen. Wir haben jetzt 14:01 Uhr. Wir machen eine Stunde Pause. Um 15:00 Uhr setzen wir den Erörterungstermin fort. Dann bekommt Herr Lange das Wort.

(Unterbrechung von 14:01 Uhr bis 15:03 Uhr)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Meine Damen und Herren, wir setzen unsere Erörterung fort. Ich bin Ihnen noch eine Auskunft schuldig. Ich habe mich gestern im Büro an die Akte Flughafen system begeben und möchte berichten, dass uns der Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH auf Errichtung eines Flughafensystems vorliegt; er datiert vom 05.08.2003. Diesen Antrag hat uns die Flughafen-gesellschaft Mönchengladbach am 11.08. zur Kenntnisnahme vorgelegt. Der Flughafen Mönchengladbach hat sich in einer Stellungnahme vom 08.08. diesem Antrag angeschlossen. Am 27.11.2003 hat die Bezirksregierung diesen Antrag an das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium weitergeleitet mit der Bitte, diesen Antrag dem Bundesverkehrsministerium vorzulegen. – So weit zu dem, was ich dazu festgestellt habe.

Jetzt Frau Hörr zum Antrag der Stadt Willich auf Beendigung des Verfahrens. Herr Siewert ist schon ganz gespannt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Marten. – Der Antrag der Stadt Willich auf Beendigung des Planfeststellungsverfahrens wird zurückgewiesen. Ob Unterlagen erweitert werden müssen, gegebenenfalls auch mit der Folge einer erneuten Offenlage, wird nach Abschluss des Erörterungstermins entschieden. Hierzu liegen uns bereits einige andere Anträge vor. Das werden wir insgesamt nach Abschluss des Erörterungstermins entscheiden.

Zu dem hilfsweise gestellten Antrag: Sie können gerne Akteneinsicht nehmen, was die Zahlen und den Antrag auf Flughafensystem selbst angeht. – Danke.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange, Ihr Auftritt.

**Christoph Lange (Einwender):**

Es ist sehr schade, dass Herr Dr. Krieger heute nur bis 13:15 Uhr Zeit für uns hatte. Ob das das Interesse des Düsseldorfer Flughafens an diesem Verfahren dokumentieren soll, kann jeder für sich bewerten.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Darf ich Sie korrigieren? – Er war bis 13:55 Uhr hier.

**Christoph Lange (Einwender):**

Ja, gut. Ich behalte mir vor, diesbezüglich nachher einen weiteren Antrag zu stellen. Das hängt davon ab, ob Antworten auf ein paar Fragen gegeben werden oder nicht.

Ich möchte einen Satz von Herrn Dr. Krieger von vor der Pause zitieren. Er hat vorhin gesagt, er habe versucht aufzusetzen. Es ging, wenn ich mich richtig erinnere, um die Frage, inwieweit man hier Verkehr generieren kann. In der Fliegersprache heißt das dann, glaube ich, Fehlanflug.

Herrn Zerbe möchte ich gerne fragen, ohne dass ich eine Antwort erwarte, wie man sich fühlt, wenn man auf ein totes Pferd gebunden ist. Vielleicht ist das der Grund, weshalb Sie heute Vormittag mehr gestanden als gesessen haben.

Vorhin wurde von den Radien, von dem Einzugsbereich gesprochen. Ich möchte Ihnen hierzu gerne eine Karte zeigen.

(Karte)

Sie sehen hier den Einzugsbereich des Flughafens Düsseldorf und damit auch den Einzugsbereich des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach. Ich denke, vorhin ist jedem aufgefallen, dass bei der Addition dieser Werte in der Summe 36,2 Millionen herauskommt. Das ist

klar, weil es dort Schnittmengen gibt. Damit sind wir genau bei dem Thema, dass nämlich für die Bedarfsrechnungen immer die isolierten Kreise betrachtet werden und nicht berücksichtigt wird, dass im Prinzip einer dem anderen die Butter vom Brot nimmt.

Herr Dr. Krieger hat vorhin auf den Flughafen München II hingewiesen. Wenn man dieses Bild unten wegnimmt – vielleicht können Sie auch beide abbilden, dann sieht man das sehr schön im Vergleich –, dann sehen Sie den Unterschied zwischen einem Flughafen Düsseldorf oder Mönchengladbach in dem oberen Bild und dem Flughafen München II in dem unteren Bild. Die Maßstäbe sind in beiden Fällen gleich – sie sind rechts abgedruckt –: 6 km.

Das heißt im Klartext, meine Damen und Herren: Wir haben hier eine ganz andere Situation als z. B. in Frankfurt oder in München. Der Einzugsbereich in München ist viel größer. Was dann passieren wird und was man braucht, um Verkehr anzulocken, sind Anreize. Herr Dr. Krieger hat heute Morgen von einem erbitterten Wettbewerb gesprochen. Bei all den Problemen, auf die ich gleich noch zu sprechen komme, stellt sich die Frage, wie diese Anreize aussehen könnten. Ein Anreiz ist, dass man den Airlines gerade zu den Zeiten Start- und Landerechte geben möchte, wo das vielleicht in Düsseldorf auf Probleme stößt, sei es, weil es zu voll oder durch die Nachtflugbeschränkungen verboten ist.

Das ist ein Punkt, bei dem ich alle Anlieger noch einmal warnen und bitten möchte, diese Salami-Taktik von vornherein im Auge zu behalten. Man stellt erst einmal einen Antrag, dass von 6:00 bis 22:00 Uhr geflogen werden soll, schreibt dort vollmundig hinein, dass Nachtflüge nicht beabsichtigt sind und fängt dann irgendwann mit einer Verspätungsregelung an. Wenn es hier so weit käme und wir das gemeinsam nicht verhindern könnten, garantiere ich Ihnen schon jetzt, dass es keine zehn Jahre brauchen wird, bis die Brummer die ganze Nacht über fliegen. Das wird natürlich nicht in die Anträge hineingeschrieben und ist letztendlich die Sauerei an der ganzen Geschichte.

Ich möchte gerne eine Passage eines Briefes zitieren, den Sie sicherlich kennen, den ich aber trotzdem noch einmal in Erinnerung rufen möchte:

Diese Entwicklung

– gemeint ist der Ausbau der Kapazitäten –

hin zu noch mehr Flughafenkapazität in Nordrhein-Westfalen führt im Übrigen auch dazu, dass die Fluggesellschaften heute schon die Verkehrsflughäfen gegeneinander auszuspielen versuchen. Immer mehr Fluggesellschaften wollen nur noch dort fliegen, wo der Flughafenunternehmer ihnen die besten Konditionen anbietet.

Das können die Start- und Landegebühren sein, das können auch die beliebten Slots in den Tagesrandzeiten sein.

Auch diese Entwicklung bedroht die Refinanzierung der Aufwendungen für einen ordnungsgemäßen und sicheren Flughafenbetrieb. Sie wird immer schwieriger, und letzten Endes ist es die öffentliche Hand, die – wie das Beispiel am Flughafen Dortmund eindrucksvoll belegt – darunter leidet.

In dem Zusammenhang möchte ich gerne von Herrn Peters und vielleicht auch von Herrn Zerbe wissen, wie es kommt, dass der Flughafen Düsseldorf die bestehenden Flughäfen Weeze und Dortmund bei jeder Gelegenheit bekämpft und versucht klein zu halten, um dort bloß nicht Verkehr entstehen zu lassen. Ich möchte auch gerne wissen, warum das, was hier mit Mönchengladbach geplant ist, nicht genauso gut oder noch viel besser – weil die Infrastruktur vorhanden ist – mit dem Flughafen Weeze funktionieren kann und soll. Entweder Sie sagen zu dem Vorschlag Weeze Ja, dann können wir nach Hause gehen, oder Sie sagen zu dem Vorschlag Beteiligung an Weeze Nein, dann haben Sie ein Argumentationsproblem.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Möchte einer der Herren dazu antworten? – Herr Zerbe.

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

Auf Ihre erste Frage möchte ich kurz eingehen: Sie haben gefragt, warum ich heute mehr gestanden als gesessen habe. Ich schlage mich seit zwei Tagen mit einem Hexenschuss herum. Dabei ist es beschwerlich zu sitzen. – Das nur, um ebenfalls einmal auf die Tränenrüsen zu drücken.

Zweitens. Sie behaupten, innerhalb von zehn Jahren hätten wir hier Nachtflug rund um die Nacht. Wir haben so etwas nicht beantragt, wir haben es nicht vor. Wenn man Ihren Argumenten folgen würde, dann hätte Düsseldorf so etwas schon längst beantragt. Das ist Stimmungsmache, Herr Lange, was Sie hier tun.

Dritter Punkt. Wir haben nicht vor, uns am Flughafen Niederrhein zu beteiligen. Ob es jemand anders hat, müssen Sie jemand anderen fragen, nicht uns. Ich sehe auch nicht, dass die von Ihnen behaupteten Diskussionen – Düsseldorf zu anderen Flughäfen – Gegenstand der Erörterung sind. – Vielen Dank.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange.

**Christoph Lange (Einwender):**

Ich danke für die wie immer sehr erschöpfende Auskunft. Im Übrigen habe ich davor gewarnt, dass das so kommen wird. Wir haben es am Flughafen Düsseldorf erlebt. Ich will das kurz begründen:



1983 gab es einen Planfeststellungsbeschluss für den Bau der parallelen Ersatzbahn, beantragte Betriebszeit: 6:00 bis 22:00 Uhr. Wir haben jetzt eine Situation, in der 25 Landungen in der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr genehmigt sind. Damit aber nicht genug: Das Ministerium hat eine Anweisung erteilt, dass die Airlines bis 23:30 oder 24:00 Uhr landen dürfen, ohne dass es eines Antrages oder einer Begründung bedarf. Das heißt, Herr Klinger könnte das, wenn er wollte, gar nicht verhindern. Das Gleiche gilt ab 5:00 Uhr.

Das heißt im Klartext, dass aus einer ursprünglichen Nachtruhezeit von in Summe acht Stunden mittlerweile eine Nachtruhezeit von gerade noch fünf Stunden geworden ist, und selbst diese wird gerade im Sommer am laufenden Meter noch durchbrochen. Ich sage es noch einmal: Die Spitzennacht im letzten Sommer brachte den Menschen in Ratingen oder Büberich ganze dreieinhalb Stunden Schlaf, nämlich von 2:00 bis kurz nach 5:00 Uhr. Dann müssen Sie aber auch schon nach dem letzten Flieger einschlafen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das hängt alles miteinander zusammen. Genau das ist das Manko dieser Veranstaltung. Ich möchte es noch einmal auf den Punkt bringen: Sicherlich müssen die Probleme einzeln abgearbeitet werden, aber letztendlich – das wird die Praxis hier zeigen, die Praxis in Düsseldorf hat es jedenfalls gezeigt – hängt das alles irgendwie miteinander zusammen. Ich habe eben über die Anreize für die Fluggesellschaften gesprochen. Einer dieser Anreize wird darin bestehen – ich prognostiziere das –, dass Sie denen hier Starts und Landungen zu Zeiten ermöglichen, wo es in Düsseldorf nicht geht. Das ist, was einen Antrag und eine Begründung eines Antrags angeht, nichts anderes als – um es brutal zu formulieren – Volksverdummung.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

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

Herr Lange, wir wollen nicht darüber diskutieren, wer hier Volksverdummung betreibt. Fakt ist, dass wir Flüge nur zu den genehmigten Betriebszeiten durchführen können – nicht mehr und nicht weniger.

**Christoph Lange (Einwender):**

Die 500.000 Anlieger des Flughafens Düsseldorf wären sehr dankbar, wenn das tatsächlich so wäre.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte noch einen Satz sagen, bevor ich auf einen anderen Punkt komme, der mir auch sehr wichtig ist; er war schon Gegenstand der Erörterung. Es geht aber darum, das alles noch einmal zusammenzufassen und auf den Punkt zu bringen.

Wir haben heute Morgen von Herrn Dr. Krieger einiges über die beantragten, zugeteilten und letztendlich genutzten Slots gehört. Wenn man sich die genutzten Slots ansieht, stellt auch der Letzte fest, dass die Nutzungsquote sehr gering ist. Dann fragt man sich, warum das so ist. Auch da haben wir wieder eine Verbindung. Die Verbindung besteht darin, dass es zu bestimmten Spitzenzeiten eine Übernachfrage gibt, dass es aber andere Zeiten gibt, wo keiner fliegen will. Das liegt an den Umläufen. Ein Flugzeug verdient nur Geld, wenn es in der Luft ist. Das heißt, gerade die Billigairlines haben ein Interesse daran, morgens um 6:00 Uhr – wenn man sie ließe, auch um 5:00 Uhr – herauszugehen, um dann bis abends 23:00 Uhr – oder wenn man sie ließe, noch länger – möglichst viele Umläufe hineinzquetschen.

Das ist ein ganz wichtiger Punkt, der wiederum mit dem nächsten Gesichtspunkt in Verbindung steht. Ich denke, dass wir sehr deutlich und eindrucksvoll bewiesen haben, dass ein Ausbau eines Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach eben nicht eine Entlastungsfunktion für Düsseldorf ausüben kann, weil genau zu den Spitzenzeiten, wo der Flughafen Düsseldorf vielleicht gerne Verkehr abgeben wollte – ansonsten werden sie das nicht tun, sie müssen auch ihren Terminal voll machen, den sie für 1 Milliarde in Kenntnis der bestehenden Restriktionen dort hingesezt haben – –

Damit sind wir bei der Frage der Kreuzungspunkte. Ich habe noch einmal aus dem Sicherheitsgutachten, und zwar für den Antrag in Düsseldorf, die entscheidenden vier Fälle herausgezogen, die Sie auch kennen:

(Folie)

Wir haben oben links die Situation, dass wir westliche Winde haben. Das heißt, in Düsseldorf wird in Richtung Westen gestartet – das ist die Betriebsrichtung 23 –, und in Mönchengladbach wird gelandet. Ich denke, dass Herr Dreijack – seines Zeichens ausgewiesener Flugsicherheitsexperte, früher in Diensten des Flughafens Düsseldorf – in der letzten Woche sehr eindrucksvoll bewiesen hat, dass genau das, was hier steht, nicht funktionieren kann. Sie müssen nämlich die Anflüge auf Mönchengladbach so tief drücken, was im Übrigen im Lärmgutachten auch nicht berücksichtigt wurde, und bekommen trotzdem die Abflüge von Düsseldorf nicht in jedem Fall auf die erforderliche Höhe von 3.000 Fuß.

Das Bild oben rechts ist die Konstellation bei südlichen Winden. In Düsseldorf wird in Richtung Westen, in Mönchengladbach in Richtung Kleinenbroich gestartet. Dann bekommen Sie auf der Abflugroute GMH – Germinghausen Departure Route – einen Konfliktpunkt über Grefrath mit den Abflügen aus Mönchengladbach. Das geht nur – wie auch der Gutachter bewiesen hat – über eine Zeitsteuerung. Diese Zeitsteuerung bedeutet im Klartext, dass der

Start aus Mönchengladbach so lange warten muss, bis genügend Platz da ist, um dazwischen zu passen. Das sind schon zwei Fälle, die Sie bzw. Ihr Gutachter mit 80 % Eintrittswahrscheinlichkeit angegeben hat – das ist abhängig von der Windrichtung –, wo die Sache nicht funktioniert.

Noch spannender wird es, wenn wir uns ansehen, was bei Ost- und Nordwind passiert. Unten links haben Sie die Situation, dass wir Nordwind haben. Dann wird in Düsseldorf in Betriebsrichtung 05 und in Mönchengladbach in Betriebsrichtung 31 gelandet. Dann haben Sie den Kopplungspunkt über Kleinenbroich. Die hier angegebene horizontale Staffelung – auch das hat Herr Dreiack, wie ich denke, klar bewiesen – funktioniert ebenfalls nicht. Der Gutachter sagt selbst: Man braucht zwischen den Anflügen auf Düsseldorf 10 Nautische Meilen Abstand, das sind umgerechnet rund 18 km. Wenn man das auf eine Landeanfluggeschwindigkeit eines Flugzeuges von rund 300 km/h umrechnet, heißt das, dass Sie in Düsseldorf, wenn Sie in Mönchengladbach überhaupt noch landen können wollen, nur noch 17 Landungen pro Stunde herunterbekommen. Damit ist die Entlastungsgeschichte ein Märchen; es funktioniert nicht. Gerade dann, wenn es aus Bedarfsgründen vielleicht angezeigt wäre zu entlasten, können Sie nicht entlasten, weil die Verkehrsspitzen in Düsseldorf gegeben sind.

Wenn wir uns den vierten Fall ansehen, sieht das auch nicht anders aus. Dort haben wir in Betriebsrichtung 05 in Düsseldorf Landungen und Starts von Mönchengladbach. Auch da haben wir wieder den Abstand, der zur Vermeidung von Wirbelschleppen notwendig ist. Der Gutachter hat dann zusammenfassend gesagt: Das ist in maximal 20 % der Fälle relevant. Ich habe beim letzten Mal schon nachgewiesen, kann das auch gerne noch einmal auflegen, dass es Halbjahre in Düsseldorf gibt, wo dieser Fall zu 35 oder über 35 % eintritt, sodass das letztendlich nicht möglich ist.

Ich möchte, ohne auf die von Herrn Zerbe eben angesprochene Tränendrüse drücken zu wollen, eine Sache auflegen, die ich letzten Samstag in der „Rheinischen Post“ gefunden habe.

(Folie: Todesanzeige Gisela Dreiack)

Daran können Sie vielleicht ermessen, dass hier Leute unter höchstem Einsatz versuchen, ihre Gesundheit und ihr Eigentum zu verteidigen. Herr Dreiack wohnt in Neuss mitten im Zentrum, ist also mit Sicherheit nicht vom Fluglärm von Mönchengladbach betroffen. Nichtsdestotrotz ist dieser Mann, den ich nicht kenne und nicht kannte, hierhin gekommen und hat eine Woche vor dem Tod seiner Frau vorgetragen, um zu zeigen, dass das, was Sie machen, ein völlig unsinniges und absurdes Risiko beinhaltet.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte gerne aus dem Risikogutachten für den Antrag des Flughafens Düsseldorf auf Erhöhung der Stundeneckwerte zitieren. Darin steht:

Auf Basis dieser Regelung kann kein

– so Kapitel 8 und 9 –

ergänzender, die Flugsicherheit nachteilig beeinflussender Sachverhalt durch die Nähe des Untersuchungsraumes zum Flugplatz Mönchengladbach erkannt werden. Alle erkannten Defizite

– das ist ganz wichtig –

beziehen sich auf Einschränkungen der Luftraumkapazität in Mönchengladbach. Die Praxis zeigt, dass mit dem derzeitigen Verkehrsaufkommen in Mönchengladbach diese Regelung eine erfolgreiche Entflechtung der Verkehrsströme gestattet. Es ist allerdings infrage zu stellen, inwieweit dies im Rahmen der prognostizierten simultanen Verkehrssteigerung in Mönchengladbach und Düsseldorf noch gegeben ist. Eine entsprechende Überprüfung dieser Regelung seitens der DFS wird empfohlen.

Während es sich bei abfliegendem Verkehr aus MGL nur um eine Verschlechterung der Qualität handelt, unter Umständen steigende Verspätungen, kann es insbesondere bei auf MGL anfliegenden Verkehren zu Problemen kommen, da diese nicht unbegrenzt verzögert werden können.

Das heißt im Klartext, meine Damen und Herren: Man beantragt zwei Dinge parallel und weiß eigentlich schon genau, dass sie beide zusammen und miteinander nicht gehen werden. Ich möchte die Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde noch einmal auffordern, diese Frage von einem unabhängigen Gutachter untersuchen zu lassen, bevor Sie eine Entscheidung fällen.

Ich möchte in dem Zusammenhang auch gerne Herrn Tümpel fragen, wer im Falle eines Unfalls – da hilft uns kein theoretisch berechnetes externes Risiko – letztendlich für die Folgen haftet. Ist das die Antragstellerin, die Genehmigungsbehörde, oder ist das keiner? Ist die Frage angekommen? Wer haftet, wenn etwas passieren sollte – die Antragstellerin, die Genehmigungsbehörde oder keiner?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Tümpel.

**Matthias C. Tümpel (Antragstellerin):**

Das ist eine Frage, die Sie unter rechtlichen, aber auch unter moralischen Gesichtspunkten aufwerfen können. Damit können Sie unsere Zivilisation aus den Angeln heben. Jede Entscheidung über den Bau einer Autobahn beinhaltet gleichzeitig die Möglichkeit, dass dort Unfälle passieren. Jede Straße, die wir bauen, jede Einrichtung, die wir machen, beinhaltet immer die Möglichkeit, durch ein Unglück behaftet zu werden. Ich bin einigermaßen betroffen, da ich mit Herrn Dreijack über viele Jahre lang zusammengearbeitet habe, dass Sie die Todesanzeige seiner Frau hier instrumentalisiert auf das Ding legen. Ich hätte insoweit etwas mehr Respekt vor einer Toten erwartet. Ich bin betroffen darüber, wie Sie versuchen, in einer Weise Stimmungen zu erzeugen, die schwer erträglich sind.

Sie haben vorhin die Frage der Verspätungen angesprochen. Ich will Ihnen einmal die Verspätungssituation am Flughafen Düsseldorf vorlesen: 1998 waren es 805 in der Zeit bis 0:00 Uhr und 105 in der Zeit zwischen 0:00 und 5:00 Uhr. Im Jahre 1999 waren es über das gesamte Jahr 1.343 Verspätungen in der Zeit bis 0:00 Uhr und 151 in der Zeit zwischen 0:00 und 5:00 Uhr. Im Jahre 2000 waren es in der vergleichbaren Zeit 821 und 73, im Jahre 2001 1.230 und 120, im Jahre 2002 875 und 94 und im Jahre 2003 899 und 106.

Sie haben den Eindruck erweckt, als ob dies eine ständig steigende Anzahl gewesen ist. Das Gegenteil ist wahr. Wenn man schaut, weshalb es 1999 einen solchen Anstieg gegeben, dann weiß man – wenn man ein bisschen bereit ist, auf Fakten einzugehen –, dass 1999 das Kosovo-Kriegsjahr gewesen ist. Dass dieses Kosovo-Kriegsjahr auf den Luftverkehr eingewirkt hat, ist wohl jedem klar. Dass dies auch Auswirkungen bei der Frage hat, ob man Landegenehmigungen in der Sperrzeit gibt oder nicht, müsste eigentlich auch jedem klar sein.

So lässt sich für jedes Jahr, in dem es einen Ausschlag gegeben hat, nachweisen, welche Gründe es dafür gegeben hat. Ich meine, dies ist fair, wenn man innerhalb eines solchen Verfahrens ist. Ich bin nicht dafür, gering zu reden, dass auch negative Auswirkungen damit verbunden sind; aber in der Form, wie Sie es machen, finde ich es, mit Verlaub, Herr Lange, nicht korrekt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Es haftet immer der Verursacher. – Herr Lange.

**Christoph Lange (Einwender):**

Ich wollte eigentlich die Frage von Herrn Tümpel beantwortet haben, aber gut. Mir ist klar, wer haftet. Mir geht es darum – vielleicht auch Ihnen, Herr Marten – einmal zu zeigen, dass, wenn irgendetwas schief geht, vermutlich Sie derjenige sind, der dann ins Kreuzfeuer kommt.

Zu den Verspätungen: Im letzten Sommer 2004 waren es – wie gesagt – in einem halben Jahr 930 Verspätungen. Allein bis gestern, allein im Monat Juni 2005 sind 160 Verspätungen aufgelaufen. Es kommen noch ein paar dazu, dann sind wir bei einem Monatsschnitt von 170, 180. Das multiplizieren wir mit sechs Monaten, dann sind wir bei 1.000 Stück. – Das nur zu Ihren Zahlen und zu Ihrer Entwicklung.

(Matthias C. Tümpel [Antragstellerin]: Waren die Zahlen falsch, Herr Lange?)

– Ich kann nur das betrachten, was wir selber überwachen, und das sind genau die Zahlen, die ich eben genannt habe.

(Matthias C. Tümpel [Antragstellerin]: Waren meine Zahlen falsch?)

– 930 allein im Sommer 2004, beweisbar für jede einzelne Flugnummer und jede einzelne Landezeit. Herr Klinger weiß das auch, von daher brauchen wir uns darüber nicht zu streiten. Es ist ohnehin Ihre Taktik, uns in Einzeldiskussionen zu verwickeln. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Da es hier nicht darum geht, was Sie von unseren und wir von Ihren Argumenten halten, sondern darum, was die Bezirksregierung von alledem hält, möchte ich gerne Herrn Klinger zwei Fragen stellen; er ist mir vor zwei Wochen als Experte für die flugbetrieblichen Fragen benannt worden: Vielleicht habe ich das nicht mitbekommen, ich möchte mich aber der Vollständigkeit halber danach erkundigen, welche Qualifikation Sie mitbringen, was die Beurteilung dieser Fragen angeht. Dann möchte ich Sie zu der Problematik Kleinflugzeuge und größere Flugzeuge in Mönchengladbach befragen. Ich weiß nicht, ob ich die Frage erst stellen soll. – Gut, ich kann das gerne machen.

Wenn ich es richtig in Erinnerung habe, hat die Deutsche Flugsicherung vor zwei Wochen in diesem Verfahren versichert – ich lasse bewusst „glaubhaft“ heraus –, dass es zwischen dem sogenannten IFR- und dem VFR-Verkehr – das eine ist Verkehr nach Instrumentenflugregeln, das andere Verkehr nach Sichtflugregeln, das sind die kleinen Maschinchen – keine Probleme geben könnte. Wenn hier Bürger berichten – so wie es geschehen ist –, dass sie öfter Annäherungen zwischen solchen Kleinstflugzeugen und Passagierjets beobachtet haben, möchte ich von Ihnen, Herr Klinger, gerne wissen, wem Sie mehr Glauben schenken wollen. Haben die Bürger falsch beobachtet, hat die DFS Recht, oder wie ist das zu bewerten? Können Sie mir das beantworten?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Klinger.

**Ulf Klinger (BR Düsseldorf):**

Zur ersten Frage: Ich bin Diplom-Ingenieur (TH) Luft- und Raumfahrttechnik und selber im Besitz eines Luftfahrerscheins.

Ich bitte Sie, die zweite Frage noch einmal zu präzisieren. Ich habe es so verstanden, dass ich jetzt zwischen Bürgerbeobachtung und DFS-Aussage entscheiden soll. In der Regel liegt die Wahrheit irgendwo dazwischen. Es kommt auf den Einzelfall an, was beobachtet wird. Ich kenne selber in meiner Funktion als Lärmschutzbeauftragter die Beobachtung und muss mich dann auch immer auf die Datenbasis der DFS stützen.

Das große Problem bei Beobachtungen im dreidimensionalen Raum in der Höhe ist, die Höhe und die Größe der Luftfahrzeuge zu schätzen. Das ist für jeden ein großes Problem, auch für jemanden, der Experte ist. Ich kann auch nicht Höhen schätzen. Ich weiß zwar ungefähr, um welche Luftfahrzeuge es sich handelt, aber das ist ganz schwierig. Die Annäherung Kleinflugzeug–Großflugzeug ist ab einem bestimmten Abstand kritisch, aber es kommt auf den Einzelfall an. Insofern kann ich nicht pauschal darauf antworten.

**Christoph Lange (Einwender):**

Herzlichen Dank. – Ich möchte dann gerne eine Kopie einer Mail zu Protokoll geben; ich lege sie erst einmal auf.

(Folie: E-Mail)

Diese Mail stammt von Herrn Strobel von der Deutschen Flugsicherung, Flugsicherungszentrale in Langen, und hat die Annäherungen zwischen VFR- und IFR-Flugzeugen zum Thema. Für alle diejenigen, die das nicht so gut lesen können, lese ich einmal vor, was dort angestrichen ist:

..., was dann auch bereits zu einigen flugsicherheitsrelevanten Vorfällen (Annäherungen zwischen IFR- und VFR-Flugzeugen) geführt hat.

Diese Mail ist an das Kommissionsmitglied Holtzhausen der §-32b-Kommission in Düsseldorf gerichtet. Das Thema war, ob man jetzt versucht, diese Lufträume zu entzerren. Ich möchte zu Protokoll geben, dass es schon sehr merkwürdig ist, wenn die DFS auf der einen Seite – hier durch Herrn Lindenmayer und andere vertreten – erklärt, dass diese Problematik überhaupt nicht bestehen würde und wir auf der anderen Seite von genau derselben Institution die Bestätigung haben, dass es sehr wohl zu diesen Problemen gekommen ist.

(Ulf Klinger [BR Düsseldorf]: Erlauben Sie eine Antwort?)

– Aber selbstverständlich. Alles, was der Sache dient, immer.

**Ulf Klinger (BR Düsseldorf):**

Ich konnte gerade nur den kleinen Abschnitt lesen. Dort handelte es sich um den Luftraum Echo. In dem Luftraum Echo findet grundsätzlich keine Staffelung statt, auch zwischen IFR-Flugzeugen nicht. VFR/IFR wird auch nicht gestaffelt. Diese Frage, deshalb konnte ich sie nicht beantworten, ist immer davon abhängig, in welchem Luftraum man sich gerade befindet. Es gibt verschiedene Varianten. In der Nähe von Flughäfen gibt es in der Regel zwei Lufträume, das sind die Lufträume Delta (Kontrollzone) und Charlie, der meistens oberhalb liegt. Dort findet dann eine Staffelung statt. Das ist hier genau in dem Bereich, wo die Kopplungspunkte – so nenne ich sie jetzt auch einmal – liegen. Das ist ein Luftraum, in dem eine Staffelung stattfinden muss.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange, ich möchte noch einmal daran erinnern, dass wir beim Thema Bedarf sind. Wir sind nicht beim Thema Flugsicherung. Deswegen ist auch die Deutsche Flugsicherung heute nicht anwesend. Sie kann also zu Ihren Vorhaltungen selbst nicht Stellung nehmen.

**Christoph Lange (Einwender):**

Das verstehe ich schon. Ich will gerne noch einmal versuchen, Ihnen den Zusammenhang aufzuzeigen. Aus meiner Sicht haben wir es in Mönchengladbach mit zwei Problemen zu tun. Das eine Problem ist, wie ich die allgemeine Luftfahrt mit dem angestrebten Jetverkehr unter einen Deckel bekomme. Das führt zu bestimmten Restriktionen und Engpässen, die man sehen muss.

Wir haben das andere Problem der Kopplung zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach. Die beiden Flughäfen liegen nämlich a) zu nah beieinander und haben b) Bahnsysteme, deren Bahnen sich kreuzen, was anerkanntermaßen ausgesprochen ungünstig ist. Das wird dazu führen, dass wir in Mönchengladbach damit leben müssen, dass riesige Verspätungen auftreten. Damit haben wir einen großen Anreiz für die Luftverkehrsgesellschaften nach Mönchengladbach zu kommen, in einen Riesennachteil verwandelt. Dann kann ich ihnen zwar irgendwelche günstigen Slots anbieten, die ich in Düsseldorf nicht mehr vergeben kann; nur, die Frage ist, ob ich diese Slots dann nutzen kann.

Wenn dann die Fluggesellschaften sehen, dass es immer wieder zu Verzögerungen kommt und die Maschinen nicht nur ein paar Minuten, sondern Stunden auf dem Platz stehen, weil sie nicht raus können, weil der Luftraum zu ist – die DFS sagt auch, dass der Luftraum rund um Düsseldorf zu ist –, wird das bezogen auf den Bedarf dazu führen, dass die Luftverkehrsgesellschaften genau diese hier immer in den Raum gestellte, aber nicht bewiesene Nachfrage eben nicht ausüben werden. Das der Punkt, wo ich sage: Diese Dinge gehören alle zusammen.



Meines Erachtens ist es nicht zulässig, dass ich mir für jeden Teilbereich jeweils die günstigste Lösung heraussuche. Das Spielchen kennen wir zur Genüge in Düsseldorf. Bei Lärmgutachten wird sich gewiegert, 100:0 zu rechnen; wenn es aber um Kapazität geht, wird auf einmal 100:0 gerechnet, obwohl die Verkehrsverteilung 80:20 oder wie auch immer ist.

Um die Sache zum Abschluss zu bringen: Ich möchte gerne, Herr Marten, vor allen Dingen Sie um die Beantwortung einiger Fragen bitten. Es ist mir völlig klar, dass Sie dem Ergebnis dieses Verfahrens nicht vorgreifen können. Nur, ich möchte gerne wissen, ob nach vier Wochen Bemühungen unsererseits – die Leute haben sich teilweise Urlaub genommen, sie sind nach der Arbeit hierhin gekommen etc. – das, was wir mit sehr viel Engagement und zugeliefertem Sachverstand gemacht haben, für Sie ausreicht, um eine vernünftige Entscheidung treffen zu können. Ich möchte von Ihnen fünf Punkte wissen:

Haben wir Ihnen ausreichend bewiesen, dass erstens kein Bedarf für den Ausbau des Mönchengladbacher Verkehrslandeplatzes vorhanden ist?

Haben wir zweitens ausreichend bewiesen, dass die Verlagerung nicht möglich ist?

Haben wir drittens ausreichend bewiesen, dass die Kopplungs-, die Kreuzungspunkte dazu führen, dass das nicht funktioniert?

Haben wir viertens ausreichend bewiesen, dass das vorgelegte Lärmgutachten fehlerhaft ist? Ich nenne als Beispiel Neuss-Grefrath, was überhaupt keine Berücksichtigung gefunden hat.

Haben wir fünftens ausreichend bewiesen, dass es sich vonseiten der Antragstellerin um eine ausgesprochen miserable Vorbereitung handelt? Wenn ich mir z. B. die Frage der Flächen von den Bauern anschau, hat man noch nicht einmal daran gedacht, sie zu fragen.

Sind diese Punkte von Ihrer Seite aus von uns ausreichend dargelegt worden?

Wenn Sie Nein sagen, möchte ich den **Antrag** stellen, z. B. Herrn Dr. Krieger noch einmal zu hören und konkret zu den Fragen des Bedarfs, der Strategie und des Marketings vertieft zu befragen.

Ich muss Ihnen ehrlich sagen: Wenn wir um 10:00 Uhr anfangen, und der gute Mann muss um 13:55 Uhr wieder in irgendwelchen wichtigen Geschäften weg, ist das eine Sache. Entweder Ihnen reicht das Bild, das hier abgegeben wird, oder – wenn nicht – wir müssen zumindest die Gelegenheit haben, ihn noch einmal zu befragen und mit den Dingen zu konfrontieren. Ich möchte nicht, dass das alles in Einzelfragen zerfasert ist, sondern das ist ein Gesamtkomplex. Dieser Gesamtkomplex sieht für mich so aus, dass das ein ganzer Haufen Mist ist. Das ist meine persönliche Meinung.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich könnte aus der Düsseldorfer Perspektive wunderbar auf die Taktik, die heute Morgen angesprochen wurde, nämlich die Bürger gegeneinander auszuspielen und aufzuhetzen, reinfallen und sagen: Prima! Macht ihr das in Mönchengladbach, dann haben wir in Meerbusch ein bisschen mehr Ruhe. Entschuldigung, genauso bescheuert sind wir eben nicht mehr; sondern wir werden mit einer geschlossenen Front von Dormagen bis Kempen diesen Ausbauwahnsinn, ob er nun in Mönchengladbach oder in Düsseldorf stattfindet, bekämpfen, weil ihn kein Mensch braucht. Der einzige, der profitiert – ich habe es schon einmal gesagt –, ist der Flughafenbetreiber selber. Alles andere ist bei 80 % Outgoing-Passagieren und Billigfliegern bis zur Wand für die heimische Wirtschaft null und nichts.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ich werde alle Ihre Fragen in einem Satz zusammenfassen: Sie müssen sich schon bis zur letzten Minute des Erörterungstermins bemühen, uns von Ihren Ansichten zu überzeugen.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

**Christoph Lange (Einwender):**

Das tun wir gerne, dafür sind wir auch hier. Dazu habe ich eine konkrete Frage, Herr Marten: Ich habe in Ihrem kleinen Blättchen unter Luftverkehrsgesetz § 10 Planfeststellungsbehörde, Verfahren Abs. 2 Satz 4 gelesen: „Die Erörterung nach § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes hat die Anhörungsbehörde innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist abzuschließen.“ Ich möchte gerne wissen, warum bei einer Einwandfrist – von Airpeace völlig zu Recht viel beklagt – bis zu den Sommerferien des letzten Jahres diese Erörterung bis in den Mai, Anfang Juni hinein verzögert wurde. Welche Gründe gibt es dafür?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Verzögert oder nicht: Die Erörterung hat jetzt erst stattgefunden, weil die Vorbereitungen länger gedauert haben als die Frist, die Sie zitiert haben, sich das vorgestellt hat.

