

---

Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	10
Tagesordnungspunkt 8 Technische Planung .....	10
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	10
Franz Matysiak (Antragstellerin): .....	12
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	13
Dieter Hoffmans (Stadt Korschenbroich): .....	13
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	13
Ferdinand Lutter (Einwender): .....	13
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	13
Ferdinand Lutter (Einwender): .....	13
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	16
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	16
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	16
Martin Amend (Antragstellerin): .....	17
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	17
Hans Kruse (Einwender): .....	17
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	18
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	18
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	18
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	18
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	18
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	19
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	19
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	20
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	20
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	21
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	21
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	28
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	28
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	28
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	28
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	31
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	31
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	37
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	37
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	37
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	37
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	38
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	38
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	38
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	38
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	38
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	39
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	39
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	40
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	40
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	40
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	44
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	44
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	49
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	50
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	50
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	50
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	50
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	50
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	51
Ferdinand Lutter (Einwender): .....	51

Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	51
Wolfgang Houben (Einwender): .....	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	53
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	53
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	54
Uwe Schummer (Einwender): .....	54
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	55
Ferdinand Lutter (Einwender): .....	55
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	55
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	55
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	56
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	56
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	56
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	56
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	56
Hans-Günter Welke (Antragstellerin): .....	56
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	57
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	57
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	58
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss): .....	58
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	59
Franz Matysiak (Antragstellerin): .....	59
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	60
Ulrich Mischke (Einwender): .....	60
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	60
Reinhardt Heidt (Antragstellerin): .....	60
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	61
Christoph von Nell (Antragstellerin): .....	61
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	61
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	61
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	63
Herbert Schäfer (Einwender): .....	64
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	64
Herbert Schäfer (Einwender): .....	64
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	64
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	64
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	64
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	64
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	65
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	65
Tagesordnungspunkt 9 Umweltauswirkungen .....	66
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	66
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	67
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	67
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	68
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	68
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	68
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	68
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	68
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	68
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	69
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	69
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	69
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	69
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	69



Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	76
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	76
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	76
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	76
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	77
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	77
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	77
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	77
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	77
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	77
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	77
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	77
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	77
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	78
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	78
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	78
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	78
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	78
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	78
Udo Hormes (Stadt Willich): .....	78
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	78
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich): .....	78
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	79
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich): .....	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	79
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	79
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	79
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	79
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	79
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	80
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	80
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	80
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	80
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	80
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	80
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich): .....	80
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	80
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	80
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	81
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	81
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW): .....	81
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	81
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	81
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	82
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	82
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	82
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich): .....	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	82
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	83
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW): .....	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	83
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	84
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss): .....	84



Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	92
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	92
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	92
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	92
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	92
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	93
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	93
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	93
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	93
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	94
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	94
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	94
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	94
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	94
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	95
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	95
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	95
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	95
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	95
Tagesordnungspunkt 8 Technische Planung	96
Thomas Scholemann (Stadt Willich):	96
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	100
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	100
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	100
Reinhardt Heidt (Antragstellerin):	100
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	101
Christoph von Nell (Antragstellerin):	101
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	101
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):	101
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	103
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	103
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	103
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):	103
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	103
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	104
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):	104
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	104
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	104
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	104
Wolfgang Houben (Einwender):	104
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	104
Franz Matysiak (Antragstellerin):	105
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	105
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	105
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	105
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	105
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	105
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	105
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	106
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	106
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	106
Lars Siewert (Stadt Willich):	106
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	107
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):	107
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	107
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	107
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	108
Lars Siewert (Stadt Willich):	108
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	108

Christoph Herchner (Stadt Korschenbroich):.....	108
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	108
Heinz Meurer (Einwender): .....	109
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	109
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):.....	109
Heinz Meurer (Einwender): .....	109
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	109
Hubert Theissen (Einwender): .....	109
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	113
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	113
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	113
Martin Amend (Antragstellerin): .....	113
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	114
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich): .....	114
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	114
Martin Amend (Antragstellerin): .....	114
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	115
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich): .....	115
Martin Amend (Antragstellerin): .....	115
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	115
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	115
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	116
Martin Amend (Antragstellerin): .....	116
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	116
Ulrich Estermann (Antragstellerin):.....	116
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	116
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	116
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	117
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):.....	117
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	117
Reinhardt Heidt (Antragstellerin): .....	117
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	117
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):.....	117
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	117
Reinhardt Heidt (Antragstellerin): .....	117
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	118
Wolfgang Houben (Einwender): .....	118
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	118
Martin Amend (Antragstellerin): .....	118
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	118
Wolfgang Houben (Einwender): .....	118
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	119
Martin Amend (Antragstellerin): .....	119
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	119
Herbert Schäfer (Einwender): .....	119
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	119
Heinz Körschgen (Einwender):.....	119
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	120
Franz Matysiak (Antragstellerin): .....	120
Herbert Schäfer (Einwender): .....	120
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	120
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	120
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	120
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	121
Ulrich Mischke (Einwender):.....	121
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	129
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	129
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	130
Ulrich Mischke (Einwender):.....	130

Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	131
Heinz Meurer (Einwender): .....	131
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	131
Heinz Meurer (Einwender): .....	131
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	131
Herbert Schäfer (Einwender): .....	131
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	132
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	132
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	132
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	133
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	133
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	133
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	133
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	133
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	133
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	134
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	134
Hans Kruse (Einwender): .....	134
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	136
Heinz Jacobs (Einwender): .....	136
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	139
Heinz Jacobs (Einwender): .....	139
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	139
Heinz Jacobs (Einwender): .....	139
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	141
Brigitte Lunau (Einwenderin): .....	141
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	141
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	141
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	141
Brigitte Lunau (Einwenderin): .....	141
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	143
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	143
Brigitte Lunau (Einwenderin): .....	143
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	146
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	146
Brigitte Lunau (Einwenderin): .....	146
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	146
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	146
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	147
Hans Kruse (Einwender): .....	147
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	147
Frank Diederichs (Einwender): .....	147
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	148
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	148
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	149
Frank Diederichs (Einwender): .....	149
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	149
Frank Diederichs (Einwender): .....	149
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	149
Frank Diederichs (Einwender): .....	150
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	150
Frank Diederichs (Einwender): .....	150
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	155
Frank Diederichs (Einwender): .....	155
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	155
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	155
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	156
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	156

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich): .....	156
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	158
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	158
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	158
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich): .....	158
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	159
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich): .....	159
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	160
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss): .....	160
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	160
Christoph von Nell (Antragstellerin): .....	160
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	161
Martin Amend (Antragstellerin): .....	161
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	162
Reinhardt Heidt (Antragstellerin): .....	162
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	162
Herbert Schäfer (Einwender): .....	163
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	163
Reinhardt Heidt (Antragstellerin): .....	163
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	163
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich): .....	163
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	163
Reinhardt Heidt (Antragstellerin): .....	163
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	164
Martin Rothe (Einwender): .....	164
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	166
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	166
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	167
Franz Matysiak (Antragstellerin): .....	167
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	168
Martin Rothe (Einwender): .....	168
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	168
Lars Siewert (Stadt Willich): .....	168
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	168
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	168
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	169
Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender): .....	169
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	174
Herbert Schäfer (Einwender): .....	174
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	174
Herbert Schäfer (Einwender): .....	174
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	174

Beginn: 10:07 Uhr

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Meine Damen, meine Herren, wir setzen den Erörterungstermin fort. Ich habe noch nachzutragen, dass wir den ursprünglich für Dienstag geladenen Vertreter des Flughafens Düsseldorf nun doch auf Donnerstag umpolen konnten. Er wird am Donnerstagvormittag um 10 Uhr kommen, sodass hoffentlich den Wünschen der Bürgerinitiativen Rechnung getragen ist, wenn auch nur teilweise.

Ich rufe auf:

**Tagesordnungspunkt 8  
Technische Planung**

Zunächst hat die Antragstellerin das Wort. – Herr Kames.

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

Guten Morgen, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich stelle kurz die Vertreter der Antragstellerin vom Ingenieurbüro Spiekermann vor. Rechts neben mir sitzt Herr Matysiak aus dem Bereich Projektsteuerung. Dann haben wir heute noch Herrn Heidt für die luftseitige Planung, Herrn von Nell für die landseitige Verkehrserschließung und Herrn Amendt für Entwässerungseinrichtung und Gewässerverlegung bei uns. Wir werden den Plan mit den einzelnen Maßnahmen noch einmal vorstellen. Dazu begeben sich jetzt Herr Matysiak und ich zum Visualizer.

(Folie)

In Abhängigkeit von der projektierten Start- und Landebahn mit einer Länge von bis zu 2.320 m sind die seitlichen Sicherheitsflächen 300 m breit; dies hatten wir hier schon des Öfteren erörtert. Dann gibt es wieder einzuhaltende Abstände für den nächstgelegenen Parallelrollweg, den Sie hier sehen. Er wird auf dem derzeitigen Rollweg Alpha erweitert; die Grundsubstanz kann dabei erhalten werden. Hier in diesem Neubaubereich wird dieser Parallelrollweg angelegt. Davon gehen die Zurollwege zu den Startbahnköpfen ab; hier sind die entsprechenden Rollhalteorte. Die Verlängerung bereits bestehender Abrollwege – in diesem und in diesem Bereich sieht man noch eine Spange – ist nicht übernommen worden. Man hat also nur noch diese drei Abrollwege im Bereich der Bahnlänge.

Abhängig von dem Parallelrollweg sind wieder Mindestabstände zu der nächstgelegenen Aufstellfläche für Luftfahrtgerät einzuhalten. Wir werden hier also im Endstadium 2015 die entsprechende Anzahl von Flugzeugpositionen für die Betriebsabwicklung darstellen. Dies wird natürlich im Laufe der Entwicklung sukzessive ausgebaut. Ich zeige zum Vergleich kurz

den Bestand: Von da bis in diesen Bereich reicht der Bestand, in dieser Verlängerung nach Osten würden sukzessive neue Vorfeldflächen errichtet werden. Man sieht auch, dass bei einer Maßnahme auf den bisherigen Flächen jetzt vorhandene Hallen zugunsten von Vorfeldflächen zurückgebaut werden müssten. In diesen Hallen ist ausschließlich Allgemeine Luftfahrt untergebracht. Hier haben wir auch Teile der Feuerwache. Diese Feuerwache würde in den Bereich verlegt werden, der hier mit „Fw“ gekennzeichnet ist; ich hoffe, dass man das noch erkennen kann. – Hier ist der derzeitige Terminalbereich und da im Anschluss die Feuerwache. Entsprechend dem sukzessiven Ausbau der Abstellpositionen soll sich auch der Ausbau des Terminals ergeben. Das Hellblaue ist der derzeitige Terminalbestand mit einer Kapazität von maximal 500.000 Passagieren. Der andere Terminalbereich würde in modularer Bauweise dort je nach Erhöhung der Kapazität errichtet; es sind insgesamt drei Bauabschnitte vorgesehen.

In Abhängigkeit von der Nutzung der Vorfeldflächen ergibt sich ein Verlust dieser Hallen. Durch den eingangs erwähnten Sicherheitsstreifen geht diese Halle für die Allgemeine Luftfahrt verloren. In diesem Bereich ist ein Hallenkomplex entstanden. Die Allgemeine Luftfahrt soll schwerpunktmäßig im Bereich der jetzigen Trabrennbahn abgewickelt werden. Hier sollen Hallen als Ersatz für wegfallende Hallen für die Allgemeine Luftfahrt errichtet werden. Dies schließt an dieser Stelle auch die Ansiedlung weiterer Firmen an, auch von Maintenance-Firmen. Die Hallen, die hier stehen bleiben können, werden dann nicht mehr für die Allgemeine Luftfahrt nutzbar sein, wie es heute der Fall ist, sondern hier werden technisches Gerät, die Flughafengesellschaft, Abfertigungsgerät sowie Teilbereiche der Feuerwache untergebracht. Was hier jetzt an Unterstellhallen vorhanden ist – diese vier z. B. – werden dann also der Allgemeinen Luftfahrt nicht mehr zur Verfügung stehen; die entsprechenden Ersatzhallen sehen Sie hier. Hier sind, wie gesagt, auch noch Maintenance-Firmen untergebracht, denen man in diesem Bereich eine etwas bessere Infrastruktur anbieten möchte.

Die Lärmschutzhalle, die auch schon erwähnt wurde, sehen Sie hier im Bereich der südlichen Betriebszone. Bestand ist derzeit die Firma RAS mit einer entsprechenden Wartungshalle, die schon für B737 ausgerichtet ist. Hier um diese bereits bestehende Vorfeldfläche sind weitere Hallenkörper projektiert, aber nicht für die Allgemeine Luftfahrt, sondern für die Wartung; außerdem haben wir hier noch einen kleinen Cateringbereich und einen kleinen Frachtbereich eingesetzt. Daneben sehen Sie die Lärmschutzhalle. Wir haben lange überlegt, wo der günstigste Ort für eine solche Halle ist. Sie könnte auch in jenem Bereich gebaut werden. Man sieht hier die Öffnung. Es gibt verschiedene Formen, auch Lärmschutzhallen in kreisrunder Form, in der das Luftfahrzeug wie auf einem Teller gedreht werden kann. Entscheidend ist die Windrichtung und die Lage der nächsten Wohnbebauung. Hier sehen Sie die Bundesautobahn 44; die Lärmschutzhalle liegt unmittelbar im Schatten der BAB 44. Daher ist diese Halle sowohl von der Erreichbarkeit der dort zu prüfenden Luftfahrzeuge als auch von der Örtlichkeit mit einer nach Osten gerichteten Toröffnung in diesem Bereich projektiert worden.

Darüber hinaus haben wir z. B. in diesem Bereich weitere Abstellflächen für Vorfeldgerät usw. sowie eine Simulationskammer. Dazu eine kurze Erläuterung: Zu überprüfendes Gepäck wird für 24 Stunden in einer Druckkammer hinterlegt, um herauszufinden, ob Explosionsgefahr oder sonstige Gefahren bestehen.

Die Tankflächen haben wir heute in diesem Bereich. Das bereits erörterte künftige Tanklager wollen wir an dieser Stelle errichten.

Der Bestand der Allgemeinen Luftfahrt bleibt unverändert. Hier ist die RWL-Flugschule mit ihrer Halle; sie ist selbstverständlich auch weiterhin nutzbar. Sie sehen hier keine Abstellpositionen. Diese beiden roten Hallen sind für die Allgemeine Luftfahrt künftig nicht mehr erforderlich. In diesem Bereich wird es sukzessive Ersatz für die neue Allgemeine Luftfahrt geben. – So viel zum luftseitigen Ausbau.

Ich komme nun zum landseitigen Ausbau, womit all das gemeint ist, was nicht auf dem Flugplatzgelände selbst, also außerhalb des Flugplatzsicherheitszauns, liegt. Dies beschränkt sich im Wesentlichen auf Zufahrt, Terminalvorfahrt – sie ist in diesem Bereich dargestellt – und Parkplatzflächen, die in diesem Bereich ausgewiesen sind. Es ist nicht auszuschließen, dass man im Einzelfall auch in die Höhe gehen wird, wobei selbstverständlich die seitliche Hindernisfreiheit eingehalten werden wird. Hier sind daher bis zu zwei Parkhauspaletten dargestellt. Dies ist also der landseitige Parkplatzbereich. – Weitere Ausführungen wird Herr Matysiak machen.

**Franz Matysiak (Antragstellerin):**

Einige Punkte kann ich noch ergänzen, zum einen den Ausbau der Anflugbefeuerung, der DWD- und DFS-Anlagen für K2. Auf der einen Seite geht das bis kurz vor dem Kreuz Neersen, auf der anderen Seite – das kann man hier nicht genau sehen; beide Anflüge sind auf 900 m ausgelegt – ungefähr bis zur L 382.

Als technisches Problem haben wir noch die Trietbachverlegung. Der Trietbach verläuft heute in einer Länge von etwas mehr als 1 km über das Areal des zu erweiternden Flugplatzes und soll dann am Zaun entlang, wie in Teilbereichen schon heute, bis zur Einmündung in den alten Verlauf verlegt werden und dann weiter in die Niers fließen.

Für die versiegelten Flächen gab es Anregungen der Behörden, eine Retentionsfläche zu schaffen, die hier angelegt werden wird.

Ferner haben wir einen großen Bauschutzbereich, der hier farblich dargestellt ist, mit beantragt, weil wir eben in die Kategorie Verkehrsflughafen hineinrutschen.

Dann noch einmal zum sukzessiven Ausbau: Wir haben heute ein Terminal, in dem die Abfertigung von maximal 500.000 Passagieren möglich ist, wobei es natürlich Engpässe gibt.

Dann kann man das Terminal modular erweitern. Gleiches gilt für die Parkflächen und die anderen Flächen, die hier angelegt sind. Weil wir zwei Szenarien haben und nicht genau wissen, welcher Luftverkehr sich 2015 einstellen wird, werden wir wahrscheinlich irgendwo zwischen den beiden Szenarien landen. Aber für die Bemessung, die Emissionsgutachten und die weiteren Gutachten haben wir immer das Maximum angenommen, sodass eben diese Planung entstanden ist.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Kames und Herr Matysiak. – Bevor ich Herrn Faulenbach da Costa das Wort gebe, hat die Stadt Korschenbroich um das Wort gebeten.

**Dieter Hoffmans (Stadt Korschenbroich):**

Ich wollte es eigentlich schon vorhin im Vorfeld ansprechen, aber dann ging es so schnell. Noch eine Formalie zu dem Antrag, den Airpeace am Donnerstag, dem 23. Juni, gestellt hatte: Es geht um den Antrag, das Verfahren abzubrechen, weil mit den Eigentümern der Ausgleichsflächen noch keine Gespräche geführt worden sind. Nur zur Klarstellung: In der schriftlichen Version, die Ihnen vorliegt, ist als betroffene Kommune, auf deren Gebiet die Ausgleichsflächen liegen, nur die Stadt Willich genannt. Da muss natürlich auch die Stadt Korschenbroich genannt werden. Das heißt, die Problematik trifft genauso auf die Ausgleichsflächen zu, die auf dem Gelände der Stadt Korschenbroich liegen. Des Weiteren schließen wir uns als Stadt Korschenbroich natürlich inhaltlich diesem Antrag an.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Okay, das wird zur Kenntnis genommen. – Herr Lutter.

**Ferdinand Lutter (Einwender):**

Ich bin seit rund zehn Jahren der Vorsitzende des Bürgervereins gegen Fluglärm in der Stadt Willich. Es ist ein seit 1989 eingetragener Verein. Das, was ich jetzt sagen werde, kommt ins Protokoll?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja, natürlich.

**Ferdinand Lutter (Einwender):**

Eben wurde wieder die Verlegung von Gewässern sehr flüchtig dargestellt; das hatte Frau Stall schon zu Beginn dieser Erörterung beklagt. Das Grabensystem um den Flugplatz wird überplant und verlegt. – Könnten wir bitte diese Karte auflegen?

(Folie)

Ich habe es in Grün eingezeichnet. Die Weiterleitung des Trietbachs über den Schauenburggraben, den Eschertgraben und den Nordkanal in die Cloer wird eine Erhöhung der Wassermengen mit sich bringen. Hinzu ergeben die Startbahn von 2.400 m Länge und die Sicherheitsstreifen eine zusätzliche Versiegelung des Bodens, was zu einer weiteren Erhöhung der Wassermenge in die eben genannten Gräben führt. Die Cloer mündet in die Niers und streift vorher die Ortsteile Schiefbahn, Knickelsdorf, Niederheide und Neersen bis zum Grenzweg. Diese Wasserumleitung wird das Grundwasser erheblich erhöhen, wodurch Gebäude vernässt werden, wie man so schön sagt. Das heißt eigentlich nur, dass die Keller überflutet und unter Wasser stehen werden, wenn am Flughafen gebaut wird. Diese Beeinträchtigung kann nicht hingenommen werden. Daher ist eine Schadenersatzforderung nach § 9 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes dringend erforderlich. Ich habe so etwas vorbereitet und werde es gleich der Flughafengesellschaft Mönchengladbach überreichen. Dort heißt es folgendermaßen:

Bürgerverein gegen Fluglärm Stadt Willich e. V.