**Christoph Lange (Einwender):**

Nicht dass Sie mir das persönlich übel nehmen, Herr Marten – ich weiß auch, dass Sie unter Druck stehen –, aber ...

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ich stehe nicht unter Druck.

**Christoph Lange (Einwender):**

... ist die Vermutung so abwegig, die sich bei uns schon lange eingestellt hat, dass man dieses Verfahren benutzen möchte, um ein Druckmittel, einen Hebel auf das Verkehrsministerium zu haben, wenn das hier nicht klappt, dann wenigstens in Düsseldorf zu erhöhen?

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin] schüttelt den Kopf.)

Wenn dem so wäre – ich kann Ihnen das nicht vorwerfen, ich weiß, dass Sie nicht so denken –, dann, das möchte ich Herrn Peters und Herrn Zerbe mit auf den Weg geben, empfinde ich persönlich es als eine bodenlose Sauerei, wie hier mit Hunderttausenden von betroffenen Menschen umgegangen wird. Sie werden nämlich in ein taktisches Spielchen eingebunden nach dem Motto: Wenn es klappt, ist es gut, wenn es nicht klappt, haben wir wenigstens einen Hebel. Ich muss Ihnen ehrlich sagen: Das finde ich persönlich schlicht und simpel einfach zum Kotzen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Sie können sich vorstellen, dass die Bezirksregierung als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde keine taktischen Spielchen macht.

**Christoph Lange (Einwender):**

Der Vorwurf ging auch nicht an Sie.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ich sage das nur, damit das klar ist. Ich rede auch nicht für die Antragstellerin oder den Flughafen Düsseldorf. Das müssen diese schon selber tun, wenn sie es denn wollten. – Herr Lange, Sie sind dran.

**Christoph Lange (Einwender):**

Meine Frage ging an Herrn Zerbe und Herrn Peters.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Und Sie bekommen keine Antwort, wie Sie sehen.

(Hans-Joachim Peters [Antragstellerin]: Ich verstehe die Frage nicht!)

Herr Lange, Sie sind dran.

**Christoph Lange (Einwender):**

Keine Antwort ist auch eine Antwort. – Danke schön.

Ich möchte zum Abschluss an das anknüpfen, was Wolfgang Houben vorhin zu der Betriebsanleitung gesagt hat: Was soll man tun, wenn man merkt, dass man ein totes Pferd reitet? Ich möchte das nicht wiederholen. Ich möchte aus meiner Sicht sagen und fortführen, was Sie nicht machen sollten, Herr Peters, Herr Zerbe, Herr Dr. Schwarz in Düsseldorf, Herr Dr. Krieger, wie immer Sie alle heißen:

Jeder in diesem Raum – damit meine ich nicht nur diesen Erörterungsraum, sondern den ganzen Raum hier: Korschenbroich, Kleinenbroich, Jüchen, Grevenbroich, Dormagen, Neuss, Viersen, Süchteln, Tönisvorst, Teile von Mönchengladbach – hat begriffen, was hier passiert. Ich denke, jeder hat auch begriffen, dass jeder Flug von Düsseldorf die Gefahr vergrößert, dass die Begehrlichkeiten in Mönchengladbach auszubauen, wieder größer werden. Die Leute, die hier wohnen, haben schlicht und simpel Angst um ihre Existenz und ihre Gesundheit. Damit hätten Sie es geschafft, nicht nur 500.000 Anlieger um den Flughafen Düsseldorf herum gegen sich aufzubringen, und zwar so, dass wir die Schnauze gestrichen voll haben, sondern einige Hunderttausend hier in der Region sind noch dazugekommen.

Ich möchte wissen, wie das funktionieren soll, wenn man sich von den potenziellen 8 Millionen aus NRW, die vielleicht infrage kämen, von Düsseldorf oder – wenn Verlagerungen möglich wären – von Mönchengladbach aus zu fliegen, bereits ein Zehntel, ein Achtel oder was auch immer so vergrätzt, dass sie sagen: Nein, danke. Das sehen wir nicht ein. Entweder wir fliegen gar nicht mehr oder von woanders. Wie soll eine solche Geschäftspolitik dauerhaft Erfolg haben? Wie soll das funktionieren?

(Beifall bei den Einwendern)

Bekomme ich eine Antwort?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Peters.

**Hans-Joachim Peters (Antragstellerin):**

Ich bin etwas überrascht über Ihre Diktion und Ihre Art zu argumentieren. Ich habe einmal mitgeschrieben, allerdings nicht alles: Es ging von vollmundig über Sauerei, Haufen Mist, zum Kotzen bis Schnauze gestrichen voll. Das dient auch nicht unbedingt einer sachlichen Auseinandersetzung. Sie tun sich keinen Gefallen, indem Sie Ängste schüren bei Leuten,

(Unruhe bei den Einwendern)

die es verdient hätten, mehr Aufklärung zu bekommen

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Lange, wollen Sie noch einmal das Wort? – Bitte.

**Christoph Lange (Einwender):**

Sehr gerne. – Herr Peters, ich bin fast dankbar für diese Steilvorlage. Sie müssen sich nicht wundern. Ich möchte Ihnen jetzt gerne eine Sache zeigen, die ich schon ein paar Mal gezeigt habe. Es geht um eine völlig neue Abflugroute von Düsseldorf; seitdem bin ich im Geschäft. Ich weiß sehr gut, dass Ihnen das nicht schmeckt, dass das vor allen Dingen den Düsseldorfern nicht schmeckt. Das ist auch gut so. Wir haben, um die Diskussion zu versachlichen, eine Nachfrage des Luftfahrtbundesamtes an die Deutsche Flugsicherung, was die Zahl der Betroffenen angeht. Daraufhin schickte die Deutsche Flugsicherung als der kongeniale Partner folgende Information los:

(Folie)

Damit wird die Frage nach der Zahl der Betroffenen vor allen Dingen im Nahbereich beantwortet. Das Bestürzende an der ganzen Sache ist, dass diese Information sachlich falsch ist, weil auf dieser Grafik zwei Abflugrouten dargestellt sind und hier unten die Ortsteile Meerbusch-Büderich, Neuss und Kaarst einfach weggelassen worden sind. 100.000 Menschen sind mal eben mit dem Ratzefummel ausradiert worden. Warum? – Weil man seine Pläne durchpeitschen wollte. Genau das tun Sie hier auch. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Jetzt hat Herr Faulenbach da Costa das Wort, der letzte Redner zu diesem Tagesordnungspunkt.

**Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):**

Ich will zwei, drei Vorbemerkungen machen, auf die ich nicht weiter eingehen will, weil sie, Herr Marten, wie Sie eben richtig gesagt haben, schon ausführlich behandelt wurden. Einmal zum Thema Risikoanalyse: Die Forderung nach einem unabhängigen Gutachten sehe ich insoweit als kritisch an, weil die Institute, die ich aus Frankfurt her kenne – NLR, die Holländer, oder die Engländer –, jeweils ergebnisorientierte und für die Flughäfen erstellte Risikoanalysen gemacht haben, bei denen man über bestimmte Drehschrauben das Risiko so weit heruntergedreht hat, dass es auch für die bestehenden Flughäfen akzeptabel war.

Ebenso ist die GfL in Frankfurt verfahren. In Düsseldorf und Mönchengladbach hat sie das noch nicht gehabt und ist auf Risikowerte gekommen, die nicht akzeptabel sind. Insoweit muss man sehen, ob Sie ein Institut finden, das Ihnen ein unabhängiges Gutachten erstellen könnte. Ich wage das im Moment zu bezweifeln, aber das ist Ihr Problem, mit dem Sie als Behörde sich auseinander setzen müssen, ich glücklicherweise nicht.

Zu dem Thema Unabhängigkeit der Behörde: Ich bin im Moment an sieben Verfahren als Gutachter mit beteiligt. Ich möchte auch in Richtung der Einwender sagen: Ich gehe im Mo-

ment erst einmal davon aus, dass die Behörden, mit denen ich zu tun habe, ihre Aufgabe als Verfahrensbehörde wahrnehmen, solch ein Verfahren zu beurteilen und zum Abschluss zu bringen. Sie müssen es zum Abschluss bringen. Sie müssen ein Urteil fällen, also die Genehmigung geben oder verweigern bzw. Auflagen oder sonst etwas machen. Ich gehe erst einmal davon aus, dass sie dieser Aufgabe objektiv nachkommen und unterstelle ihnen nicht, dass Sie irgendwelche Vorgaben haben, voreingenommen sind oder sonst etwas passiert. Ich habe zumindest bisher noch keine anderen Erfahrungen gemacht. – Mit Ihnen habe ich das erste Mal zu tun, aber da lasse ich das Gleiche gelten wie ich auch bei anderen Behörden annehme, dass es so ist.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das ist nett.

**Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):**

Nicht zufrieden bin ich auf der anderen Seite – darauf komme ich zum Schluss noch einmal – mit der gegebenen Rechtslage. Ich bin kein Jurist, aber als Laie, der sich mit solchen Fragen herumschlagen muss, muss ich sagen: Es sind Gerichtsurteile gefällt worden, die aufgrund von Fehlinformationen oder unvollständigen Informationen von Gutachtern zustande gekommen sind, auf denen heute noch die gesamte Rechtsprechung beruht. Aber auf das Thema komme ich nachher noch einmal.

Zum Thema Verspätungen sollte man zwei Aspekte betrachten: Zum einen sind das die Verspätungen, die am Flughafen selbst möglicherweise durch Überlastungen entstehen. Ich habe Herrn Tümpel eben so verstanden, dass er damit auch die Verspätungen gemeint hat, die am Tag am Flughafen Düsseldorf auflaufen. Wenn dem so wäre, wie Sie es eben dargestellt haben, wäre das ein Indiz dafür, dass der Flughafen Düsseldorf keine Kapazitätsprobleme hat. Das ist das Interessante. Der Flughafen Frankfurt rühmt sich, der Flughafen in Europa mit den geringsten Verspätungen zu sein. Das ist ein wichtiges Indiz dafür, dass der Flughafen keine Kapazitätsprobleme hat, obwohl es immer wieder so dargestellt wird. Das muss man sehen.

Zum anderen zu den Verspätungen, die etwas mit dem Nachtflugverbot zu tun haben: Ich habe es schon einmal gesagt: Das aufgeweichte Nachtflugverbot mit der Verspätungsregelung ist ein Scheunentor, um schließlich doch wieder Nachtflüge hinzukriegen. Das eröffnet diese Möglichkeit.

Sie haben selbst das Beispiel genannt, dass auf einmal nachts noch Flüge stattfinden. In Frankfurt dürfen in der Zeit von 0:00 bis 5:00 Uhr keine Landungen stattfinden; es gibt eigentlich auch keine Ausnahmegenehmigungen. Wenn verspätete Flüge hereinkommen, lässt man sie aber, weil es ein Notfall ist, weil man nicht glaubt, den Passagieren zumuten zu können, auf einem anderen Flughafen anzulanden, doch noch in Frankfurt landen. Inzwi-

schen können Sie davon ausgehen, dass, obwohl keine Landungen in der Nacht zulässig sind, zwischen fünf, acht und zehn Landungen in der Nacht stattfinden.

Das heißt, es schleift sich dann ein und wird immer mehr zur regulären Frage. Insoweit kann ich nur darauf hinweisen, man sollte ein Nachtflugverbot strikt einhalten und sagen: Es beginnt um 22:00 Uhr nach der deutschen, der gesetzlichen Nacht, und geht bis 6:00 Uhr. Wer später kommt, und sei es nur eine Minute, muss auf einen Ausweichflughafen. Es gibt genügend Ausweichflughäfen in Deutschland. Auf anderen internationalen Flughäfen kenne ich es nicht anders. Wer zu spät kommt, der muss woanders hin. Dort gibt es keine Ausweich- oder Verspätungsregelungen; denn die Verspätungsregelungen öffnen für alles Mögliche Tür und Tor.

Jetzt komme ich zu dem eigentlichen Thema, mit dem wir uns heute beschäftigen wollten; dazu gehören mehrere Punkte, die darunter zusammen zu sehen sind: In Bezug auf das Flughafensystem hat Herr Tümpel heute Vormittag noch einmal auf Mailand hingewiesen und die drei Flughäfen dort genannt, wobei wir festhalten müssen – das ist ein Problem, das innerhalb dieser Diskussion auch eine Rolle spielen sollte –, dass der Flughafen Malpensa rund 30, 35 km außerhalb von Mailand liegt. Man könnte auch sagen, dass er ganz bewusst in die Pampa gebaut wurde, so wie München auch einmal außerhalb der Stadt, aus dem städtischen Ballungsraum, aus dem Agglomerationsraum heraus in die grüne Wiese gebaut wurde, um möglichst geringe Lärmbetroffenheiten auszulösen.

Neben den rechtlichen Problemen, die sich dann in dem Rahmen des Flughafensystems ergeben haben, dass man nämlich Linate und Bergamo nach wie vor weiter betrieben hat, hat es auch Probleme gegeben, die Gesellschaften dazu zu bekommen, von Linate auf den 30 km außerhalb der Stadt liegenden Flughafen umzuziehen. Teile umzulagern macht keinen Sinn. Entweder muss die Fluggesellschaft komplett umziehen oder gar nicht, was dann möglicherweise aus Sicht der Fluggesellschaften zu Wettbewerbsnachteilen führt, die Sie heute Morgen bei der Diskussion zum Thema Flughafensystem auch angesprochen haben.

Das trifft hier genauso zu. Wir haben heute verschiedene Karten sowohl von Herrn Dr. Krieger als auch von Herrn Lange vorgelegt bekommen und feststellen müssen, dass die Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach mitten in einer Agglomeration liegen. Die Frage ist aber raumordnerisch zu bewerten. Das ist ein Thema an den Gebietsentwicklungsplan. Ich habe gerade den Landesentwicklungsplan für den Flughafen Frankfurt vorliegen. In Hessen beschäftigt sich ein Landesentwicklungsplan mit dem Thema.

Ein Gebietsentwicklungsplan ist ein raumordnerisches Problem. Man muss die Frage stellen: Sind aus der Sicht der Regionalplanung einer verdichteten Region Verkehrsentwicklungen, die aufgezeigt werden, zumutbar? Wir haben heute Morgen von Herrn Dr. Krieger vom Flughafen Düsseldorf gehört, dass nach dem Masterplan für Deutschland bis 2015 27 Millionen Passagiere in Düsseldorf anlanden sollen. Über die Regionalplanung greifen Sie auch in

kommunale Rechte, nämlich die kommunale Planungshoheit ein, indem Sie dort Beschränkungen erlassen, um überhaupt die 27 Millionen Passagiere in Düsseldorf zu ermöglichen.

Das Gleiche gilt natürlich auch für diesen Flughafen. Siedlungsbeschränkungsbereiche, Nachtschutzbereiche, die einem passiven Lärmschutz und einer Entwicklung von Siedlungen dienen, sind alles Fragen, die im Vorfeld der Gebietsentwicklungsplanung zu klären sind und – das wird das Interessante – in der Planfeststellung sowohl vom Vorhabensträger als auch von der Planfeststellungsbehörde mit Verweis auf den Regionalplan oder Gebietsentwicklungsplan – – Dort ist das abschließend geklärt und die Möglichkeit, das hier vorzusehen, ermöglicht worden.

Jetzt passiert Folgendes: Durch die selektive Planung, die von der Flughafenseite betrieben wurde – man lässt immer nur das Stück heraus, das man im Moment will, zumindest begründen muss die nächsten zehn, 15 Jahre –, sieht man nur sehr schrittweise und sagt: Wir wollen in Mönchengladbach 2,7 Millionen Passagiere abfertigen. Man beantragt dort ein System – wenn ich einmal unterstelle, dass wir am Flughafen Mönchengladbach im Jahre 2015 im Schnitt 40 bis 45 Passagiere pro Flugzeug haben –, mit dem man dann Flächen beantragt, mit denen man rund 8 Millionen Passagiere abfertigen kann, die keiner Untersuchung zugeführt werden, aber mit einer einmal erteilten Genehmigung abgefertigt werden können.

Das Gleiche gilt für den Flughafen Düsseldorf, der im Moment sagt: Wir haben jetzt 38 Bewegungen pro Stunde, sprich: irgendetwas bei 170.000 bis 180.000 Bewegungen im Jahr, und beantragen die Erhöhung des Koordinationseckwertes auf 45 Bewegungen – wobei der Koordinationseckwert nicht die obere Grenze ist, sondern ein Mittelwert; der liegt etwa 25 % unter der tatsächlich abgewickelten Spitze mit über 200.000 Bewegungen im Jahr –, wohl wissend, dass mit diesem System auch mehr gemacht werden können.

Wenn man sich das einmal ansieht, haben wir folgende Situation: Im Moment werden Lärmauswertungsbetrachtungen für Düsseldorf und Mönchengladbach für eine Größenordnung von etwa 17 Millionen Passagieren gemacht. Für Düsseldorf sind es, wenn ich das recht in Erinnerung habe, man mag mich korrigieren, 15 Millionen Passagiere, für Mönchengladbach 2,7 Millionen.

Tatsächlich werden aber Kapazitäten vorgehalten, die es ermöglichen, 38 Millionen Passagiere abzufertigen. Diese Kapazitäten werden jetzt aber keiner Lärmauswirkungsbetrachtung zugeführt. Wenn die Genehmigung einmal vorhanden ist, werden sie später auch keiner weiteren Auswirkungsbetrachtung mehr zugeführt, weil die Flughäfen sich dann darauf beziehen können und sagen können: Wir haben ja bereits eine Genehmigung für diese technisch möglichen Kapazitäten. – So ist die Rechtsprechung im Moment. Ich denke, hier muss eine Änderung eintreten. Diese wird nicht in diesem Verfahren eintreten. Ich wollte Sie nur einmal auf diese Problematik hinweisen.



Deshalb sind wir in Bezug auf das Flughafensystem jetzt auch in folgender Situation: Sie haben immer wieder auf die Freiwilligkeit abgehoben. Mit der Freiwilligkeit ist es aber nicht so weit her. Wir haben ja entsprechende Erfahrungen gesammelt. Weder in Berlin noch in Mailand funktioniert das mit der Freiwilligkeit. Diese beiden Flughafensysteme haben Sie genannt, und in beiden Flughafensystemen hat es mit der Freiwilligkeit tatsächlich nicht funktioniert. Etwas anderes haben Sie aber nie ausprobiert. Deshalb wollen Sie diese Frage der rechtlichen Beschränkung – ich habe es heute Morgen schon gesagt – auch nicht weiter untersuchen.

Eine solche Beschränkung kann man über verschiedene Wege realisieren. Man kann das Ganze auch über Tonnage machen. Das würde aber gleichzeitig bedeuten, dass Ihre Betriebsgenehmigung geändert werden müsste. Und das ist das, was Sie als Flughafenbetreiber nicht haben wollen. Sie müssten sich nämlich von Ihrer Luftverkehrsbehörde in die Betriebsgenehmigung hineinschreiben lassen, dass beispielsweise Flugzeuge unter 50 t nicht mehr am Flughafen Düsseldorf landen dürfen. Diese Änderung der Betriebsgenehmigung ist etwas, was Sie scheuen; denn Sie haben in Düsseldorf mit dem Nachtflugverbot schon Einschränkungen, und wenn Sie jetzt weitere Einschränkungen bekommen, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass Sie unter dem Stichwort des stärkeren Konfliktes innerhalb der Siedlungsagglomeration, in der Sie sich befinden, noch weitere Einschränkungen in Ihrer Betriebsgenehmigung hinnehmen müssen. Wenn Sie diese Änderung einmal bekommen haben, müssen Sie in späteren Jahren auch damit rechnen, dass Sie weitere Änderungen bekommen werden, die Sie selbstverständlich nicht haben wollen.

Deshalb ist die Frage des Flughafensystems hier eminent wichtig – aber auch unter dem Gesichtspunkt, dass man diese Aufteilung durchaus administrativ handhaben kann, und zwar in Zusammenarbeit mit der Luftverkehrsbehörde, jedoch sicherlich nicht allein auf dem Wege der Flughäfen und der Freiwilligkeit. Nach allen Erfahrungen können wir ja feststellen: Katalysatoren für Benziner hätte es nie gegeben, wenn man nicht administrativ vorgegangen wäre und die Katalysatoren steuerlich gefördert und auch gefordert hätte. Auch andere Regelungen – ich denke an die 60er-Jahre, als es hieß: die blaue Luft über der Ruhr – hätte es nie gegeben, wenn es nicht administrative Regelungen im gesamten Umweltbereich gegeben hätte. Ohne solche administrativen Regelungen wären diese Fortschritte nie erzielbar gewesen.

Die Einzigen, die sich von dieser ganzen Entwicklung haben abkoppeln können, waren die Flughäfen. Sie hatten ja eine gute Lobby. Insbesondere in Berlin haben sie eine gute Lobbyarbeit betrieben. Sie hatten gute Vertretungen und galten als die Wachstumsmotoren des Wirtschaftswachstums generell und der internationalen Anbindung. Insoweit sind sie von weiter gehenden Regelungen verschont geblieben, die nach ihrer Auffassung auch heute noch immer dazu führen würden, dass der Luftverkehr zum Erliegen käme. – Dem ist nicht so. Sie können auch mit strengeren Regelungen weiter leben und arbeiten.

Dazu gehört auch folgende Frage, die Sie sich stellen lassen müssen: Ist es sinnvoll, innerhalb eines Verdichtungsraums 38 Millionen oder auch 40 Millionen Passagiere mit entsprechenden Flugbewegungen abwickeln zu wollen – und zwar mit entsprechenden Lärmauswirkungen? Denn im Gegensatz zum PKW oder zur Eisenbahn, wo der Lärm von der Erde kommt und an der Quelle begrenzt werden kann, indem ich ihn bündele, Lärmschutzwände baue, Tempolimits erlasse oder sonst irgendetwas mache, kommt der Lärm beim Luftverkehr von oben und ist nicht eingrenzbar. Er breitet sich sehr großräumig und sehr weit aus und ist insoweit in der Tat nicht eingrenzbar.

Es ist die Frage, ob man es sich noch erlauben kann, erstens den Lärm zu bündeln, nämlich über den bereits stark betroffenen Raum noch weiter Lärm zu bündeln, und zweitens durch mehr Flugbewegungen noch zusätzlichen Lärm obendrauf zu setzen. Oder muss man sich nicht überlegen – und zwar politisch; das ist keine Frage an die Luftverkehrsbehörde –, ob es für diese Region nicht sinnvoller ist, einen Flughafen außerhalb des Verdichtungsraumes für die Gesamtregion zu entwickeln? – Ein solcher Flughafen ist langfristig eine wesentlich bessere Problemlösung, als hier ständig mit Nachbesserungen und Nachforderungen und zusätzlichem Verkehr Lärm zu erzeugen, der nicht mehr beherrschbar sein wird. Darauf weise ich nur einmal hin.

(Beifall bei den Einwendern)

Vom Flughafen Düsseldorf wurde heute Morgen eine Aussage gemacht, die man in Frankfurt genau umgekehrt hören kann.

(Eine Gruppe von Kindern betritt den Verhandlungssaal.)

– Soll ich einen kleinen Moment unterbrechen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Nein. Das ist doch ein gutes Hintergrundgeräusch.

**Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):**

Gut; okay. – Der Flughafen Frankfurt weist in seiner Prognose nach, dass der Sitzladefaktor pro Flugzeug in Frankfurt deutlich steigen wird und die Tonnage pro Flugzeug in Frankfurt deutlich zulegen wird. Ich habe die Zahlen leider nicht dabei. In Bezug auf die Passagierzahlen weiß ich es aber. In Frankfurt soll der Sitzladefaktor von derzeit 109 Passagieren pro Flugzeug im Ausbaufall bis zum Jahr 2015 auf 139 Passagiere pro Flugzeug steigen. Hingegen sinkt er in Düsseldorf.

Man muss allerdings auch sehen, dass Sie in Düsseldorf eine unterschiedliche Entwicklung haben. Auf der einen Seite sind 50 % Ihres Verkehrs Ferienflugverkehr. Dort haben Sie einen Ladefaktor von rund 90 oder 92 %, schätze ich. Auf der anderen Seite haben Sie den

sogenannten traditionellen Luftverkehr, nämlich Linienverkehr. Dort haben Sie einen Sitzladefaktor von unter 60 %. Erst im Mix kommen Sie dann auf 78 oder 80 Passagiere pro Flugzeug.

Jetzt sagen Sie, der Trend gehe zu kleineren Flugzeugen. Der Trend des Flughafens Düsseldorf zu kleineren Flugzeugen sagt auch etwas über die Bedeutung dieses Flughafens innerhalb des Luftverkehrssystems aus. München und Frankfurt können von einer deutlichen Zunahme ausgehen. Das Symbol für die zunehmende Flugzeuggröße ist der Airbus A 380, der bis 2015 und auch danach in Deutschland ausschließlich auf den Flughäfen München und Frankfurt landen soll. Die anderen Flughäfen sind dann die sogenannten Zubringerflughäfen zu den Hubs Frankfurt und München. Das ist notwendig, um diese großen Flugzeuge füllen zu können. Von daher ist die Tendenz eindeutig, dass Sie kleinere Flugzeuge brauchen, um diese großen Flugzeuge von mehr Destinationen aus füllen zu können. Das heißt aber auch, dass von den Zubringerflughäfen Flüge mit entsprechend kürzeren Entfernungen angeboten werden als bisher. Das ist in der Tat der Fall, wenn Sie immer mehr kleinere Flugzeuge hereinkriegen.

In diesem Zusammenhang ist dann die Frage zu stellen, inwieweit es überhaupt den Bedarf nach längeren Start- und Landebahnen gibt. Inwieweit gibt es diesen Bedarf überhaupt, wenn Sie kleinere Flugzeuge haben?

In Düsseldorf haben Sie einen Anteil von 8 oder 10 % HEAVIES, glaube ich. Der Flughafen Frankfurt hat im Moment übrigens einen Anteil von 30 %. Werden diese HEAVIES weniger, ergeben sich dadurch Vorteile für die Staffelung. In Düsseldorf haben Sie außerdem noch allgemeine Luftfahrt; ihr Anteil entspricht etwa dem der HEAVIES. Dort gibt es noch einmal Kapazitätsreserven, was die Staffelungswerte angeht. Wenn Sie weniger HEAVIES haben – Sie haben ja gesagt, dass Sie weniger große Flugzeuge und mehr kleinere Flugzeuge bekommen –, können Sie enger staffeln. Und wenn Sie die ganz kleinen und leichten Flugzeuge herausnehmen, können Sie wiederum enger staffeln, weil Sie sonst größere Staffelungsabstände brauchen.

Das heißt, dass es hier Kapazitätsreserven für den Flughafen Düsseldorf gibt, die in die Betrachtungen überhaupt nicht eingegangen sind – und die gleichzeitig auch aufzeigen, wo das Verkehrspotenzial, wenn es denn überhaupt existiert, für den Flughafen Mönchengladbach liegt.

Denn auch dann, wenn dies so wäre, würde es keinen Sinn machen, den Flughafen Mönchengladbach die gleichen Destinationen und den gleichen Raum bedienen zu lassen, wie es der Flughafen Düsseldorf macht. Wenn überhaupt, dann sollte das Ganze komplementär, also ergänzend, sein. Das heißt, dass von Mönchengladbach aus diejenigen Räume im Kurz- und Mittelstreckenverkehr angeboten werden, die von Düsseldorf aus nicht angeboten

werden. – Und da Sie kein Umsteigeflughafen sind, sein wollen und sein werden, ist diese Frage auch nicht relevant.

Bedient wird der gleiche Raum. Er ist relativ dicht verbunden. Sie haben kurze Entfernungen. Allerdings hat Mönchengladbach gegenüber dem Flughafen Düsseldorf den Nachteil der deutlich schlechteren Verkehrsanbindung – insbesondere, was die Schiene angeht. Das werden Sie für den Flughafen Mönchengladbach so schnell auch nicht ändern können. Bei der angedachten Verkehrsgröße lohnt sich eine Verkehrsanbindung über die Schiene nicht. Selbst bei 8 Millionen Passagieren ist das immer noch nicht der Fall. Sie können nicht genügend Passagiere generieren, um die Schiene wirtschaftlich betreiben zu können. Also wird dieser Nachteil für den Flughafen Mönchengladbach immer bestehen bleiben.

Es stellt sich auch die Frage, inwieweit Sie überhaupt diese Verkehre von Düsseldorf nach Mönchengladbach verlagern können, wenn Sie auf das Prinzip der Freiwilligkeit setzen. Dass das gelingt, wage ich zu bezweifeln; denn sonst hätte es heute schon funktionieren müssen. Das heißt: Man wird aufgefordert sein, administrativ einzugreifen, wenn Sie denn ehrlich nachweisen können, dass Sie diese Engpässe in Düsseldorf haben und von daher diesen Ausweichflughafen oder Ergänzungsflughafen – als solcher wird er ja gesehen – benötigen.

Zum Thema „Schaffung von Kapazitätsreserven statt Verlagerung“ habe ich bereits etwas gesagt. Ich habe dann aber auch ausgeführt, dass es im Wesentlichen darauf ankommt – da ist die Regionalplanung gefragt –, sich im Interesse der dauerhaften Konfliktlösung Gedanken darüber zu machen, ob es sinnvoll ist, diese Flughäfen an den derzeitigen Standorten weiterzuentwickeln oder ob es nicht sinnvoller wäre, langfristig einen neuen Standort zu entwickeln.

Ein solcher neuer Standort könnte diesem Raum auch die Chance geben, sich zu entwickeln und am internationalen Luftverkehrsmarkt zu etablieren. Damit könnte sich dieser Raum an der Entwicklung des Luftverkehrs – die ich im Gegensatz zu einigen Vorrednern nicht bezweifle – beteiligen, anstatt aufgrund restriktiver Maßnahmen, die notwendig sind, weil die Flughäfen im Verdichtungsraum liegen, nicht mehr daran partizipieren zu können. Ich denke nämlich, dass das Ganze hier auf Dauer nicht zumutbar ist. Ich bin sicher, dass Sie in Düsseldorf in einigen Jahren weitere Restriktionen auferlegt bekommen, wenn der Luftverkehr weiter so wachsen wird, wie Sie es unterstellen und wie Sie es ermöglichen wollen.

Jetzt will ich noch auf zwei Punkte eingehen. Erstens. Heute Morgen wurden noch einmal die Einzugsbereiche vorgestellt. Danach umfasst der Einzugsbereich von Düsseldorf 9,2 Millionen, und der Einzugsbereich von Mönchengladbach umfasst 7,8 Millionen. Beide Einzugsbereiche überdecken sich zu 98 %, sage ich einmal. Das heißt, dass man davon ausgehen kann, dass das Flughafensystem Düsseldorf/Mönchengladbach in seinem Einzugsbereich, grob geschätzt, etwa 10 Millionen Einwohner haben wird. Das ergibt sich aus den beiden

konzentrischen Kreisen, die uns heute Morgen vorgestellt wurden. Ich darf die Zahlen ja nicht addieren.

In diesem Zusammenhang muss ich auch beachten, dass in Randbereichen Flughäfen wie Maastricht oder Dortmund durchaus partizipieren. Auch der Flughafen Weeze geht in diese Randbereiche hinein. Außerdem wird der ganze Einzugsbereich, wie ich bereits gesagt habe, komplett vom Einzugsbereich des Flughafens Frankfurt überlagert – zumindest von dem, was der Flughafen Frankfurt als seinen Einzugsbereich definiert.

Innerhalb dieses Raumes hatten wir im Jahr 2000 eine Größenordnung von etwa 14 Millionen Passagieren – oder, anders ausgedrückt, einen Multiplikator von 1,4. Dieser Faktor von 1,4 entspricht dem bundesdeutschen Durchschnitt.

Dabei können wir im Übrigen nur Originärpassagiere betrachten. Die Umsteiger dürfen nicht mit in diese Statistik hinein. Bei vielen Prognosen ist das übrigens auch ein Problem. Sie beziehen die Umsteigerverkehre mit ein und prognostizieren den Originärverkehr daher auf einem zu hohen Level. In Deutschland beträgt das Aufkommen an Umsteigerverkehren etwa 25 %. Diese 25 % sind in vielen Prognosen mit enthalten, obwohl sie abgezogen werden müssen.

Wir haben in Deutschland also einen Faktor von rund 1,4, nämlich 112 bis 113 Millionen Originärpassagiere bei 82 bis 83 Millionen Einwohnern. Das ist ein Faktor von etwa 1,4. Diesen Faktor von 1,4 erreichen wir auch in Düsseldorf. Damit ist für den Flughafen Düsseldorf also der bundesdeutsche Durchschnitt festzustellen. Auf anderen Flughäfen gibt es andere Faktoren. Frankfurt hat 0,7, was das Originäraufkommen angeht. In Frankfurt gibt es interessanterweise also noch einen erheblichen Nachholbedarf. Berlin liegt etwas über dem Bundesdurchschnitt, nämlich bei rund 2,0. Düsseldorf liegt aber im Bundesdurchschnitt.

Wenn ich davon ausgehe, dass sich die Einwohnerzahl in diesem Einzugsbereich bis zum Jahre 2015 nicht verändern wird, und für das Jahr 2015 wieder den Durchschnitt nehme, der sich aus dem Bundesverkehrswegeplan ergibt – nämlich einen Multiplikator von 2,4 –, komme ich für diesen Raum auf 23 bis 25 Millionen Passagiere.

Heute Morgen haben wir gehört, dass der Masterplan für Deutschland 27 Millionen Passagiere in Düsseldorf prognostiziert. Das Flughafenkonzept der Bundesregierung spricht sogar von 30 Millionen Passagieren in Düsseldorf.

Wer weiß, wie diese Zahlen im Flughafenkonzept der Bundesregierung zustande kommen, der weiß auch, dass diese 30 Millionen vom Flughafen Düsseldorf gemeldet wurden. Dabei handelt es sich nämlich nicht um eine eigene Ermittlung. Das steht im Flughafenkonzept der Bundesregierung übrigens auch drin. Das Gleiche gilt auch für Frankfurt. Das Ganze kann man als sich selbst erfüllende Prognose oder Prophezeiung bezeichnen. Der Flughafen meldet der Bundesregierung: Wir haben bis 2015 das und das Verkehrsaufkommen prognosti-

ziert. – Die Bundesregierung schreibt diese Zahl in ihr Flughafenkonzept hinein. Anschließend bezieht sich der Flughafenbetreiber auf das Flughafenkonzept der Bundesregierung und sagt: Dort steht, dass wir diese Verkehrserwartung zu erfüllen haben. – Dabei handelt es sich also um eine sich selbst erfüllende Prophezeiung. Das gilt für Düsseldorf wie auch für Frankfurt.

Insofern bedauere ich, dass seitens des Flughafens Düsseldorf die ja existierende – dem ist heute Morgen ja zugestimmt worden – Prognose des Flughafens Düsseldorf hier bisher nicht vorgelegt worden ist. Ich bin sicher, dass diese Prognose bis zum Jahr 2015 für den Flughafen Düsseldorf ein Aufkommen von 30 Millionen Passagieren ausweist. Das sollte aber zumindest überprüft werden. Man sollte hier nicht blind den Masterplan für Deutschland berücksichtigen, der von einer Luftverkehrsinitiative stammt, die sich als Lobbyist betätigt.

Ich nehme jetzt einmal den bundesdeutschen Durchschnitt, der auch heute in Düsseldorf existent ist und der im Jahr 2015, wie gesagt, 23 bis 25 Millionen Passagieren entspricht. Wie wir heute gehört haben, kann der Flughafen Düsseldorf offensichtlich 20 bis 23 Millionen Passagiere – und auch 25 Millionen Passagiere – mit dem Ein-Bahn-System abfertigen. Von daher frage ich mich, welcher Bedarf noch für den Linienverkehr, den Charterverkehr und den inzwischen dazugekommenen Low-Cost-Verkehr auf dem Flughafen Mönchengladbach existiert. Ich bezweifle, dass es eine solche Kapazitätsnachfrage gibt, die durch den Flughafen Mönchengladbach zu befriedigen wäre.

Vielmehr bin ich, wie gesagt, folgender Auffassung: Sie würden glücklicher und besser damit leben, die Investitionsmittel für beide Flughäfen für einen Neubau an einer anderen Stelle vorzusehen, die außerhalb des Verdichtungsraums liegt. Statt an den bisherigen Standorten zu investieren, sollten Sie versuchen, mit dem vorhandenen Flughafensystem das zu optimieren, was Sie heute abfertigen müssen, abfertigen können und abfertigen wollen.

(Beifall bei den Einwendern)

Zweitens. Herr Zerbe, Sie haben gesagt, der Angerland-Vergleich stehe heute hier nicht zur Diskussion. Sorry! Sie haben ihn aber zum Gegenstand Ihres Antrags gemacht – zwar nicht ausführlich, aber indirekt, indem Sie nämlich die Kapazitätsbeschränkungen des Flughafens Düsseldorf durch den Angerland-Vergleich zur Ausbaubegründung für Ihren Flughafen gemacht haben. Insoweit müssen Sie sich schon die Nachfrage danach gefallen lassen – und auch die Fragen nach der Erweiterung der Kapazitäten des Flughafens Düsseldorf, die hier gestellt wurden. Ich bin jetzt nicht sicher, glaube aber, dass in Nordrhein-Westfalen die Luftverkehrsbehörde dafür zuständig ist. Sie muss diese Anhebung des Koordinationseckwertes von 38 auf 42 oder 45 Bewegungen pro Stunde passieren lassen.

Diese Fragen sind eng miteinander zu verbinden. Ich denke – das darf ich Ihnen von der Bezirksregierung vielleicht noch als Abschluss mitgeben –, dass sie auch Gegenstand Ihrer

Überlegungen und Abwägungen sein werden, wenn Sie sich zu dem Planfeststellungsantrag äußern müssen. Ansonsten wünsche ich Ihnen eine gute Hand dabei. Sie sind gezwungen, eine Entscheidung zu treffen; denn der Antrag liegt vor. Sie müssen Ja oder Nein sagen. Ich hoffe, dass Sie eine gute Abwägung treffen werden. – Besten Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Ihre Mandantin, die Stadt Korschenbroich, möchte Sie noch ergänzen. – Frau Goldermann, Sie haben ja mitbekommen, dass wir Besuch bekommen haben. Eltern und Kinder aus der Maternus-Grundschule und dem Maternus-Kindergarten sind hier. Wie lange brauchen Sie ungefähr?

(Christiane Gertrud Goldermann [Stadt Korschenbroich]: Es geht ganz schnell!)

– Gut. Bitte.

**Christiane Gertrud Goldermann (Stadt Korschenbroich):**

Herr Faulenbach da Costa hat unsere Auffassung und auch unsere Kritikpunkte ja schon sehr ausführlich dargestellt. Ich möchte allerdings für die Stadt Korschenbroich zur Vervollständigung gerne noch einen Antrag stellen, den ich jetzt kurz zitiere.

Die Stadt Korschenbroich schließt sich inhaltlich den heute Morgen von der Stadt Willich gemachten Ausführungen an. Auch wir **beantragen** die Rücknahme des Antrages der Flughafengesellschaft Düsseldorf auf Einführung eines Flughafensystems.

Dies dürfte eigentlich völlig unproblematisch und auch hier möglich sein, da die Flughafengesellschaft heute Morgen ja selber gesagt hat, dass keinerlei Bedarf dafür bestehe.

Wie wir gerade gehört haben, liegen die Unterlagen ja wohl aus.

Ich **beantrage** deshalb, dass die zum Flughafensystem vorgelegten Unterlagen in dieses Planfeststellungsverfahren, das wir heute hier bearbeiten, einbezogen werden.

Ich gehe davon aus, dass hierin auch Unterlagen über die Prognose der Verlagerung von Flugverkehr von Düsseldorf nach Mönchengladbach enthalten sind.

Sollte das nicht der Fall sein, so **beantrage** ich eine Vorlage dieser Unterlagen.

Zur Begründung möchte ich ganz kurz auf Folgendes hinweisen: Herr Rechtsanwalt Sommer hat eben richtigerweise darauf hingewiesen, dass die Einführung eines Flughafensystems nicht ganz unbeachtliche Folgen hat. Einer der wesentlichen Punkte ist sicherlich das von ihm benannte Rechtsschutzdefizit. Daher ist es umso wichtiger, bereits jetzt und heute insbesondere die Verlagerungsprognose des Flughafens Düsseldorf vorgelegt zu bekommen, da sie unmittelbare Auswirkungen auf die hier vorgelegten Prognosen der Antragstellerin hat. Sie könnte sogar dazu führen, dass die hier vorgelegten Prognosen völlig unbrauchbar werden. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Frau Goldermann, können Sie uns Ihren Antrag hier lassen?

(Christiane Gertrud Goldermann [Stadt Korschenbroich]: Ich schreibe Ihnen diesen Antrag noch einmal schön ab!)

– Gut. – Damit beenden wir diesen Tagesordnungspunkt, und ich rufe auf:

**Tagesordnungspunkt 10:  
Finanzielle und andere individuelle Auswirkungen**

(Widerspruch bei den Einwendern)

– Ich habe den Tagesordnungspunkt beendet.

Bevor wir jetzt in die Diskussion zu Tagesordnungspunkt 10 eintreten, möchte ich Frau Goebel die Gelegenheit geben, für die Kinder der Maternus-Grundschule und des Maternus-Kindergartens zu uns zu sprechen. – Die Kinder können ruhig nach vorne kommen. Kommt ruhig nach vorne. Keine Angst! Wir beißen nicht.

(Die Kinder stellen sich vor dem Podium mit dem Rücken zur Verhandlungsleitung auf. – Beifall bei den Einwendern)

Frau Goebel.

**Jutta Goebel (Einwenderin):**

Mein Name ist Jutta Goebel. Ich wohne mit meiner Familie in Kleinenbroich. – Mein Sohn Thomas geht in die erste Klasse der Maternus-Grundschule. Das hier sind alles seine Freunde, die er heute mitgebracht hat, weil wir uns entschieden gegen den geplanten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach aussprechen möchten. Nach den Prognosen werden landende Flugzeuge die Grundschule in weniger als 200 m überfliegen. Das hat für die



Schule natürlich gravierende Auswirkungen. Bei über 70 geplanten Lärmereignissen am Tag über 75 dB(A) ist ein konzentriertes Lernen ausgeschlossen.

Bei erfolgtem Ausbau des Verkehrslandeplatzes, den wir hoffentlich nicht miterleben müssen, sollen Messungen an der Schule durchgeführt werden, um die tatsächliche Lärmbelastung zu ermitteln. Was passiert denn während dieser Messphase? Wie lange wird diese dauern? Die Kinder können unter diesen Bedingungen unmöglich dem Unterricht folgen.

Und was ist, wenn die Schule dann dem Lärm baulich angepasst wird? Dann können die Kinder ihre Pause wohl nur noch in geschlossenen Räumen verbringen. Dabei ist die Bewegung in den Pausen an der frischen Luft so wichtig, um anschließend wieder umso aufmerksamer lernen zu können. Außerdem ist es wichtig, die Räume regelmäßig durchzulüften, ohne vom Lärm gestört zu werden.

(Die Kinder drehen sich um und zeigen der Verhandlungsleitung ihre Transparente.)

Dann könnte auch der Sportunterricht nicht mehr auf dem benachbarten Sportplatz stattfinden. Dort verbringen übrigens auch viele Schüler ihre Freizeit, indem sie in den Vereinen Sport treiben. All dies ist dann nicht mehr oder nur noch unter großer Lärmbelastung möglich.

Bei Abschaffung der Schulbezirke, wie es unsere neue Landesregierung angekündigt hat, werden die Eltern auch bei den Grundschulen die freie Auswahl haben. Glauben Sie, dass Eltern ihre Kinder in eine derart betroffene Schule schicken werden? Die erst 1997 bezogene neu gebaute Schule – die Maternus-Schule selber besteht übrigens seit über 100 Jahren – wird nicht mehr nutzbar sein. Auch als Steuerzahler könnte ich es natürlich nicht gutheißen, wenn öffentliche Gelder in solcher Weise verschwendet würden.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Stadt Korschenbroich, die sich in der Haushaltssicherung befindet, wird nicht in der Lage sein, an anderer Stelle eine neue Grundschule zu errichten.

Gleich gegenüber der Maternus-Schule befindet sich der Kindergarten Am Hallenbad. Ein paar 100 m weiter liegt der Kindergarten Auf den Kempen. Hier verbringen die kleinen Kinder viel Zeit im Freien, wo sie gruppenübergreifend spielen und Kontakte knüpfen können. Schon zu der Zeit, als die Air Berlin den Verkehrslandeplatz anflug, berichteten mir Erzieherinnen meines Sohnes, dass die Kinder sich erschrocken die Ohren zuhielten, wenn ein Flugzeug im Landeanflug war.

Neben der Lärmbelästigung, die unsere Kinder unkonzentriert, gestresst und krank macht, ist das entstehende Flugkreuz über Kleinenbroich ein weiterer Risikofaktor. Landende Flugzeu-

ge mit Ziel Düsseldorf kreuzen hier die startenden und landenden Mönchengladbacher Flugzeuge. Das stellt eine Gefährdung nicht nur der Schüler, sondern auch der übrigen Bevölkerung dar.

Ich appelliere an alle Verantwortlichen, sich gegen den Ausbau des Verkehrslandeplatzes auszusprechen, um unseren Kindern auch weiterhin das Lernen und auch das Spielen im Freien möglich zu machen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Frau Goebel. – Ich fürchte, dass der Applaus nicht nur Ihnen, sondern auch den Kindern galt. Das haben die Kinder sehr nett gemacht. Ich möchte mich ausdrücklich dafür bedanken, dass die Kinder uns in ihre Information mit einbezogen haben und auch uns ihre Transparente gezeigt haben. – Möchte sich aus Ihrer Gruppe sonst noch jemand zu Wort melden? – Das ist nicht der Fall.

(Die Kinder verlassen den Saal.)

Ich habe den Hinweis bekommen, dass Herr Dr. Mager zeitlich etwas begrenzt ist. Von daher schlage ich vor, dass er bei diesem Tagesordnungspunkt anfangen kann. Wollen Sie von Ihrem Platz aus sprechen, Herr Dr. Mager? – Sie kommen vorne ans Pult.

Meine Damen und Herren, Herr Dr. Mager wird für die Antragstellerin in das Thema „Finanzielle und andere individuelle Auswirkungen“ einführen.

**Dr. Andreas Mager (Antragstellerin):**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich kurz vorstellen. Ich bin heute zwar nicht den ersten Tag, aber fast den ersten Tag hier. Ich bin öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger der Landwirtschaftskammer, und zwar mit den Gebieten „Landwirtschaft“ und „Umweltfragen“.

Ich bin von der Antragstellerin damit beauftragt worden, zu fachlichen Dingen Stellung zu nehmen, die die Erstellung von Gutachten in Bezug auf Existenzgefährdung und in Bezug auf die Handhabung von Themen wie „Ausgleichsmaßnahmen“ und „Pächterschutz“ betreffen. Am Montagnachmittag habe ich hier erlebt, dass es diesbezüglich doch einige Ungeklärtheiten und vielleicht auch ein paar Missverständnisse gibt. Darüber möchte ich sprechen.

Heute habe ich erfahren, dass am Dienstag das Thema, das ich für heute vorbereitet habe, Hauptthema war, dass sehr viele betroffene Landwirte da waren und dass auch seitens der Landwirtschaftskammer Stellung genommen wurde, ohne dass jemand Kompetentes von

unserer Seite dabei war. Das ist natürlich traurig. Ich hoffe, dass heute auch noch Betroffene hier sind, sodass wir in einen Dialog eintreten können.

Aus Sicht des landwirtschaftlichen Sachverständigen möchte ich darlegen, wie mit dem Sachverhalt, den ich gerade angesprochen habe, umgegangen werden könnte und wie nach meiner Meinung damit umgegangen werden sollte.

In den letzten beiden Tagen ist vor allen Dingen kritisiert worden, dass seitens des Betreibers, also der Antragstellerin, der Dialog mit den Landwirten eben nicht aufgenommen worden sei und dass nicht ausreichend darüber gesprochen worden sei, welche Flächen denn für Ausgleichsmaßnahmen erworben würden. Es sei fraglich, ob sie überhaupt erworben werden könnten. Es wurde gesagt: Ihr seid etwas fahrlässig damit umgegangen.

Vielleicht stimmt das auch so. Im Prinzip kann man es aber erklären, und zwar wie folgt: Wenn ich noch nicht weiß, dass ich tatsächlich bauen kann, und dann in diesen sensiblen Bereich hineingehe – ich werde gleich erklären, wie sensibel dieser Bereich ist –, dann habe ich einen riesigen Aufwand zu betreiben, der eigentlich in keinem Verhältnis zu dem Risiko steht, dass das Ganze überhaupt nicht genehmigt wird.

Schließlich müssten für den Grunderwerb und auch im Rahmen der Prüfung der Existenzgefährdung der Betriebe viele, viele Millionen Euro aufgewendet werden. Und wenn ich eine Existenzgefährdung der Betriebe prüfe, dann muss ich auch beachten, dass ich den Leuten im Rahmen eines Existenzgefährdungsgutachtens auch Möglichkeiten gebe, ihre Existenzgefährdung zu kompensieren. Wenn man so etwas macht, ist das schon sehr konkret. Seitens der Betroffenen ist man dann oftmals auch bestrebt, in diese Richtung weiterzuarbeiten. Wenn es dann plötzlich heißt, das Ganze werde doch nicht gemacht, hat man etwas errichtet, bei dem es eigentlich kein Zurück mehr gibt.

Aus Sicht des landwirtschaftlichen Sachverständigen möchte ich jetzt also dazu Stellung nehmen. – Wir haben zwei verschiedene Arten von Flächen, die beansprucht werden. Zum einen ist das der Flächenbereich der eigentlichen Flughafentrasse. Die Flächen, die in diesem Bereich liegen, sind natürlich zwingend erforderlich. Diese Flächen muss man bekommen. Mit den hiervon betroffenen Landwirten muss man reden und Einigkeit herführen.

Zum anderen gibt es – das ist übrigens der überaus größte Teil an Flächen – die Flächen der Ausgleichsmaßnahmen, die im Umfeld liegen. Am Montag, als ich hier bei der Diskussion dabei war, sah es so aus, als ob es so verstanden wird, dass diese Flächen unbedingt und notwendigerweise auch genau an der Stelle realisiert werden müssen, wo sie eingezeichnet sind.

Das stimmt so natürlich nicht. Es ist ohne Weiteres möglich, dass man Ausgleichsmaßnahmen auch an einem anderen geeigneten Ort durchführt. Man kann sie also verschieben. Das muss man einfach wissen. Voraussetzung für eine solche Verschiebung ist natürlich, dass

die Flächen in einem gewissen Zusammenhang zueinander stehen und dass das Ganze auch eine nachhaltige ökologische Aufwertung der Natur bewirkt. Man kann eine Fläche also nicht wegnehmen und ganz beliebig woandershin verschieben; man kann sie aber in einem relativen Spielraum verschieben.

Das mit der Planung der Ausgleichsflächen beauftragte Ingenieurbüro hat nachgewiesen, dass und wie ein Ausgleich möglich ist. Dabei wurden die Flächen nach rein ökologischen Gesichtspunkten ausgesucht. Zum Teil wurden bewusst Flächen intensiver Nutzung gewählt, um durch Extensivierungsmaßnahmen oder Aufforstungen eine möglichst hohe Punktzahl zu erreichen.

Dieses Vorgehen ist leider nicht mit den Landwirten, der Landwirtschaftskammer und dem Rheinischen Landwirtschaftsverband abgestimmt worden. Dann hätte man mit Sicherheit schon im Vorfeld viele Unstimmigkeiten ausschließen können. Die Landwirte haben nämlich verständlicherweise natürlich lieber die guten Flächen weiterhin in der Produktion und hätten gerne, dass möglichst unrentable Flächen in die Ausgleichsmaßnahmen hineingepackt werden.

Wir haben am Montag gehört, dass 43 % dieser Ausgleichsflächen gesichert sind. Mit den Eigentümern und Bewirtschaftern der restlichen Flächen ist hingegen, was sehr stark kritisiert worden ist, noch nicht gesprochen worden. Im Gegenteil: Es haben sogar 13 Betriebe gesagt, sie hätten einen Antrag auf Prüfung der Existenzgefährdung gestellt. Es gibt da also keinen Konsens. – Wie gesagt: 43 % der Flächen sind gesichert, die anderen nicht.

Wenn im Planfeststellungsverfahren der Nachweis eines theoretisch möglichen Ausgleichs erbracht wird, könnte in einem Deckblattverfahren – das ist jetzt meine Meinung und meine Empfehlung – die tatsächliche Lage der Ausgleichsflächen erarbeitet werden. Stellt sich bei der Prüfung der betrieblichen Existenzgefährdung heraus, dass die Existenzgefährdung durch einen übermäßigen Flächenverlust aufgrund der Ausgleichsmaßnahmen erfolgt, dann könnte die Ausgleichsfläche verlegt werden. Damit wäre die Betroffenheit des Betriebes ausgeräumt.

Ich sage also Folgendes: Wenn wir heute hingehen und sagen, dass wir im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens genau diese Fläche und diese Fläche und diese Fläche als Ausgleichsmaßnahme festlegen, dann sind die Betriebe, auf dessen Land die entsprechenden Flächen liegen, natürlich auch konkret in diesem Maße betroffen. Von daher halte ich es für besser, wenn wir sagen: Das ist variabel; wir werden die Ausgleichsmaßnahmen schaffen, und zwar auch zeitnah. – Sobald man weiß, dass auch gebaut wird, kann man dann ganz konkret in Dialog treten und Flächen erwerben. Wie das geschehen soll, werde ich gleich noch ausführen.

Als zweite Möglichkeit neben der Verschiebung der Flächen bei einer Existenzgefährdung bietet sich auch an, den existenzgefährdeten Betrieb bevorzugt mit der Pflege der Ausgleichsmaßnahmen zu betreuen. Mancher Landwirt wird denken: Um Gottes willen! Machen sie mich jetzt zum Landschaftspfleger? – Wer sich länger damit befasst hat, sieht aber schon, dass das sehr lukrativ sein kann; denn mit der Pflege einer Ausgleichsmaßnahme, dem sogenannten Vertragsnaturschutz, kann man höhere Deckungsbeiträge pro Hektar erzielen als mit der sogenannten rheinischen Fruchtfolge, also Winterweizen, Wintergerste, Zuckerrüben und Kartoffeln. Dies gilt insbesondere, wenn man sich die Unsicherheit der Agrarpolitik vor Augen hält.

Wir haben auch einen Betrieb zu Hause und machen das jetzt seit zwei oder drei Jahren in Abstimmung mit dem bei uns zuständigen Rhein-Sieg-Kreis. Es funktioniert sehr gut und ist durchaus eine interessante Sache. Besonders gut funktioniert es dann, wenn diese Ausgleichsflächen auf solchen Flächen des eigenen Betriebes liegen, die von der Bodenwertigkeit her nicht ganz so gute Flächen sind.

Es steht außer Frage, dass im Dialog mit der Landwirtschaft und einer gewissen Flexibilität in der Flächenauswahl ein ökologisch sinnvoller und ausreichender Ausgleich geschaffen werden kann.

Am Montagnachmittag hatte ich noch die Möglichkeit, mit Herrn Scholz zu sprechen. Er gab zu bedenken, zwar sei es in der Regel relativ einfach, mit den Eigentümern von Flächen klarzukommen – die Eigentümer bekommen ja einen finanziellen Ausgleich; aufgrund des Geldes sind sie dann oftmals willig, so etwas zu tun –; man müsse aber auch an die Pächter denken.

Wenn ein Pächter einen langfristigen Pachtvertrag hat, dann hat er einen sehr hohen Schutz. Auch mit einem solchen Pächter kommt man im Rahmen der sogenannten Enteignungsentuschädigung – so heißt das; es hat mit Enteignung nichts zu tun –, also im Endeffekt im Rahmen der gesetzlichen Regelwerke zur Entschädigung, sehr gut klar.

Was ist aber – das war der Einwand von Herrn Scholz; das ist auch immer mein Einwand, wenn man etwas Derartiges macht – mit den betroffenen Landwirten, die nur kurzfristige oder mündliche Pachtverträge haben? Diese Landwirte mit den kurzfristigen Pachtverträgen haben keinen Rechtsanspruch auf eine Entschädigung über die Dauer des Pachtvertrages hinaus. Nur im Rahmen einer Prüfung der gesamtbetrieblichen Betroffenheit mittels eines Existenzgefährdungsgutachtens können Ansprüche geltend gemacht werden. Deshalb könne auf dieses Einspruchsinstrument während des Planfeststellungsverfahrens nicht verzichtet werden – so Herr Scholz, und so ist auch meine Meinung. Dem stimme ich also aus Sicht des Sachverständigen zu. Bei der Ausarbeitung der Existenzgefährdungsgutachten müssen unbedingt die Belange der Pächter berücksichtigt werden.

Legt man die Auffassung der gegenwärtigen Rechtsprechung zugrunde, kann im Rahmen der Enteignungsentschädigung nur entschädigt werden, worauf ein Rechtsanspruch besteht. Eine Erwartung in die Zukunft ist dagegen nicht entschädigungsfähig. Wenn ich also keinen langen Pachtvertrag habe und sage, ich hätte aber einen solchen langfristigen Pachtvertrag gekriegt, wenn dieser Ausbau nicht gekommen wäre, ist das im Prinzip eine Erwartung in die Zukunft. Somit besteht kein Entschädigungsanspruch.

Darauf darf man sich aus Sicht der Landwirte aber eigentlich nicht einlassen. Gegen diese Rechtsprechung, die die Stellung der mündlichen Pachtverträge nicht genügend würdigt und die auch den praxisüblichen Gegebenheiten nicht entspricht, gibt es auch verschiedene andere Meinungen, die ich zitieren könnte.

In einem ungestörten landwirtschaftlichen Bereich funktioniert es normalerweise folgendermaßen: Die Flächen eines über Generationen gewachsenen landwirtschaftlichen Betriebes setzen sich innerhalb einer Gemarkung in der Regel nach folgendem Muster zusammen: Ein mehr oder weniger großer Teil der Flächen besteht aus Eigentumsflächen. Ein zweiter Teil der Flächen ist durch langfristige Pachtverträge gesichert und ein dritter Teil nur mit mündlichen, also kurzfristig kündbaren, Pachtverträgen.

In Bezug auf die mündlichen Pachtverträge handelt es sich meist um Flächen von verschiedenen Verpächtern. Die Flächen befinden sich häufig schon seit vielen Jahren in der Bewirtschaftung des derzeitigen Pächters, und nur außergewöhnliche Umstände – das wäre Erbfolge oder Baumaßnahmen – führen zur Aufhebung des Pachtvertrages.

Wird dann ein solcher mündlicher Pachtvertrag gekündigt, handelt es sich in der Regel lediglich um einzelne Parzellen und nur selten um einen Großteil all dieser Flächen. Ist eine derartige Kündigung ausgesprochen, verbleibt den Landwirten in der im Pachtrecht verankerten Mindestpachtzeit noch genügend Zeit, sich auf dem Pachtmarkt nach Ersatzflächen umzuschauen.

Unter diesen normalen Bedingungen kann ein landwirtschaftlicher Betrieb auch bei einem größeren Anteil mündlicher Pachtverträge fest mit der vorhandenen Flächengröße kalkulieren.

Wenn aber, wie im vorliegenden Fall, große Flächen infolge von Baumaßnahmen beansprucht werden, ist der Pachtmarkt auf Jahre gestört und ein Ausgleich der gekündigten Pachtflächen nicht mehr möglich. Der Betrieb ist in seiner Existenz bedroht.

Aus gutachterlicher Sicht ist eine gerechte und objektive Bewertung solcher Betriebe ohne längerfristige Berücksichtigung der nur mündlich geschlossenen Pachtverträge aus diesem Grunde kaum möglich. Ich habe mich heute Morgen noch einmal mit Herrn Prof. Johlen kurzgeschlossen. Er ist der gleichen Meinung und denkt ebenfalls, dass man dann, wenn es zu dieser Baumaßnahme kommt, so vorgehen sollte, dass man mit den Landwirten über die

Existenzgefährdung redet und dass auch kurzfristige Pachtverträge mit in diese Existenzgefährdungsbetrachtungen eingeschlossen werden.

Es wird vorgeschlagen, dass den betroffenen Betrieben – auch dann, wenn nur Pachtflächen betroffen sind – vorrangig die Möglichkeiten des Vertragsnaturschutzes angeboten werden. Das funktioniert natürlich nicht bei allen Betrieben. Es gibt auch Betriebe, deren Flächen an Quoten – Milch, Gülle, Zuckerrüben – gekoppelt sind. Diese Betriebe brauchen natürlich Ersatzland.

Wenn es keine Möglichkeiten gibt, auf diese Weise zu einer Einigung zu kommen, dann müssen die Ausgleichsflächen – die, wie gesagt, in gewisser Weise variabel sind – verschoben werden, und zwar an eine solche Stelle eines anderen Betriebes, an der ein entsprechender betrieblicher Ausgleich möglich wäre oder wo der Betrieb bereit ist, für den Vertragsnaturschutz zu arbeiten.

Dieses Vorgehen erfordert einen hohen Abstimmungsbedarf, viel Zeit und auch Geld. Deshalb ist es kaum möglich, ein solches alles umfassendes Konzept schon jetzt vorzulegen. Dies sollte dann unmittelbar nach dem Planfeststellungsbeschluss – das ist, wie gesagt, nur meine Meinung dazu – im Rahmen eines Deckblattverfahrens in Zusammenarbeit mit der Landwirtschaftskammer, dem Rheinischen Landwirtschaftsverband, den Betroffenen und einem Arbeitsgremium der Antragstellerin stattfinden.

Wenn ich „meine Meinung“ sage, will ich auch dazusagen, welche Erfahrungen ich eigentlich mit solchen Dingen habe. Ich bin in Deutschland relativ viel unterwegs – gerade, wenn es darum geht, die Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Betrieben zu prüfen. Oft ist die Aufgabe des Sachverständigen auch nicht nur, ein Gutachten zu erstellen, sondern auch, als Moderator zwischen den Betroffenen und demjenigen, der etwas bauen will, tätig zu sein.

Es hat sich oftmals gezeigt, dass dies ein sehr gangbarer und guter Weg ist. Ich möchte in Richtung der betroffenen Landwirte noch einmal dafür plädieren, dass eine solche Maßnahme – ganz unabhängig davon, ob man einen Flughafen mit all dem Lärm und allem, worüber wir eben diskutiert haben, haben will oder nicht – natürlich immer noch eine Chance ist, seinen Betrieb in der heutigen agrarstrukturellen Krise umzustrukturieren. Man bekommt auf einen Schlag Geld in die Hand oder Möglichkeiten, etwas zu ändern. Die entsprechende Hilfe ist auch da. Wenn eine Existenzgefährdung gegeben ist, haben wir neben der eigentlichen Entschädigung auch die Möglichkeiten in Bezug auf den sogenannten Verlagerungsschaden.

Man kann – dafür kann ich aus der Vergangenheit auch viele Beispiele bringen – aus seinem Betrieb, der heute vielleicht gewisse Probleme hat, sich an die agrarstrukturellen Änderungen anzupassen, auf diese Weise wieder ein feines Unternehmen machen, wenn man es

denn will und anpackt. – Damit möchte ich schließen und das zur Diskussion stellen. Vielen Dank.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Dr. Mager. – Ich möchte Ihnen nicht verhehlen, dass wir als Planfeststellungsbehörde uns Ihren Empfehlungen nicht anschließen werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Für mich ist die Frage der Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Betrieben eine Frage der Abwägung und nicht eine Folgemaßnahme nach Fertigstellung eines Planfeststellungsbeschlusses. Das gehört in die Abwägung, ob ein Ausbau eines Flughafens zulasten Dritter gerechtfertigt ist oder nicht, hinein. Es ist nicht nur eine Entschädigungsfrage – damit wir uns von vornherein nicht missverstehen. – Jetzt hat Herr Scholz das Wort.

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Schönen guten Abend! Herr Marten! Meine Damen und Herren! Zuerst möchte ich ganz eindeutig erklären, dass Herr Dr. Mager das Vertrauen der Landwirtschaftskammer besitzt. Er ist öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger. Dass er vom Antragsteller in dieses Verfahren hereingeholt worden ist, begrüße ich ausdrücklich. Es geht der Landwirtschaftskammer in erster Linie darum, dass wir den Flughafen nicht haben wollen. Falls er aber kommt, brauchen wir Lösungen. Und da sehe ich in Herrn Dr. Mager als Moderator und Gutachter eine ziemlich gute Chance. Deswegen: In diesem Fall mein Glückwunsch, Herr Zerbe. Ich denke, Sie haben dafür einen relativ guten und sehr kompetenten Mann ausgewählt.

Ich sehe auch in dem Punkt, den wir Anfang dieser Woche sehr heftig kritisiert haben und der auch auf landwirtschaftlicher Seite sehr heftig kritisiert worden ist, jetzt wiederum eine gewisse Chance. Wir haben einen Kompensationsbedarf außerhalb des Flughafengeländes von etwa 175 ha. Davon müssen, wie der Gutachter relativ deutlich dargelegt hat, etwa 94 ha Kompensationsbedarf für den Wald in irgendeiner Form durch Neuschaffung von Wald oder im Wald erfolgen. Das stellen wir auch nicht infrage. Wenn man diese beiden Zahlen aber einmal gegeneinander aufrechnet, dann stellt man fest, dass 80 ha übrig bleiben. Dafür ist nach der augenblicklichen Planung heute noch überwiegend eine zusätzliche Schaffung von Wald vorgesehen – mit ein paar Ausnahmen; im Augenblick sind 10 ha extensives Grünland vorgesehen. Da besteht eine ganze Menge Spielraum, denke ich. Wie Herr Gathen uns dargelegt hat, sind rund 100 ha des gesamten Kompensationsbedarfes noch nicht festgelegt. Dort besteht für die Landwirtschaft jetzt wiederum eine ganze Menge Spielraum.

Das ist auch einer der zentralen Gründe, warum wir für diesen Bereich ein Deckblattverfahren beantragt haben. Mein Antrag geht allerdings dahin, dies nicht in einem Deckblattverfahren vor Planfeststellung zu tun, sondern in einem Deckblattverfahren zur Planfeststellung.



Das möchte ich hier auch noch einmal darlegen; denn genau dort sehe ich gewiss auch ein Problem. – Ich denke, das ist der wichtigste Punkt.

Wir haben vier durch das Gelände selber existenzgefährdete Betriebe. Alle anderen Existenzgefährdungen, die wir vorgetragen haben, gehen auf die Kompensationsflächen zurück, und zwar insbesondere im näheren Umfeld des Flughafens. Ich spreche nicht von den Flächen in Niederkrüchten oder im Westen von Mönchengladbach, die ohnehin auch durch die ganze andere Problematik – Flächenentzug usw. – betroffen sind.

Für uns ist noch ein anderer Punkt wichtig, den Herr Dr. Mager mit angesprochen hat, und zwar die Störung des Pachtmarktes. Das haben wir im Verfahren auch vorgetragen. Ich denke, ich muss es jetzt aber noch einmal extra erwähnen, damit es eine gewisse Berücksichtigung finden kann. Wenn hier tatsächlich in dem bisher geplanten großen Umfang Flächen entzogen werden, dann können wir davon ausgehen, dass die verbleibenden landwirtschaftlichen Betriebe um die verbleibenden Flächen stärker kämpfen werden.

Dies führt ganz einfach zu schleichenden Pachtpreiserhöhungen. Das geht nicht auf einen Schlag. Vielmehr werden die Preise bei der nächsten Verhandlung ein bisschen steigen, weil die Verpächter sagen können, da habe ihnen der eine oder andere einfach mehr geboten – in drohender Existenzsorge. Hierzu eine Beispielkalkulation, um das einmal darzustellen: Wenn so etwas in einem Umkreis von 5 bis 10 km erfolgt, sind vielleicht 5.000 ha Pachtland betroffen. Bei einer Pachtpreisanhebung von nur 5 % gehen der Landwirtschaft damit über 100.000 € als Einkommen verloren.

Das hat auch etwas mit wirtschaftlichen Auswirkungen zu tun. Diese werden in einem Ausbaufall sicherlich nicht komplett abgefangen werden können. Sicherlich bestehen aber Möglichkeiten durch eine Umgestaltung der bisher beabsichtigten Kompensationsmaßnahmen in Maßnahmen, die mit der Landwirtschaft abgestimmt wurden. Da wird es einige Chancen geben. Und darum geht es mir hier auch. Es geht mir ganz einfach darum, dass dann, wenn der Ausbau kommt und wenn wir ihn nicht verhindern können, die Auswirkungen für die Landwirtschaft so gut wie möglich abgedeckt werden. – Ich denke, das reicht für diesen Punkt. Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Jetzt liegen mehrere Nachfragen vor. Als Erster Herr Schäfer, bitte.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Danke schön, Herr Vorsitzender. – Ich spreche hier für den BUND, Kreisverband Viersen. Ich muss sagen: Mich irritiert als Laie sehr vieles, was ich bisher geglaubt hatte, in Bezug auf dieses Kompensations- und Ausgleichsgeschäft gelernt zu haben – auch auf kommunaler Ebene, wo ich in den Ausschüssen tätig war. Ich möchte mir da aber selber keine Fallen

stellen und daher unseren Beauftragten, Herrn Rechtsanwalt Sommer, bitten, jetzt dazu Position zu beziehen, wenn Sie das gestatten. – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke. – Herr Sommer, Sie hatten sich ohnehin schon zu Wort gemeldet. Bitte sehr.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

In diesem Falle spreche ich im Anschluss an meinen Vorredner für den BUND, Kreisverband Viersen. – Herr Dr. Mager, was Sie ausgeführt haben, mag dem Praktiker relativ nahe liegend erscheinen. Allerdings hat der Praktiker damit erschreckende Rechtsunkenntnis preisgegeben, die meines Erachtens langsam ins Peinliche abgleitet. Wir haben eine klare rechtliche Regelung. Ich finde es wirklich peinlich, dass der Vorhabensträger es sich leistet, das hier so vortragen zu lassen. Herr Zerbe, damit meine ich speziell auch Sie.