Schäden an Wohngebäuden durch Grundwasseranstieg infolge Gewässeränderung bei Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach (Start- und Landebahn 2.320 m)

Vertragsvereinbarung zwischen

Flughafengesellschaft Mönchengladbach

und Bürgerverein gegen Fluglärm Stadt Willich e. V.

1. Es wird von der Flughafengesellschaft Mönchengladbach rechtsverbindlich zugesagt:

für alle Grundwasserschäden, die durch Gewässerumleitungen infolge des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes maßgeblich an den Gebäuden der Mitglieder des Bürgervereins gegen Fluglärm Stadt Willich e. V. entstehen, aufzukommen.

Hierbei kann es sich handeln um:

- Ersatzleistungen in Geldwert,
  - aktive Sachleistungen durch Abpumpen des Grundwassers an Gebäuden,
- wenn Sie nach Herrenshoff gucken, wissen Sie, warum so etwas hier verlangt wird –
- finanzielle Ablösung des Gebäudewertes zuzüglich des Grundstückswertes und aller entstehenden Zusatzkosten entsprechend

dem Wert am 31.12.2000 sowie der Kosten zur Beschaffung eines gleichwertigen Wohnhauses am neuen Wohnort,

– eigentlich wollte ich „Fluchttort“ schreiben; aber „am neuen Wohnort“ ist sicherlich besser –  
sofern durch aggressives Grundwasser die Fundamente irreparabel zerstört werden.

Mir ist bekannt, dass das Grundwasser in Herrenshoff aggressiv ist und dass sich tatsächlich schon die Fundamente auflösen.

2. Diese Vereinbarung hat unbegrenzte Gültigkeit.

Ich sagte ja schon einmal, dass dieser Flugplatz für 100 Jahre vorgesehen ist. Aber weiter im Text:

Die Gesellschafter der Flughafengesellschaft Mönchengladbach haben dafür Sorge zu tragen, dass die finanziellen Mittel allzeit zur Abdeckung der Gebäude- und Folgeschäden bereitgehalten werden.

Für die Mitglieder des Bürgervereins gegen Fluglärm Stadt Willich e. V.

Ferdinand Lutter, Vorsitzender                      Werner Schwarz, Stellvertreter

Für die Flughafengesellschaft Mönchengladbach

Geschäftsführung: Herr Zerbe, und ppa. Herr Kames.

Dann käme noch das Datum von heute darauf. Einen Durchschlag werden gleich die Stadt Willich und die Bezirksregierung Düsseldorf bekommen.

Dann habe ich noch einen **Antrag**:

Antrag zur Planfeststellung nach § 9 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz

An die Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 59  
z. Hd. Herrn Marten und Frau Hörr

Ich fordere, im Falle der Genehmigung des Bauantrages für eine Start- und Landebahn von 2.320 m am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach die Auflagen der beigefügten Vertragsvereinbarung laut § 9 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz zu übernehmen und auf die ganze Stadt

Willich gegen Gefahren und Nachteile der Gewässerumleitungen zu übernehmen.

Weiterhin fordere ich, den Bau einer Lärmschutzwand nach beigefügter Skizze zum Schutze der Willicher Bürger laut § 9 Abs. 2 LuftVG zwingend vorzuschreiben.

Ferdinand Lutter, Vorsitzender

Willich, den 27.06.2005

Sie haben es eben mitbekommen, dass die Lärmschutzhalle so gebaut werden soll, dass Mönchengladbach geschützt sein wird. Aber in Richtung Willich ist nichts. Wir würden also den vollen Lärm abbekommen. Das kann es eigentlich nicht sein!

Ich habe hier jetzt vier Exemplare dieser Vertragsvereinbarung mit der Bitte um Unterschrift von der Geschäftsleitung der Flughafengesellschaft Mönchengladbach. Davon hätte ich gern drei zurück, wenn sie unterschrieben ist. Auch bekommt die Bezirksregierung das noch einmal zu den Akten.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Lutter. – Heute werde ich stärker nach der Rednerliste vorgehen, als es in der vergangenen Woche der Fall war. Deswegen bitte ich, Nachfragen auf das Notwendigste zu beschränken. Ich habe noch eine Nachfrage von Herrn Kruse. Danach wird aber Herr Faulenbach da Costa an der Reihe sein. – Zuvor kann noch Herr Kames erwidern.

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

Wir hatten vorhin die Maßnahme noch einmal vorgestellt. Natürlich werden auch zusätzliche Entwässerungsanlagen errichtet werden. Vielleicht ist es noch möglich, dass unser kurzer Vortrag zu dem, was sich über der Erde abspielen soll, um die Maßnahmen, die sich unterirdisch abspielen sollen, also Entwässerungsmaßnahmen, von dem Fachmann Herrn Amend vom Büro Spiekermann kurz ergänzt werden kann. Er könnte darstellen, was dort auch hinsichtlich der neu zu versiegelnden Flächen speziell vorgesehen ist, Rückhaltebecken usw. Ich bitte also, Herrn Amend Gelegenheit zu geben, zu der von Herrn Lutter angesprochenen Problematik kurz Stellung zu nehmen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Sie hatten ja eben die Chance einer ausreichenden Darstellung. Es wäre schon wünschenswert gewesen, wenn dies in einem Zuge geschehen wäre. Aber bitte, Herr Amend, machen Sie Ihre Ausführungen.

**Martin Amend (Antragstellerin):**

Die wasserbaulichen Maßnahmen und abwassertechnischen Maßnahmen sind eben etwas zu kurz gekommen. Im Zuge dieser Planung werden drei Bereiche angepasst werden.

(Folie)

Das ist einmal die Regenwassererfassung der versiegelten Flächen. Hier wird das bestehende System weiter genutzt; dies gilt auch für die bestehende Einleitung in den Schauenburggraben. Es wird auch keine Erhöhung der Einleitungsmenge beantragt. Wir bleiben bei 600 l/s. Dies bedeutet bei einer Vergrößerung der versiegelten Fläche, dass wir am Flughafen mehr Regenrückhalteraum schaffen müssen.

Ein zweiter Punkt ist die Trietbachverlegung. Insbesondere bei der Trietbachverlegung haben wir uns mit Variantenuntersuchungen sehr viel Mühe gegeben. Dies betrifft die Einbindung in das Niersauenkonzept. Wir versuchen, die alte Linienführung wiederzufinden. Im Ergebnis haben wir aber insbesondere unter Berücksichtigung der Grundwassersituation, die wir eingehend betrachtet haben – Prof. Düllmann ist mir gut bekannt; er hat mir auch die entsprechenden Unterlagen zur Verfügung gestellt –, ganz bewusst die Trietbachverlegung in dieser Tiefenlage gewählt, um an der heutigen Grundwassersituation nichts zu verändern. Das heißt, es wird keine Einleitung von Niederschlagswasser von den versiegelten Flächen in den Untergrund und damit keine Veränderung des Grundwassers geben. Der Trietbach ist so gelegt worden, dass der Grundwasseranstieg so wie heute begrenzt bleibt.

Ein dritter Punkt ist der Eschertgraben. Im Zuge dieses Verfahrens wird nur die Verlegung des Eschertgrabens an den Zaun beantragt. Die Ableitung in Richtung Cloer, die hier diskutiert worden ist, war einmal eine Variantenbetrachtung, ist aber nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Wir verändern also auch in diesem Bereich nichts an der heutigen Situation.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Kruse.

**Hans Kruse (Einwender):**

Ich komme aus Korschenbroich. Zu Beginn der Erörterung der Technischen Planung habe ich zwei kurze Fragen, die prinzipieller Natur sind. Sie sollten nicht so gewertet werden, als wollte ich dem Antragsteller polemische Fragen stellen.

Meine erste Frage: Die Landebahn wird ja vollkommen erneuert. Das heißt, es wird eine neue Landebahn erstellt. Warum wird von einer Flughafenerweiterung und nicht vom Neubau eines Flughafens gesprochen? Meine zweite Frage: Warum wird, wenn ein Neubau erfolgt, die Richtung der Landebahn nicht dahin gehend geändert, dass der Kreuzungsverkehr mit dem Flughafen Düsseldorf vermindert wird? Darauf möchte ich eine Antwort haben. – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke, Herr Kruse. – Herr Zerbe.

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

Ad eins haben wir in den Erörterungen zum Thema Flugsicherheit festgestellt, dass dieser immer wieder angeführte Kreuzungspunkt für die DFS überhaupt kein sicherheitstechnisches Thema darstellt. Ad zwei sprechen Sie das Thema Ausbau oder Neubau an. Fakt ist, dass wir im Wesentlichen beantragen, eine Start- und Landebahn neu zu bauen. Die darüber hinausgehende Flughafeninfrastruktur, wie sie heute vorhanden ist, wird aber nicht neu gebaut, sondern erweitert. Ich glaube, dass der Begriff Ausbau nach wie vor der richtige ist.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Die Städte Kaarst und Korschenbroich sowie Herrn Lutter habe ich für die nächste Fragerunde vorgemerkt. – Herr Faulenbach da Costa, bitte.

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

Ich vertrete die bereits genannten kommunalen Gebietskörperschaften. Eine Vorbemerkung zu dem gerade angesprochenen Konfliktpunkt: Ich bin im Moment auch an dem Verfahren für den Ausbau des Flughafens Lübeck beteiligt, der vor kurzem eine Planfeststellung bekommen hat. Dort schreibt die Planfeststellungsbehörde, dass es einen Kreuzungskonflikt mit dem 52 km entfernten Flughafen Hamburg gebe, wobei der Kreuzungspunkt 41 km nach dem Start in Lübeck oder 14 km vor der Landung in Hamburg liegt. Ich wollte das Schreiben eigentlich mitgebracht haben, um es heute hier einmal vorzustellen, habe es aber leider vergessen. Ich will damit nur deutlich machen, dass die Anwälte der dortigen Planfeststellungsbehörde darin einen Konfliktpunkt sehen, obwohl die beiden Flughäfen 52 km voneinander entfernt sind, während hier ein solcher Konflikt im Prinzip nicht gesehen wird. – Nur so viel zu diesem Kreuzungskonflikt.