Wir haben eine klare rechtliche Regelung, nämlich § 74 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen. In dieser Regelung steht, dass es eine Möglichkeit gibt, einen sogenannten Planvorbehalt zu formulieren, also eine Lösung für ein Problem, das ich im Augenblick nicht regeln kann, auf einen späteren Zeitpunkt zu verlagern. Dafür gibt es aber eine Voraussetzung. Sie haben nämlich darzulegen, dass die Lösung nicht möglich ist.

Einzig und allein dargelegt haben Sie in diesem Termin – und ich habe mir mehrfach berichten lassen, was in der letzten Woche dazu ausgeführt wurde –, dass Sie es nicht gemacht haben. Es hat hier niemand auch nur ein Wort dazu verloren, warum es nicht möglich gewesen sein sollte. Sie waren schlicht untätig. Die Untätigkeit eines Vorhabensträgers ist aber kein Grund dafür, dass irgendetwas im Sinne von § 74 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen nicht geregelt werden könnte.

Mit anderen Worten: Was Sie hier machen, ist eigentlich rechtlicher Amoklauf. Das kann nicht funktionieren. Ich kann mir, ehrlich gesagt, nicht vorstellen, dass irgendeiner meiner Kollegen das, was Sie hier in diesem Punkt veranstalten, ernsthaft mittragen könnte. Damit werden Sie nicht durchkommen.

Nun kommen wir zu dem Punkt, wo es problematisch wird. Sie haben die anerkannten Naturschutzverbände, die in Bezug auf diesen Punkt auch eventuell klagen könnten, in diesem Verfahren beteiligt und ihnen ein Kompensationskonzept vorgelegt. Dazu haben die Naturschutzverbände Stellung genommen – genauso, wie wir das teilweise auch für Airpeace getan haben – und sich dafür im Einzelnen damit auseinandergesetzt. Und jetzt wollen Sie denen, die teilweise in ehrenamtlicher Arbeit rausgegangen sind und sich diese Flächen bezüglich ihrer Eignung angeguckt haben, sagen: Ätsch, das war alles für die Katz; wir haben noch gar nicht geprüft, ob die Flächen überhaupt zur Verfügung stehen. – Die Naturschutzverbände fühlen sich verschaukelt, und zwar zu Recht.

(Beifall bei den Einwendern)

Das geht auch mir persönlich als Planungsrechtler ein bisschen nahe; denn ich habe das Gefühl, dass Sie das Verfahren hier überhaupt nicht ernst nehmen.

(Beifall bei den Einwendern)

Dieses Gefühl habe ich wirklich, wenn Sie in ein Verfahren hineingehen und nicht einmal die Flächenverfügbarkeit geprüft haben, und zwar weder für Ihre Flächen, die Sie zwingend für das Vorhaben benötigen, noch für die Flächen, mit denen Sie die anerkannten Naturschutzverbände beschäftigt haben – die das alles in ehrenamtlicher Arbeit machen. Dort gibt es eine ganz dünn besetzte Geschäftsstelle; alles andere machen Ehrenamtliche. Sie aber prüfen nicht einmal die Flächenverfügbarkeit. Das ist etwas, wo ich sagen muss, dass Sie das Verfahren nicht mehr ernst nehmen.

Die Voraussetzungen für einen Planvorbehalt sind nicht vorgetragen. Mich würde dennoch interessieren, ob Sie sich jetzt ernsthaft auf den Standpunkt stellen – und wenn ja, dann würde mich und sicherlich auch die anderen naturschutzfachlich Interessierten auch interessieren, unter welchen Maßgaben Sie das tun –, dass hier irgendetwas nicht geregelt werden könne. Dafür bräuchte man einen Rechtsgrund, irgendeinen rechtlich triftigen Grund. Die bisher nicht geprüfte Flächenverfügbarkeit ist kein solcher Grund.

Der zweite Punkt, zu dem ich dann auch eine Frage loswerden möchte, ist folgender: Herr Dr. Mager hat ausgeführt, es stünde außer Frage, dass ökologisch sinnvoller Ausgleich geschaffen werden kann. So habe ich das eben mitgeschrieben. Falls ich Sie da falsch zitiere, berichtigen Sie mich bitte.

Ich kann den Planfeststellungsunterlagen an keiner Stelle eine Darlegung entnehmen, aus der sich entnehmen ließe, dass es außer Frage stünde, dass hier ökologisch sinnvoller Ausgleich geschaffen werden kann.

Der Hintergrund ist ganz einfach. § 19 Bundesnaturschutzgesetz und die entsprechende Regelung im Landschaftsgesetz von Nordrhein-Westfalen sehen in erster Linie natürlich eine eingriffsnahe Kompensation vor. Es ist ja ökologisch auch sinnvoll, den Zusammenhang mit dem Eingriff zu wahren. Das heißt, dass Sie zuerst die eingriffsnahe Kompensation zu prüfen haben. Sie haben zuerst den Ausgleich zu prüfen und erst danach den Ersatz. Sie haben im Rahmen der naturschutzfachlichen und naturschutzrechtlichen Prüfung also mehrere Schritte zu vollziehen, die ich den Unterlagen aber an keiner Stelle für den Fall entnehmen kann, dass die Flächen, die Sie dort dargestellt haben, nicht zur Verfügung stehen.

Sie haben ja kein unbegrenztes Potenzial von Flächen dargestellt, die zur Verfügung stünden. Herr Scholz hat bei seinem ersten Beitrag hier im Erörterungstermin seine Ablehnung des Vorhabens auch deutlich damit begründet, dass es in diesem Raum eben nicht ausrei-

chend Flächen gebe, sondern dass die Erfahrung der Landwirtschaftskammer in diesem Raum zeige, dass die Flächenverfügbarkeit sehr gering sei und dass die typische Folge einer Inanspruchnahme von Flächen sei, dass ein Betrieb darunter so sehr leide, dass er letztendlich daran zugrunde gehe. Entweder geht der Betrieb selber zugrunde, weil er seine Flächen verliert, oder er muss seine Produktion verlagern und holt sich woanders Flächen dazu, was zur Folge hat, dass dann ein anderer Betrieb eingeht, sage ich jetzt einmal ganz laienhaft. So ähnlich hat Herr Scholz das dargestellt. Wir haben es also mit einem Gebiet zu tun, in dem die Landwirtschaftskammer als Träger öffentlicher Belange, aber wahrscheinlich auch als Vertreter der Landwirte geltend macht, dass nicht unbegrenzt Flächen verfügbar sind. Dieses Problem haben wir beim Flächenankauf auch regelmäßig.

Jetzt sagen Sie mir einmal, wie Sie in einem solchen Gebiet plausibel die Behauptung aufstellen wollen, dass es außer Frage stünde, dass ein ökologisch sinnvoller Ausgleich geschaffen werden könne. Unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlich maßgeblichen Gesichtspunkte „Eingriffsnähe“ und „Vorrang von Ausgleich vor Ersatz“ mögen Sie bitte anhand einer Karte darlegen, wo die Flächen verfügbar sind, auf denen funktionsbezogen – und „funktionsbezogen“ heißt hier „Waldflächen“ sowie „Eingriffe in die Bodenfunktion“ – kompensiert werden kann. – Das waren meine beiden Fragen.

Jetzt möchte ich noch eine Bemerkung machen. Es hat mich etwas erstaunt und als Planungsrechtler auch wieder ein bisschen persönlich betroffen – vielleicht ist das ja auch ein Zeichen für den Umgang des Vorhabensträgers mit diesem Thema –, dass Sie tatsächlich die Prüfung von Existenzgefährdungen aus dem Verfahren herausverlagern wollen. Das kann doch nicht sein. Wir haben doch eine eindeutige Rechtsprechung bis hin zum Bundesverwaltungsgericht. Ich nenne Ihnen nur einmal einen Fall. Es gibt einen Beschluss vom 30. September 1998, Aktenzeichen 4 VR 9.98. In diesem Fall ging es auch um eine Existenzgefährdung. Ich selber hatte auch schon diverse Existenzgefährdungen – auch bis zum Bundesverwaltungsgericht.

Eigentlich ist eine ganz einfache Abgrenzung vorzunehmen, nämlich folgende: Was ist Prüfungsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens? Was kann ich auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verlagern? Was kann ich gegebenenfalls, weil es ohnehin nicht entschädigungsfähig ist, ganz aus der Prüfung ausklammern?

Die Tatsache, dass ich Existenzgefährdungen im Rahmen der Planfeststellung zu prüfen habe, wenn sie mehrfach eingewandt worden sind, wie wir ja gerade gehört haben, wenn also Einwander gesagt haben: „Ich bin in meiner Existenz gefährdet, wenn ihr das macht“, kann aber doch nicht ernsthaft in Zweifel gestellt werden. Das kann doch wirklich nicht Ihr Ernst sein.

Wenn ich es richtig verstanden habe, haben Sie – allerdings leider ohne Quelle – gesagt, Sie könnten Ihre Auffassung auf irgendwelche Rechtsprechung stützen. Welche Rechtsprechung

wollen Sie denn dafür heranziehen, dass Sie Existenzgefährdungen nicht mehr im Verfahren plausibel prüfen?

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Sommer. Einen rechtlichen Hinweis hatte ich ja eben schon gegeben. – Wer möchte seitens der Antragstellerin erwidern? – Herr Dr. Mager.

**Dr. Andreas Mager (Antragstellerin):**

Herr Marten, Ihre Anmerkung ist mir eben schon aufgefallen. Ich bin leider noch nicht dazu gekommen, dazu Stellung zu nehmen. Vielleicht habe ich mich etwas missverständlich ausgedrückt. Die Existenzgefährdung muss natürlich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft werden, bevor der Beschluss erfolgt.

(Zuruf von den Einwendern: Aha!)

– Das ist völlig klar. Da brauchen Sie nicht „Aha!“ zu rufen. Das ist so; das hat es nie anders gegeben. Das ist ja auch ganz logisch. In dem Moment, wo ich auf dieses Instrument verzichte, habe ich nachher keinen Anspruch mehr. Das müssen wir also auf jeden Fall machen.

Ich habe gemeint, dass wir das jetzt nicht vollkommen festlegen sollten. Das ist hier die eigentliche Problematik. Es ist ein großes Projekt. Wir müssen für ungefähr 170 ha – wie Sie sehen, bin ich nicht einmal in Bezug auf die Zahlen 100 % sattelfest – Ausgleich schaffen. Lassen Sie mich das einfach einmal kostenmäßig überschlagen: 170 ha mal 5 €. Ich weiß nicht, ob das ausreicht. Nehmen wir einmal 10 € mit Ausgleichsmaßnahmen. Wie viel Geld ist das denn? Das kann man fast gar nicht ausrechnen.

Wenn Sie das konkretisieren und sagen: Ich nagele diese Flächen fest – das muss ich im Prinzip – – Wenn ein Betrieb sagt, er ist existenzgefährdet, ist er deswegen existenzgefährdet, weil seine Fläche genau an dieser Stelle von einer Ausgleichsfläche weggenommen wird. Dann ist er es tatsächlich. Wenn man aber sagen will, dass die Ausgleichsfläche genau dahin kommt, muss man sie vorher erworben und aufgepflanzt haben. Wenn dann nachher gesagt wird, der Flughafen wird nicht gebaut, haben wir wirklich ein Problem mit der Verschwendung von öffentlichen Geldern. Ich weiß nicht, wie das gemacht werden soll. Vielleicht können Sie gleich darauf antworten. Soll man das vorfinanzieren, alle Flächen erwerben, damit man genau weiß, dass diese Fläche konkret vorhanden ist? Deswegen war mein Vorschlag: Lassen Sie uns die Ausgleichsflächen variabel gestalten, und wenn es tatsächlich so ist, packen wir es rein.

Ich habe nur gesagt – das ist meine Empfehlung –: Lassen Sie uns versuchen zu überlegen, wie wir die Problematik wegbekommen, auf der einen Seite die Riesenmengen an Geld vorzufinanzieren, obwohl man nicht weiß, ob man tatsächlich bauen kann oder nicht, auf der anderen Seite den Landwirten mit ihrer Existenzgefährdung gerecht zu werden. Ich würde mir jeden einzelnen Betrieb, der einen Antrag auf Existenzgefährdung gestellt hat, vornehmen, ein Gutachten erstellen lassen und erst einmal prüfen: Hat der Betrieb im Moment eine Existenz? Wenn er eine hat, ist er in dem Moment der Planung existenzgefährdet? Wenn wir es so machen würden wie es ist, wäre also eine Existenzgefährdung da. Wir nehmen also die aktuelle Planung hin und denken: Angenommen die Fläche wird tatsächlich als Ausgleichsfläche genutzt, dann ist der Betrieb, wenn sie dahin kommt, existenzgefährdet.

Dann könnte ich im zweiten Schritt hingehen, wenn ich nicht die Möglichkeit habe, ihm ein entsprechendes Einkommen über Vertragsnaturschutz oder andere Flächen zu geben, die ich theoretisch oder tatsächlich praktisch habe, und diese Ausgleichsmaßnahme verlegen.

Jetzt komme ich zum nächsten Punkt, wo Sie sagen: Wie kannst du so etwas machen? Wie kannst du so etwas vorschlagen? Alle Naturschützer sind herumgelaufen, haben das ehrenamtlich gemacht, kartiert und gesagt: Da und da muss es hin. Ich mache das auch praktisch. Ich weiß, wovon ich rede.

Die Böden sind relativ homogen. Ich habe die Stellungnahme von Herrn Scholz gelesen. Er hat ebenfalls geschrieben, dass wir im Wesentlichen die leichten, 30er-, 40er-Böden haben, auf denen Sonderkulturen wachsen können. Also ist diese Art von Boden nebeneinander relativ homogen. Ob ich den 100 m weiter links oder 100 m weiter rechts habe, ist in der Regel bei den Flächen, wie sie jetzt hier vorgestellt worden sind, egal. Es gibt Ausnahmen, das Niersauenkonzept und Ähnliches, wenn ich ein Gewässer dabei habe oder ganz bestimmte Ecken. Aber ich kann ohne Weiteres sagen: Eine homogene Fläche an der einen oder an der anderen Stelle mit dem Gleichen, was darauf kommt, angelegt, ist verschiebbar. Problematiken gibt es immer; das kann man aber prüfen. Das ist meine Stellungnahme zu der zweiten Geschichte.

Zur eingriffsnahen Kompensation: Selbstverständlich möchte man das gern. Jede Gemeinde oder jeder Kreis möchte, wenn ein Eingriff in seinem Bezirk stattfindet, dass die Kompensation, das ist eine Erhöhung der natürlichen und ökologischen Wertigkeit der Region, nah ist, damit die Bevölkerung etwas davon hat: Wenn ich schon den Krach habe, will ich wenigstens den Wald, die Aue, die Streuobstwiese oder eine Extensivierung haben, damit ich meine Bevölkerung ein bisschen daran partizipieren lassen kann.

Es ist natürlich abzuwägen, was wichtiger ist, dass ich die eingriffsnaher Kompensation in einem Radius von 5 km habe und damit die Existenz von mehreren Betrieben, die sehr hoch gestellt ist, zerstöre oder dass ich vielleicht auf 6, 6,5 oder 7 km gehe – dadurch habe ich, wenn man eine Kreisflächenberechnung macht, gleich die doppelte Fläche zur Verfügung –

und dann keine Existenzgefährdung habe. Das ist der Ansatz, den ich eben vorgeschlagen habe. Man muss sich zusammen an den Tisch setzen und fragen: Was können wir machen? Was wollen wir und was nicht? Aber im Endeffekt ist es das, was uns weiterbringt, was die Existenzgefährdung der Betriebe tatsächlich reduzieren kann.

Wenn eine Existenzgefährdung nachgewiesen ist, gibt es alle möglichen Instrumentarien, diese Existenzgefährdung zu beheben. Es gibt auch die Möglichkeit, wenn ich nicht genügend Flächen habe – – Ich muss es nicht immer 1:1 in der Fläche machen. Ich habe einmal einen Fall berechnet, der im Rahmen der ICE-Trasse Köln–Frankfurt funktioniert hat. Dort sind einem Betrieb 30 ha Pachtfläche weggefallen. Er hatte keinen Rechtsanspruch darauf. Das war die Problematik mit den Pächtern. Wir haben es trotzdem gemacht. Die Bahn sagte: Das wollen wir. Dann haben wir ihm einen Gewächshausbetrieb mit hängenden Erdbeeren dahin gestellt. Dadurch hat er den Deckungsbeitrag des gesamten Betriebes wieder um die 50.000 €, die verloren gegangen sind, herauf bekommen. Möglichkeiten gibt es; man muss darüber sprechen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Tümpel.

**Matthias C. Tümpel (Antragstellerin):**

Herr Rechtsanwalt Sommer, ich sage das jetzt nicht im Sinne eines Vorwurfs: Es ist bedauerlich, dass Sie am Montag nicht dabei gewesen sind, als dieser Komplex angesprochen und versucht worden ist, eine juristische Aufarbeitungsmöglichkeit zu finden. Sie haben nach der Entscheidung gefragt, auf die wir uns mit unserem Vorschlag beziehen, der am Montag diskutiert worden ist. Das ist die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 12.10.1987, 4 B 200-202.87. Sie werden sie sicher auch kennen bei Buchholz 407.4 zu § 17 Fernstraßengesetz. Dort führt das Bundesverwaltungsgericht aus: Aus der bisherigen Senatsrechtsprechung ergibt sich, dass die Lösung der mit der Ausgleichsregelung verbundenen Probleme einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss vorbehalten werden darf.

Diese Ergänzung erfolgt in einem Planergänzungsbeschluss. Dieser ist ein selbstständiger Verwaltungsakt und verbindet sich – wie Sie wissen – mit dem Planfeststellungsbeschluss zu einer Einheit. Der Grundsatz der Einheitlichkeit der planerischen Entscheidung und der Vollständigkeit der Konfliktbewältigung wird also damit nicht verletzt. Das war das, was wir vorgebracht hatten. Ich glaube, Sie hatten gefragt, auf welche Entscheidung wir uns beziehen.

Bedeutsam erscheint uns in diesem Zusammenhang auch die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 12.12.1996 4 C 29.94. Darin hält es das Bundesverwaltungsgericht für zulässig, dass der Planfeststellungsbeschluss die Erforderlichkeit von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dem Grunde nach feststellt und nur den konkreten Umfang der Art und Maßnahmen und die Lokalisierung eines ergänzenden Verfahrens vorbehält.

So können wir auch hier verfahren. Das hatten wir am Montag ausgeführt und jetzt durch die Beauftragung von Herrn Mager versucht, für das dahinter stehende und von uns ernst genommene Existenzproblem in seiner tatsächlichen Abwicklung, wie man damit umgehen könnte, einen Lösungsvorschlag vortragen zu lassen. – Vielen Dank.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Sommer.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Herr Tümpel, meine Frage war: Welchen Rechtsgrund benennen Sie für die Problemverlagerung? Sie haben erklärt, dass es eine Rechtsprechung zur Möglichkeit des Planvorbehaltes gibt. Das will ich nicht bezweifeln. Wozu hätten wir die Vorschrift des § 74 Abs. 3, wenn es keinen Planvorbehalt gäbe? Nur, Sie müssen darlegen, aus welchem Rechtsgrund heraus Ihnen eine Regelung derzeit nicht möglich erscheint und Sie sie daher nicht mit beantragen wollen. Sie haben sie ja – das ist das zweite Problem – beantragt und damit den Anschein hervorgerufen, Sie könnten es lösen. Sie haben jetzt das Problem, dass sich spät im Anhörungsverfahren, nämlich erst im Erörterungstermin herausstellt, dass die Frage der Flächenverfügbarkeit noch nicht geprüft ist. Da sage ich: Das kann kein Rechtsgrund sein. Wo ist der Rechtsgrund?

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Tümpel.

**Matthias C. Tümpel (Antragstellerin):**

Das Problem der Flächenverfügbarkeit ist nicht ganz so, wie Sie es jetzt bei der Ausgleichsfläche dargestellt haben. Dort haben wir dargelegt, dass 43 % der Fläche verfügbar sind. Aber zugegeben: Es ist keine hundertprozentige Verfügbarkeit nachgewiesen. Auch die anderen Probleme sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht gelöst, welche Rechtfertigung es aus der hohen Komplexität des gesamten Vorgangs gibt, der im Vorhinein nicht gelöst werden kann.

(Zuruf von den Einwendern: Das ist doch wohl ein Witz!)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Mager.

**Dr. Andreas Mager (Antragstellerin):**

Herr Sommer, Sie haben noch gesagt – ich hatte das vergessen –, ich hätte behauptet, es wäre kein Problem, den Ausgleich zu schaffen. Dazu stehe ich noch. Es ist aus finanziellen Gründen kein Problem. Wenn wir konzeptionell eine vernünftige Ausgleichsmaßnahme



schaffen, wir also einen Ausgleich in einer Kultur machen, die es dem Landwirt ermöglicht, die Pflege zu übernehmen – das ist nicht der Forst –, dann kann er einen Deckungsbeitrag bekommen. Er kann sich einen zweiten Betriebsteil aufbauen, in den Vertragsnaturschutz hineingehen, mit dem er wahrscheinlich langfristig deutlich besser leben kann.

Der Rheinische Landwirtschaftsverband und die Landwirtschaftskammer haben eine Stiftung gegründet – ich weiß nicht, wer noch alles der Träger ist –, wo genau diese Sachen bearbeitet werden. Ich bin fest davon überzeugt: Wenn es um die Ausgestaltung geht, wenn das Geld auch fließt, wenn wir gesichert haben, dass die Leute, die das Land wegen der Quoten dringend brauchen, tatsächlich bekommen, steigen die anderen gerne um von nicht sicheren Zuckerrüben, von katastrophalen Winterweizen- und Wintergerstenpreisen in diese Richtung. Daher kommt meine Sicherheit. – Danke.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Noch einmal, Herr Rechtsanwalt Sommer.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Ich will noch einmal eines deutlich machen: Das ist für die anerkannten Naturschutzverbände absolut kein akzeptables Verfahren. Das kann es nicht sein. Das Verfahren ist damit schon aus Rechtsgründen nicht beendet. Sie können nicht ein Kompensationskonzept zur Auslegung bringen und dann sagen: Jetzt müssen wir aber einen Planvorbehalt machen. Sie haben insgesamt 43 % der Fläche – wenn ich es richtig verstanden habe –, die Sie direkt für das Vorhaben benötigen bzw. einen Teil der Fläche – lassen wir es dabei bestehen –, aber den Rest haben Sie nicht. Die Flächenverfügbarkeit haben Sie auch noch nicht geprüft, weil Sie – ich sage es einmal so pauschal – die Pferde nicht scheu machen wollten.

Die Hintergründe haben Sie auch bereits genannt: Sie wollen den Landwirten gerne ein bisschen Honig um das Maul schmieren, wenn ich das einmal umgangssprachlich formulieren darf, indem Sie ihnen schmackhaft machen, wie viel Geld sie verdienen können, wenn sie das Vorhaben mittragen. Darum geht es Ihnen letztendlich. Das ist eine Strategie, die nicht unüblich ist. Dagegen lässt sich auch juristisch leider wenig einwenden. Tatsächlich ist sie natürlich unerfreulich für die Gegner des Projektes.

Der entscheidende Punkt ist aber: Sie können nicht Unterlagen auslegen und damit den Eindruck hervorrufen, die Unterlagen sind auslegungsfähig – wozu auch gehört, dass die Flächenverfügbarkeit zumindest grob geprüft wurde – und dann nachher einen Planvorbehalt beantragen. Sie müssen die Naturschutzverbände neu beteiligen, müssen also noch einmal ins Beteiligungsverfahren und sie zu diesem Planvorbehalt anhören. Ich gehe davon aus, dass es mit diesem Erörterungstermin nicht getan ist, weil – das muss man für das Protokoll noch einmal deutlich sagen – der Erörterungstermin noch nicht offenbart hat – so weit ich es weiß, das muss ich auch unter Vorbehalt stellen, weil ich am Montag nicht da war –, um wel-

che Flächen es letztendlich geht, welche infrage stehen und welche nicht. Darüber müsste man flächenbezogen diskutieren, weil ansonsten die Stellungnahme der Naturschutzverbände sachlogisch nicht abgegeben werden kann. Sie ist als Gesamtstellungnahme zu sehen, auch was die Kompensationsflächen angeht. Das Ganze müsste insofern einer erneuten Beteiligung zugeführt werden.

Ich möchte noch einmal kurz die Komplexität des Vorhabens als Rechtsgrund für den Planvorbehalt aufgreifen. Es gibt eine ganze Menge Entscheidungen zum Planvorbehalt, zur Abgrenzung vom Planvorbehalt und Regelung im Planfeststellungsverfahren und zur Abgrenzung von Ansprüchen nach § 75 Abs. 2, also nachträglichen Ansprüchen: Was ist rechtlich als was zu bewerten?

Im Rahmen dieser Abgrenzung hat gerade das Bundesverwaltungsgericht hinreichend deutlich gemacht, dass ich die Komplexität eines Vorhabens nicht als Grund für einen Planvorbehalt vorschieben kann, sondern da muss schon ein bisschen mehr kommen. Ich nenne einmal ein Beispiel, wo dies rechtlich zumindest noch in der Überprüfung ist, wenngleich sich ein Vergleich abzeichnet:

Es geht um die Planfeststellung für die Umverlegung oder Änderung einer Bahnstrecke in Berlin, S-Bahnhof Charlottenburg. Es gibt schon eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts. Dort ging es darum, dass die Kompensationsflächen zu weit weg waren. Im Laufe des Erörterungsverfahrens stellte sich heraus, dass es eingriffsnaher Kompensationsflächen gibt. Dann wurde gesagt: Wir können das aber nicht in diesem Verfahren regeln, weil die Flächen in der Eigentümerschaft eines Dritten sind und diese Erkenntnis für uns als Vorhabensträger überraschend ist. Damit ist die Deutsche Bahn durchgekommen. Dafür hat sie einen Planvorbehalt bekommen. Nur, das war eine neue Erkenntnis im Verfahren. Das konnte sie nicht von vornherein wissen, weil ihr das Land Berlin, das ihr die Kompensationsmaßnahmen mehr oder weniger aufgedrängt hat, schlicht und ergreifend falsche Informationen gegeben hat.

Sie können aber nicht sagen, dass Ihnen irgendjemand falsche Informationen untergeschoben hat, Sie deswegen im Augenblick nichts machen können, die Maßnahme aber ganz dringlich ist – man wird ohnehin Schwierigkeiten haben, Dringlichkeit anzunehmen – und Sie deswegen auf ein nachfolgendes Verfahren verlagern müssen. Die allgemeine Aussage, dass ein Planfeststellungsverfahren komplex ist, gilt schon aufgrund der vielen Zulassungsvorschriften, die wir technisch wie auch juristisch haben, ebenso für jedes andere Zulassungsverfahren in der Bundesrepublik Deutschland und ist für sich noch keine Aussage mit Wert.

Von daher noch einmal ganz klar, zumindest für den Naturschutzverband, für den ich im Augenblick sprechen darf, die Forderung: Das muss in einem Verfahren vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens abschließend geklärt werden. Die Naturschutzverbände wollen

wissen: Wo ist eine eingriffsnahe Kompensation möglich? Wer wird gegebenenfalls dadurch betroffen? Wo ist Ausgleich möglich? Wo ist Ersatz möglich? Sie wollen die gesamte natur-schutzfachliche Prüfung nachvollziehen können. Ich denke, das ist eine nachvollziehbare Position, die den Naturschutzverbänden als gesetzliche Aufgabe zugewiesen ist, die auch erfüllt werden muss.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Dr. Mager.

**Dr. Andreas Mager (Antragstellerin):**

Herr Sommer, ich glaube, wir sind uns einig darüber, dass es nicht möglich ist, vorher alle Flächen zu erwerben. Das heißt, die letzte Sicherheit auf den letzten Quadratmeter zu bekommen, ist nicht machbar, bevor man nicht weiß, welcher Beschluss gefasst wird.

Wenn der Beschluss kommt, gehen wir davon aus, dass die Flächen im Großen und Ganzen erworben werden können. 43 % sind bereits da. Mit vielen ist nicht gesprochen worden. Wenn mit ihnen konkret gesprochen wird und Geld fließt oder aber die Möglichkeit des Vertragsnaturschutzes besteht, wird von den restlichen knapp 60 % mit Sicherheit noch einmal ein großer Teil ebenfalls realisierbar sein. Wenn sich dann zeigt, dass die Existenz von Betrieben aufgrund von Ausgleichsmaßnahmen massiv gefährdet ist, wird man die eine oder andere Fläche – ich gehe davon aus, dass dann vielleicht 20, 25 % der Flächen zur Disposition stehen – nicht in dieser Weise realisieren können und es nachträglich anders machen müssen. Aber der Ausgleich wird geschaffen werden können. Davon bin ich überzeugt.

Ich weiß nicht, wie rechtssicher so etwas ist; aber meiner Meinung nach ist die Existenz eines Betriebes gegenüber einer Ausgleichsfläche explizit an dieser einen Stelle höher anzusetzen. Wenn so etwas verlangt wird, ist das nicht pragmatisch, sondern dogmatisch.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Stiller, Sie haben eine Nachfrage. – Herr Berndt, ich habe Sie notiert, ebenso Herrn Schmitz.

**Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):**

Bei der ganzen Diskussion über Ausgleichsflächen haben wir einen Part vergessen, und zwar die Landschaftsbehörden. Diese gibt es auch noch, sie haben auch noch ein Wörtchen mitzureden.

Herr Sommer, ich kann Ihnen nur vollkommen Recht geben: Die Frage der Kompensation ist in diesem Verfahren zu klären, und zwar vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Es ist für mich nicht einsehbar, warum wir die Flughafengesellschaft anders behandeln sollen als alle anderen Antragsteller, die wir sonst haben. Das geht beim Landwirt, der eine kleine

Scheune im Außenbereich errichten will, los – er muss die Kompensation nachweisen – bis hin bis zu Großkraftwerken, die zur Genehmigung auch die Kompensation nachweisen müssen.

Sicherlich ist das ein sehr komplexes Thema. Umso wichtiger ist es, sich dem zu widmen und entsprechend ernsthaft darum zu bemühen. Gerade weil es in dieser auch für die Landwirtschaft sehr attraktiven Landschaft so komplex ist, Flächen in der Größenordnung von 174 ha zu bekommen, kann man nicht sagen: Das schieben wir irgendwo hinten drauf; das werden wir schon irgendwie regeln.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt höre ich: Das machen wir über vertragsnaturschutzfachliche Regelungen. Ein ausgearbeitetes Kompensationskonzept hat offen gelegen. Dem haben wir von fachlicher Seite – Landschaftsbehörde Kreis Neuss – zugestimmt. Das tragen wir mit. Wenn jetzt vollkommen anders geartete Kompensationslösungen ins Gespräch kommen, reden wir über neue Flächen und darüber: Kann die Funktion, die betroffen wird, dadurch ausgeglichen werden oder nicht?

Herr Kaiser hat es ausgeführt: Der Kreis Neuss ist einer der waldärmsten Kreise der Bundesrepublik. Die Eingriffe in den Wald tun uns sehr weh. Dann können wir nicht mit irgendwelchen Maßnahmen im Vertragsnaturschutz leben. Dann brauchen wir wieder einen Ausgleich als Wald.

Ich kann anbieten, weil wir die Schwierigkeiten in der weiteren Konkretisierung dieser Frage kennen, die Gespräche, die wir mit Ihnen hatten, wieder aufzunehmen. Nur, wir müssen diese Frage eindeutig geklärt haben, bevor es zu einem positiven Beschluss kommt. Das geht aus meiner Sicht nicht anders. Wir können nicht vertreten, dass wir den begünstigenden Akt des Ausbaus bescheiden und den belastenden Akt – als solcher ist die Ausgleichssituation aus Sicht des Flughafens sicherlich anzusehen – auf irgendwelche nachgeordneten Verfahren verschieben. Das geht einfach nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Reichen Sie bitte das Mikro an Herrn Berndt.

**Hans-Joachim Berndt (Einwender):**

Gerade wurde davon gesprochen, dass genügend Ausgleichsflächen, Kompensationsflächen vorhanden sind. Ich hatte vorige Woche einen Zeitungsabschnitt der Kreisbauernschaft verlesen, die sagt: Zu den Flächen, die vielleicht infrage kommen, gehören noch mehr, nämlich die An- und Abflugsektoren. Wer will dieses Land noch pachten, wo das Vieh, das Ge-

müse oder sonst etwas eventuell durch andere Emissionen belastet wird? In dem Abschnitt der Kreisbauernschaft sprach man davon, dass 70 % hier in der Gegend Pachtland ist, dieses Pachtland dann noch knapper wird und die Preise gewaltig steigen werden. Vorhin wurde gesagt, später kann nicht mehr als jetzt verlangt werden. Hier sind Widersprüche.

Als Zweites: Wenn eine Autobahn durch ein Gebiet gebaut wird, kann ich als Laie vielleicht noch verstehen, dass Gemeinwohl vor Einzelwohl geht; aber ein privater Flughafen muss von einer Genehmigungsbehörde genehmigt werden. Das heißt noch lange nicht, dass das eine private Fläche ist. Nächstens gehe ich zu meinem Nachbarn und beantrage, seine Fläche zu nehmen. Mir muss einmal jemand erklären, inwieweit hier auch enteignet werden kann.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Geben Sie bitte das Mikro an Herrn Schmitz.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Mein Name ist Theo Schmitz, Viersen. – Ich habe zu zwei Themen eine kurze Anmerkung. Es geht einmal um die Begründung für den Planvorbehalt: Sie sagten, das wäre ein hochkomplexes Thema. Das nehme ich Ihnen sogar ab. Ich habe aus irgendeinem Grund mitgeschrieben, ich weiß nicht, warum, weil ich kein Landwirt bin – – Herr Marten, Sie hatten im Einzelnen aufgerufen, wie der Status der einzelnen Flächen ist. Wer hat mit wem gesprochen, und was ist da gelaufen?

Zusammenfassend kann man sagen: Es ist mit einigen – die Flächen 1, 2, 3, 4 – Groß-eigentümern gesprochen worden. Dann ist erstaunlicherweise mit dem Flughafen und der Stadt Mönchengladbach gesprochen worden. Da gab es ein paar Flächen. Mit allen anderen Privaten – so habe ich es verstanden, ich habe es mir notiert, das sind jede Menge Positionen – ist nicht gesprochen, das ist nicht geprüft worden. Sie können doch nicht allen Ernstes sagen, dass das hochkomplex in der Vorbereitung ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Man soll alles mitschreiben, es ist so. Dann möchte ich fragen, ob ein Landwirt hier ist.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Hinter Ihnen.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Waren Sie auch am Dienstag hier?

(Herr Tillmanns [Einwender]: Ja!)

Da wurden Beispiele genannt die Höfe betreffend, die über Generationen im Besitz sind, wo es um ernsthafte nicht nur existenzielle, sondern auch psychische und kaum zu verstehende Belastungen geht. Diese haben mich berührt. Man kann doch nicht schönreden wie Herr Dr. Mager, dass sie Erdbeeren anpflanzen können oder Geld in die Hand bekommen. Das war für mich nicht nachvollziehbar. Am Dienstag war das anders. Sie waren alle sehr betroffen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Schmitz.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Ich kann den Eindruck, den Sie vermittelt haben, dass man jede Menge Möglichkeiten hat und das schon regeln wird – so haben Sie es dargestellt –, nicht nachvollziehen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Geben Sie das Mikro bitte an Herrn Scholz. Die Reihenfolge bestimme noch ich.

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Ich denke, man sollte – zumindest aus landwirtschaftlicher Sicht – einiges klarstellen. Wir haben eindeutig den Antrag auf Deckblattverfahren vor dem tatsächlichen Planfeststellungsbeschluss gestellt. Was das angeht, sind wir absolut d'accord, Herr Sommer. Ich denke auch, dass es, was die naturschutzfachliche Würdigung der Flächen, die dann zur Verfügung stehen, angeht, einer erneuten Prüfung und Abstimmung bedarf. Das ist Sinn eines solchen Deckblattverfahrens.

Auf der einen Seite haben wir in diesem Raum einen Eingriff im Wald. Ich denke, es ist klar geworden, dass sich die Landwirtschaft gegen die Kompensation für den Wald nicht sträubt. Auf der anderen Seite haben wir aber auch 66 ha Acker, die in Anspruch genommen werden. Das ist ein Offenlandbiotop. Wir wehren uns massiv dagegen, das einfach in Wald umzuwandeln. Es ist gerade unser Problem, dass hier zusätzlich zu sowieso schon größeren Aufforstungen naturschutzfachlich ohne echte Begründung – – Wenn ich einmal von den Funktionalitäten ausgehe und nicht in Offenland eingreifen will, sollte ich auch im offenen Land versuchen, eine Kompensation hinzubringen.

Es gibt mittlerweile einzelne Modelle, die wir in der Vergangenheit zusammen mit der LÖBF, dem MUNLV und in Abstimmung mit den Naturschutzverbänden ausgearbeitet haben. Diese sind an der Stiftung mit beteiligt, wo es darum geht, konkret für das Offenland – das haben wir nun einmal im Kreis Neuss überwiegend – naturschutzfachlich eine Aufwertung hinzubekommen. Dazu kann die Landwirtschaft schon einiges beitragen.

Man sollte deutlich machen, wenn wir schon immer die Letztgekniffenen sind, dass zumindest die Möglichkeiten ausgeschöpft werden sollten, das Einkommenspotenzial, das sich über solche Kompensationsmaßnahmen zusammen mit der Landwirtschaft ergibt, zu erhalten. Ich denke, das hat auch Herr Dr. Mager damit gemeint, dass es für den einen und anderen Fall Lösungsmöglichkeiten geben könnte. Das ist aber eine Sache, das hat er auch relativ deutlich gemacht, die eines etwas längeren Zeithorizontes bedarf, um das im Vorfeld abzustimmen. Das bedeutet im Zweifelsfall, dass alles erst vorneweg abgestimmt werden muss, bevor es ins Deckblattverfahren eingebracht werden kann. Das ist zumindest aus unserer Sicht eine relativ klare Sache; denn ich kann mich nicht darauf einlassen, dass irgendwann nachher neue Existenzgefährdungen auftauchen, weil ich wieder anderen Flächen unter dem Hintern wegziehe. Das möchte ich vorneweg insgesamt geklärt wissen. Deswegen ist klar, dass es vor Planfeststellung eine Lösung geben muss, wenn es so weit kommen sollte. Das ist eine Sache, die es Herrn Marten sicherlich nicht sehr einfach macht, aber da muss er hin.

Was die Zumutbarkeit angeht: Es gibt auch Auflassungsvermerke im Grundbuch. Das muss nicht unbedingt heißen, dass ich Geld fließen lassen muss. Ich kann problemlos alle möglichen Vorverträge schließen „unter der Voraussetzung, dass“. Dieses Instrument scheint bisher noch nicht angegangen worden zu sein. Ich meine, das ist auch einem privaten Investor zumutbar.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Ich nehme jetzt noch Herrn Schäfer und Herrn Tillmanns dran. Dann machen wir einen Schnitt. – Herr Schäfer.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Danke schön, Herr Vorsitzender. Sie werden sich sicherlich nicht wundern, dass ich als Vertreter der Naturschutzverbände und hier speziell des BUND mich wundere, wie man gestern anfing, das in Mark und Pfennig bzw. in Euro und Cent zu rechnen. Das hat Herr Dr. Mager eben schon eingebracht.

Ich kenne einen immateriellen Wert, der gerade uns im Kreis Viersen sehr heilig ist: Das ist der Schutz der Natur, und zwar durch Landschaftspläne und Naturschutzgebiete. Wie man damit jetzt umgehen will, erschreckt uns alle. Aber wir versuchen, das Erschrecken zu fassen. Glauben Sie mir, es ist juristisch fassbar, wie Herr Sommer das vorgemacht hat. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Tillmanns, lassen Sie sich das Mikro geben. – Sie sind gleich dran, Herr Dr. Mager.

**Herr Tillmanns (Einwender):**

Mein Name ist Tillmanns. – Ich war am Dienstag auch hier – der Herr hatte eben danach gefragt – wie sehr viele Landwirte. Wir haben anhand von Karten festgestellt, dass sehr viele Betriebe, sei es durch den direkten Ausbau oder durch die Ausgleichsmaßnahmen, existenzgefährdet sind. Das sind alles Betriebe, die einen Nachfolger haben und weiterarbeiten können. Demgegenüber steht eine Angelegenheit eines Flughafenausbaus. Ob die Existenz bleibt, das ist die zweite Frage.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich meine – das sagte Herr Scholz eben schon –, dass dann, wenn bestimmte Flächen weggenommen und aufgeforstet werden, die anderen Betriebe versuchen werden, neue Flächen zu bekommen. Flächen, die direkt vom Hof abgeschnitten werden, können Sie auch niemals so wertvoll ersetzen, wie sie jetzt im Moment liegen.

Ich möchte bitten, darüber gründlich nachzudenken. Denn ich kann mir nicht vorstellen, wie das bei Betrieben wie dem von Herrn Windberg funktionieren soll, der seinen Betrieb vollständig umgekrempelt hat. Ich weiß nicht, wie es den Leuten dann gehen soll. Das weiß ich auch in Bezug auf meinen Betrieb nicht. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Dr. Mager.

**Dr. Andreas Mager (Antragstellerin):**

Es waren mehrere Fragen, auf die ich antworten wollte. – Selbstverständlich ist es ein ganz gravierender Eingriff, wenn man Hofflächen verliert. Dann muss man versuchen, diese Dinge zu regeln. Und sie sind regelbar. Das haben wir schon ganz oft gemacht. Es ist wirklich eine Chance für den einzelnen Betrieb, wenn man da konstruktiv herangeht.

Was am Dienstag passiert ist, weiß ich leider nicht. Ich war nicht hier. Ich habe nur gehört, dass es nicht ganz sauber gelaufen ist. Ich vermute jetzt einfach einmal, dass die Leute, die angesprochen worden sind, ja nicht die Fachmänner sind und von daher nicht wissen, wie man mit landwirtschaftlicher Existenzgefährdung umgeht. Leider wurde der Termin abgehalten, ohne dass wir wussten, dass an diesem Tag über Existenzgefährdung gesprochen wird. – Das war die eine Sache, die ich sagen wollte.



Zweitens. Es wurde gefragt – das ist eigentlich eine Frage für einen Juristen –, ob eine Ent-eignung zum Zwecke der Zivilluftfahrt möglich ist. Nach § 28 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz ist das eben möglich.

Die dritte Sache, die ich ansprechen wollte – das lasse ich jetzt aber lieber bleiben – betraf Herrn Schäfer vom BUND. Ist er noch da?

(Herbert Schäfer [Einwender]: Hier!)

– Ich sehe Sie nicht.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Er sitzt hinter der Säule.

**Dr. Andreas Mager (Antragstellerin):**

Hinter der Säule. – Mit unserem BUND-Mann aus Bonn, Herrn Deubel, habe ich das beste Verhältnis. Er sagt genauso wie Sie, das Wichtigste sei die Natur und der Umgang mit der Natur. Das ist sein heiliges Gut. Auf der anderen Seite hat er aber begriffen, dass er dann, wenn er etwas für die Natur erreichen will, das nicht nur mit ehrenamtlichen Leuten schaffen kann, sondern dazu auch Hilfe braucht, teilweise auch professionelle Hilfe.

Und landwirtschaftliche Betriebe eignen sich ausgesprochen gut dazu, diese Dinge zu ver-wirklichen, die auch der BUND haben möchte. Wenn man ein landwirtschaftliches Unter-nehmen führt, ist man aber leider auch gehalten, Geld zu verdienen und Gewinne zu erzie-len. Man kann das nicht nur als Hobby oder als idealistischen Dienst an der Umwelt machen. Das also ist mein Einspruch dagegen. Von daher finde ich es gar nicht entsetzlich und schrecklich, wenn jemand Vertragsnaturschutz macht. Es wird der einzige Weg sein, wie man auch große Flächen – und das sind große Flächen – dauerhaft für die Natur erhalten kann.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke. – Jetzt machen wir hier einmal einen Schnitt. Es ist 17:30 Uhr. Wir haben den Be-rufstätigen angeboten, ab 18:00 Uhr eine neue Rednerliste zu eröffnen. Ich weiß aber, dass Herr Rothe und Herr Schulze auch noch zu Wort kommen wollen. Entweder sprechen Sie jetzt unmittelbar, dann aber kurz und knapp, oder im Rahmen der 18:00-Uhr-Rednerliste.

(Martin Rothe [Einwender]: Es dauert nur zwei Minuten!)

– Dann kommen Sie als Erster nach der Pause dran, Herr Rothe.

(Ulrich Schulze [Vertreter]: Ich würde gerne sofort sprechen!)

– Bitte.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Vielen Dank, dass Sie mir das noch ermöglichen, Herr Marten. – Ich bin seit heute Morgen hier. Ich wusste, dass auch noch Fragen zum Thema „Bedarf“ erörtert werden, und möchte den Gesamtkomplex noch einmal bewerten – und zwar aus Sicht des DAeC, Landesverband NRW. Außerdem bin ich beauftragt, für die Segelflugplatzgesellschaft Grevenbroich und den Aero-Club Grevenbroich zu sprechen.

Lassen Sie mich zunächst ein paar Beobachtungen und Feststellungen zum Verfahren treffen. Eine Beobachtung, die ich hier mit sehr vielen teile, ist, dass die Erwartung, dass die Antragstellerin vom Vorhaben überzeugen will, zum Erstaunen vieler bisher nicht eingetreten ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Stattdessen besteht von Beginn des Verfahrens an der Eindruck, dass sich die Antragstellerin der positiven Bescheidung ihres Antrages absolut sicher ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich finde es insofern erstaunlich, dass dieser Eindruck auch noch nach Aufdeckung zahlreicher Widersprüche, nach Scheitern der Bedarfsnachweise und nach Scheitern des flugtechnischen Machbarkeitsnachweises im Rahmen dieses Verfahrens weiterhin besteht.

Dieses für mich völlig unverständliche Rollenverhalten, das folgerichtig für nachhaltige, dauerhafte Widerstände, wie wir sie gerade eben auch erlebt haben, sorgt und die Akzeptanz des Verkehrslandeplatzes möglicherweise auf Jahre beschädigen könnte, treibt Sie, die Verfahrensleitung, in eine nahezu unlösbare Aufgabe: Ihre Neutralität zu dokumentieren.

Diese Schwierigkeit wird zusätzlich verschärft durch die bisherige Abwicklung im GEP-Verfahren, die wegen des Ausblendens erheblicher Widersprüche und der unseres Erachtens unzulässig breiten Interpretation der landesplanerischen Vorgaben zumindest die Möglichkeit einer Erklärung für das Rollenverhalten der Antragstellerin liefert.

Daraus erwächst der Verfahrensleitung eine besondere Verantwortung für die Entscheidungsfindung: eine angesichts der heutigen Sachlage sehr einfache Aufgabe; eine nahezu unlösbare Aufgabe, wenn im Sinne der Antragstellerin entschieden würde. – Ich werde zum Ende meiner Ausführungen noch einmal darauf zu sprechen kommen.

Lassen Sie mich nun zu der Motivation der Beteiligten kommen. Auch nach mehrfachen Ausbaumaßnahmen schreibt die Flughafengesellschaft Mönchengladbach seit vielen Jahren Verluste in Millionenhöhe. Alle Begründungen für vergangene Ausbauten haben sich bisher als falsch erwiesen.

Abschreibung der Investitionen und Betriebskosten des stark vergrößerten Objektes können ohne zugehörige Erlöse nicht gedeckt werden. Fallen die nachhaltig nicht zu vertretenden Kostenübernahmen durch einige Gesellschafter weg, können Verluste, wenn überhaupt, nur noch durch Auflösung des Anlagevermögens gedeckt werden. Damit droht auch die Schließung des Verkehrslandeplatzes.

Eine weitere Motivation ist sicherlich auch der weit verbreitet festzustellende Begründungsnotstand aller Beteiligten in Wirtschaft, Politik und Verwaltung für die andauernde wirtschaftliche Schieflage. Die Schieflage wird als zeitlich begrenzt dargestellt; nach dem Motto: Man muss nur genügend investieren, dann wird schon alles besser. – Ein mehrjähriger Zeitgewinn für Begründungen mit vermeintlicher Problemlösung – Ausbauzeit, Akquisition von Fluggesellschaften – stünde ebenfalls ins Haus. Das heißt: im günstigsten Fall auch eine mehrjährige Fortschreibung der Verluste.

Eine weitere Motivation scheint das Anführen des Wirtschaftsprinzips „Investition in Infrastruktur zieht automatisch weitere wirtschaftliche Tätigkeit an“ zu sein. Dieses Prinzip hat zwar vielfach funktioniert, kann aber in diesem Fall, wie wir hier im Speziellen festgestellt haben, nicht funktionieren.

Lassen Sie mich als letzten Punkt der Motivation für das Verfahren eine gewisse regionale Investitionsallokation nennen. Investitionen sollen lieber am linken Niederrhein gebunden werden als z. B. in Westfalen. Das hat natürlich folgerichtig zur Konsequenz, dass überregionale Erfordernisse ausgeblendet sind.

Diesen Motivationen stehen die aktuellen Rahmenbedingungen gegenüber, die wir auch hier im Verfahren festgestellt haben. An dieser Stelle ist zunächst die technisch realisierte Entlastungsfunktion für Düsseldorf zu nennen, die letztendlich nicht genutzt wurde. Der Kunde hat bessere Alternativen. Er will nicht von Mönchengladbach aus fliegen.

Das Wachstumspotential ist allein schon aus Sicht der Flugsicherheit äußerst eingegrenzt.

Folgerichtig sehen die landesplanerischen Vorgaben auch keinen Ausbau vor.

Es sind stark sinkende Wachstumsraten im Luftverkehr zu verzeichnen, dazu im Bereich der Regionalflyghäfen – unter anderem wegen des Überangebotes – deutlich negative Wachstumsraten.

Ferner würde eine subventionierte, marktverzerrende Verlagerung von Flugverkehr aus Düsseldorf nach Mönchengladbach aus heutiger Sicht auch daran scheitern, dass sie durch regulatorische Maßnahmen z. B. der EU oder von Gerichten eingegrenzt werden würde.

Welche Handlungsoptionen sind uns bisher vorgestellt worden? – Zunächst ist das Festhalten am Strohalm „weiterer Ausbau“ zu nennen. Das vorgestellte Geschäftsmodell, so haben

wir es hier im Verfahren kennen gelernt, ist nachweislich nicht tragfähig. Eine Konzentration auf Billigflieger bedeutet hohe Verluste und Abhängigkeiten. Ein ergänzendes Geschäftsfeld wäre notwendig, z. B. Transportflug oder Nachtflug.

Eine weitere Handlungsoption lautet: Was nicht sein darf, das kann auch nicht sein. – Das heißt, dass ein Scheitern der Alternative „weiterer Ausbau“ ausgeblendet wurde und wird. Es gibt dafür keine weiteren Handlungsoptionen. Daher werden Risiken und Konsequenzen nicht betrachtet. Dies hätte zur Konsequenz, dass entweder eine nochmalige Erweiterung des Geschäftsfeldes, die dann möglicherweise keiner Planfeststellung mehr unterliegen würde, oder auch – ich habe es eben schon einmal angeführt – die Schließung des Flugplatzes zu erwarten wäre.

Eine weitere Handlungsoption wäre – Herr Faulenbach da Costa hat darauf hingewiesen – die Option „Status quo einfrieren“ gewesen. Dies betrifft die Nullvariante, von der er gesprochen hat. Dazu ist uns bisher keine Alternative und Beschreibung vorgelegt worden. Auch wurde keine „beste Alternative“ entwickelt, die beispielsweise die landesplanerische Sicht, die Sicht des Wirtschaftsraumes Rhein/Ruhr oder auch die Flughäfen Düsseldorf, Köln, Niederrhein und Frankfurt mit einbezieht.

Eine Berücksichtigung der aktuellen und absehbaren überregionalen Rahmenbedingungen hat ebenfalls nicht stattgefunden.

Somit verbleibt als einzige Handlungsoption der Strohalm „Ausbau“, der hier im Verfahren vorgestellt wurde. Nun, darauf kann man sich jetzt konzentrieren.

Letztendlich lässt sich eine gewisse Unvereinbarkeit zwischen dieser einzig entwickelten Handlungsoption „Ausbau“ und den realen Rahmenbedingungen herleiten. Das haben wir hier in diesem Verfahren auch gemacht.

Ein Bedarfsnachweis besteht nicht automatisch für die vorliegende Handlungsoption „Ausbau“, wenn andere Handlungsalternativen erst gar nicht entwickelt und vorgestellt wurden. Er rechtfertigt sich auch nicht allein durch eine drohende Schließung des Flugplatzes. Im Kreise der Befürworter scheint ein breiter Meinungskonsens vorzuherrschen, der da lautet: „Was sollen wir denn sonst tun, um die Situation zu ändern?“.

Der Versuch des Bedarfsnachweises durch das Prognosegutachten war von vornherein zum Scheitern verurteilt. Die Betrachtung der Entwicklung des Luftverkehrs basiert auf hoffnungslos veralteten Untersuchungen von Luftfahrzeugherstellern und Interessenverbänden der Luftfahrt. Aktuell wird die Entwicklung im betrachteten Geschäftsfeld als äußerst negativ beschrieben. Ich nenne hier nur ein paar Beispiele: Deutsche Flugsicherung, Deutsche Bank Research, Mercer, Boston Consulting; die Reihe ließe sich beliebig fortsetzen.

Die Fundamentalparameter beeinflussen in der Methodik des Gutachtens nachweislich nicht das Prognoseergebnis. Es kann deshalb keine Aussage darüber getroffen werden, ob die Erwartungswerte von Starts und Landungen um 5 %, 20 % oder gar 100 % abweichen können.

Der gewählte Verteilungsansatz über Zeit- und Kostenwiderstände entspricht nachweislich nicht den realen Erkenntnissen an Regionalflughäfen. Ich nenne in diesem Zusammenhang den Brand in Düsseldorf. Seinerzeit sind Verlagerungen von Flügen nach Mönchengladbach trotz widrigster Umstände nicht gelungen. Des Weiteren nenne ich die negative Entwicklung an Regionalflughäfen, die sich trotz weitgehend konstanter Infrastruktur von der Entwicklung an den übrigen Flughäfen abgekoppelt hat. Deshalb müssen weitere Widerstände vorhanden sein, die in die Methodik des Gutachtens nicht eingeflossen sind.

Ich komme zu einem weiteren Punkt. Der prognostizierte Verkehr kann erst gar nicht flugplanmäßig abgewickelt werden. Die Bahnkapazität unterliegt in der Saison allein schon aufgrund nicht beeinflussbarer Faktoren – wie Wetter – solchen Einschränkungen, dass der gewünschte Touristikverkehr nicht mehr nach Flugplan abgewickelt werden kann. Die Prognose spricht von 47 Flugbewegungen pro Stunde. Die Kapazität beträgt 42 Flugbewegungen pro Stunde.

Zusätzlich kann der prognostizierte Verkehr erst gar nicht in Verbindung mit dem nahe gelegenen Flughafen Düsseldorf abgewickelt werden. Der Bedarf beträgt 21 Flugbewegungen pro Stunde. Die DFS spricht von einer Kapazität von 19 Flugbewegungen pro Stunde. Die Interdependenz, also die Abhängigkeit dieser zwei Beschränkungen voneinander, wurde erst gar nicht betrachtet.

Die zusätzlich einschränkende Kategorie HEAVY für Muster wie Boeing 757 wurde in der Bewertung nicht berücksichtigt. Ferner wurden falsche Anflugverfahren zugrunde gelegt, nämlich 12 Nautische Meilen anstatt, wie wir von der DFS gehört haben, rund 6 Nautische Meilen. Schließlich wurde eine eigenständige Verzerrung des prognostizierten Bedarfs hergeleitet, um eine Machbarkeit vorzutäuschen. Ich nenne in diesem Zusammenhang nur die VFR- und IFR-Anteile.

Lassen Sie mich zusammenfassen. Die aus den beschriebenen Motivationen heraus entwickelte Handlungsoption „Ausbau“, die Gegenstand des Planfeststellungsantrages ist, ist nicht umsetzbar. Der Bedarfsnachweis wird nicht erbracht. Der wirtschaftlich notwendige Verkehr wird weit verfehlt werden und darüber hinaus flugtechnisch nicht abwickelbar sein. Der Umstand, dass weitere Alternativen einfach nicht ausgearbeitet wurden, kann und darf die einzig entwickelte Option „Ausbau“ nicht rechtfertigen.

Die Ergebnisse der Gutachten zum Bedarf, zur Wirtschaftsentwicklung und zur Flugsicherheit sind unbrauchbar. Sie enthalten stark beschönigende Annahmen und erhebliche metho-

dische Defizite, die im Planfeststellungsverfahren nochmals aufgedeckt wurden. Sie sind deshalb zu verwerfen.

Eine Abwägung der Auswirkungen des Vorhabens ist allein schon wegen fehlenden Bedarfs und fehlender Machbarkeit hinfällig.

Es wurde nur eine Handlungsalternative erarbeitet, die sich im Verfahren als nicht durchführbar erwiesen hat. So fehlt die Betrachtung der Auswirkungen für die sogenannte Nullvariante, also keinen Ausbau. Es fehlen die Betrachtung und Auswahl der besten alternativen Konzepte. Vor allem aber fehlt die Betrachtung von Szenarien, wenn die Alternative „Ausbau“ wie erwartet scheitert: Käme dann die Schließung? Käme dann Transportflug oder gar Nachtflug? Kämen noch größere Flugzeuge?

Allen Beteiligten muss klar sein, dass sich solche Szenarien wahrscheinlich einer weiteren Planfeststellung entziehen könnten. Deshalb müssen diese Szenarien auch zum Gegenstand in diesem Verfahren gemacht werden.

Aus dem Vorgenannten ergibt sich zwangsläufig, dass das beantragte Vorhaben zurückzuweisen ist.

Ich komme nun zur Rolle der Verfahrensleitung zurück. Herr Marten, Sie führten am Anfang des Verfahrens aus, dass die Behörde nach Anhörung der Beteiligten gegebenenfalls auch weitere ergänzende Unterlagen von der Antragstellerin einfordern werde. Die Beteiligten wären in diesen Prozess in der Regel nicht mehr eingebunden.

Würde dies zu einem positiven Bescheid führen, so wäre das Vertrauen aller in den gesetzlich gewollten Beteiligungsprozess nachhaltig zerstört.

(Beifall bei den Einwendern)

Denn die Sachlage erlaubt keine Ergänzungen, die aus heutiger Sicht einem Neuantrag gleichzusetzen wären, ohne die Beteiligten erneut einzubeziehen.

Frau Hörr, Herr Marten, werden Sie Ihrer besonderen Verantwortung für das Vertrauen der Bürger in faire Planungsprozesse gerecht. Stellen Sie nach Abwägung der in diesem Falle erdrückenden Sachlage das Planfeststellungsverfahren ein oder lehnen explizit den Antrag ab.

(Beifall bei den Einwendern)

Leisten Sie Ihren Beitrag für eine kostengünstige, schlagkräftige Infrastruktur des Luftverkehrs in Deutschland, NRW und der Wirtschaftregion Rhein/Ruhr, indem Sie die Erkenntnisse dieses Verfahrens umsetzen, aber auch weiteren Entscheidungsgremien vermitteln – als da an Erkenntnissen wären:

Anhand der realen Entwicklung beurteilt mittlerweile die gesamte Fachwelt den Prozess der Dezentralisierung des kommerziellen Luftverkehrs nicht nur als Sackgasse, sondern auch als kritische Verzögerung der für uns alle notwendigen Entwicklungen.

Denn diese Dezentralisierung steht mit einer viel zu komplizierten Luftraumstruktur, erwiesener Unwirtschaftlichkeit und der empfindlichen Störung der attraktiven Standorte dem Ziel einer schlagkräftigen Infrastruktur eindeutig entgegen.

Die erkennbare Tendenz im Luftverkehr zeigt eher in Richtung Konzentration auf weniger, sich ergänzende Standorte, die dann wirtschaftlich besser dastehen. Sie zeigt auf keinen Fall auf Standorte, die sich gegenseitig im Wege stehen.

Es darf nicht sein, dass an einem höchst fragwürdigen Standort wie Mönchengladbach erkennbare Fehlentwicklungen im wahrsten Sinne des Wortes in Beton gegossen werden.

Mönchengladbach hat eine klar zugewiesene Rolle im Luftverkehrskonzept, die auch ohne Ausbau zu erfüllen ist. Es liegt nicht in Ihrer, sondern in der Verantwortung der Antragstellerin, diese Rolle durch die Entwicklung von Handlungsalternativen zu erfüllen. – Ich danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herzlichen Dank, Herr Schulze. – Das war ja schon fast eine Schlussbetrachtung. Wir sind aber noch mitten im Erörterungstermin. Allerdings brauchen wir jetzt erst einmal eine kleine Pause. Da wir den Berufstätigen gesagt haben, dass sie ab 18:00 Uhr an die Reihe kommen, werden wir nur bis 18:05 Uhr Pause machen und dann die Erörterung fortsetzen.

(Unterbrechung von 17:49 Uhr bis 18:08 Uhr)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ich bitte Sie, Platz zu nehmen, damit wir fortfahren können. – Zum weiteren Prozedere: Als Nächster hat Herr Rothe das Wort. Danach werden wir auf die 18:00-Uhr-Rednerliste schwenken, auf der sich derzeit neun Redner befinden. – Herr Rothe, bitte.

**Martin Rothe (Einwender):**

Sehr geehrte Frau Hörr! Meine Damen und Herren! Ich bin froh, dass die Themen „Bedarf“ und „Wirtschaftlichkeit“ heute Morgen noch einmal auf die Tagesordnung kamen. Es hat sich ja auch gezeigt, dass das für uns alle heute noch einmal ganz wichtig war. Dass sich an unseren Einstellungen nichts geändert hat und dass die Ausführungen der Beteiligten in meinen Augen auch nichts Neues gebracht haben, ändert nichts an der Tatsache, dass es gut war, dass wir dieses Thema noch einmal angesprochen haben.

Wir haben in den letzten vier Wochen noch einmal alle unsere Unternehmensumfragen und Studien herausgesucht. Alle acht Bürgerinitiativen haben nachgesucht. Wir haben alles zusammenbekommen. Ich möchte eine ganz kurze Zusammenfassung dessen vortragen, was bei diesen Umfragen herausgekommen ist. Das ganze Papier – es umfasst sieben Seiten – gebe ich Ihnen nachher. Ich trage nur kurz die Zusammenfassung vor, damit andere auch noch reden können.

Seit 1991 gibt es Umfragen und Studien zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach. Die meisten Umfragen und Kommentare sprechen sich gegen den Ausbau aus.

Die 25 sich als Mitglieder des AKKU – Arbeitskreis kritischer Unternehmer in Mönchengladbach – bekennenden Unternehmer lehnten im März 1991 die Pläne zum Umbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach in einen Regionalflughafen ab. – Das war das Erste.

Im September 1991 hat der – leider verstorbene – Stadtdirektor Esser in der Stadt Korschenbroich eine Umfrage bei 568 Unternehmen durchgeführt. Von diesen 568 Korschenbroicher Unternehmen erwarten 76 % der Befragten keinen geschäftlichen Nutzen des Ausbaus für ihren Betrieb. Nur 17 % glauben an einen Erfolg. – Das war damals eine große Sensation.

Herr Esser hat auch kräftig Ärger mit der IHK Mittlerer Niederrhein bekommen. Die wenige Wochen später vorgelegte Studie der IHK Mittlerer Niederrhein kommt nämlich zum gegenteiligen Ergebnis. Sie wird allerdings in weiten Fachkreisen als unseriös eingestuft. Die aktuelle Situation am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach beweist, dass diese Einschätzung richtig war und keine der Voraussagen eingetroffen ist. Das Ziel des Ausbauvorhabens wurde völlig verfehlt.

Bei der Unternehmensumfrage von Airpeace im Februar 1996 haben wir von 126 Firmen Antworten bekommen. Konkret auf den Flughafen Mönchengladbach angesprochen, ob er für die Reisebedürfnisse des eigenen Unternehmens eine wichtige oder unwichtige Möglichkeit wäre, sahen 16 % der Unternehmer den Flughafen Mönchengladbach als wichtig an, 84 % dagegen als unwichtig.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich erinnere an die Stellungnahme des Vertreters der IHK, Herrn Neffgen, mit dem wir in diesen vielen Jahren des Öfteren gesprochen haben. Wer das gesamte Erörterungsverfahren hier verfolgt hat, erinnert sich an diesen Auftritt von Herrn Neffgen. Wir haben aus Pietätsgründen damals nicht sofort reagiert. Es war schon sehr traurig, wie er hier seine persönlichen Gespräche zum Besten gab und in keiner Weise von irgendeiner vernünftigen Umfrage geredet hat. Das ist kein seriöses Verhalten. Aber wir hatten Mitleid. Und jetzt kommt unsere Replik.



Die in der Studie der Hochschule Niederrhein von 2002 genannten Beschäftigtenzahlen werden von den Ausbaugegnern als viel zu hoch und unrealistisch angesehen. Wir wissen, dass die Vorgaben der Flughafengesellschaft für dieses Gutachten von Herrn Prof. Hamm lange diskutiert worden sind. Er hat ja auch hier im Plenum zugegeben, dass er von diesen Vorgaben von 3 Millionen Paxen ausgegangen ist. In den Antragsunterlagen stehen 2,7 Millionen. Es ist also sehr zu bezweifeln, ob diese Untersuchung Bestand hat.

Unerwartete Schützenhilfe erhielten die Bürgerinitiativen gegen den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach in Viersen. 14 Firmen und Betriebe des AKU – Arbeitskreis kritischer Unternehmer in Viersen – erklärten spontan per Unterschrift ihre Gegnerschaft gegen einen Flugplatzausbau.

Einer unserer Mitarbeiter, der diese Studien zusammengefasst hat, Herr Häusler, war selber in leitender Stellung bei einem großen, in Mönchengladbach ansässigen Maschinenbauer tätig und Vielflieger. Er berichtet über seine persönlichen Erfahrungen aus dem Unternehmen bezüglich eines Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach. Auf die Frage, welchen geschäftlichen Vorteil es für das Unternehmen hätte, anstelle von Düsseldorf von Mönchengladbach aus zu fliegen, gibt es für ihn nur eine Antwort: Keinen.

(Beifall bei den Einwendern)

Seitdem die Autobahn A 44 durchgängig ausgebaut sei, sei der Flughafen Düsseldorf in 20 Minuten erreichbar. Von dort aus könnten alle geschäftlich erforderlichen Ziele angefliegen werden. Der Flugplatz Mönchengladbach sei überflüssig.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt darf ich ganz kurz noch einer Pflicht nachkommen. Wir haben alle beobachtet, dass die Bürgersprechstunde von 18:00 Uhr bis 20:00 oder 21:00 Uhr geht. An mich ist aber eine Familie Schläger herangetreten, die zweimal auf der Rednerliste gestanden hat und dann aus privaten Gründen zurücktreten musste. Sie hat mich per E-Mail gebeten, ihre Stellungnahme – sie ist nicht lang – vorzulesen. Ich hoffe, Sie gestatten das, Frau Hörr.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Natürlich, Herr Rothe.

**Martin Rothe (Einwender):**

Vielen Dank.

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger! Sehr geehrte Bezirksregierung! Sehr geehrte Antragstellerin! Leider konnten ich, Hagen Schläger, sowie meine Frau Claudia Vollmers-Schläger, wohnhaft Reiher-

weg 21, Willich-Clörath, diesen Beitrag bei unserem Besuch am Donnerstag, dem 23. Juni 2005, im Borussia-Stadion nicht persönlich vortragen. Da wir leider nicht mehr kommen können, bitten wir darum, dass ein Stellvertreter unsere Rede hält.

Wir **beantragen** die dringend notwendige Erstellung eines Gutachtens, in dem geklärt wird, wie viele vorhandene Arbeitsplätze durch den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach der Region verloren gehen werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Diese Rede passt nahtlos zu dem, was ich eben gesagt habe. Es ist nur eine persönliche Betroffenheit. Sie werden gleich sehen, was damit verbunden ist.

Es ist uns ein besonders wichtiges Anliegen, den Damen und Herren der Bezirksregierung darzulegen, dass die sogenannte Jobmaschine Flughafen bei genauer Betrachtung ein fataler Irrtum ist. Wir haben vor acht Jahren an der Niers in Clörath einen brachliegenden kulturhistorisch prägenden Vierkanthof gekauft und sieben Jahre lang aus- bzw. umgebaut. Dabei haben wir Miet- und Büroflächen geschaffen. Unser Hof liegt in der Einflugschneise des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach.

Auf unserer Hofanlage betreiben wir zwei Firmen. Erstens: eine Dienstleistungsfirma mit vier fest angestellten Mitarbeitern sowie circa 150 kurzfristig oder geringfügig beschäftigten Mitarbeitern pro Jahr. Zweitens: eine Handelsfirma mit weiteren vier festen Mitarbeitern, die vom Export und somit auch von der Nähe zum Flughafen lebt. Drittens: Weiterhin betreibt mein Vater in Viersen ein Exporthandelsunternehmen mit zehn fest angestellten Mitarbeitern.

In den vergangenen Jahren unserer Geschäftstätigkeit mit wöchentlichen Kundenbesuchen aus dem Ausland nutzten weder unsere ausländischen Kunden noch unsere Mitarbeiter und wir den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach. Für unsere Geschäftsbeziehungen war und ist der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach absolut bedeutungslos.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Infrastruktur der Flughäfen Düsseldorf und Weeze ist für unsere Firmen völlig ausreichend und zufrieden stellend.

Sollte es zu einem Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach kommen

– jetzt wird es interessant –,

so wird dies einen so großen Verlust an Lebens- und Arbeitsqualität darstellen, dass wir entschieden haben, mit unseren drei Firmen einen Standortwechsel vorzunehmen. Es gibt zahlreiche andere Freiberufler und Unternehmer, die im Fall eines Ausbaus eine Standortverlegung für ihre Unternehmen und für ihre Familien vornehmen wollen. Eine stichprobenartige Befragung einiger Unternehmer aus unserem Umfeld ergab eine eklatante Tendenz zur Abwanderung.

Alle für diese Region verloren gehenden Arbeitsplätze tauchen in keiner Prognoserechnung auf. Deshalb möchten wir nochmals auf die Bedeutung unseres oben genannten Antrags zur Erstellung eines Gutachtens hinweisen, damit auch die Zahl der verloren gehenden Arbeitsplätze dokumentiert wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie, meine Damen und Herren der Bezirksregierung, werden die Entscheidung über einen Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach aufgrund von Prognosen über die eventuell entstehenden Arbeitsplätze treffen, für deren Realisierung später die Antragstellerin leider nicht zur Rechenschaft gezogen werden kann. Oder gibt es Garantien und Verpflichtungserklärungen seitens der Antragstellerin?

Die Zahl der vernichteten Arbeitsplätze wird die Zahl der eventuell neu entstehenden Arbeitsplätze bei weitem übersteigen. Der Region bleibt unterm Strich nichts außer Lärm und Dreck.

(Beifall bei den Einwendern)

Noch ein wenig Geduld.