Herr Vorsitzender, ich habe noch eine grundsätzliche Frage; das hat mit der möglichen Länge meines Vortrags zu tun. Sie haben eben gesagt, man solle im Zusammenhang vortragen. Wenn Sie mir allerdings sagten, ich würde so wie die Gutachter des Vorhabensträgers das Wort erteilt bekommen, wenn Fragen gestellt würden und ich Korrekturen für erforderlich hielte, und es nicht so wie beim letzten Mal wäre, als Ihre Kollegin mir sagte, ich stünde auf der Rednerliste und käme irgendwann einmal an die Reihe, dann würde ich versuchen, mich auf das Wesentliche zu beschränken, um nachher noch bei Fragestellungen Antworten zu geben.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Es ist Ihnen freigestellt. Sie können es machen, wie Sie wollen.

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

Okay. Ich werde versuchen, mich auf das Wesentliche zu beschränken und hoffe, dass Sie mir nachher bei Fragestellungen, auch bei solchen, die vom Vorhabensträger kommen, Gelegenheit zu einer Antwort geben werden und mich nicht auf die Rednerliste verweisen. Ich bin in diesem Sinne nicht als Einwender hier, sondern als Gutachter der Einwender. Deswegen sollte ich auch die Möglichkeit zu unmittelbaren Antworten haben.

Eben wurde die Technische Planung angesprochen. Ich muss allerdings noch ein Thema zur Sprache bringen, das wir beim letzten Mal mitgenommen hatten, nämlich das Gutachten von Prof. Hamm zur Frage der Arbeitsplätze. Darf ich das noch kurz ansprechen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja.

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

Okay. – Wenn wir uns mit der Dimensionierung der technischen Anlagen beschäftigen wollen, müssen wir uns auch noch einmal mit der Prognose beschäftigen; denn die Prognose liefert ja erst die Notwendigkeit oder Nichtnotwendigkeit des Ausbaus. Nur durch eine Bedarfsprognose kann der Nachweis einer Notwendigkeit der Ausbauten erbracht werden. Ich habe mich in der Zwischenzeit noch einmal ein bisschen mit der Prognose beschäftigt – ich hatte bereits etwas schriftlich zu Protokoll gegeben – und bin dabei auf Folgendes gestoßen:

(Folie: Prognose/Sitzladefaktor)

Ich habe mir die Prognose zu Gemüte geführt und bin, trotz der Hinweise, die mir Prof. Wolf gegeben hatte, zu dem Ergebnis gekommen, dass die Prognose nicht nachvollziehbar ist. Neben einigen methodischen Mängeln ist dies ein so großer Mangel dieser Prognose, dass es sich lohnt, sie noch einmal detaillierter anzugehen und nachzuweisen, dass es mit dieser Prognose so nicht geht. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Ich habe einmal die im Datenerfassungssystem angegebenen jährlichen Bewegungszahlen – sie sind, verteilt auf die Flugzeuggruppen P2.1, S5.1 und S5.2, angegeben – für das Szenario 1 mit unteren und oberen Sitzplatzzahlen multipliziert und komme so auf ein Angebot von rund 5 Millionen Sitzplätzen bzw. knapp 8 Millionen Sitzplätzen. Stelle ich diese Zahlen den 2,8 Millionen Passagieren gegenüber, die nach dem Prognoseszenario 1 abgefertigt werden sollen, dann komme ich auf einen Sitzladefaktor von 35,1 % bzw. von 55,2 %. Prof. Wolf nimmt in seinem Gutachten aber einen Sitzladefaktor von 60 % im Linienverkehr und von 70 % im Ferienflugverkehr an. Hier gibt es also schon die erste Diskrepanz, Herr Zerbe.

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

Ich sehe natürlich schon bei den ersten Worten Ihrer Ausführungen, dass Sie Zahlen nennen, die völlig – – Ich nehme nur einmal die Gruppe S5.1: Die CRJ 200 hat in der Regel

50 Plätze, während Sie 80 bis 100 Plätze angeben. Das ist schon nicht richtig. Ähnlich ist es bei der Gruppe P2.1: DHC7, DHC8, ATR 42. In der Regel hat eine ATR 42 42 Plätze; sie machen daraus 40 bis 74. Auch das hakt ein bisschen. Bei der Gruppe S5.2 haben Sie den A320 sowie die B737 und die B757 angegeben. 140 Plätze könnten hinhalten. Aber Sie können die Gruppe S5.2 nicht durchgängig mit der Platzzahl einer B757 rechnen. Mit 239 Plätzen für alle Muster zu rechnen, passt nicht ganz, Herr Faulenbach da Costa, um nicht zu sagen, dass es falsch ist.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Faulenbach da Costa.

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

Herr Zerbe, ich bin Ihnen für diesen Hinweis dankbar; ich werde nachher, wenn es um die Dimensionierung der Anlagen gehen wird, auf ihn zurückkommen. Ich hoffe, dass Sie sich dann an das erinnern werden, was Sie gerade gesagt haben.

An dieser Stelle will ich Ihnen auf Ihren Einwand Folgendes sagen: DHC7 und DHC8 werden vom Hersteller mit 48 Sitzplätzen angegeben. Ich habe nur 40 Sitzplätze angegeben. Die ATR 42 wird vom Hersteller ebenfalls mit 48 Sitzplätzen angegeben, die ATR 74 mit 74 Sitzplätzen. Ich habe sowohl mit den unteren als auch mit den oberen Werten gerechnet und gesagt, irgendwo dazwischen werde es liegen. Das heißt, Sie haben einen Sitzladefaktor von 48 %, wenn ich Durchschnittswerte nehme, keinesfalls darüber. Sorry, auf höhere Werte kommen sie nicht.

Zur Gruppe S5.1: Die BAe 146 hat 100 Sitzplätze

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Auch falsch!)

und die CRJ hat nach Herstellerangaben – es kommt darauf an, welche Sie nehmen; ich habe dort, glaube ich, die CRJ 800 genommen – 68 bis 78 Sitzplätze. Jetzt weiß ich nicht, wie Sie ausschließen wollen, dass diese Flugzeugtypen in Mönchengladbach landen. Sollten Sie jetzt behaupten, sie kämen nicht, müssten wir nachher bei der Länge der Start- und Landebahn darauf zurückkommen. Dann hätten wir nämlich nur kleinere Typen, die auf der heutigen Bahn ohne Beschränkung landen könnten. Wenn Sie also die Flugzeugmuster mit der größeren Zahl von Sitzplätzen ausschließen, dann können wir uns darüber unterhalten, ob wir die von Ihnen beantragte Startbahnlänge brauchen. Insoweit sage ich: Erinnern Sie sich nachher noch daran, was Sie jetzt gesagt haben. Dann werden wir uns, wie ich hoffe, gut einigen und uns gut darüber unterhalten können.

Nun zu der Gruppe S5.2: Ja, normalerweise haben Sie hier die B737 und den A320 mit 140 bis 150 Sitzplätzen anzunehmen. Ich erinnere Sie aber daran, dass Sie beim letzten Mal deutlich hervorgehoben haben, dass Sie im Jahre 2015 auch die B757 noch in Mönchen-

gladbach verkehren lassen wollen, obwohl sie schon nicht mehr gebaut wird. Sie wollen Ihren Flughafen danach dimensionieren; das ist nämlich ein Code-Letter-D-Flugzeug. Die B757 haben Sie beim letzten Mal selbst genannt. Sie wollten sie in Mönchengladbach haben; im Übrigen steht sie auch in der Technischen Planung. Für sie sind zwei Roll-in-/Roll-out-Positionen vorgesehen, auf denen sie eigenständig ein- und ausfahren können; diese beiden Positionen befinden sich ganz am rechten Rand. Insoweit ist die B757 als Bemessungsflugzeug durchaus einzubeziehen. Wenn Sie sie selbst nennen, müssen Sie sich das schon gefallen lassen. – Sie haben etwas, Herr Zerbe?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe kann aber noch ein bisschen warten.

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

Okay, gut. – Ich gehe jetzt auf das untere Szenario nicht ein; da stellt es sich, wie Sie sehen, nicht besser dar. Weil dort sowohl in der Prognose als auch in der Technischen Planung von der Kürze der Start- und Landebahn gesprochen wird – ich hatte beim letzten Mal schon angesprochen, dass der Prognosenullfall fehle –, ist als Nächstes die Frage zu stellen, was passieren werde, wenn nicht ausgebaut wird. Das ist ein grober Fehler in den Planfeststellungsunterlagen und muss zumindest nachgeholt werden. Ich denke, dass kann man auch nachholen. Wie das Ergebnis aussähe, kann ich mir schon vorstellen. Aber es sollte zumindest gemacht werden.

Zum anderen ist folgende Frage zu stellen, wenn man die Verkehrsentwicklung mit der Prognose vergleicht:

(Folie: Flughafen Mönchengladbach, Flugbewegungen pro Stunde)

Aus dieser Statistik können sie ersehen, dass in der Flugzeuggruppe P2.1 – Herr Zerbe, wir hatten uns eben darüber unterhalten – die Zahl der Flugbewegungen in den Jahren 1998 bis 2000 leicht gestiegen ist. Für 2015 wird auch nur eine leichte Zunahme prognostiziert. Bei der Gruppe S5.1 hatten wir in den vergangenen Jahren eine deutliche Abnahme. Das sind die Flugzeuge vom Typ BAe 146 und CRJ. Diese Flugzeuge könnten auch heute schon ohne Beschränkung in Mönchengladbach verkehren. Die Zahlen für diese Typen nehmen aber deutlich ab. Angesichts dessen muss man die Frage stellen, warum das so ist. Die Frage, warum der Verkehr mit diesen Flugzeugmustern drastisch abgenommen hat, sollte zumindest gestellt und auch von Ihnen beantwortet werden. Die Zahl tendiert im nächsten Jahr eigentlich auf Null. Für 2015 wird aber wieder eine deutliche Zunahme prognostiziert. Gleichwohl wird gesagt, wegen der Gruppe S5.2 – das sind die B737 und der A320 – brauche man eine Start- und Landebahn mit einer Länge von 2.320 m, obwohl man sie für diese beiden Flugzeugtypen nicht benötigt. Darauf kommen wir nachher auch noch zu sprechen.