Bei Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach sehen wir uns also gezwungen, einen eklatanten Wertverlust unserer Immobilie hinzunehmen, dieses vor allem auch wegen unserer Kinder, denen wir nicht zumuten werden, im Umfeld eines ausgebauten Flughafens groß zu werden. Wir werden unsere Hofanlage verkaufen, unsere Firmen liquidieren, die Arbeitnehmer entlassen und dem Niederrhein den Rücken kehren.

Unsere einzige Hoffnung ist, dass Sie, sehr geehrte Damen und Herren der Bezirksregierung, sich für vorhandene ausbaufähige Arbeitsplätze einsetzen und nicht zulassen, dass diese vernichtet werden.

Claudia Vollmers-Schläger und Hagen Schläger

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Rothe. – Jetzt schwenken wir auf die Rednerliste um, die wir speziell für die Berufstätigen ab 18:00 Uhr eingerichtet haben. Darauf sind mittlerweile elf Redner verzeichnet. Ich appelliere an alle Redner, sich ein bisschen an unsere Zehn-Minuten-Vorgabe zu halten. Dann wird auch jeder Gelegenheit haben, heute noch sprechen zu können. – Als Nächste hat Frau Käthe Müller das Wort.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Frau Vorsitzende! Sehr geehrte Damen und Herren! Heute möchte ich gemäß der vorliegenden Vollmacht in Vertretung von Frau Sandra Müller deren bereits gemachte und jetzt ergänzte Einwendung vortragen.

Einwendungen/Bedenken gegen die Ausbaupläne des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gemäß § 8 Luftverkehrsgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren! Mein Name ist Sandra Müller. Ich lebe in Willich-Neersen in der Hauptstraße 88 und bin Einwenderin und Betroffene in den Punkten „Einschränkung der Lebensqualität“, „Wertminderung“, „Mietminderung“ und „Nutzungseinschränkung des Eigentums“ sowie „Einschränkung von Berufsausübung“ und „Einschränkung für gewerbliche Betriebe“.

Erstens erhebe ich hiermit nochmals Einwendungen gegen die Ausbaupläne zum Verkehrslandeplatz Mönchengladbach im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH und **beantrage**, die Genehmigung zu versagen.

Zweitens. Zugleich erhebe ich Einwendungen gegen die beantragte Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, wonach der Verkehrslandeplatz zum Verkehrsflughafen erhoben werden soll.

Begründungen: Ich bin Eigentümerin von selbst genutztem Wohneigentum unter der in der Anschrift genannten Adresse. Zum Wohnei-

gentum zählt ein Außenwohnbereich – Terrasse, Balkon, Freisitz –, welcher der Jahreszeit entsprechend bis in den späten Abendstunden genutzt wird. Zur Erläuterung, was „späte Abendstunden“ für mich heißt: Meine berufliche Tätigkeit endet an vier Tagen in der Woche zwischen 21:00 Uhr und 22:00 Uhr, an manchen Tagen später. Dann beginnt für mich der Feierabend, den ich in den Sommermonaten, soweit es das Wetter zulässt, im Außenwohnbereich verbringe.

Meine Wohnung ist bereits heute durch Fluglärm vom Verkehrsflughafen Düsseldorf und vom Verkehrslandeplatz Mönchengladbach belastet.

Seit Juli 1997 wohne ich in einem fast 100 Jahre alten typisch nieder-rheinischen Backsteinhaus auf der Hauptstraße in Willich-Neersen – in dem Ort, in dem ich seit meinem vierten Lebensjahr lebe.

Die Qualitäten Neersens, die mich unter anderem dazu bewogen haben, hier in meine Altersvorsorge zu investieren – ländliches Ambiente, ein ruhiges Wohnumfeld mit großem Naherholungswert, kombiniert mit einer zentralen Lage sowie sehr guter Verkehrsanbindung mit dem PKW, mit dem Bus und sogar auch mit dem Fahrrad –, haben neben mir in den letzten 33 Jahren eine Menge Leute entdeckt. Die Einwohnerzahlen Neersens sind in diesem Zeitraum beinahe um das Doppelte gestiegen.

Als „Dreh- und Angelpunkt des linken Niederrheins“ habe ich unseren Ortsteil einmal scherzhaft bezeichnet. In zehn Minuten ist man mit dem PKW in unserer Kreisstadt Viersen, in 15 Minuten in Mönchengladbach bzw. Krefeld und zu Zeiten eines funktionierenden Autobahnkreuzes Neersen auch in circa 20 Minuten in Düsseldorf.

(Beifall bei den Einwendern)

Mit der Fertigstellung der A 44, die eine Entlastung der A 52 und eine bessere Anbindung der Region an Düsseldorf und seinen Flughafen bringen sollte, wuchs auch das Verkehrsaufkommen in Neersen spürbar. Die Bauarbeiten im Autobahnkreuz Neersen tragen ebenso ihren Teil bei. Meine Fahrzeit zu meiner Arbeitsstelle in Kempen ist seitdem um circa ein Drittel gestiegen. Bin ich die Strecke vor fünf Jahren noch in 20 Minuten gefahren, so brauche ich heute knapp 30 Minuten. Fünf Minuten brauche ich oft allein schon, um aus meiner Einfahrt in die Hauptstraße einzubiegen.

Das sind alles subjektive Wahrnehmungen; gut. Ich fahre auch mit dem Auto. Aufgrund meiner Arbeitszeiten – in der Regel zwischen 14:00 Uhr und 22:00 Uhr – ist das die einzige Möglichkeit, meine Arbeitsstelle zu erreichen. Darum geht es auch nicht in erster Linie.

Dennoch belastet diese Entwicklung bereits jetzt meine Wohn- und Lebensqualität. Dieses nehme ich aber noch in Kauf, da diese erweiterte Verkehrsanbindung noch von Nutzen für meine beruflichen Perspektiven – Praxis für „Tiergestützte Pädagogik/Therapie mit Hunden“ – sein kann. Nicht in Kauf nehmen kann ich allerdings eine weitere Zunahme der Lärmbelästigung durch weiteren Flugverkehr. Dies würde einen erheblichen negativen Einfluss und eine Einschränkung meiner Lebensqualität bedeuten.

Die Option auf den Schritt in die Selbstständigkeit bestand schon beim Erwerb dieses Hauses. Dabei waren die Faktoren „akzeptierbare Lärmbelästigung“, „entspanntes Umfeld“, „Verkehrsanbindung“ sowie „Größe des Objekts“ und „Möglichkeit zur Ausführung eines Gewerbes“ von zentraler Bedeutung.

Alles das fand ich hier vor – mit der Einschränkung des Zweifamilienhauses, damit die Mieteinnahmen das Objekt für mich finanzierbar machen. Das Highlight der vermieteten 80 m<sup>2</sup> großen Maisonettewohnung sind sicherlich einerseits das Studio mit einem wunderschön erhaltenen Gebälk und andererseits eine relativ große geschützte Dachterrasse in Südlage. Beides dürfte bei der geplanten Erweiterung des Mönchengladbacher Verkehrslandeplatzes für irgendwelche Mieter nicht mehr nutzbar sein. Lärmschutzmaßnahmen sind bei dem Alter der Bausubstanz nicht umsetzbar.

Mieteinbußen mit für mich existenzbedrohenden Ausmaßen werden unausweichlich die Folge sein. Der Verpflichtung eines Rentenausgleichs an meine Eltern, die ich bei dem Erwerb dieses Hauses eingegangen bin, werde ich dann ebenso wenig nachkommen können wie den Verpflichtungen gegenüber der Bank. Mit einer weiteren Zunahme des Flugverkehrs in den geplanten Dimensionen sehe ich meine Eltern und mich in unserer Existenz und Altersvorsorge bedroht, auch in Bezug auf den daraus resultierenden Wertverlust des Objekts.

Mit großem finanziellen Aufwand getätigte Investitionen in Sanierung, Erhaltung der alten Bausubstanz und individuelle Einrichtung sowie

Anlage und Gestaltung des Außenbereichs, vor allem aber bereits seit fünf Jahren aufgewendete Zeit und aufgewendetes Geld für Aus- und Weiterbildung – und zwar Ausbildung meines Hundes als Therapiebegleithund, Weiterbildung beim Deutschen Berufsverband für Therapie- und Behindertenbegleithunde e. V., berufsbegleitende Weiterbildung am Institut für soziales Lernen mit Tieren, unter anderem bei Herrn Prof. Dr. Olbrich und Frau Dr. Carola Otterstedt, sowie ergänzend ein Fernstudium im Bereich „Verhaltensforschung/Tierpsychologie, Schwerpunkt Hund“ an der ATN in Zürich – als Basis zur Errichtung meiner Praxis in „Tiergestützter Pädagogik/Therapie mit Hunden“ wären dann für die Katz gewesen – nicht für den Hund, sondern für die Katz.

Ein therapeutisches Arbeiten mit psychisch kranken und behinderten Kindern mit Tieren – Tieren, die um ein 80-Faches mehr hören als Menschen – ist unter der zu erwartenden Lärmbelastigung für Mensch und Tier noch nicht einmal im Innen-, geschweige denn im Außenbereich weder realisierbar noch zumutbar.

Glauben Sie mir: Ich weiß, wovon ich rede. Ich habe als Diplom-Sozialpädagogin mehr als drei Jahre in Niederkrüchten eine Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung geleitet – zu Zeiten, als die Royal Air Force noch Elmt angefliegen hat. Es ist für den pädagogischen Prozess wirklich nicht sehr ergiebig, ein Beratungsgespräch ständig unterbrechen zu müssen, da man gerade mal wieder überflogen wird. Weitere zwei Jahre habe ich in der Hundeschule Breloer, damals noch mit Sitz in der Straße Im Eschert, trainiert. Unser dortiger Zaun Nachbar, der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach, übrigens auch damals schon durch den erzwungenen Umzug des Betriebes Beeinflusser meiner Existenz, hat häufig für unfreiwillige Trainingspausen gesorgt.

In der Arbeit mit Kindern, unter anderem mit Kindern mit Aufmerksamkeitsdefizit-Syndrom, kurz ADS genannt, sind derartige Störungen, wie sie z. B. beim Überfliegen entstehen, absolut kontraproduktiv für jede Therapie.

(Beifall bei den Einwendern)

In der tiergestützten Pädagogik und Therapie steckt unendlich viel Potenzial, wie zahlreiche Untersuchungen z. B. der Heilpädagogischen Fakultät Köln, der Uni Leipzig oder auch ganz aktuell eine Ver-

gleichsstudie zwischen der bekannten Delphintherapie und Therapie mit Haus- und Nutztieren der Universität Würzburg belegen.

In einer Zeit, wo Kinder davon ausgehen, dass Kühe lila sind und fragen, wo denn bei ihnen die Tetrapacks herauskommen, wird es wohl ganz dringend Zeit, sich auf seine Wurzeln zu besinnen und diese wahrzunehmen bzw. auch mittels tiergestützten Projekten ein Stück Lebensqualität zurückzuholen; denn eine archaische Verbundenheit mit Tieren und Natur schlummert in uns allen. Der Kontakt mit Tieren kann Türen öffnen, die der Mensch nicht zu öffnen vermag. Darüber mögen sich vielleicht einige hier einmal Gedanken machen.

Zahlreiche ehrenamtliche Besuchsdienste in Altenheimen oder Projekte wie „Keine Angst vorm großen Hund“ in Schulen und Kindergärten rühren uns und lassen uns diese Phänomene miterleben. Es werden auch in unserer Region in groß angelegten Spendenaktionen Gelder gesammelt, damit schwerst behinderte Kinder nach Florida zur populären Delphintherapie fliegen können.

Warum in die Ferne schweifen, liegt das Gute doch so nah?, hat einmal ein schlauer Dichter geschrieben. – Weil am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach die Start- und Landebahn erweitert bzw. dieser von Düsseldorf aus als Systemflughafen möglicherweise genutzt werden soll, von dem aus ich dann künftig mit meiner Klientel für 19 € in die unberührte Natur ans andere Ende der Welt fliegen kann, um meine tiergestützte Arbeit machen zu können, die zu Hause aufgrund des Fluglärms nicht mehr möglich ist. Auch ein anderer Standort in der Region ist bei dem bestehenden Angebot an Flughafenbetrieben in Düsseldorf, Köln/Bonn, Weeze und Roermond/Maastricht wohl wenig sinnvoll. Da käme ich vom Regen in die Traufe.

Abgesehen davon wird es mir mit den strukturellen Perspektiven schwer fallen, einen Käufer für mein Haus zu finden, der die mir entstandenen Kosten und Aufwendungen übernimmt. Die Anmietung von weiteren Praxisräumen ist in meiner Betriebskostenanalyse ebenfalls nicht vorgesehen und auch nicht realisierbar.

Alles schön und gut – Lebensträume können platzen, Perspektiven sich verändern, der gesunde Mensch ist einem ständigen Prozess von Veränderung und Anpassung unterworfen. Aber Hand aufs Herz, diese Frage richte ich ganz besonders an die Damen und Herren der



Entscheidungsbehörde: Muss jedes Kaff, das etwas auf sich hält, im 21. Jahrhundert seinen eigenen Flughafen vorweisen können?

(Beifall bei den Einwendern)

Ich denke, wir sind in unserer Region mit einem recht guten Straßennetz ausgestattet, sodass die Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Weeze und Roermond/Maastricht komfortabel zu erreichen sind. Vielleicht sollte die Flughafengesellschaft die Mittel für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach dem Land bzw. dem Bund für die Fertigstellung des Neersener Kreuzes sponsern, dann wäre der Flughafen Düsseldorf noch leichter und schneller erreichbar.

(Beifall bei den Einwendern)

Warum wird nicht der Köln/Bonner Flughafen mit in diese Planung einbezogen? Dort liegen Kapazitäten brach, und unnötiges Geldausgeben könnte vermieden werden. Meiner Ansicht nach wird der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach unter dem Strich in jeder Beziehung ein Minusgeschäft werden, vor allem aber ein Minusgeschäft für die in der Region lebenden Menschen nicht nur in Bezug auf ihre Lebensqualität; denn auch die Argumentation in Richtung Schaffen von neuen Arbeitsplätzen hinkt ganz gewaltig. Was nützt es, wenn einerseits am Standort Mönchengladbach soundso viel neue Arbeitsplätze geschaffen werden, wenn andererseits – wie auch in meinem Fall – Existenzen zunichte gemacht werden? Ich werde da mit Sicherheit kein Einzelfall sein.

Macht die Summe der neu zu schaffenden Existenzen das aus, oder ist nach Abzug aller Bankrotts immer noch ein Plus an Existenzen zu verzeichnen? Ich befürchte, das Ganze ist eine simple Milchmädchenrechnung.

(Beifall bei den Einwendern)

Dies sind meine – mit Sicherheit nicht alle – ganz persönlichen Einwände gegen die Aussicht auf einen massiven Eingriff in meine Lebensqualität, Existenzgefährdung und Altersvorsorge und die Altersversorgung meiner Eltern, auf die ich allerdings ein Grundrecht habe. Kurz: Ein Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach würde für mich den Bankrott auf ganzer Linie bedeuten. Die Altersvorsorge meiner Eltern in Form einer Immobilie auf der Hermann-Brang-

Straße wäre zunichte. Ich könnte der eingegangenen Verpflichtung eines Rentenausgleichs meinen Eltern gegenüber nicht nachkommen, da die zu erwartenden Mieteinbußen meiner Immobilie auf Dauer für mich nicht tragbar sind. Meine Praxis für tiergestützte Pädagogik und Therapie mit Hunden wird am Standort Willich/Neersen nicht arbeitsfähig sein, von meiner reduzierten Lebensqualität und eigenen Altersversorgung gar nicht zu sprechen.

Aus diesen Gründen werde ich mit allen mir zur Verfügung stehenden Mitteln eine Verhinderung des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach und einer möglichen Erweiterung als Systemflughafen zu Düsseldorf gehörend anstreben. In der Hoffnung auf ein sozialverträgliches und umweltfreundliches Entscheiden Ihrerseits gegen einen Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach verbleibe ich unter Vorbehalt weiterer Einwendungen mit freundlichem Gruß

Sandra Müller

(Beifall bei den Einwendern)

Verehrte Frau Vorsitzende, ich habe weitere Einwendungen, trete aber zurück und werde dazu morgen Abend noch einmal vorstellig werden, damit heute weitere Bürger das Recht haben zu reden. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Frau Müller. – Als Nächster hat Herr Zerressen das Wort.

**Rolf Zerressen (Einwender):**

Wegen der Kürze der Zeit möchte ich nur Sie, Frau Hörr, begrüßen und Ihnen einen guten Abend wünschen. Ich hoffe, dass die anderen nicht beleidigt sind, wenn ich sage: Meine Damen und Herren! Ich lese nicht so gerne, das liegt nicht so in meiner Art, einfach nur vor; aber wegen der Kürze der Zeit möchte ich Ihnen einen Brief von meiner Frau und mir vorlesen. Meine Frau lässt sich entschuldigen, sie ist krank.

Es geht um die Erörterung im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach, gerichtet an die Bezirksregierung Düsseldorf, die Antragstellerin, die Regionalbehörde und die Teilnehmer der Erörterung:

Sehr geehrte Damen und Herren, wir wohnen seit vielen Jahrzehnten im Willicher Stadtteil Anrath und sind genauso wie die anderen Willicher und die Bewohner der umliegenden Gemeinden betroffen von dem Vorhaben, den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach zu einem Flughafen auszubauen.

Dabei ist es beim momentanen Status im Ortsteil Anrath schon so, dass wir als Bewohner dieses Willicher Stadtteils erstens im Norden bis Nordwesten, je nach Windrichtung und Tageszeit, starke bis sehr laute Verkehrsgeräusche von den Gleisen der Deutschen Bahn (Stichwort: „Eiserner Rhein“) zu hören bekommen.

Zweitens sind wir seit der Genehmigung von Modru 4 bzw. 5 T ständigen starken Verkehrsgeräuschen von Nordost bis Südwest der uns überfliegenden Flugzeuge ausgesetzt. Dabei haben nicht nur wir alleine den Eindruck, dass die Maschinen immer häufiger nicht die für sie vorgeschriebene Schleife nördlich von Kempen nehmen, sondern, um Distanz zu sparen, über Tönisvorst-Vorst, Anrath, Viersen oder Neersen fliegen, um somit schneller

(Beifall bei den Einwendern)

den südwestlich liegenden Luftknotenpunkt über Belgien zu erreichen.

Drittens. Von Südsüdost bis Südsüdwest, je nach Windrichtung mehr oder minder stark, hören wir deutlich die uns von dort erreichenden Autobahngeräusche.

Bei all dem Lärm nun zusätzlich durch den geplanten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach einer noch unerträglicheren Lärmbelastung ausgesetzt zu sein, wäre für uns Betroffene noch unerträglich, d. h. nicht mehr zu ertragen. Starts und Landungen von Flugzeugen größeren Typs als bisher in geringer Höhe über – –

– Soll ich nicht so schreien?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wir können Sie gut verstehen, Herr Zerressen.

**Rolf Zerressen (Einwender):**

Das ist also nicht zu laut?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Nein, nein.

**Rolf Zerressen (Einwender):**

Vielleicht liegt es an meiner früheren Tätigkeit, dass ich etwas lauter spreche. Ich bitte, das zu verzeihen. Damit die hinten in der Ecke nicht schlafen, habe ich schon ein bisschen Beifall von dort bekommen. – Vielen Dank. Das war jetzt nicht persönlich gemeint. Ich lese weiter vor:

Starts und Landungen von Flugzeugen größeren Typs in geringer Höhe über unseren Wohngebieten werden einen enormen Lärm verursachen und im südlichen bis nordwestlichen Bereich Anraths alles bisher negativ Erfahrene an Lärm in stärkster Weise potenzieren.

(Beifall bei den Einwendern)

Den nächsten Satz möchten wir ganz besonders unterstreichen:

Wir halten weiteren Lärm gesundheitlich einfach nicht mehr aus!

(Beifall bei den Einwendern)

Bei Abwägung der Vor- und Nachteile bezüglich eines „Ausbaus“ (Anmerkung der Verfasser: In Wahrheit handelt es sich um einen Neubau.) des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach (Anmerkung der Verfasser: Das ist so ein niedliches Wort; darüber haben wir uns einmal Gedanken gemacht. In unseren Augen ist der Ausdruck Verkehrslandeplatz so verniedlichend, dass man denkt, dort kann man vielleicht mit Modellflugzeugen landen,

(Beifall bei den Einwendern)

die man anschließend in die Tasche packt und ohne Lärm nach Hause trägt. Aber ein Landeplatz ist immer auch ein Startplatz. Oder sollen die Flugzeuge nach der Landung verschrottet werden?) – –

(Beifall bei den Einwendern)

Ich fange noch einmal ohne die Anmerkungen an:

Bei Abwägung der Vor- und Nachteile bezüglich des „Ausbaus“ sind wir trotz langer Überlegungen zu der Überzeugung gelangt, dass das Ausbauprojekt nicht einen einzigen überzeugenden Vorteil, sondern nur Nachteile beinhaltet.

(Beifall bei den Einwendern)

Selbst die Argumentation der Antragstellerin, der Ausbau sei eine „Jobmaschine“,

– wobei ich den Ausdruck schrecklich finde –

ist nicht einsichtig,

– ich denke da immer an einen Mähdrescher, der vorne einsammelt und hinten raus-schmeißt –

da sich auch bei anderen vergleichbaren und schon aktiven Regionalverkehrslandeplätzen die Formel „1 Million Passagiere entspricht 1.000 Arbeitsplätzen“ nicht hat verwirklichen lassen. Selbst die erreichten Zahlen müssen aufgrund von Rationalisierung und Globalisierung in Zukunft noch weiter nach unten korrigiert werden. Außerdem haben wir nach unserer Auffassung in Nordrhein-Westfalen schon genug Regionalflughäfen, die nicht profitabel arbeiten und nur Schuldenberge anhäufen, sodass die Wirtschaftlichkeit des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach

(Beifall bei den Einwendern)

auch aus dieser Sicht mehr als zweifelhaft ist.

Es sind im Verlauf der langen Stunden des Erörterungsverfahrens viele überzeugende Argumente von Airpeace, Bürgerinitiativen, Vertretern öffentlicher Belange, Betroffenen und Einwendern eingebracht worden. Diese Argumente haben uns überzeugt, weil sie auch den Menschen und die ihn umgebende Natur und Kultur in ihre Überlegungen einfließen ließen.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Argumente der Antragstellerin und selbst die der von ihr beauftragten Gutachter haben uns nicht überzeugen können, weil sie trotz „wissenschaftlicher Erkenntnisse“ Mensch, Natur und Kultur zu wenig berücksichtigten und ihre Prognosen

– das möchte ich noch einmal unterstreichen –

ausschließlich auf von der Antragstellerin vorgegebenen und nicht zu untermauernden Vorgaben basieren, was die Gutachter wirklich so gesagt haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir richten deshalb die Bitte an die Bewilligungsbehörden, dem Antrag auf „Ausbau“ (siehe oben) des Mönchengladbacher Verkehrslandeplatzes nicht zuzustimmen.

Stürzen Sie die Bewohner all dieser umliegenden betroffenen Gemeinden nicht in Unglück und Verzweiflung!

(Beifall bei den Einwendern)

Wir schließen uns den am Montag, dem 27.06.2005, von Frau Lunau (Neersen), Herrn Jacobs (Neersen) und anderen vorgetragenen Statements an und stellen hiermit den Antrag, dass die für den eventuellen Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach Verantwortlichen für die finanziellen Folgen bezüglich Gesundheitsschädigung und Wertverlust von Eigentum zur Verantwortung und zum Schadenersatz herangezogen werden. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Zerressen.

**Rolf Zerressen (Einwender):**

Dann habe ich mir noch etwas aufgeschrieben, was ich heute gehört habe. Es liegt mir richtig am Herzen, das einmal auszudrücken. Ich glaube – ich spreche auch im Namen meiner Frau –, dass es eine sehr subjektive Wahl war, dieses Erörterungslokal auszuwählen. Ich bin der Auffassung, wenn ich jemandem etwas Unangenehmes und das, was ich vorhabe, sagen will, dass ich ihm dieses sozusagen zu Hause sage.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich fahre fast täglich – hin und zurück – 40 bis 50 km, um diesen Ort zu erreichen.

(Zuruf von den Einwendern: Viele können ihn gar nicht erreichen!)

Viele können ihn gar nicht erreichen, höre ich jetzt von vorne. Ich habe gehört, man kann auch mit Bus und Bahn und was weiß ich kommen. Dann kann man aber nicht den ganzen Tag teilnehmen.

Ich bin der Auffassung, dass man die Probleme zu den Leuten tragen soll, die betroffen sind, um sie ihnen verständlich zu machen, um sie ihnen zu erklären. Das sind nicht die Leute in Mönchengladbach. Die Mönchengladbacher kann man in dem Sinne nicht mitzählen, hier ist nichts. Die bauen hier nicht Rheindahlen aus, was auch noch eine Möglichkeit wäre. Wir sind betroffen. Alle umliegenden Gemeinden sind betroffen. Dahin hätte man es tragen sollen, d. h. nach Neersen, nach Schiefbahn oder was weiß ich wohin. Da hätten die Leute auch erfahren,

(Beifall bei den Einwendern)

was überhaupt los ist. Ich frage in Anrath: Weißt du überhaupt etwas von dem Erörterungstermin? – Erörterungstermin? Gar nichts. Wieso denn? – Darf ich mal, ich bezahle es nachher auch selbst, einen Schluck Wasser haben? Ist das möglich?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Es kommt etwas, Herr Zerressen.

**Rolf Zerressen (Einwender):**

Im Bundestag hätte ich so etwas hier stehen.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Es ist schon auf dem Weg.

(Verhandlungsleiter Ulrich Marten bringt Rolf Zerressen [Einwender] eine Flasche Wasser. – Beifall bei den Einwendern)

**Rolf Zerressen (Einwender):**

Das ist mir hier im Besonderen aufgefallen. Viele, die ich angesprochen habe, kommen sich völlig uninformiert vor. Das heißt, ich frage Leute: Habt ihr etwas gehört? – Nein. Ich frage: Habt ihr das nicht in der Zeitung gelesen? – Da steht doch nichts drin.

(Martin Rothe [Einwender]: Morgen!)

Und wenn etwas drin steht, ist das ganz oberflächlich. Ich sage: Das hängt damit zusammen, dass es in unserer Demokratie möglich ist – das muss man sich einmal auf der Zunge zergehen lassen –, dass ein einziger es fertig bringt, dass eine Nichtöffentlichkeit hergestellt

wird. Ich will Ihnen ein Beispiel sagen, wie sich das auswirkt: Wenn ich als Laie von einer Nichtöffentlichkeit höre, beispielsweise von einer Nichtöffentlichkeit des Rates in Neersen, dann gehe ich da gar nicht hin. Das ist doch klar.

Beim Eintritt hier in das Lokal – ich möchte nicht dem Sicherheitspersonal irgendetwas nachsagen – ist mir heute aufgefallen, dass drei Männer hineingehen wollten, und es hieß: Das ist aber eine nichtöffentliche Sitzung. Warum hat man die Leute nicht gefragt: Woher kommen Sie denn? Kommen Sie aus Viersen, Willich oder Schiefbahn? Dann hätten sie nur ihren Personalausweis vorzeigen müssen, um hereinzukommen. Nein, das geschieht nicht. Die Leute sind ganz bedröppelt rausgegangen. Das ist untragbar.

(Beifall bei den Einwendern)

Zu den Zeitungsartikeln, die immer wieder erscheinen, aber im Grunde genommen wenig aussagen: Es steht viel im Internet. Aber ich frage: Können wir jedem Bürger unserer Bundesrepublik – da spielt auch das Geld eine Rolle – zumuten, dass er einen eigenen Internetanschluss hat, dass er sich jeden Abend ins Internet einschleust, um den neuesten Stand zu erfahren? – Das ist nicht möglich. Man muss auch sehen, dass nicht jeder im Internet surfen kann. Das muss man auch gelernt haben.

Wie gesagt: Ich empfinde es als Zumutung, dass ein einziger unsere Demokratie sozusagen pervertiert, d. h. zu seinen Zwecken umdreht, weil er sich in seiner Persönlichkeit eingeschränkt fühlt. Er bringt es fertig, dass eine Nichtöffentlichkeit hergestellt wird, und wir müssen uns seinem – jetzt kommen wir zum Gegenteil von Demokratie – Diktat beugen. Das ist untragbar.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann möchte ich zu dem aktuellen Thema kommen, das heute besprochen wurde: Landausgleich, die Leute müssen dafür entschädigt werden usw. Ich habe mir aufgeschrieben, dass Herr Dr. Mager sagte: Geld fließt für die Landwirte. Ich frage mich: Wo fließt das Geld für die anderen Betroffenen? Darüber wurde nichts gesagt.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe Ihnen schon einmal ein gravierendes Beispiel von einem Fallschirmabsturz auf Mönchengladbacher Gebiet erzählt, bei dem der Fallschirmspringer vergessen hatte, die Reißleine zu ziehen. Er drückte sich selbst in der Mitte der Trabrennbahn in den sumpfigen Boden ein und verschwand bis zum Kopf darin. Das war im Zusammenhang mit der Festigkeit der Landebahn.

In Rheinland-Pfalz, das ist mein zweites großes Erlebnis, wurde in der Nähe von Bad Sobernheim vor langen Jahren vom Bund ein Flughafen ausgebaut, und zwar Pferdsfeld. Dafür



wurden Leute, auch Bauern, die dort über Jahrhunderte lebten, ausgesiedelt. Man hat diese Leute, die in ihren Dörfern sehr glücklich waren und ein sehr großes Heimatgefühl für ihre Dörfer hatten, in die Städte ausgesiedelt. Ein Bäuerchen hat sich jahrelang gewehrt. Er hat gesagt: Ich will dort nicht wegziehen; ich will nicht aus Eckweiler wegziehen. Sein Haus und die Kirche sind dann noch stehen geblieben.

Das Ergebnis war: Nachdem der Mann starb, war der letzte Verweigerer weg. Dann haben die Flugzeuge der Bundeswehr alle diese Ortschaften mit Bombardierungsversuchen eingeäschert, und der Flughafen wurde ausgebaut mit dem Ergebnis, dass dort jetzt überhaupt nichts mehr los ist. Da ist nur noch Öde, verlassene Landschaften. Auch das Pferdsfeld, die Luftlandebahn bzw. der Verkehrsplatz, wird nicht mehr gebraucht. Das sind Investitionen, die in die Milliarden gehen. Damals wurden die Leute aber vom Bund entschädigt.

Ich sage Ihnen in Nordrhein-Westfalen: Machen Sie den Fehler nicht in Mönchengladbach. Lassen Sie nicht so viel investieren. Es bringt nichts. Die Erfahrungen haben es gezeigt.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und Geduld.

(Zuruf von den Einwendern: Zehn Minuten!)

– Das habe ich akustisch nicht mitbekommen.

(Zuruf von den Einwendern: Weitermachen!)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Zerressen. – Ich möchte einen Aspekt aufgreifen, den Sie angesprochen haben, und zwar den Punkt der Nichtöffentlichkeit. Ich weiß nicht, ob Sie von Anfang an bei der Erörterung dabei gewesen sind; aber unser Wunsch war es gerade, diesen Erörterungstermin – –

**Rolf Zerressen (Einwender):**

Das habe ich alles mitbekommen. Dass das nicht Ihr Fehler ist, ist mir klar. Aber ich verstehe nicht, dass es in einer Demokratie möglich ist, dass ein Mann ein Briefchen schreibt und sagt: Ich fühle mich in meiner Persönlichkeit eingeschränkt. Ich habe heute drei erlebt, die in ihrer Persönlichkeit eingeschränkt waren – weil sie falsch beraten wurden, aber okay. Das kann keine Demokratie sein.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wir haben dort einen sehr weitreichenden Minderheitenschutz, das müssen wir respektieren. Aber gut, dass Sie es noch einmal angesprochen haben. Ich wollte es nur noch einmal von unserer Seite klarstellen.

**Rolf Zerressen (Einwender):**

Ich war aber informiert, danke schön.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Zerressen.

**Rolf Zerressen (Einwender):**

Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Darf ich noch einen Schluck trinken?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ja, klar. – Wie Sie vielleicht mitbekommen haben, haben wir Besuch von einigen Jungs eines Fußballvereins bekommen, wenn ich das richtig deute.

(Zuruf: Und Mädchen!)

– Und Mädchen; das will ich nicht unterschlagen. Ich möchte den nächsten Redner, Herrn Hans Venedey, fragen, ob es für ihn in Ordnung ist, wenn wir den Vertreter dieser Gruppe zuerst sprechen lassen. – Herr Venedey, sind Sie damit einverstanden?

(Hans Venedey [Einwender]: Das können wir machen!)

– Prima, vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Kommen Sie bitte nach vorne, dann können Sie sprechen. Stellen Sie sich bitte kurz vor.

**Michael Ralf Karlos (Betroffener):**

Ja, das werde ich tun. Mein Name ist Michael Karlos. Ich bin stellvertretender Jugendleiter des Fußballvereins SV Niersia Neersen. – Unser Verein wurde 1919 gegründet und ist im Stadtteil Willich-Neersen ansässig. Unsere sehr schöne Sportanlage mit einem Rasen- und einem Ascheplatz liegt circa 700 m in der Verlängerung der neuen Start- und Landebahn direkt in der Anflugschneise 13. Direkt angrenzend befindet sich die Tennisanlage des Neer-

sener Turnerbundes mit sechs Plätzen, einem neuen Tennis- und Vereinsheim und einer Boule-Bahn.

Aufgrund einer tollen Arbeit, insbesondere im Jugendbereich, trainieren und spielen mittlerweile drei Seniorenmannschaften und zwölf Jugendmannschaften auf den Plätzen. Das heißt, dass mehr als 160 Kinder und Jugendliche ab vier Jahren in der Woche auf den Plätzen mit Freude dabei sind. Natürlich wird die Anlage nicht nur von den Fußballern besucht. Auch die Leichtathletik-Abteilung des Neersener Turnerbundes und die Kinder der Vinhovenschule sind häufige Nutzer.

Wenn die Erweiterung des Flugplatzes kommt und alle paar Minuten ein Flugzeug über unsere Platzanlage donnert, ist ein kindgerechter, stressfreier und somit gesunder Trainings- und Spielbetrieb einfach nicht mehr möglich.

(Beifall bei den Einwendern)

Stellen Sie sich doch bitte einmal ein Fußballspiel vor, bei dem die Anweisungen des Trainers, die Jubelrufe der Zuschauer und letztendlich sogar der Pfiff des Schiedsrichters im Getöse eines am Himmel vorbeidonnernden Flugzeugs einfach untergehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Allein im Jahr 2004 haben mehr als 150 Bürger von Neersen im Alter zwischen sechs und 82 Jahren das Sportabzeichen gemacht. Und gerade die Jüngsten und die Älteren sind von den Umweltbelastungen einfach besonders betroffen.

(Beifall bei den Einwendern)

In der Sommerzeit finden praktisch jedes Wochenende sportliche und private Veranstaltungen auf dem Gelände statt, die von einem Ausbau natürlich ebenfalls betroffen wären.

Wir alle – Übungsleiter, Trainer und Offizielle – unterstützen den Sport durch großes freiwilliges und ehrenamtliches Engagement. Wir haben für dieses Stück Lebensqualität hart gearbeitet und setzen Woche für Woche unsere Freizeit ein, um unseren Kindern die Freude am Sport zu vermitteln.

Sport hat bei allen deutschen Parteien und auch bei Bundes-, Landes- und Bezirksregierung eine sehr hohe gesellschaftspolitische Bedeutung und ist wichtiger Beitrag zur Gesundheitsförderung.

(Beifall bei den Einwendern)

Unser Anliegen heißt „Gesund durch Sport in der Gemeinschaft“ und nicht „Krank durch Lärm und Abgase“.

(Beifall bei den Einwendern)

Die hier beantragte Erweiterung des Flugplatzes bedeutet für uns, dass alle drei Minuten ein Flugzeug mit lautem Motorengeräusch über unsere Platzanlage donnert und uns mit Abgasen überschüttet. Das Drehen der Flugbahn heißt für uns weiter, dass Flugzeuge, die bisher in einem Abstand von circa 500 m an der Anlage vorbeigeflogen sind, in Zukunft direkt über uns sausen.

Vielen unserer Kinder, Trainer, Betreuer und Eltern wird es dann einfach keinen Spaß mehr machen, dort Fußball zu spielen. Ich denke, das wäre das Aus für unseren fast 90 Jahre alten Verein und somit auch das Aus für eine erfolgreiche und kindgerechte Jugendarbeit. Und wie wichtig Sport im Kinder- und Jugendbereich ist, muss ich hier wohl nicht mehr erklären.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir werden viele Kinder, Jugendliche und Erwachsene verlieren. Denn wer sucht in einer solchen Nachbarschaft Sport und Erholung?

Wir können in den vorliegenden Unterlagen keine nur annähernd ausreichende Berücksichtigung unserer Sportanlage finden. Die Entfernung von der Start- und Landebahn ist lächerlich gering. Die Flughöhe der an- und abfliegenden Flugzeuge liegt noch deutlich unter 100 m. Es gibt auch keinen Messpunkt für Immissionen auf der Anlage.

Der Ausbau des Flughafens ist für uns eine Katastrophe. Wir befürchten, dass der Sportbetrieb durch den Fluglärm einfach nicht mehr durchführbar ist. Wir befürchten die Beeinträchtigung unserer Gesundheit durch Lärm und Abgase. Wir befürchten, dass ein für unsere Gemeinde wichtiger Freizeit- und Erholungsplatz nicht mehr nutzbar ist. Wir befürchten, dass wir zahlreiche Mitglieder verlieren. Und wir befürchten, dass bei einer Erweiterung des Flugplatzes unser fast 90 Jahre alter Verein keine fünf Jahre mehr hat und erst recht keine 100 mehr wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Wurde all dies in den Gutachten berücksichtigt? Oder wurden unsere Sportanlage und die angrenzende Neersener Grundschule einfach vergessen? Ist eine Umsiedlung der Sportanlage vorgesehen – und wenn ja, wohin?

Es gibt in unserer Region mit Düsseldorf, Köln und Weeze mehr als genug Flughäfen, die überhaupt nicht ausgelastet sind. Wenn Sie trotzdem noch glauben, dass wir einen weiteren Flughafen brauchen, müssen Sie sich aber die Frage gefallen lassen: Warum müssen die Probleme „Lärm“ und „Abgas“ von Mönchengladbach zu uns exportiert werden?

(Beifall bei den Einwendern)

Ist das vielleicht eine besondere Form der Nachbarschaftshilfe? Ich weiß es nicht. Aber es gibt genug Flächen, die für einen Flughafenbau herangezogen bzw. genutzt werden können, ohne so viele Bürger zu belasten und ihre Gesundheit zu gefährden.

Im Namen unserer Kinder und Jugendlichen appelliere ich an alle Verantwortlichen: Unterlassen Sie die Erweiterung des Flughafens Mönchengladbach. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Als Nächster hat Herr Hans Venedey das Wort.

**Hans Venedey (Einwender):**

Mein Name ist Hans Venedey. Ich wohne seit über 40 Jahren in Neersen auf der Kirchhofstraße. – Frau Vorsitzende! Sehr geehrte Damen und Herren der Bezirksregierung! Verehrte Zuhörer! Durch die vorliegenden Ausbaupläne sind meine Familie und ich, die wir in Neersen wohnen, gleich mehrfach betroffen. Da ich in meinem Büro, welches sich in der An- und Abflugschneise befindet, ungestört mit meinen Geschäftspartnern sprechen muss, wäre eine weitere Lärmzunahme unter anderem beim Telefonieren nicht hinnehmbar, zumal ich keine Flugzeuge verkaufe. Der Lärm wäre geschäftsschädigend.

Dass dieser Lärm im familiären, privaten Bereich ebenso, wenn nicht noch gravierender ist, ist selbstverständlich. Wie viele andere Neersener Bürger verfügen wir über eine Terrasse, einen Freisitz und einen Balkon, die von uns bis in den Abend genutzt werden. Eine zukünftige entsprechende Nutzung wird durch den Ausbau unmöglich gemacht. Auch unser hinter dem Haus befindliches parkähnliches Außengelände mit zwei Seen, seltenen Vogelarten, Insekten und Wassertieren wird beträchtlich in Mitleidenschaft gezogen werden.

Die erhebliche Wertminderung, die durch die Erweiterung der Landebahn auf ein Objekt mit 340 m<sup>2</sup> Wohnfläche und knapp 7.000 m<sup>2</sup> Park mit altem wertvollem Baumbestand zukommt, darf ich in diesem Zusammenhang nur am Rande erwähnen. Wenn hier von Enteignung gesprochen wurde, bitte ich die Vertreter der Bezirksregierung, auch an die kalte Enteignung zu denken. Bei uns in Neersen und auch in den anderen betroffenen Gebieten würden zig Millionen Euro, wenn nicht noch mehr, die teilweise in Generationen erarbeitet wurden, mit einem Federstrich vernichtet.

(Beifall bei den Einwendern)

Es geht hier um nicht mehr und auch nicht weniger als unsere nackte Existenz.

Des Weiteren bin ich als Eigentümer von drei Mehrfamilienhäusern mit insgesamt 20 Wohneinheiten betroffen. Bei den Mietern handelt es sich einerseits um schon seit zum Teil mehr als 30 Jahre hier wohnende, inzwischen ältere Herrschaften, denen nicht mehr zugemutet werden kann, umzuziehen, und die in Neersen bei Einzug ihren ruhigen Lebensabend verbringen wollten. Andererseits haben sich viele andere Mieter bewusst für Neersen als Lebensmittelpunkt entschieden, weil man hier in ruhiger Lage wandern und Fahrrad fahren, in unmittelbarer Nähe der Häuser die Natur genießen oder einfach auf den großen Balkons in Südlage relaxen kann.

Auch auf die Problematik der Schichtdienst- und Nachtarbeiter möchte ich hinweisen. Sie brauchen gerade tagsüber ihren Schlaf, damit wir z. B. morgens unsere Zeitung erhalten.

(Beifall bei den Einwendern)

All dies wird bei Überquerung von Airbus A 320 nicht mehr möglich sein.

Meine persönlichen Konsequenzen liegen auf der Hand. In durch den Flughafenausbau wertlos gewordene Mietwohnungen – da werden die Vertreter der Bezirksregierung mir sicherlich Recht geben – werde ich nicht mehr investieren. Warum sollte ich Fliesen oder Parkett verlegen? Für wen sollte ich die sanitären Anlagen erneuern? Die von mir bisher in Anspruch genommenen Neersener Schreiner, Fliesenleger und Sanitärbetriebe werden diesbezüglich keine Aufträge mehr erhalten.

Der Kreis der zukünftigen Mietinteressenten wird auf diejenigen begrenzt sein, die entweder, aus welchen Gründen auch immer, nirgendwo anders eine Wohnung bekommen oder denen die Wohnlage aus finanziellen Gründen völlig egal ist.

So wird es aber nicht nur mir ergehen, sondern auch allen anderen im betroffenen Gebiet. Die Folgen für die örtlichen Handwerker werden katastrophal sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Frau Vorsitzende, wir werden eine völlig andere Bevölkerungsstruktur bekommen – mit allen Konsequenzen: Schützenvereine, Kegelklubs, katholische und evangelische Kirche, Dorffeste, Nachbarschaftshilfe, freiwillige Feuerwehr, Fußballverein, Martinsumzüge und vieles mehr. All das, was unser bürgerliches, geordnetes Leben ausmacht, wird vernichtet werden – nicht durch eine Epidemie, eine Naturkatastrophe oder Kriegsfolgen, sondern durch eine Flughafengesellschaft, die es tatsächlich schafft, in sieben Stunden nach Stettin zu fliegen.

(Beifall bei den Einwendern)

Für meine Familie und mich persönlich bedeutet dies: Vielfach versteuertes Eigentum wird zerstört. Unserer Altersvorsorge und auch der Ausbildungs- und Altersvorsorge unserer Kin-

der wird der Boden entzogen – nur wegen eines Prestigeobjekts einiger Mönchengladbacher Politiker.

(Beifall bei den Einwendern)

Last but not least haben meine Frau und ich zwei Kinder – sieben und neun Jahre –, die die Neersener Grundschule besuchen. Ich möchte nicht, dass sie und alle anderen Kinder bei uns oder anderswo zusätzlichem, bedrohendem, Angst machendem Lärm ausgesetzt werden. Ich möchte, dass die Kinder weiter draußen spielen können. Ich möchte unsere Kinder bei offenem Fenster hören. Ich möchte, dass sie gesund bleiben. Ich möchte, dass die Kinder den gerade erst mit viel Geld neu angelegten Schulhof auch nutzen können. Ich möchte, dass all die Kinder und deren junge Eltern, die teils bewusst von den Städten – und das war auch richtig so – angesiedelt wurden, in geschützter Atmosphäre aufwachsen können. Deren Schutz ist auch unser Schutz; denn sie sind unser höchstes Gut, unsere Zukunft.

(Beifall bei den Einwendern)

Noch etwas Persönliches: Meine Familie wohnt seit vielen Generationen in Neersen. Dies ist meine Heimat. Es ist das Land meiner Väter, über das Sie entscheiden. Dies ist unser aller jahrhundertalter Boden, und den geben wir nicht ohne Kampf preis.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich darf an die Verantwortlichen der Bezirksregierung appellieren, sich bei der Abwägung von Pro und Kontra für den Erhalt unseres Lebensraums in seiner gesamten Vielfalt zu entscheiden. Man weiß nie: Vielleicht werden Sie eines Tages in Neersen oder einem anderen der vielen betroffenen Gebiete wohnen. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Venedey. – Als Nächster hat Herr Heinz Rudolf Eberwien das Wort.

**Heinz Rudolf Eberwien (Betroffener):**

Guten Tag alle zusammen! Ich wusste nicht, dass ich gegen das Planfeststellungsverfahren Einspruch einlegen sollte oder musste. Deshalb habe ich das nicht getan. Mein Name ist Heinz Eberwien. Ich bin hauptbetroffen. Der Flughafen will von mir 2.800 m<sup>2</sup>. Jetzt ist mir auch angedroht worden, wenn ich sie nicht freiwillig abgebe, würde ich enteignet, und auch die Bäume würden einfach geköpft. Man ist bei uns über den Zaun gestiegen und hat alles angeschmiert.

Ich möchte jetzt formell – ich hoffe, dass noch Zeit genug ist – gegen dieses Planfeststellungsverfahren Einspruch einlegen. – Das ist alles.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Darf ich eine Nachfrage stellen, Herr Eberwien? Sind Ihre Flächen vom Ausbau selber betroffen? Oder geht es um Ausgleichsflächen?

**Heinz Rudolf Eberwien (Betroffener):**

Meine Flächen sind vom Ausbau selber betroffen. Der Zaun soll durch mein Grundstück gelegt werden. Er soll bis kurz vors Schlafzimmer gehen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Das haben wir mit aufgenommen. Grundsätzlich wäre Ihre Einwendung präkludiert, also nicht mehr zu berücksichtigen. Wenn aber, wie Sie sagen, direktes Eigentum betroffen ist, also die Flächen selber betroffen sind, nehmen wir das mit auf, und es wird mit einbezogen.

**Heinz Rudolf Eberwien (Betroffener):**

Ja, direktes Eigentum. Ich wusste nicht, dass man gegen dieses Planfeststellungsverfahren Einspruch einlegen muss. Bei mir ist eine Gärtnerei abgebrannt. Deswegen war ich in dieser Sache überhaupt nicht informiert und wusste nichts. – Ist das jetzt noch formell genug?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wir haben es mit aufgenommen, Herr Eberwien.

**Heinz Rudolf Eberwien (Betroffener):**

Gut. – Und was ist mit der Enteignung? Ich weiß nicht, wie das gehen soll. Mir ist angedroht worden, man wolle mir 6 € für den Quadratmeter da hinten geben.

(Lachen bei den Einwendern)

Ich habe aber eine richtige Baugenehmigung. Die anderen waren geduldet; ich nicht. Die Baugenehmigung besteht schon seit 1930. Ich würde mir das nicht gefallen lassen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Eberwien, mit dem von Ihnen angesprochenen Begriff der Enteignung ist sehr vorsichtig umzugehen. Es ist richtig, dass das Luftverkehrsgesetz so etwas vorsieht. Der Fall einer Enteignung kann aber nur dann greifen, wenn er auch zum Wohle der Allgemeinheit erfolgt. Hier ist also Art. 14 Grundgesetz zu beachten. Deshalb würde ich sehr vorsichtig damit umgehen. – Herr Gathen hat sich noch zu Wort gemeldet. Bitte.



**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Peter Gathen von der NVV AG. – Ich möchte zu dem Vorwurf, es sei mit der Enteignung gedroht worden, Stellung nehmen. Ich bin mit Herrn Eberwien im Gespräch über Grunderwerb gewesen. Wir haben uns auf eine Verfahrensweise geeinigt, wie wir zu einer Wertermittlung kommen. Ich möchte Herrn Eberwien aber ausdrücklich bitten, zu bestätigen, dass ich nicht mit Enteignung gedroht habe.

(Heinz Rudolf Eberwien [Betroffener]: Das stimmt! Das haben Sie nicht getan!)

– Gut; okay. Dann ist das damit jetzt klargestellt.

(Heinz Rudolf Eberwien [Betroffener]: Aber andere!)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Eberwien.

**Heinz Rudolf Eberwien (Betroffener):**

Recht schönen Dank. Auf Wiedersehen!

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Als Nächster hat Herr Lutz Tobschall das Wort.

**Lutz Tobschall (Einwender):**

Guten Tag! Meine Damen und Herren der Bezirksregierung! Sehr geehrte Antragstellerin! Wertes Auditorium! Ich möchte mich kurz vorstellen. Mein Name ist Lutz Tobschall. Ich wohne in Neersen, bin verheiratet und habe zwei Kinder, die auch hier sind. Ich spreche heute nicht allein für mich, sondern auch im Namen meiner Familie. Wir sind 1997 von Düsseldorf nach Neersen gezogen, um dem Lärm der Großstadt zu entgehen und unsere Kinder in einer natürlichen Gegend großzuziehen. Wir haben ein Grundstück mit Terrasse, Garten und Teich in der Josef-Herlitz-Straße erworben, und wir wohnen gerne dort. Bisher waren meine Frau, meine Kinder und ich an vier Erörterungstagen anwesend.

Zunächst möchte ich kurz unsere persönliche Situation darstellen und später auf Dinge eingehen, die hier im Rahmen des Erörterungsverfahrens bei mir auf Unverständnis gestoßen sind. – Zurzeit ist es wie folgt: Die Kinder kommen aus der Schule, machen auf der Terrasse ihre Hausaufgaben, spielen mit anderen Kindern auf der Straße oder im Garten und erleben die Natur in Ruhe. Wenn meine Frau und ich nach der Arbeit nach Hause kommen, halten wir uns auch gerne im Garten auf. Wir fahren gern mit dem Fahrrad durch die schöne Landschaft des Niederrheins. Unsere Töchter sind in verschiedenen Chören aktiv. Sie sind unter

anderem auch bei den Schülertheatertagen und bei den Schlossfestspielen in Neersen aufgetreten.

Und wie wird das in der Zukunft sein? Können diese Festspiele bei einem Ausbau und bei den geplanten Flugbewegungen überhaupt noch stattfinden? Die Schlossfestspiele mit einer Besucherzahl von weit über 20.000 Zuschauern im Jahr stehen bei der hiesigen Bevölkerung bestimmt in einer höheren Gunst als der zurzeit existierende Verkehrslandeplatz Mönchengladbach mit dem geplanten Ausbauprojekt.

(Beifall bei den Einwendern)

Es ist mit Lärmspitzenwerten von über 80 dB(A) zu rechnen, habe ich gehört. Zum Vergleich: Ein Motorrad hat einen Spitzenwert von maximal 85 dB(A). Dieses donnert aber nicht drei Mal oder so etwas pro Stunde – ich kenne gar nicht die Größenordnung – über unsere Köpfe hinweg. Ist bei diesem Lärm ein Aufenthalt im Freien überhaupt noch möglich? Oder sollen unsere Kinder aufgrund dieser Situation zu Stubenhockern erzogen werden?

Weiter ist der Wertverlust unseres Grundstücks zu nennen. Und wie wird sich die soziale Zusammensetzung der Bevölkerung verändern? Denn jeder, der es sich leisten kann, zieht von hier weg.

(Beifall bei den Einwendern)

Nach Besuch der Erörterungstermine war ich innerlich aufgewühlt und habe kaum geschlafen; denn das ganze Planfeststellungsverfahren wird von Tag zu Tag für mich immer fragwürdiger. Warum wurde dieses Verfahren überhaupt eröffnet? Viele Punkte, die hier erörtert wurden, hätten vor Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens auch von der Bezirksregierung bereits kritisch hinterfragt werden können, und man hätte viel Zeit und Geld gespart.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn man objektiv an die ganze Sache herangeht und nicht nur die persönlichen Belange betrachtet, ist auch von wirtschaftlicher Seite der Ausbauantrag mehr als infrage zu stellen. Es ist doch Fakt, dass wir einen engen Staats- und Landeshaushalt mit einer hohen Staatsverschuldung und Landesverschuldung haben. Fast alle Flughäfen schreiben rote Zahlen. Wenn tatsächlich zusätzliche Kapazitäten im Flugbetrieb benötigt werden, dann ist doch zunächst eine Überprüfung der Auslastung anderer, noch funktionierender Flughäfen notwendig.

(Beifall bei den Einwendern)

Offene Kapazitäten sind auf den in der Nähe liegenden Flughäfen Köln, Weeze, Dortmund und teilweise auch Düsseldorf vorhanden. Kapazitäten sind aber auch auf Flugplätzen in

Holland und Belgien vorhanden. Wären die genannten Flughäfen ausgelastet, wäre ein Ausbau uns, also der Bevölkerung, vielleicht zu vermitteln. Aber das hier, das versteht man ja nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

Warum kooperieren die Flughäfen nicht miteinander? Um die Kooperation der Flughäfen zu unterstützen, könnte man z. B. die Infrastrukturanbindung zwischen Köln, Düsseldorf, Dortmund und Weeze verbessern.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Zerbe sagte in der letzten Woche, der in Dortmund aufgetretene Rückgang sei mit dem Weggang von Eurowings zu begründen. Ist Eurowings denn nicht in Germanwings umbenannt worden? Warum fliegt denn nicht Germanwings weiter von Dortmund aus? Warum fliegt Germanwings von Köln und möchte sich umfangreich in Düsseldorf niederlassen?

Warum sind Kooperationsverhandlungen zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln gescheitert? Wollte jeder Flughafen nichts von seinem Kuchen abgeben?

(Beifall bei den Einwendern)

Gegen den Flughafen Weeze wurde geklagt, weil er den Namen „Flughafen Niederrhein (Düsseldorf)“ führen wollte. Vermutete der Flughafen Düsseldorf dadurch Abbrüche bei den Passagierzahlen, nur weil „Düsseldorf“ mit in den Namen einbezogen wurde? Ist das hier nur Machtstreben der einzelnen Flughäfen ohne Rücksicht auf die betroffenen Menschen?

(Beifall bei den Einwendern)

Möchte die Bezirksregierung dieses Verhalten der Flughafenbetreiber mit einem Ausbaubeschluss wirklich unterstützen? Was wird bei einem positiven Ausbaubeschluss mit dem Flughafen Weeze und den anderen Flughäfen? Provoziert man da nicht noch mehr rote Zahlen? Hat man das untersucht? Oder interessiert dieser Fakt hier nicht?

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt komme ich noch auf die Arbeitsplätze zu sprechen. Wie ist denn heute die Situation? Arbeitsplätze werden nicht geschaffen, nur weil ein Flugplatz da ist. Arbeitsplätze werden geschaffen, wenn es sich für die Firmen lohnt. Viele Firmen gründen Niederlassungen im Ausland und kommunizieren dann per Internet, Intranet oder Videokonferenz. Da fliegt man nicht mehr so oft. Das spart Kosten und Zeit.

Durch die enge Lage der Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach zueinander werden sicherlich einige Arbeitsplätze geschaffen. Aber viele Arbeitsplätze werden durch Synergieeff-

fekte der beiden Flughäfen erst gar nicht entstehen. Die Unternehmen, die für den Flughafen Düsseldorf arbeiten, könnten mit ihren Kapazitäten bestimmt den Bedarf des Flughafens Mönchengladbach decken.

Weitere Dinge, die bei mir Unverständnis auslösen: Das Sicherheitsrisiko bei einem funktionierenden Flughafen Mönchengladbach ist laut Gutachten circa 200-mal höher als am Flughafen Frankfurt. Bei der gleichen Situation in Holland – dichte Besiedlung in unmittelbarer Nähe der An- und Abflugrouten – wäre eine Umsiedlung bzw. Evakuierung von circa 10.000 Haushalten notwendig. Sollte es in Europa nicht einheitliche Richtlinien geben?

(Beifall bei den Einwendern)

Mit der Regierung in Belgien wurde noch nicht über das Nutzen des belgischen Luftraums in den von Flugzeugen aus Mönchengladbach zu überfliegenden Höhen gesprochen. Man hofft also auf den Goodwill der belgischen Regierung.

Das wirtschaftliche Gutachten, das von der Fachhochschule Niederrhein erstellt wurde, untersucht nur ökonomische Sachverhalte und lässt ökologische und soziale Belange außer Betracht. Dieses Gutachten wurde auf Basis von Vorgaben des Antragstellers erarbeitet. Es erfolgte keine kritische Überprüfung der Eingangsparameter wie der Anzahl der zu erwartenden Flugpassagiere. Im Gutachten wurde das Ausbauprojekt isoliert von Auswirkungen auf anderen Flughäfen betrachtet.

Die Lärmberechnungen wurden auf Basis eines Fluglärmggesetzes aus den 70er-Jahren durchgeführt. Es existieren Lärmgutachten mit unterschiedlichen Werten.

Über die für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes notwendigen Flächen wurde mit den Eigentümern teilweise überhaupt noch nicht gesprochen, geschweige denn eine Einigung erzielt.

Wie ist denn aufgrund dieser Aussagen ein Planfeststellungsverfahren überhaupt zu erklären?

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe sicherlich im Vorfeld viele Fragen aufgeworfen, aber auf diese, die ich jetzt stelle, möchte ich gerne eine Antwort haben: Wird es bei der Erteilung einer Ausbaugenehmigung eine Festschreibung der Anzahl der Flugbewegungen geben, also so etwas wie den Angerland-Vergleich in Düsseldorf? Ist das hier der Fall? Wird das passieren?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Tobschall, das kann man zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen. Das muss erst entschieden werden.

**Lutz Tobschall (Einwender):**

Also ist das Ermessensspielraum, und das Ganze kann später ohne Ende hochgezogen werden, ohne dass man uns noch einmal anhört?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wir haben einen Antrag. Diesen konnten Sie auch einsehen. Über diesen Antrag haben wir zu entscheiden.

**Lutz Tobschall (Einwender):**

Gut. Dann kann ich mir die nächsten Fragen ja alle ersparen; denn über diese Punkte kann wahrscheinlich genauso wenig entschieden werden. Ich lese sie dann nur einmal vor.

Ist bei einem weiteren Ausbau der Start- und Landebahn ein erneutes Planfeststellungsverfahren notwendig? – Das wäre meine nächste Frage gewesen.

Wird das Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr im Ausbaubeschluss festgeschrieben, und zwar ohne Wenn und Aber, damit es nicht dazu kommt, dass Flugzeuge um 22:01 Uhr noch landen oder starten können?

Was passiert, wenn z. B. Lärmgrenzwerte oder Flugzeiten überschritten werden? Gibt es für betroffene Menschen dann Entschädigungen? Wenn man mit dem Auto 10 km/h zu schnell fährt, wird die Hand aufgehoben, und man darf zahlen. Wie ist das hier?

(Beifall bei den Einwendern)

Nun möchte ich noch etwas zu dem anmerken, was Herr Zerressen im Vorfeld gesagt hat. In der letzten Zeit müssen sich die Flugrouten wahrscheinlich geändert haben. So flogen beispielsweise am 26. Juni einige Flugzeuge direkt über Neersen. Mir ist neu, dass die Flugroute darüber führt. Es scheint mir, als ob man hier langsam auf den neuen Lärmpegel vorbereiten will.

(Beifall bei den Einwendern)

Sehr geehrte Damen und Herren, jetzt möchte ich zum Ende kommen. Ich hoffe und denke, dass Sie hier aus dem Erörterungstermin genauso viele offene Fragen mitnehmen wie ich. Ich war an vier Tagen hier. Sie müssten eigentlich noch viel mehr offene Fragen haben. Wenn man objektiv und real an die Sache herangeht, kann es nur eine Entscheidung geben, und das ist die Ablehnung des Ausbauantrages.

(Beifall bei den Einwendern)

Bedenken Sie bei Ihrer Entscheidung: Es geht nicht um die Ideale und Wunschvorstellungen Einzelner. Vielmehr entscheiden Sie über die Lebensbedingungen und die Existenz Zigtausender Menschen hier. Helfen Sie uns, das Vertrauen in die Politik wiederzuerlangen!

(Beifall bei den Einwendern)

Ich jedenfalls werde mich mit meiner ganzen Kraft gegen den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach einsetzen und behalte mir gerichtliche Schritte vor, falls es zu einer Genehmigung des Antrages kommt. – Ich danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Tobschall. – Sie haben viele Punkte angesprochen, die in die Entscheidung mit einfließen werden. Da Sie, wie Sie auch sagten, an einigen Tagen der Erörterung hier anwesend waren, werden Sie sicherlich gemerkt haben, dass wir uns jeden sehr aufmerksam angehört haben. Wenn Sie sagen: Treffen Sie Ihre Entscheidung sehr ernsthaft!, können Sie vielleicht anhand der Tatsache, dass wir hier bereits den 15. Tag jeweils von 10:00 bis 20:00 Uhr – manchmal auch länger – sitzen, erkennen, dass wir uns diese Entscheidung bestimmt nicht leicht machen werden.

Wenn ich Ihnen keine befriedigende Antwort auf Ihre Fragen geben kann, die Sie angesprochen haben, liegt das allein an dem Umstand, dass all diese Fragen noch nicht geklärt sind und wir erst nach dem Erörterungstermin in den Stand gesetzt werden, darüber eine Entscheidung treffen zu können. Das muss sehr sorgfältig geschehen. Ich weiß, dass Sie das vielleicht nicht vollends befriedigen wird, aber das ist eine ehrliche Antwort auf Ihre Frage.

(Beifall bei den Einwendern)

Als nächste Rednerin hat Frau Elfriede Schumacher das Wort.

**Elfriede Schumacher (Einwenderin):**

Sehr geehrte Damen und Herren! Mein Name ist Elfriede Schumacher. Ich wohne an dem bereits mehrfach genannten Mutschenweg in Neersen, unmittelbar in der geplanten Einflugschneise. – Meine Einwände liegen Ihnen bereits in schriftlicher Form vor, ich möchte aber den Erörterungstermin nutzen, um ergänzend die Empfindungen zu schildern, die in mir persönlich und in vielen Betroffenen vorgehen:

Zur Studienzeit und während der Arbeit in den Universitäten Düsseldorf und Mainz war es notwendig, möglichst nah am Institut zu wohnen, um den Anfahrtsweg und die Fahrtkosten möglichst gering zu halten. Der große Nachteil war, dass man mitten in der Großstadt mit Abgasen und Dauerlärm von Autokolonnen, Bussen, Rettungsfahrzeugen und Flugzeugen

lebte. Man hat dies jahrelang über sich ergehen lassen müssen. Dass diese Dauerbelastung der Grund für den frühen Krebstod meines Mannes war, davon bin ich überzeugt. Könnte ich dies beweisen, hätte ich heute noch gewichtigere Argumente, die Unversehrtheit von Leib und Seele zu fordern.

Sobald es jedoch die berufliche und finanzielle Situation zuließ, habe ich mich nach einem Haus am Naturschutzgebiet mit großem Garten und altem Baumbestand umgeschaut, einem Garant für die Erholung des Körpers nach einem anstrengenden Arbeitstag. Nach monatelangem Suchen fand sich das Traumgrundstück in Neersen am Mutschenweg. Das Haus war alt und sanierungsbedürftig, die Lage rechtfertigte jedoch die hohe Investition und den monatelangen körperlichen Einsatz um der Gesundheit und des Wohlbefindens willen – bis jetzt, denn diese Oase könnte bald durch den Ausbau des Landesplatzes zerstört werden und alle guten Absichten ins Gegenteil verkehren.

Aus der umweltschonenden Überlegung wurden alle energieeinsparenden Maßnahmen ergriffen, die sinnvoll waren, um so viel CO<sub>2</sub> pro Jahr einzusparen wie irgendwie möglich. Es wurde eine abgasarme Brennwertanlage eingebaut, es wurden Dämmmaßnahmen an den Außenwänden durchgeführt, ein neues Dach wurde eingedeckt, es wird Solarenergie verwendet. All diese aufwendigen, zum Teil mit staatlichen Förderungen für umweltfreundliche Sanierung unterstützten Maßnahmen mit viel Geldaufwand für den Einzelnen sind die berühmten Peanuts gegenüber der Menge an CO<sub>2</sub>, die die Maschinen ausstoßen werden, wenn sie im Minutentakt über mein hinweg Haus starten.

(Beifall bei den Einwendern)

Neben der Katastrophe der Zerstörung der Naturschutzgebiete, dem Wegfall von Ruhe- und Erholungsmöglichkeit steht die persönliche finanzielle Katastrophe durch den Verfall des Wertes der Immobilie. Das bisher große, aber kalkulierbare finanzielle Risiko wird nun zum Unsicherheitsfaktor. Die Mietwohnung wird auf Dauer leer stehen. Wenn ich mein Haus mit dem dann nutzlosen, weil nicht mehr zur Erholung dienenden Garten verkaufen will, wird der Wert nur noch ein Bruchteil des jetzigen Wertes sein. Es wird sich schnell herausstellen, ob der Wert ganz gegen null geht, weil Kaufinteressenten rar sein werden, die in die direkte Einflugschneise ziehen möchten.

Neben der Gesundheit und der Altersvorsorge ist ein kleiner, aber ebenfalls bedeutender Aspekt, der gegen den Ausbau bei mir spricht, die Glaubwürdigkeit bei der Unterstützung von Umweltschutzprojekten in der näheren und weiteren Umgebung, wenn es nicht einmal gelingt, unsere kleinen Naturschutzgebiete vor der eigenen Haustür zu schützen.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Abwägung der rein finanziellen Interessen einer Flughafenbetreibergesellschaft mit den elementaren Bedürfnissen der Bürger wie Gesundheit, Sicherheit und Wohlbefinden, scheint aus unserer Sicht nicht schwer zu treffen.

In meiner schriftlichen Einwendung habe ich wie folgt geschlossen: Ich fordere die Genehmigungsbehörde auf, den Antrag auf Erweiterung zurückzuweisen. Ich möchte jetzt noch inständiger bitten. Wenn die großen Steine, die uns Betroffenen von der Seele fallen, wenn Sie den Ausbau des Verkehrslandeplatzes nicht genehmigen, schon jetzt in die Waagschale der Argumente geworfen werden, dann wird die Waage zu unserer Seite schlagen. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Frau Schumacher. – Frau Rohr hat ihren Redebeitrag zurückgezogen. Als Nächste ist Frau Scholz an der Reihe.

**Inge Scholz (Einwenderin):**

Sehr geehrte Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren! Mein Name ist Inge Scholz. Ich bin Einwenderin mit Eigentum in Willich-Neersen im Randbereich der An- und Abflugschneise der geplanten neuen Start- und Landebahn Mönchengladbach, Lage Eichenweg nahe des Schlosses Neersen.

Ich verfolge die Erörterungstermine seit dem 30.05. nach Arbeitsende stundenweise; mir fehlt allerdings der Gesamtüberblick über die in der Erörterung bereits behandelten Themen. Ich möchte den angrenzenden betroffenen Kommunen, Trägern öffentlicher Belange und Vereinen dafür danken, dass sie sich hier so für die betroffenen Bürger engagieren.

(Beifall bei den Einwendern)

Im Übrigen verweise ich auf meine schriftliche Eingabe vom 13.05. an die Bezirksregierung.

Die Aussagen der vorgelegten Planaufstellungsunterlagen wurden bereits an den Vortagen detailliert hinterfragt und infrage gestellt. Ich verstehe nicht, dass in der heutigen Situation der Geldknappheit bei Bund, Land und Kommunen ein solches neues kostenträchtiges Projekt mit keiner gewinnbringenden Perspektive, aber mit enormen Kosten für die Antragstellerin und gewiss mit Kosten und finanziellen Einbußen für Bund, Land und Kommunen – z. B. Umbau, Änderung von Straßen, Eingriffe in Landschaften, Einbußen an fiskalischem Vermögen, Subventionen etc. – befürwortet werden kann.

(Beifall bei den Einwendern)

Zum Thema Lärm: Mein Eigentum hat einen Gartenbereich und einen Balkon, wo auch ich nach Arbeitsende meine Freizeit von Frühling bis Herbst verbringe. Das Vorhaben der An-



tragstellerin ändert die Situation der Lärmemissionen für mein Eigentum in erheblichem Maße. Bislang gibt es hier den Flugverkehr der Flugschule Mönchengladbach, den Flug der alten Ju, den Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach mit zurzeit sehr wenigen Flügen und gelegentlich Flugzeuge von Düsseldorf, die Kreise ziehen. Die mit dem Antrag auf Planfeststellung verbundene neue Lärmsituation für mein Eigentum möchte ich nicht hinnehmen.

Ich habe zu erwarten, dass mit Genehmigung und Ausbau des Verkehrslandeplatzes bei der Landung Flugzeuge weniger als 200 m über mein Grundstück fliegen, beim Start mit einer Höhe von weniger als 600 m. Die damit verbundenen Lärmpegel werden mit denen in der Mitte Neersens vergleichbar sein – Dauerpegel ca. 53 dB(A), maximaler Pegel 71,3 dB(A), im Einzelfall 75 bis 80 dB(A), und das sind Tagwerte.

Der Antrag auf Planfeststellung beinhaltet auch verspätete Landungen bis 23:00 Uhr. Der Nachruhe von 22:00 bis 6:00 Uhr kommt ein besonderer Schutz zu. Insbesondere Lärm zu Nachtzeiten, in denen der Mensch Ruhe benötigt, führt zu Lärmbelastungen, die zu psychischen Reaktionen führen. Wie hoch ist der zu erwartende Lärmpegel für mein Eigentum Eichenweg in der Nachtzeit? Ich war an den anderen Tagen nicht da und weiß nicht, ob das irgendwann schon einmal behandelt wurde. Wurde das aufgegriffen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames, können Sie Frau Scholz antworten?

**Franz-Josef Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach):**

Konkret für die Adresse von Frau Scholz haben wir keinen Nachtwert. Ich schaue einmal in dem entsprechenden Lärmgutachten, Auswirkungen Nachtflugbetrieb, nach. Das sind die beantragten Verspätungslandungen. Ansonsten findet für den Mönchengladbacher Flugbetrieb kein Nachtflugverkehr, also nach 22:00 Uhr, statt. Ich schaue gerne einmal nach, ob ich Ihnen einen Annäherungswert mitteilen kann.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Können Sie das jetzt gleich tun und dann Frau Scholz antworten? – Wunderbar. – Frau Scholz.

**Inge Scholz (Einwenderin):**

Sollten Nachtwerte insgesamt noch nicht ermittelt worden sein, so **beantrage** ich, diese insgesamt zu ermitteln und in die Antragsunterlagen einzubringen.