Deshalb ist die Frage zu stellen, was hinter der Prognose steckt. Es ist der Prognose nicht zu entnehmen. Diese Zahlen stammen aus der Prognose, sind aber im Trend nicht nachvollziehbar. Es ist nicht klar, warum 2015 dasselbe passieren soll, zumal in der Prognose irgendwo steht, dass man sich darum bemüht habe, erst einmal die Kurzstreckenflugzeuge von Düsseldorf nach Mönchengladbach zu holen. Hier sehe ich vorerst von der Problematik ab, ob es ein Flughafensystem gibt oder nicht und ob man Verkehre verlagern kann oder nicht. Erst einmal sollen also Turboprops nach Mönchengladbach verlagert werden. Wenn man dabei aber in iterativen Schritten wiederum Ziele ausgeschlossen hat, die doch weiter von Düsseldorf aus angefliegen werden sollen, dann stimmt das mit der Prognose nicht ganz überein.

Da ist die Frage nach den Flugzielen zu stellen. Sie sind aus der Prognose nicht mehr erkennbar; es wurden ja Flugziele genannt, wohin man überall fliegen will. In der letzten Sitzung hat Prof. Wolf auf den Hinweis, dass Maastricht durchaus ein Konkurrenzflughafen sei, aber nur eine Zusatzbetrachtung zu Weeze vorgelegt worden sei, gesagt, er halte Maastricht nicht für einen Konkurrenzflughafen, da es dort kein entsprechendes Angebot gebe. Ich habe mir einmal den Sommerflugplan des Flughafens Maastricht ausgedruckt:

(Folie: Zomerschema april t/m oktober 2005)

Hier können Sie sehen, dass der Flughafen Maastricht praktisch identische Ziele anbietet, wie sie der Flughafen Mönchengladbach im Jahre 2015 anbieten will. Diese Ziele sind auch genannt worden; im Ferienflugverkehr bietet der Flughafen Maastricht durchaus ähnliche Destinationen an. Insoweit ist die Frage zu stellen, wie es mit der Konkurrenz zu diesem Flughafen bestellt ist, insbesondere jetzt, nachdem die Grenzkontrollen entfallen sind.

Zur Größe des Aufkommens: Herr Prof. Wolf, also Airport Research Center Aachen, hat Aufkommensregionen in Nordrhein-Westfalen definiert. Wenn er dann sagt, es werde in Siegen – ich nehme einfach einmal diese Aufkommensregion – 0,1 bis 1 % Zunahme geben, dann frage ich mich, was einen Siegener bewegen sollte, von Mönchengladbach aus zu fliegen. Wie ich die Siegerländer kenne, würde ich sagen, dass sie eher nach Frankfurt als in den rheinischen Raum fahren, um nur einmal etwas die landsmannschaftliche Geschlossenheit der Siegerländer darzustellen. Man muss sie schon kennen, um deren Verhalten ein bisschen einschätzen zu können. Auch wenn es nur kleine Zahlen sind, ist es schon verwegend, zu prognostizieren, dass ein Siegerländer nach Mönchengladbach kommen werde, um von hier aus eine Reise anzutreten, insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass man von dort relativ schnell nach Frankfurt kommt. Dies gehört zu den Punkten, an denen man deutlich machen kann, dass diese Prognose mit einigen Mängeln behaftet ist. Deshalb sollte man noch einmal detailliert darangehen.

In der Prognose wird auch davon gesprochen, dass Mönchengladbach Zubringerflüge zu den europäischen Hubs generieren solle. Welche sind die potenziellen europäischen Hubs?

Infrage kommen Frankfurt, München, möglicherweise Mailand, Paris, Brüssel – ich kann mir allerdings nicht vorstellen, dass man nach Brüssel fliegt –, Amsterdam – das ist auch fraglich – und London. Das sind allerdings alles relativ nahegelegene Ziele, die eigentlich ohne Probleme mit Kurzstreckenflugzeugen erreicht werden können, also mit den kleinen Turboprop-Fliegern der Gruppe P2.1, etwa mit der ATR 42. Hier ist also auch die Frage zu stellen – dies wirkt sich auf die Technische Planung aus –, warum man eine längere Bahn braucht. Aus dem, was in der Prognose gesagt wird, kann man es jedenfalls nicht herauslesen.

Dann will ich noch folgenden Hinweis geben: Am Ende der Prognose steht, dass das Datenerfassungssystem wohl ein Jahr vor der Prognose – ich glaube, im Jahr 2001; ich habe es im Moment nicht genau in Erinnerung – erstellt wurde. Dies sollte normalerweise umgekehrt gemacht werden: Erst wird eine Prognose und dann das Datenerfassungssystem erstellt. Aber hier sagt der Gutachter ausdrücklich, dass seine Prognose mit dem Ergebnis des Datenerfassungssystems übereinstimme. Das Datenerfassungssystem war ja keine Prognose, sondern eine Zusammenstellung von möglichen Flügen und Flugbewegungen, um Lärmrechnungen anstellen zu können. Nachdem er das DES fertig gestellt hatte, hat er die Prognose gemacht und gesagt, seine Prognose stimme weitestgehend mit den Ergebnissen des Datenerfassungssystems überein. Dieses Vorgehen halte ich für relativ zweifelhaft.

Die Aufkommensregionen Düsseldorf und Mönchengladbach sowie die Überschneidungen und Überlappungen sind mir zu wenig benannt worden. In der Prognose – ich wiederhole es – werden die Flugzeugtypen Dornier 328, Embraer 135, A319, A320 und Boeing 737 genannt. Dann gibt es einen Flugzeugmix – ich habe ihn vorhin vorgestellt –, der allerdings ebenfalls nicht nachvollziehbar ist. Nach meiner Einschätzung ist die Prognose also methodisch angreifbar und ungeeignet, um den beantragten Ausbau zu begründen.

Eines habe ich noch im Hinblick auf die Prognose vergessen:

(Folie: Verteilung Originäraufkommen auf deutschen Flughäfen)

Es gibt jetzt in Deutschland viele Flughäfen, die einen Ausbau beantragt haben. Jetzt spreche ich nur vom Originäraufkommen in Deutschland, weil der Flughafen Mönchengladbach nur für das Originäraufkommen und nicht für das Umsteigeraufkommen relevant ist. Im Jahr 2000 gab es in Deutschland rund 113 Millionen Originärpassagiere. Der Bundesverkehrswegeplan spricht davon, dass dieses Aufkommen bis zum Jahr 2015 auf rund 197 Millionen Passagiere, also um 84 Millionen, anwachsen werde. Davon wollen allein die internationalen Flughäfen – ich habe mir nur einmal die mir bekannten Planungen herausgesucht; es liegen die Zahlen für Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Köln/Bonn, Leipzig und München vor, bei den anderen internationalen Flughäfen habe ich mit einem jährlichen Wachstum von 3,5 % gerechnet, das für Deutschland generell und auch für Düsseldorf angenommen wird – 108,9 Millionen Passagiere mehr als im Jahre 2000 abfertigen, also deutlich mehr, als im Bundesverkehrswegeplan für Deutschland insgesamt vorgesehen ist.

Dann nehme ich die Regionalflughäfen in Deutschland hinzu, die relevant sind. Einige haben weniger als 100.000 Passagiere; diese habe ich gar nicht betrachtet, weder mitgezählt noch deren Passagieraufkommen hochgerechnet. Die wesentlichen Flughäfen sind der Flughafen Hahn nach der Prognose, die zum Planfeststellungsantrag vorliegt, mit einem Zuwachs von rund 6 Millionen Passagieren, der Flughafen Kassel nach der zurzeit vorliegenden Prognose – dort hat man die Unterlagen gerade ausgelegt – mit einem Zuwachs von rund 1 Million Passagieren, der Flughafen Lübeck mit einem Zuwachs von rund 3 Millionen Passagieren – ich habe die Zahlen aufgerundet –, Mönchengladbach mit, wie Sie sagen, einem Zuwachs von ebenfalls 3 Millionen Passagieren, Paderborn mit einem Zuwachs von 2 Millionen Passagieren und Weeze nach eigenen Angaben mit einem Zuwachs von 3 Millionen Passagieren. Zusammen mit den anderen, jetzt nicht genannte Regionalflughäfen ergibt dies weitere 20,5 Millionen Passagiere, die im Jahr 2015 zusätzlich abgefertigt werden sollen.

Zusammengenommen haben wir für das Jahr 2015 auf den Flughäfen ein zusätzliches Abfertigungsangebot von 129,4 Millionen Passagieren, dem ein zusätzlicher Bedarf von 84 Millionen Passagieren gegenübersteht. Wenn sich der Flughafen Frankfurt um 2 oder 3 Millionen Passagiere verschätzt, macht sich das dort nicht bemerkbar; sollten aber dem Flughafen Mönchengladbach auf einmal 2 Millionen Passagiere fehlen, machte sich dies sehr wohl bemerkbar. Da wir aufgrund der derzeit vorliegenden Planungen für das Jahr 2015 ein deutliches Überangebot in der Luftverkehrsinfrastruktur in Deutschland unterstellen können, ist die Frage zu stellen, mit welcher Begründung ausgerechnet Mönchengladbach behaupten will, eine Zunahme um 2,7 Millionen Passagiere bis 2015 realisieren zu können. Dies ist eine ganz entscheidende Frage auch für die Dimensionierung der Anlagen. Ich werde mich bei diesem Thema nachher allerdings ausschließlich auf die Ergebnisse der Prognose und nicht auf andere, von mir errechnete Zahlen beziehen.

Mich hat gewundert, dass die für die Technische Planung Zuständigen nicht gesagt haben, sie könnten eine Technische Planung und Dimensionierung der Anlagen nur vornehmen, wenn sie Planungsflugpläne hätten und die für sie wichtigen Planungsdaten geliefert bekämen: für die Dimensionierung der Vorfelder die Spitzenstunde im Bereich Linien- und Ferienflugverkehr – auf die Allgemeine Luftfahrt werde ich noch zu sprechen kommen – und für die Dimensionierung des Passagierterminals beispielsweise die Bemessungsspitze. Wie groß ist sie? Diese Zahlen tauchen im Planfeststellungsantrag nirgendwo auf, weder in der Prognose noch in der Technischen Planung. Sie sind eigentlich unabdingbar, um überhaupt eine Technische Planung erstellen zu können; denn alles andere, was sonst gemacht wird, ist reine Spekulation: planerisch nicht begründbar.

Auf Seite 5 der Technischen Planung wird behauptet, dass die vorhandene SLB nicht ausreiche, um den jetzigen Verkehr – es werden auch Flugzeuge genannt: BAe 146 und ATR 72 – restriktionsfrei abwickeln zu können. Das ist schlicht falsch. Diese Flugzeugtypen können schon unter den heutigen Bedingungen restriktionsfrei in Mönchengladbach verkehren, und

zwar auch wieder auf Ihre Aussage in der Technischen Planung bezogen, dass bei der Sanierung der vorhandenen Start- und Landebahn – das war, glaube ich, in den 90er-Jahren – die Bahn gegrooved wurde, also einen Anti-Skid-Belag erhalten hat. Das heißt, man kann immer, egal, ob es regnet und ob die Bahn nass ist oder nicht, eine trockene Bahn unterstellen. Das schreiben Sie in der Technischen Planung auch so schön; das ist ein ganz wichtiger Punkt. Damit kommen wir zu dem Ergebnis, dass die ATR 72 und die BAe 146 mit der vorhandenen Start- und Landebahnlänge von 1.200 m ausreichend bedient sind. Trotzdem haben wir eben gesehen, dass in genau dieser Flugzeuggruppe der Flugverkehr innerhalb von drei Jahren drastisch zurückgegangen ist. Da müssen Sie mir begründen, warum Sie, wenn Sie dort einen drastischen Rückgang haben, Restriktionen haben. Sie können hier nicht davon ausgehen, dass Restriktionen zu einem unwirtschaftlichen Betrieb geführt hätten und es erforderlich machten, die Bahn zu verlängern oder überhaupt eine neue Bahn zu bauen. Mit dem, was Sie in Ihrem Antrag vorgelegt haben, wird das System der Flugbetriebsflächen deutlich über die Kapazität hinaus gesteigert, die Sie in Ihrer Prognose nennen. Das sollte man unter dem Stichwort Vorratsplanung beraten, beurteilen und letztlich auch abwägen.

Des Weiteren wird behauptet, dass aufgrund der zusätzlichen Flugverbindungen ein größerer Flächenbedarf erforderlich sei. Ein Nachweis wird nicht erbracht; es wird nur behauptet, dass dieser Flächenbedarf erforderlich sei. Wenn man nur eine BAe 146 oder eine ATR 72, also Flugzeuge des Code Letter B, hat und jetzt mit Code Letter C rechnet, dann braucht man natürlich für Flugzeuge mit einer bis zu 12 m größeren Spannweite größere Positionen; das ist gar keine Frage. Nur der Nachweis, dass die Flugzeuge fliegen werden und wie viele Positionen man für sie braucht, wird nicht erbracht.

Hinzu kommt, dass die Variantenbetrachtung im Planfeststellungsantrag nur unvollständig ist, weil es möglicherweise gereicht hätte, Alternativbetrachtungen unter Einbeziehung der beidseitigen Stoppflächen anzustellen und zu sehen, ob man auf diesen Flächen nicht auch mit einer Boeing 737-700 – sie ist beim letzten Mal, als ich hier war, genannt worden – starten kann. Ich habe dieses Papier beim letzten Mal zu Protokoll gegeben und will es jetzt nicht im Detail vorlesen. Aber ich sage Ihnen noch so viel: Da wir von einer trockenen Bahn ausgehen können, kann eine B737 mit 148 Passagieren und einem Sitzladefaktor von 100 % von Mönchengladbach aus mit den genannten Konfigurationen – bestehende Bahn unter Einbeziehung der beidseitigen Stoppflächen – 3.250 km fliegen und so praktisch alle genannten Ziele ohne Restriktionen, ohne Zuladungsbeschränkungen erreichen. Mit einer geringen Zuladungsbeschränkung von 8 % kann sie auch 3.600 km, also nach Ägypten und auf die Kanaren, fliegen. Dafür würden Bahnlängen beim Start von 1.440 m – diese Länge ist vorhanden: 1.200 m plus beidseitige Stoppflächen von jeweils 120 m sind 1.440 m – und bei der Landung – wiederum bei 100 % Sitzladefaktor – von 1.330 m benötigt. Insoweit gibt es keinen nachgewiesenen Bedarf für eine Verlängerung der Start- und Landebahn, es sei denn, man hat doch die B757 im Kopf gehabt. Allerdings brauchen Sie für eine B757 immer noch keine 2.300 m; das muss man auch festhalten.

(Ulf Klinger [BR Düsseldorf]: Welche B737 meinten Sie gerade?)

– Die B737-700; ich kann es Ihnen gern noch einmal geben, Herr Klinger. – Ich zeige es Ihnen allen:

(Folie: Primäre Anlagen, Start- und Landebahn, Fall 3)

Die B737-700 wurde beim letzten Mal auch von Herrn Welke genannt. Er sagte, sie brauche 11 t Fuel, um beispielsweise nach Spanien zu fliegen. Das ist richtig; man braucht 11,1 t Fuel für 3.250 km. Das maximale Startgewicht der B737-700 beträgt 70,1 t. Ihr tatsächliches Startgewicht – das habe ich für Lübeck ausgearbeitet; das gilt aber auch hier – beträgt 62 t und setzt sich wie folgt zusammen: Das OEW (Operating Empty Weight) mit 37,6 t, das Payload bei 100 % Sitzladefaktor mit 13,3 t und die 11,1 t Fuel. Insgesamt kann das Flugzeug 17,6 t an Payload mitnehmen. Hier wurden 90 kg pro Passagier angenommen; das sind bei 148 Passagieren 13,3 t. Das tatsächliche Startgewicht macht dann 88 % des maximalen Startgewichts aus. Hier kommt man mit einer 1.440-m-Bahn aus: Die erforderliche Startbahnlänge beträgt 1.440 m, die erforderliche Landebahnlänge 1.330 m. Voraussetzung ist dabei immer, dass die Bahn gegrooved ist, als einen Anti-Skid-Belag hat, sodass man keine nasse Bahn mehr zu berücksichtigen braucht. Das ist ein wesentlicher Ansatz.

Hieraus ergibt sich, dass man die gewünschten Verkehre zumindest mit diesem Flugzeugtyp – Code Letter C – hätte abfertigen können, wenn man sich mit der Variante, nur die bestehende Start- und Landebahn zu nehmen, ernsthaft beschäftigt hätte. Dieser Neubau mit der dramatischen Erweiterung, der in der Diskussion steht, wäre also gar nicht erforderlich. Es wird in der Technischen Planung überhaupt kein Nachweis über Start- und Landestreckenerrechnungen erbracht, es wird einfach nur behauptet, man brauche eine längere Strecke. Es sollte in der Technischen Planung aber alltägliche Praxis sein, zumindest den Nachweis zu erbringen, bevor man etwas drastisch erweitert.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Dann werden – das haben wir eben auch im einführenden Vortrag gehört – landseitige Bedarfsflächen angewiesen, aber es wird kein Nachweis für einen solchen Bedarf erbracht. Aus einer Prognose heraus muss es einem Verkehrsplaner doch möglich sein, eine Vorfahrtsfläche und den Parkplatzbedarf anhand des Modal Split zu errechnen. In der Technischen Planung wird dazu keine Aussage gemacht. Es wird einfach etwas zeichnerisch dargestellt. Das ist nicht nachvollziehbar. – Das als Vorbemerkung zur Dimensionierung der Anlagen.

Zu den primären Anlagen gehören auch die Rollwege. Auch hierzu wird nichts gebracht.

Ein weiteres wichtiges Thema sind die Vorfelder. Aus der Prognose zum Passagieraufkommen können, wenn man es hochrechnet, in der Spitzenstunde neun Flugbewegungen entstehen. Das ist aber schon sehr hoch gerechnet; eigentlich liegen Sie tiefer. Im Airport Plan-

ning Manual von ICAO gibt es eine Formel, aus der man aus den Zahlen für die Spitzenstunde die Zahl der Landungen errechnet; es sind etwa zwei Drittel, also sechs Landungen pro Stunde. Ich projiziere die Formel zur Ermittlung des Vorfeldflächenbedarfs einmal an die Wand.

(Folie)

Nichts dergleichen ist im Antragsteil Technische Planung geschehen. Die Formel – ich erläutere sie kurz – ergibt sich, grob gesagt, aus folgenden Daten: Das ist zum einen die Anzahl der landenden Flugzeuge, multipliziert mit der Umdrehzeit. Eine B737 gerade im Ferienflugverkehr und vielleicht auch im Low-Cost-Bereich sollte man eigentlich nicht länger am Boden haben. Die kleineren Flugzeuge sind noch kürzere Zeit am Boden. Hier werden auch entsprechende Zeiten genannt; das können Sie hier unten sehen. Es werden in den dem Planer bekannten Empfehlungen und Vorschriften der ICAO durchaus Daten genannt, wie man das rechnen kann. Mich wundert, dass sie hier überhaupt nicht zum Einsatz gekommen sind. Bei sechs Landungen pro Stunde – das ist die Dimensionierung bei einer Umdrehzeit von 30 Minuten – ergibt sich folgende Situation:

(Folie)

Je nachdem, ob ich es typenspezifisch rechne oder die Code-Letter-C-Flugzeuge – ich habe sogar noch ein Code-Letter-D-Flugzeug mit hineingenommen, obwohl es da gar nicht hingehörte; denn es ist nirgendwo nachgewiesen –, insgesamt heranziehe, komme ich auf eine Größe des Vorfeldes von 25.000 bis 30.000 m<sup>2</sup>. Vorhanden sind, aus den mir vorliegenden Plänen grob abgemessen, 27.500 m<sup>2</sup>. Der Maximalbedarf für die Vorfelderweiterung beträgt also 2.500 m<sup>2</sup>. Tatsächlich werden aber 130.000 m<sup>2</sup> geplant, ohne überhaupt einen Nachweis zu erbringen.