Ich denke, wenn Genehmigungen für Landungen nach 22:00 Uhr erfolgen, sollte man auch Lärmpegel messen.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn der Antrag auf Planfeststellung genehmigt werden sollte, was ich nicht hoffe, werde ich meinen Garten und Balkon nicht mehr nutzen können, auch werde ich keine Fenster mehr öffnen können, um frische Luft zu erhalten. Ich werde mein Wohneigentum nur noch eingeschränkt nutzen können. Mein Wohneigentum stellt meine Altersversorgung dar. Als Immobilie im Randbereich der Start- und Landebahnschneise eines Flughafens wird sich der Immobilienwert erheblich mindern. Ich sehe in dem Vorhaben der Antragstellerin einen erheblichen Eingriff in mein Eigentum, das nach Art. 14 Grundgesetz geschützt ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe die Antragsunterlagen eingesehen und nichts an Schallschutzmaßnahmen gefunden, bin mir aber nicht sicher, ob dieses Thema schon an den Vortagen aufgegriffen wurde und etwas Konkretes dazu herausgekommen ist. Welche konkreten passiven Schallschutzmaßnahmen sieht die Antragstellerin bei betroffenen Gebäuden vor?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Auch dazu kann Herr Kames gleich im Anschluss etwas sagen.

**Inge Scholz (Einwenderin):**

Welche Entschädigungszahlungen sieht die Antragstellerin für Bereiche, in denen Schallschutzmaßnahmen nicht mehr möglich sind, z. B. nachträglicher Einbau von Betondächern – wir haben gehört, dass der Schall von oben auf die Häuser zieht und da meistens Dachsparren sind, die nicht vor Schall schützen –, und für den Wertverlust der Immobilien konkret vor? Die Frage nach der Wertminderung wurde bereits am 23.06. von Herrn Dr. Baier aus Neersen gestellt, aber nicht beantwortet.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn die Antragstellerin dies bis jetzt noch nicht in der Antragstellung berücksichtigt haben sollte, möchte ich die Frage an die Bezirksregierung stellen: Gehören bei Planvorhaben, die Lärm verursachen, nicht auch Schallschutzmaßnahmen in den Antrag auf Planfeststellung?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Das kann ich Ihnen gerne beantworten, Frau Scholz. Das Fluglärmgesetz sieht Schutzmaßnahmen in den dort beschriebenen Grenzwerten vor. Auch das Verwaltungsverfahrensgesetz sieht eine Möglichkeit vor, dass bestimmte Schallschutzmaßnahmen in den Planfeststellungsbeschluss mit aufgenommen werden können bzw. unter gegebenen Voraussetzungen müssen.

**Inge Scholz (Einwenderin):**

Danke schön. Dann bitte ich Sie, dies auch zu prüfen.

Sind nicht auch Entschädigungsleistungen in den Antrag auf Planfeststellung aufzunehmen, wenn ein Planvorhaben Eingriffe in fremdes Eigentum darstellt? An den Vortagen wurde einmal beantragt, von der Antragstellerin sollte ein Entschädigungsfonds mit – ich weiß es nicht genau – 500 Millionen € geschaffen werden. Ist es möglich, dass man im Rahmen der Prüfung des Antrags, wenn man zu dem Ergebnis kommt, dass die Eingriffe in das Eigentum da sind, vielleicht im Rahmen von Auflagen im Planfeststellungsbeschluss festsetzt, dass das und das im Rahmen der Entschädigung zu zahlen ist, damit wir als Betroffene daraus beispielsweise einen öffentlich-rechtlich Anspruch auf Entschädigungen herleiten könnten? Ansonsten müssten wir nämlich in jedem Einzelfall ein Zivilverfahren anstrengen. Sie könnten das aufnehmen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Da haben Sie Recht, Frau Scholz. Es wurde heute im Laufe des Tages schon einmal angesprochen, das dem Grunde und auch in bestimmten Maßen der Höhe nach solche Ansprüche direkt in den Planfeststellungsbeschluss mit aufgenommen werden können.

(Zuruf von den Einwendern: Tun Sie das auch?)

Frau Scholz.

**Inge Scholz (Einwenderin):**

Ich hoffe, Sie tun das auch.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wenn es erforderlich ist, werden wir das tun unter der Voraussetzung, dass wir überhaupt zu einer positiven Planfeststellung kommen.

(Zuruf von den Einwendern: Es ist erforderlich!)

**Inge Scholz (Einwenderin):**

Danke. – Ich habe eine weitere Frage: Antragsinhalt war der Flughafen Mönchengladbach als eigenständiger Flughafen. Wie würde es bei einer späteren Änderung zum Systemflughafen mit einem größeren Passagieraufkommen – bei der geplanten Landebahn wären maximal 9 Millionen Passagiere im Jahr möglich – und dem damit verbunden erhöhten Lärm- und Unfallrisiko verfahrenstechnisch ablaufen? Müsste dann, wenn der Einzelflughafen später in einen Systemflughafen umgewandelt werden sollte, ein erneuter Antrag auf Planfeststellung erfolgen, oder würde auf ein solches Verfahren verzichtet?

Ich vergleiche es einmal mit einem einfachen Bauvorhaben: Ich habe ein Einfamilienhaus beantragt und bekomme es auch genehmigt. Dann komme ich auf die Idee, ein Vierfamilienhaus daraus zu machen. Ich baue zwei Stockwerke drauf, ein bisschen nebenan und habe vier Wohneinheiten. Für mich ist es ganz normal, dass ein neuer Bauantrag zu stellen ist, der das normale Genehmigungsverfahren durchlaufen müsste. Wäre das im Falle eines Systemflughafens später auch der Fall?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Sie fragen nach dem Fall, dass der Antrag auf Einrichtung eines Flughafensystems positiv beschieden würde. Das liegt in der Entscheidungsmacht des Bundesverkehrsministeriums ...

**Inge Scholz (Einwenderin):**

Separater Antrag, ja.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

... und der EU-Kommission. Diese müssen darüber entscheiden. Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie gefragt haben, ob ein erneutes Planfeststellungsverfahren für Mönchengladbach erforderlich wäre, wenn diese Entscheidung positiv getroffen würde?

**Inge Scholz (Einwenderin):**

Genau.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Das wäre meines Erachtens nicht der Fall, weil ein Planfeststellungsverfahren immer nur dann erforderlich ist, wenn ich die Anlage des Flughafens oder größere Betriebsregelungen ändern möchte. Wenn der Flughafen Mönchengladbach seine Betriebszeiten oder Regelungen ändern wollte, könnte das im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens geschehen. Ein Planfeststellungsverfahren ist immer nur dann erforderlich, wenn ich die Anlage selber ändern möchte. Reicht Ihnen das so als Antwort? Das ist sehr hypothetisch gesprochen.

**Inge Scholz (Einwenderin):**

Ich habe es aber so weit verstanden. – Dann war ich an einem Abend dabei, als über die Erschließungssituation des Flughafens gesprochen wurde. Es gibt ein dreiphasiges System. Man sagt: Für den Anfang würde es ausreichen, die jetzt vorhandene Erschließung zu nutzen. Später könnte man darüber nachdenken, ob man vielleicht eine Erweiterung vornimmt, wobei man schon darauf hinweist, dass in einem Katastrophenfall die Erschließungssituation auf jeden Fall ausgiebig zu prüfen wäre, weil man den Zu- und Abgang der Katastrophenfahrzeuge, Rettungsfahrzeuge zu berücksichtigen hat.

Ich denke, den Katastrophenfall sollte man ganz am Anfang im Planaufstellungsverfahren schon berücksichtigen. Ich kann kein Hochhaus bauen und mir um die brandschutztechnischen Bestimmungen und Maßnahmen erst Gedanken machen, wenn das Haus steht und benutzt wird. Auf einmal fange ich dann mit dem Brandschutz an. Das geht nicht. Man muss die Erschließungssituation des Flughafens von Anfang an vollständig planen, um auch den Katastrophenfall zu berücksichtigen. Es kann nicht sein, dass die Autos und Rettungsfahrzeuge, wenn es auf einmal brennt – ein Flugzeug kommt herunter –, nicht wissen, wie sie dorthin kommen.

Ich **beantrage** deswegen, dass man die Planantragsunterlagen hinsichtlich der Erschließungsfunktion und -lage mit einem ausgefeilten System zur Erschließung, insbesondere für Rettungsfahrzeuge im Katastrophenfall, vollständig erarbeitet.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Auch zu dem Punkt kann die Antragstellerin sicherlich gleich etwas sagen.

**Inge Scholz (Einwenderin):**

Mein Schlusssatz: Sie haben sicherlich gehört, ich bin gegen das Projekt. Sollten Sie sich dennoch für einen positiven Beschluss entscheiden – ich weiß es nicht, wägen Sie sorgsam ab –, werde ich auf jeden Fall alles in die Wege setzen, zumindest gerichtlich dagegen vorzugehen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Frau Scholz. – Das waren einige Fragen zu den Nachtwerten, zum passiven Schallschutz und zur Erschließungslage. – Herr Kames.

**Franz-Josef Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach):**

Zu den Lärmwerten: Ich habe mich bemüht, das Entsprechende herauszusuchen. Es gibt keine entsprechende Nachtschutzzone; ich habe aber Einzelwerte. Exemplarisch sind fünf Einzelwerte entnommen worden. Ich darf das auf den Bereich Nierssiedlung beziehen, das ist Ihnen ein Begriff. Dieser liegt näher zur Start- und Landebahn, etwa 600 m querab zur verlängerten Grundlinie der Start- und Landebahn, aber etwas westlich von der Trabrennbahn, ist also näher zum Platz gelegen als die Ortslage Neersen, Eichenweg.

Es war wohl entscheidend, wie die Entfernung zur Anfluggrundlinie ist. Folgende Werte sind ermittelt worden für den Einzelpunkt Nr. 5, Neersbroich Nord: 600 m Seitenabstand des

Punktes zur Anfluggrundlinie; Flugzeughöhe aus seitlicher Sicht: 50 m – ich lese die Werte aus dem Gutachten –; Häufigkeit des Auftretens zwischen 22:00 und 23:00 Uhr: alle fünf Tage einmal in einem Bereich von 66 bis 67 dB(A).

(Zuruf von den Einwendern)

– Ich kann nur die Werte ermitteln, wie sie auch in den Unterlagen enthalten sind. Ich bemühe mich, einen entsprechenden Vergleichswert darzustellen. Seitenabstand der Niersiedlung: 600 m. Ich habe es nur kurz abgegriffen. Seitenabstand Eichenweg: etwa 800 m. So würde ich ad hoc die Vergleichbarkeit herstellen, obwohl der Eichenweg weiter von der Start-/Landebahn entfernt ist, die Flughöhe dort also etwas höher liegt. Ich setze hierbei als Annäherungsvergleichswert den Wert für Neersbroich-Nord, das ist der Bereich der Niersiedlung: 600 m querab, näher zur Bahn, dort eine Häufigkeit alle fünf Tage einmal – diese wird auch bei keinem anderen Punkt überschritten –, auftretende maximale Pegel im Mittel im Bereich zwischen 66 und 67 dB(A). Konkreter kann ich es Ihnen leider heute nicht mitteilen.

Zum Stichwort „Entschädigungszone“: Die Antragstellerin geht davon aus, dass im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens, in diesem Fall des Planfeststellungsverfahrens, auch eine Zone definiert wird, in der Außenwohnbereichsentschädigungen oder passiver Schallschutz zum Tragen kommen. Die Grenzziehung obliegt letztendlich der Entscheidung der entsprechenden Genehmigungsbehörde. So etwas ist nicht neu. Vergleichbares hatten wir schon einmal in einem Genehmigungsverfahren im Jahr 2000. Ich erinnere mich, dass eine Entschädigungszone bei 60 dB(A) gezogen worden ist, wo Ansprüche geltend gemacht werden konnten, was aber nicht gemacht worden ist. Es sind keine Ansprüche geltend gemacht worden.

Wie eine Entschädigungszone für dieses Verfahren gegebenenfalls in Betracht zu ziehen ist, dafür wird auch hier eine Entscheidung der entsprechenden Genehmigungsbehörde bindend sein.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Frau Scholz hatte noch nach passiven Schallschutzmaßnahmen in Ihrem Antrag gefragt. Möchten Sie dazu noch etwas sagen, Herr Kames? Der letzte Punkt, den Frau Scholz angesprochen hatte, war die Frage: Wie sieht es mit dem Katastrophenfall aus?

**Franz-Josef Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach):**

Zum Letzteren: Die Frage kam schon einmal. Für den Flugplatz selbst haben wir entsprechende von der Behörde genehmigte Alarmpläne. Darüber hinausgehende Katastrophenpläne, ich übernehme einmal diesen Begriff – Vom Kreis Neuss haben wir kürzlich ein entsprechendes Begleitheft erhalten, wo solche Pläne – Veranlasser ist aber nicht der Flugplatz, es gibt auch Kreisfeuerwehrbehörden, das geht auch bis in die Bezirksregierung selbst hin-

ein – entsprechend verfasst sind. Der Verfasser ist nicht die Flughafengesellschaft. Aus dem Kreisgebiet Neuss ist uns kürzlich noch ein Informationsheft zugesandt worden. Dort werden offensichtlich einige Pläne regelmäßig aktualisiert. Aus den anderen Kreisbereichen Viersen oder Willich ist mir das so nicht bekannt.

Wir als Flugplatzbetreiber müssen entsprechend aktuelle Alarmpläne haben. Das geht bis zu Meldeplänen, welche Feuerwehreinheiten informiert werden müssen, wenn der Alarm vom Flugplatz her ausgelöst wird, wenn wir Kenntnis davon erhalten, dass es im Flugbetrieb eine Störung gibt und selbstverständlich auch, wenn es außerhalb des Flugplatzgeländes sein sollte. Es existieren entsprechende Alarmpläne, welche Kreispolizeibehörden z. B. zu informieren sind. Ich kann es nur wiederholen: Vom Kreis Neuss gibt es eine aktualisierte Auflage eines Informationsheftes, das uns kurz vor dem Erörterungstermin zur Vervollständigung unserer Unterlagen zugesandt worden ist.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Sie haben noch eine Nachfrage, Frau Scholz?

**Inge Scholz (Einwenderin):**

Ich meinte nicht Pläne zur Aufschaltung beispielsweise auf die Feuerwehr, sondern Pläne, wo bereits die Zu- und Abgangssituation erschließungsstraßenmäßig gewährleistet ist. Ich sehe das Erfordernis, dass man sich bereits jetzt darum kümmern muss, dass der Flughafen eine ausreichende straßenmäßige Erschließung hat – links, rechts –, damit man im Falle eines Falles von allen Seiten zufahren kann. Das habe ich gemeint und nicht einen Plan, welche Feuerwehren kommen und wie viel Alarmeinheiten wir haben. Was nützen die ganzen Fahrzeuge, wenn sie nicht an den Ort des Geschehens kommen?

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Die Frage ist bei mir auch so angekommen. – Herr Kames.

**Franz-Josef Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach):**

Zu unserem Alarmplan gilt natürlich auch ein Lageplan. Nageln Sie mich nicht auf die Anzahl fest, aber wir haben insgesamt bis zu zwölf Toranlagen im gesamten Umkreis der bestehenden Zaunanlage. Neben den hauptbefestigten Erschließungsstraßen, die alte B 7, ist auch im Bereich der ehemaligen Rheinflugzeugbau eine eigene Zufahrt möglich. Auch aus dem Bereich Eschert ist eine direkte Zufahrt ins Flughafengelände möglich. Rund um den Platz hat man bereits die heute schon verfügbaren Straßenanbindungen berücksichtigt, um an den dort vorhandenen Toren, die in die Zaunanlage eingelassen sind, die Erreichbarkeit des Platzes zu gewährleisten. Diese existieren schon.

**Inge Scholz (Einwenderin):**

Ich bitte dennoch aufzunehmen, dass man von der Bezirksregierung darauf drängt, dass man die komplette Erschließungssituation straßenmäßig nicht in Stufe 1, sondern bereits jetzt schon in Stufe 3 dargestellt und ausgebaut haben möchte. Wenn der Beschluss positiv ausfällt, sollte das schon da sein.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Frau Scholz. – Als Nächste hat Frau Eggert das Wort. So weit ich sehen kann, ist sie nicht mehr im Saal. – Dann hat Herr Karlsböck das Wort.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Guten Abend! Ich warte hier seit vielen Stunden. Danke, dass ich die Gelegenheit habe, jetzt zu sprechen. Mein Name ist Gernot Karlsböck. Ich wohne im Hagwinkel 73 in Neersen. – Ich möchte noch einmal kurz auf meine Ausführungen vom letzten Dienstag zurückkommen, einmal bezüglich Sicherheit, einmal bezüglich Lärmbedingungen.

Zum Thema Sicherheit sprach Herr Kames von der Menge des Kerosins, das im Ausbaufall gelagert wird. Ich weiß die Menge nicht mehr. Kann ich sie noch einmal erfahren?

**Franz-Josef Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach):**

In der Endausbaustufe sind vier Tanks vorgesehen. Volumen pro Tank: 1.236 m<sup>3</sup>.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

1.236,

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

also ungefähr 4.000 m<sup>3</sup>. Ist das korrekt? Damit fallen Sie auf jeden Fall unter die sogenannte Seveso-2-Richtlinie. Das hatten Sie letztens auch schon bestätigt. Sind die Mitteilungspflichten, die Sie dadurch haben, schon erledigt worden?

In den „Grundsätzen nach Art. 7“ steht:

Ermittlung und Bewertung der Risiken schwerer Unfälle – Festlegung und Anwendung von Verfahren ... sowie Abschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit ...

Konkrete Frage: Wie hoch ist die Eintrittswahrscheinlichkeit eines schweren Unfalles?



**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames.

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

Diese Frage kann ich Ihnen hier und heute nicht beantworten. Das wäre sicherlich auch zu untersuchen. Ich kann nur Folgendes sagen: Sofern mir bekannt ist, halten wir die relevanten Bestimmungen natürlich ein. Ob wir in diesem Fall sogar konkret unter die von Ihnen genannte Seveso-Bestimmung fallen, ist mir bis heute auch von entsprechenden Fachleuten nicht bestätigt worden.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Sie sprachen ja von 4.000 m<sup>3</sup> Kerosin. Das sind 4 Millionen Liter. Korrekt?

(Franz-Josef Kames [Antragstellerin] nickt.)

Und die Dichte von Kerosin liegt – ich habe einmal nachgesehen – bei ungefähr 0,8, nämlich zwischen 0,747 und 0,84. Also liege ich doch über dem Wert von 2.500 t bzw. 2,5 Millionen Litern, wie es in dieser Richtlinie festgelegt ist. Dort gibt es zwei Stunden. Die erste Stufe würde für Ihren Betrieb auf jeden Fall greifen. – Dies nur als Anmerkung. Vielleicht sehen Sie sich das noch einmal mit Ihren Sicherheitsbeauftragten an.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames.

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

Ich kann diese Frage hier so nicht beantworten. In der Endausbaustufe sind bis zu vier Tanks vorgesehen. Der erste Tank wird die Größenordnung von 1.200 m<sup>3</sup> haben. Ich will das gerne nachprüfen. Ich kann nur wiederholen, dass mir bisher nicht bestätigt worden ist, dass wir unter die von Ihnen genannte Vorschrift fallen. Ich will mich aber gerne sachkundig machen, ab welcher Größenordnung das relevant ist. Die von Ihnen genannten Unterlagen habe ich jetzt und hier auch nicht griffbereit; das muss ich offen gestehen. Es würde ja aber zunächst einen Tank geben. Erst in der Endphase kommen bis zu vier Tanks in der eben genannten Größenordnung infrage.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Herr Karlsböck.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Gut; okay. Ich muss mich ja jetzt erst einmal damit zufrieden geben. Wenn Sie das nachprüfen, werden Sie aber sehen, dass dem so ist – mit dem Endausbau auf jeden Fall.

Und ich bitte Sie, das ernst zu nehmen. Es kommt mir so vor, als ob man bei Ihnen das Sicherheitskonzept und alles, was damit zusammenhängt, ein bisschen auf die leichte Schulter nimmt.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt noch einmal kurz zu der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm: Mittlerweile hat sich ja etwas geändert. Als ich sie vor zwei Tagen angesprochen habe, war sie noch nicht Gesetz. Da sagte Herr Marten mir, sobald sie Gesetz werde, werde sie auch berücksichtigt. Seit vorgestern ist sie ja Gesetz. Jetzt habe ich mir wieder meine Gedanken gemacht, wie sie berücksichtigt werden müsste.

In diesem Zusammenhang habe ich unter anderem – damit möchte ich anfangen – auf der Internetseite Ihrer Behörde, der Bezirksregierung Düsseldorf, etwas gefunden. Unter dem Titel „Zuwendungen zur Aufstellung von Lärminderungsplänen“ steht ein bisschen etwas dazu. Wir sprechen ja von Lärminderung. Ich lese einmal daraus vor:

Durch Lärminderungspläne soll bei vorhandenen oder zu erwartenden Einwirkungen verschiedenartiger Geräuschquellen ein Programm zur systematischen Verminderung der Lärmbelastung der Bevölkerung erstellt und eine koordinierte Durchführung der erforderlichen Maßnahmen ermöglicht werden.

Lärminderungspläne; davon sprechen wir. – Auf dieser Internetseite steht unter anderem auch noch:

Der Lärminderungsplan ist für die Träger öffentlicher Verwaltung im Rahmen der vorhandenen gesetzlichen Grundlagen grundsätzlich verbindlich. Da diese Bindung auf einer ausdrücklichen gesetzlichen Anordnung beruht und alle Träger öffentlicher Verwaltung erfasst, geht sie weiter als z. B. ganz allgemein die von Verwaltungsvorschriften.

Außerdem ist dort die Rede davon, dass man – und zwar die Kommunen, natürlich nicht die Antragstellerin – Gelder anfordern kann, damit diese Lärminderungspläne umgesetzt werden können.

Jetzt komme ich zu meinem eigentlichen Anliegen. Ich habe einen Brief geschrieben – zu Händen von Herrn Marten, weil wir zuletzt darüber gesprochen hatten –, den ich hier kurz vorlesen möchte. Ich werde Ihnen diesen Brief auch gleich übergeben.

Ich wohne in Neersen und wäre von einem Ausbau des Flughafens Mönchengladbach direkt betroffen.

Ich **beantrage** die Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens mit sofortiger Wirkung und mit folgender Begründung:

Am 25. Juni 2002 wurde die Richtlinie 2002/49/EG der Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm verabschiedet. Die Umsetzung der Richtlinie sollte gemäß Art. 14 von den Mitgliedstaaten bis zum 18. Juli 2004 erfolgen. Die Inkraftsetzung der entsprechenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften wurde von der deutschen Bundesregierung nicht bis zu dem genannten Termin durchgeführt.

Es war klar, dass die genannte EG-Richtlinie in Deutschland umgesetzt wird. Unklar waren lediglich Zeitpunkt, Art und Vollständigkeit der Umsetzung.

In meiner Wortmeldung im Erörterungstermin am 28. Juni 2005 wurde mir vonseiten der Bezirksregierung mehrmals bestätigt, dass die EG-Richtlinie 2002/49/EG keinerlei Eingang in die entsprechenden Antragsunterlagen, Gutachten usw. fand. Exemplarisch möchte ich hier die Lärm- bzw. Schallgutachten nennen. Die EG-Richtlinie ist durch die Einführung der Messpegel  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  gekennzeichnet. Ein zusätzlicher  $L_{EVENING}$ -Pegel wird berücksichtigt. Weitere relevante Unterschiede finden sich zwischen den Gutachten und der EG-Richtlinie.

Bis gemeinsame Bewertungsmethoden für Lärmindizes geschaffen werden und ihre Anwendung verbindlich wird, können die bestehenden nationalen Bewertungsmethoden angewendet werden, sofern sie an die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  nach Anhang I der Richtlinie angepasst werden. In diesem Fall weisen die Mitgliedstaaten nach, dass die Ergebnisse mit denen gleichwertig sind, die mit den empfohlenen vorläufigen Berechnungsmethoden nach Abschnitt 2.2 des Anhangs II der Richtlinie erzielt werden.

Das ist unter anderem die Meinung des Landesumweltamtes Nordrhein-Westfalen. Das habe ich hier wörtlich übernommen. Diese Meinung ist aber eigentlich grundsätzlich zu finden.

In Bezug auf den genannten Anhang II hätte ich gerne eine Antwort von Herrn Kames auf folgende Frage: Ist die Berechnungsmethode, auf der das Schallgutachten basiert, der „Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports“, also der „Bericht über die Standardberechnungsmethode für Lärmkonturen um zivile Flughäfen“ von 1997? Ist das die Grundlage des Lärmgutachtens? – Können Sie mir diese Frage beantworten?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames.

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

Die fluglärmtechnischen Gutachten sind auf der Basis des für uns geltenden Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – zugegebenermaßen etwas älter, aber immer noch das maßgebliche Gesetz für diese Bewertung – erstellt worden.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Ich als Nichtjurist würde sagen: Wir haben jetzt ein anderes maßgebliches Gesetz. Danach müsste eigentlich diese Methode von Ihnen angewendet worden sein.

Jetzt zitiere ich weiter mein Schreiben:

Bezüglich der zu verwendenden Lärmindizes wurde von der Antragstellerin nicht lediglich fahrlässig, sondern nach meiner persönlichen Meinung auch vorsätzlich gehandelt.

(Beifall bei den Einwendern)

Weitere Punkte, die aufgrund der Änderung des Bundes-Immissionschutzgesetzes für dieses Verfahren wichtig sind, nenne ich ohne Anspruch auf Vollständigkeit nachfolgend:

Definierung von Ballungsräumen, Hauptverkehrsstraßen und Großflughäfen: Ohne eine entsprechende Definierung und Einordnung der betroffenen Gebiete bzw. Liegenschaften kann eine Bewertung unter Berücksichtigung des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie nicht erfolgen. Vorgenanntes muss vor einer Weiterführung des Verfahrens einer Klärung zugeführt werden.

Es müssen die Voraussetzungen zur Erstellung strategischer Lärmkarten überprüft werden, bevor das Planfeststellungsverfahren weitergeführt werden kann.

Außerdem müssen die Aktionspläne – aufzustellen in einer ersten Stufe bis zum 18. Juli 2008 – erarbeitet werden, die auf den strategischen Lärmkarten basieren.

Ferner ist die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne zu hören. Der Öffentlichkeit ist nach Art. 8 Abs. 7 rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse dieser Mitwirkung sind zu berücksichtigen, und die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.

Sie, Herr Marten, sagten mir im Erörterungsverfahren, dass die genannte EG-Richtlinie berücksichtigt wird, sobald sie Gesetzescharakter erlangt. Sollte eine Berücksichtigung erst nach Beendigung des Erörterungsverfahrens stattfinden, hätte die Öffentlichkeit keine Möglichkeit, bezüglich der Umgebungslärmrichtlinie bzw. deren Umsetzung in deutsches Recht an der Ausarbeitung und Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken. Der Öffentlichkeit wäre es außerdem nicht möglich, zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört zu werden.

Ich habe nur einige Punkte aufgeführt, die eine Nichtberücksichtigung der EG-Richtlinie 2002/49/EG als äußerst problematisch erscheinen lassen.

Das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist im Bundesgesetzblatt Nr. 38 am 29. Juni 2005 veröffentlicht worden und somit rechtsgültig.

Da die Antragsunterlagen nicht diesem Gesetz genügen und – nach Ihrer Aussage – dieses Gesetz bisher in keiner Weise berücksichtigt wurde, **beantrage** ich, das Planfeststellungsverfahren mit sofortiger Wirkung zu beenden.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt möchte ich noch einmal ganz kurz den Hintergrund darstellen. Wir sprechen hier von einem Lärmgutachten, das nach heutigem gesetzlichem Stand für mich falsch ist. Aufbauend auf diesem Lärmgutachten werden entsprechende strategische Lärmkarten aufgestellt. Aufbauend auf diesen strategischen Lärmkarten werden Aktionspläne aufgestellt. Das heißt, dass diese ganze Geschichte, die zukünftig irgendwann kommen wird – und das muss auch in Bezug auf den Flughafen berücksichtigt werden –, letztendlich auf entsprechenden Lärmindizes – sprich:  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  – basiert. Das ist, wie gesagt, auch die Meinung des Landesumweltamtes Nordrhein-Westfalen.

Ich war nur vier Mal und nur in der letzten Zeit hier bei diesen Veranstaltungen. Ich weiß nicht, ob alles das, was ich Ihnen hier vorgelesen habe, rechtskräftig ist. Ich habe mit Herrn Sommer auch darüber gesprochen. Er meinte, er wisse es auch nicht so ganz genau. Fakt ist: Es handelt sich um ein Lärminderungsgesetz. In dieser Richtlinie steht, dass keine zusätzlichen Lärmquellen in einem Gebiet erzeugt werden sollen.

Ich persönlich denke, dass ich jetzt erst einmal alles getan habe, was ich tun konnte. Ich übergebe Ihnen gleich noch mein Schreiben mit diesem Antrag. Ich weiß übrigens gar nicht, ob Sie überhaupt über ihn entscheiden müssen oder nur über Anträge von Kommunen. Ich bin morgen leider nicht da. Aber vielleicht können Sie dann ja trotzdem sagen, wie Sie darüber entschieden haben.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Karlsböck, da Sie einen Verfahrens Antrag gestellt haben – und auch Sie als Privateinwender können solche Verfahrensanträge stellen; das können nicht nur Träger öffentlicher Belange, sondern jeder, der Beteiligter im Verfahren ist –, werden wir über diesen Antrag auch entscheiden. Sie gestehen uns sicherlich zu, dass wir den Antrag erst einmal prüfen und auch darüber beraten. Ich denke, dass wir morgen die Entscheidung verkünden können. Wenn Sie morgen nicht anwesend sind, können Sie gerne unser Büro anrufen und dort die Entscheidung abfragen.

**Gernot Karlsböck (Einwender):**

Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Als nächster Redner hat Herr Georg Kuhlmann das Wort.

**Georg Kuhlmann (Einwender):**

Guten Abend! Ich sehe meinen Namen als letzten auf der Rednerliste. Das wäre dann die Erlösung für heute. – Ich selbst habe im Grunde natürlich auch kein großes Fachwissen mit hereingebracht, sondern einfach nur mein eigenes Empfinden in Bezug auf das, was da jetzt auf uns zukommt. Ich möchte meine Stellungnahme auf das Geringste, aber nach meiner Ansicht das Wichtigste, nämlich die direkte Einwirkung des Lärms auf die Gesundheit, beziehen.

Ich habe zwölf Jahre in Düsseldorf gelebt und bin einer der Stadtflüchtigen. Es ist nicht so, dass das Stadtleben mir nicht gefallen würde. Vielmehr war hauptsächlich der gesundheitliche Gesichtspunkt ausschlaggebend. Bei mir haben die Immissionen – die Luftbelastung und der Dauerlärm hauptsächlich durch den Autoverkehr – Schlafstörungen erzeugt. Teil-

weise habe ich nur dreieinhalb Stunden Schlaf pro Tag gehabt. Von daher habe ich irgendwann entschieden, „auszuwandern“.

Innerstädtisch ist der Lärmpegel so hoch, dass man ein Flugzeug, das direkt über einen hinwegfliegt, nicht wahrnimmt. Man hört es also kaum. Dennoch hat dieser Lärm Auswirkungen.

Wenn ich mir jetzt allerdings vorstelle, Flugverkehr über mich und mein Zuhause ergehen lassen zu müssen, muss ich sagen: Das wäre eine absolut fatale Katastrophe. – Ich stelle mir nur vor, dass ich im Garten bin, wo nicht ein solcher Dauerlärmpegel wie in der Stadt herrscht, und alle naselang größere Flugzeuge über mich hinwegfliegen. Bei mir ziehen sich bei jeder lauterer Maschine alle Nerven zusammen.

Wenn ich mich an meinem Wohnort entspannen möchte, ist das Ganze umso schlimmer. Denken Sie einmal daran, dass Sie sich ausruhen oder ein Schläfchen halten möchten. Sie dämmern gerade ein und werden durch ein lautes Geräusch wieder aus diesem Zustand gerissen. Das ist auch eine bekannte und wirkungsvolle Foltermethode und wirkt auch ohne Schläfchen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das Ganze kommt umso mehr zum Tragen, wenn es in die Zeiten der Mittagsruhe oder der Nacht oder in Krankheitszeiten fällt. Das werden ich und alle Bewohner – alle Älteren, alle Kranken, alle Kinder – im Freien und auch in ihren Wohnungen in der gesamten Region erleben. Es wäre ein Fiasko.

(Beifall bei den Einwendern)

Dabei spielt es auch keine Rolle, wie empfindlich der Einzelne im Allgemeinen auf Lärm reagiert. Da lasse ich auch den allgemein festgelegten Geräuschpegel nicht gelten, weil gerade Lärm als subjektiv aufgefasst werden muss. Mancher hört noch gut; andere wollen nichts hören. Ich für meinen Teil möchte den Lärm nicht am eigenen Leibe spüren.

Ich bitte, diese Subjektivität im Interesse aller Anwohner in Ihre Entscheidungen einfließen zu lassen.

Ein Beispiel von störendem Lärm können wir zurzeit in Presse und Medien verfolgen, wenn es um die sogenannte Flughafenbrücke geht. Diese ist bestimmt nicht so laut wie der Flugverkehr am Sportplatz in Lohausen oder, wie geplant, zukünftig in Neersen oder Korschenbroich.

Bei gesellschaftlichen Auseinandersetzungen gilt, dass Allgemeininteresse vor Einzel- oder Privatinteresse geht. Ich sehe es so, dass die Interessen der Antragsteller der Gesamtsumme der Einzelinteressenten unterliegen müssen – für das Allgemeinwohl.

Da darf ich auch für diejenigen sprechen, die sich nicht dazu aufrufen konnten oder wollten, die schon vorab resigniert haben oder die, so wie die meisten, zu träge waren oder sich nicht getraut haben, ihre Bedenken oder Ängste zum Einwand zu bringen. Ich hätte mir heute bestimmt etwas vorgeworfen, wenn ich nach Hause gefahren wäre, ohne mich hier gemeldet zu haben. Und das sind noch wesentlich mehr als die über 20.000, von denen Sie eine Unterschrift unter einem schriftlichen Einwand haben.

Abschließend sei mir noch ein kleiner ironischer Gedanke erlaubt. Ökologisch: Was interessiert einen von uns schon ein ausgewiesenes Naturschutzgebiet oder die Flora und Fauna, wenn es um Profit geht?

Und ökonomisch gesehen halte ich das Ganze für sehr fragwürdig und zweifelhaft. Aber es gibt, Staat sei Dank, Verlustabschreibungen, die man großen Gewinnen gegenüberstellen kann. Schauen Sie sich einmal den Fall Düsseldorf an: Andere haben schon ganze Stadien ohne eine solide Finanzierung gebaut.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich bitte Sie eindringlichst, diesen Flughafenbau nicht zu genehmigen. Das ist nicht nur ein Einkaufszentrum. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Kuhlmann. – Sie hatten Recht mit Ihrer Prognose, dass Sie heute der letzte Redner sind. Von daher schließen wir um 20:20 Uhr den Erörterungstermin für heute.

Morgen um 10:00 Uhr setzen wir ihn mit Tagesordnungspunkt 10 und den Rednern, die dann noch auf der Liste stehen, fort. – Ich wünsche Ihnen eine gute Heimfahrt. Bis morgen!

Schluss: 20:20 Uhr

**Verhandlungsleiter:**

**Protokollführer:**

\_\_\_\_\_  
(Beate Mennekes, Hagen)

\_\_\_\_\_  
(Rainer Klemann, Bonn)