(Folie: Flughafenplan)

Hier sehen Sie, dass auch noch 24 Abstellpositionen geplant werden. Wir haben den Plan eben gesehen. Ich habe auf dem Plan die Nummern eingetragen, um deutlich zu machen, wo überall Abstellpositionen geplant sind. Abgesehen von einigen planerischen Fragen, die nicht auf die Seite der Einwender gehören, ist die Frage zu stellen, woher der Planer die 24 Flugzeugpositionen hat und wie diese Größe nachgewiesen wurde. Es stehen keine Nachweise in der Technischen Planung, sondern es sieht einfach gut aus.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Wer Lust hat, eine langfristige Entwicklung darzustellen – er bekommt es ja planfestgestellt; nach der geltenden Rechtsprechung darf, wie es Herr Prof. Johlen sicherlich bestätigen wird, die einmal planfestgestellte Kapazität auch genutzt werden –, kann hier eine Vorratsplanung machen und deren Realisierung beantragen.

Sie sehen hier, dass mit der heute vorhandenen Vorfeldfläche ohne Allgemeine Luftfahrt der Bedarf des Jahres 2015 im Bereich Passage restriktionsfrei abgewickelt werden kann. Ich muss dazu sagen, dass in die Formel, die ich eben genannt habe, üblicherweise eine Dispositionsreserve von 8 % eingerechnet wird. Ich habe schon eine Dispositionsreserve von 25 % eingerechnet und komme damit auf fünf Positionen, die erforderlich sind. Auf einem so kleinen Flughafen sollte man schon genügend Dispositionsreserve haben; damit habe ich überhaupt keine Probleme. Vielleicht kann man auch 50 % Dispositionsreserve nehmen. Aber auch damit kommen Sie immer noch nicht auf 24 Positionen, sondern auf maximal sieben bis acht Positionen. Angesichts dessen stellt sich die Frage, wie es kommt, dass wir hier eine solche Planung vorgelegt bekommen, die im Planfeststellungsantrag in keiner Weise begründet wird.

Für mich ist dies – das muss ich wirklich sagen – der erstaunlichste Planfeststellungsantrag, der mir je vorgelegen hat. Ich empfehle Ihnen, sich einmal die Anträge der Flughäfen Hahn und Kassel anzuschauen. An beiden Planfeststellungsanträgen war ich nicht beteiligt. Aber von der Qualität her waren sie deutlich besser. Sicherlich wiesen sie auch einige Fehler auf – kritische Punkte kann man in einem so umfangreichen Antrag immer finden –, aber hier ist ein Antrag vorgelegt worden, der bei mir den Eindruck erweckt, er solle eher dazu dienen, zu verschleiern, als offen zu legen, was man wirklich will. Hier werden, wie ich eben sagte, nicht 24, sondern fünf Positionen benötigt. Der Flughafen Tegel hat für 12,5 Millionen Passagiere 38 Positionen. Hier sollen für 2,7 Millionen Passagiere und einem Mix von kleineren Flugzeugen, die schneller gedreht werden, 24 Positionen eingerichtet werden. Den Nachweis haben Sie nicht erbracht. In Berlin fliegen Code-Letter-D-Flugzeuge; es könnten sogar B747, also Code Letter E, verkehren. Diese Flugzeuge haben bis zu 90 bzw. 120 Minuten Umdrehzeit, wodurch sich natürlich die Belegungszeiten für die Positionen verlängern. – Ich weiß nicht, ob die Antragstellerin dazu etwas sagen will oder ob ich weitermachen soll.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Machen Sie bitte weiter!

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

Was mache ich aber, wenn ich nachher Antworten bekomme, mit denen ich nicht zufrieden bin?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Dann werden Sie wieder Gelegenheit zur Replik erhalten.

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

Okay, gut. – Nach der Prognose soll die Allgemeine Luftfahrt nicht zunehmen, sondern abnehmen. Warum dann für die Allgemeine Luftfahrt mehr Fläche erforderlich ist, wird nicht erläutert. Es wird nur zeichnerisch dargestellt. Es wird überhaupt nicht gesagt, was man dort

an Vorfeldflächen und Hallen braucht. Die Absicht, Wartungseinrichtungen am Flughafen Mönchengladbach entwickeln zu wollen, sollte zumindest mit einer Prognose, mit inhaltlichen Aussagen belegt und untermauert werden. Ein solcher Versuch wird gar nicht gemacht, sondern es wird einfach irgendeine Fläche, die offensichtlich frei zur Verfügung steht, bunt angemalt und gesagt, das wolle man haben.

Zur Frage der Organisation des Flughafens will ich mich nicht äußern; aber man muss doch fragen, woher die Flächen kommen, die Sie ausweisen.

(Folie: Flughafenplan)

Ich habe eben dargestellt, dass es heute Flächen der Allgemeinen Luftfahrt sind. Das ist diese Ecke hier. Dort sollen, wie ich annehme, auch Hallen abgerissen werden. Ich habe nicht überprüft, wie hoch die Hallen sind. Man müsste überprüfen, ob sie unterhalb der Hindernisfreiflächen in Bezug auf die seitlichen Übergangflächen liegen. Ich weiß es nicht; ich unterstelle, dass das nicht der Fall ist. Die müssten also, wenn die neue Bahn gebaut werden sollte, abgerissen werden. Bei der alten Bahn hätten sie, wenn sie schon Kat-I-Hindernisse sind, bei einem Streifen von 75 m abgerissen werden müssen. Diese Flächen werden für die Abfertigung im Bereich Passage im Jahre 2015 überhaupt nicht erforderlich sein. Sie werden trotzdem für den Bereich Passage ausgewiesen, damit man die Allgemeine Luftfahrt verdrängen kann, um für sie woanders neue Flächen auszuweisen. Ist es gerechtfertigt, hier zusätzliche Flächenversiegelungen vorzunehmen, ohne dass es einen Nachweis gibt, dass diese Flächen erforderlich sind?

Auch beim Passagierterminal – das deutete ich eben schon an – wäre es eigentlich die Aufgabe des Prognosegutachters gewesen, die Bemessungsspitze zu errechnen: Wie viele Passagiere gibt es in der Stunde? Bei 2,7 Millionen kann man grob von 1.500 Passagieren in der Bemessungsspitze ausgehen. Dies ließe dann eine Terminalgröße von 22.500 bis 25.000 m<sup>2</sup> erwarten; denn ich gehe davon aus, dass von Mönchengladbach keine Auslandsverkehre, sondern im Wesentlichen Schengen-Verkehre abgewickelt werden. Insoweit haben Sie auch keine Auslandsabfertigung. Aber auch hier fehlt jeglicher Versuch eines Ansatzes. Wir haben gehört, dass in Phasen gebaut werden soll. Aber in welchen Phasen, nach welchen Prämissen und aufgrund welcher Passagierzahlen gebaut werden wird, steht im Antragsteil Technische Planung nicht.

Zur Technischen Planung noch so viel: Da werden viele Dinge sehr detailliert dargestellt, die eine Selbstverständlichkeit sind, weil sie ICAO-Handbüchern entnommen werden können. Diese Dinge sind, ins Deutsche übersetzt, mit allen Einzelheiten abgeschrieben worden: Anflugbefeuerung, Instrumentierung usw. Da hätte der Hinweis auf die entsprechenden Annexe von ICAO oder auf die Erlasse des Bundesverkehrsministers ausgereicht. Stattdessen hätte man sich mit dem Thema des Ausbaus des Flughafens beschäftigen sollen. Das Thema des Ausbaus ist es nicht, detailliert darzustellen, dass man die geltenden Vorschriften und Emp-

fehlungen der ICAO und des Bundesverkehrsministers einhält. Es gehört natürlich auch dazu; aber nur das zu machen und das andere nicht zu machen, ist, wie ich denke, zu wenig.

Das hat natürlich auch Folgen für die sekundären sowie die tertiären Anlagen der Ver- und Entsorgung am Flughafen, weil es überhaupt keine Bemessungsgrößen für das Passagierterminal und alle anderen Anlagen gibt. Es hat keinen Versuch gegeben, überhaupt einmal nachzuweisen, was man an Wartungseinrichtungen entwickeln will und wie viele Beschäftigte es dort gibt. Nachher werde ich noch einmal auf die Beschäftigten eingehen; da wird es dann auch noch einmal interessant. Deshalb hat man natürlich auch Probleme bei der Versorgung mit Wasser: Welchen Wasserbedarf wird man haben? Es gibt Angaben für Flughäfen, wie viele Liter pro Passagier und Tag benötigt werden. Damit kann man den Wasserbedarf eines Flughafens ungefähr abschätzen. Bei 2,7 Millionen Passagieren und 3.000 Beschäftigten – davon hat Herr Prof. Hamm, glaube ich, gesprochen; ich weiß jetzt nicht mehr genau, wie viele es sind – ist einiger Wasserbedarf vorhanden, der natürlich auch sichergestellt werden muss. Bei der gegenwärtig geführten Diskussion über das Vorhandensein der Ressource Wasser ist es durchaus notwendig, den Nachweis zu erbringen, welchen Wasserverbrauch man für die Zukunft erwartet. Genauso notwendig ist es, die Menge des Abwassers zu definieren und zu sagen, was man an Einwohnerequivalenten nachher in die Kanalisation schütten wird.

In der Technischen Anlage gibt es zwar Berechnungen, aber ich habe den Planer des Entwässerungsantrags nicht beneidet. Ihm sind keine Daten vorgegeben worden, er musste Annahmen treffen und konnte nicht überprüfen, ob die Annahmen zutreffend sind. Auch konnte ihm niemand von der Projektsteuerung sagen, dass seine Annahmen falsch seien. Das heißt, man kann davon ausgehen, dass sie – es gibt wie immer im Leben zwei Möglichkeiten – entweder unter- oder überdimensioniert sind. Ob sie korrekt dimensioniert sind, ist eine andere Frage; ich glaube es nicht.

Dasselbe gilt für die Einleitung in die Vorflut. Man will sie nicht erhöhen, sondern will mehr Regenrückhaltebecken bauen. Das sind natürlich auch erst einmal Eingriffe in die Landschaft, die nicht unbedingt sein müssten, wenn man vorher die Anlagen dem tatsächlichen Bedarf entsprechend ordentlich dimensioniert hätte.

Auch für den Müll könnte man ordentliche Prognosen erstellen; sie fehlen aber völlig. Welches Abfallaufkommen pro Jahr wird der Flughafen haben? Das könnte man dann auf die entsprechenden Zyklen – pro Woche usw. – umrechnen. Aber auch hierzu sind keine Angaben vorhanden.

Die Kommunen hatten auch eingewandt, dass dies fehlt. Ein Planfeststellungsantrag ist ja nichts anderes als ein veröffentlichter Bauantrag, der dem Vorhabensträger den Weg ebnet. Man mag mich nachher korrigieren – ich bin kein Jurist –, aber ich sage es einmal so vereinfacht. Hätte der Vorhabensträger einen normalen Bauantrag gestellt, hätte er die Unterschrif-

ten aller Betroffenen beibringen müssen, um eine Baugenehmigung zu bekommen. Hätte er einen Betroffenen vergessen, hätte er sie nicht bekommen können. Diesen „Ameisenweg“ hat man über die Planfeststellung dem Vorhabensträger erspart. Stattdessen muss der Betroffene nach der Offenlegung des Antrags seine Einwendung und seine Betroffenheit nachweisen. Das ist die Partizipation, wie es genannt wird. Es ist also ein vereinfachtes Verfahren für den Vorhabensträger, um hier schneller zu Potte zu kommen. Der andere Weg wäre in einem solchen Fall auch gar nicht gangbar; das sehe ich ein.

Hier werden aber überhaupt keine Nachweise erbracht. Es wird nur vermutet und es werden Flächen ausgewiesen. Es wird noch nicht einmal der Versuch gemacht, bei den wesentlichen Anlagen und Flugbetriebsflächen, die zur Planfeststellung beantragt werden, einen Tragfähigkeitsnachweis zu erbringen. Da steht nur irgendwo, die B757 sei das Bemessungsflugzeug. Aber ein Tragfähigkeitsnachweis, Pläne zum Deckenaufbau oder Pläne für Regelquerschnitte fehlen. Ich wiederhole: Schauen Sie sich den Planfeststellungsantrag für Hahn oder für Kassel an; dort ist es enthalten, dort kann man sich das ansehen. Dann lässt sich auch nachweisen, welche Eingriffe überhaupt notwendig sind. Ich weiß gar nicht, wie das Grundwasser hier liegt, auch lässt sich den Plänen nicht entnehmen, wie hoch die Aufbauten sind und wie tief sie in das Erdreich einschneiden. All dies ist in der Technischen Planung völlige Fehlanzeige. Stattdessen beschäftigen Sie sich sehr ausführlich mit Themen, die in allen Reglements der ICAO und des Bundesverkehrsministers festgelegt sind. Diese geben Sie wieder; mehr nicht. Das ist der dünne Inhalt der Technischen Planung.

Ich bin nun mit den Themen Prognose und Dimensionierung der Anlagen erst einmal am Ende und werde jetzt auf die Arbeitsplätze, also auf das Thema von Prof. Hamm, zu sprechen kommen. Oder soll ich das zurückstellen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Sie könnten eigentlich auch dazu noch ausführen. Bleiben Sie am besten am Pult.

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

Ich habe mich mit dem Gutachten von Prof. Hamm von der Fachhochschule Niederrhein beschäftigt. Die Studie stellt sehr ausführlich die positiven regionalwirtschaftlichen Effekte in den Vordergrund. Er erwähnt auf Seite 13 zwar auch, dass es negative Effekte geben könne, nur werden diese negativen Effekte nicht weiter thematisiert und auch nicht in die Betrachtung einbezogen. Wer sich einmal mit den negativen Effekten beschäftigt, weiß, dass sie mit der Wertminderung bei Immobilien anfangen. Das ist ein sehr zweischneidiges Schwert; das weiß nicht. Die Immobilien haben natürlich für diejenigen, die mit dem Flughafen Geschäfte machen, einen höheren Wert; für diejenigen, die mit dem Flughafen kein Geschäft machen, aber sich durch ihn belästigt fühlen, verlieren die Immobilien an Wert. Vor kurzem wurde in Frankfurt vom Regionalen Dialogforum ein entsprechendes Gutachten vergeben, um einmal die Effekte herauszufiltern und festzustellen, ob es Wertminderungen gibt und wie hoch sie

gegebenenfalls sein könnten. Es gibt bereits eine Studie, die von der Universität Stuttgart für das Regionale Dialogforum erstellt worden ist und die von einer Wertminderung von bis zu 30 % spricht. Dem lagen aber keine detaillierten Untersuchungen zugrunde; vielmehr ist diese Studie zum Thema der Negativeffekte, der Kosten eines Flughafens gemacht worden.

Daneben sind Gesundheitsrisiken und die daraus resultierenden Gesundheitskosten zu betrachten. Ebenso kann im Hinblick auf regionalwirtschaftliche Effekte die Frage der Lernhinderung an Schulen und Kindergärten durch den vom Flughafen ausgehenden Lärm nicht unbetrachtet bleiben. Gleiches gilt für das Thema Schadstoffe. Ein ganz wichtiger Punkt, der nicht betrachtet wurde, ist schließlich, was passiert, wenn der Flughafen Defizite ausweist, und wer für diese Defizite aufkommt. Herr Zerbe, das war beim Flughafen Mönchengladbach in den letzten Jahren ja ausgeprägt der Fall. Sind unter den Anteilseignern öffentliche Hände, werden natürlich Steuergelder zumindest zum Teil zum Defizitausgleich herangezogen. Auch dies hätte in eine solche Studie hineingehört, nicht nur eine Darstellung der positiven regionalwirtschaftlichen Effekte.

Dazu ist allerdings auch auszuführen, dass die Lufthansa in einem ihrer Politikbriefe – den habe ich jetzt leider auch nicht mitgebracht; er ist aber im Internet abrufbar – vor dem Ausbau der Regionalflughäfen warnt und betont, dass die sogenannten positiven regionalwirtschaftlichen Effekte gesamtwirtschaftlich gesehen eher Schaden als Positiveffekte bringen. Der Grund hierfür ist – Sie haben es eben gesehen; ich kann es noch einmal auflegen –,

(Folie: Verteilung Originäraufkommen auf deutschen Flughäfen)

dass die Zahlen der Prognose des Bundesverkehrswegeplans und der derzeit bestehenden Ausbaupläne von Flughäfen zeigen, dass es im Jahr 2015 ein Überangebot in Höhe von rund 46 Millionen Passagiere geben wird, was natürlich dazu führen wird, wie im Luftverkehr üblich, dass nicht alle Luftverkehrsgesellschaften überleben werden. Es werden nur wenige überleben. In der Regel werden, so sagt man, in diesem Marktkampf die starken überleben. Hinzu kommt, dass der Flughafen Mönchengladbach seinen Ausbau mit der öffentlichen Daseinsvorsorge begründet. Dies ist ein schwer wiegendes Argument, das viele Einwände „wegwägen“ wird. Die Frage ist, ob dieses Argument hier auch für Siegerländer oder Münsteraner gilt, die vom Flughafen Mönchengladbach aus fliegen sollen. Diese Frage sollen aber Juristen beantworten.

Daher ist also die Frage zu stellen, ob bei dem für 2015 prognostizierten Überangebot der Flughafen Mönchengladbach zu den Gewinnern oder zu den Verlierern gehören wird und ob er dann, wenn es sich um öffentliche Daseinsvorsorge handelt und er Defizite wie jetzt der Flughafen Augsburg schreibt, Insolvenz anmelden und möglicherweise dicht gemacht werden muss, wenn die Gläubiger nicht befriedigt werden können. Können Sie sich vorstellen, dass eine Verkehrsinfrastruktur aufgrund der beantragten Insolvenz oder der Zahlungsunfähigkeit dicht gemacht wird? Die Möglichkeit besteht. Aber ich kann es mir nicht vorstellen,

weil sonst die Begründung mit der öffentlichen Daseinsvorsorge nicht greifen könnte. Das heißt, man wird diese öffentliche Infrastruktur selbst bei Defiziten aufrechterhalten.

Dann wird in dem Gutachten noch von weiteren Beschäftigungseffekten gesprochen. Überhaupt nicht betrachtet wird dabei die Frage der regionalwirtschaftlichen Effekte, die sich aus dem gleichzeitigen Betrieb der Flughäfen Mönchengladbach, Weeze und Düsseldorf ergibt. Im Landesentwicklungsplan wird der Flughafen Essen/Mülheim immerhin auch als Regionalflughafen ausgewiesen, wenn ich es richtig gesehen habe. Das sind Flughäfen, deren Einzugsbereiche sich alle miteinander deutlich überlappen. Das Gutachten, das Prof. Wolf dazu nachträglich vorgelegt hat, ist dazu wenig aussagefähig. Es wäre aber zumindest Aufgabe des Gutachters für die regionalwirtschaftlichen Effekte gewesen, diese Betrachtung in sein Gutachten einzustellen. Das hat er aber nicht getan. Da der Flughafen Weeze von der dortigen IHK ein ähnliches Gutachten über regionalwirtschaftliche Effekte hat erstellen lassen und jeder Flughafen für sich diese regionalwirtschaftlichen Effekte in Anspruch nimmt, muss man davon ausgehen, dass bei gleichzeitigem Betrieb dieser beiden Flughäfen diese Effekte eintreten werden. Ich glaube dies nicht. Die Frage, welche Auswirkungen dies hat, wird nicht thematisiert.

Thematisiert wird hingegen kurz die Frage der Anreisezeiten zum Flughafen, wobei nicht ganz klar wird, ob Urlauber oder Geschäftsreisende gemeint sind. Die Anreisezeit mag bei der Kurzstrecke noch relevant sein. Sie ist bei der Mittelstrecke schon sekundär. Bei der Langstrecke, die von hier aus nicht geflogen wird – da wird dann ein Feederflug, ein Zubringerflug, angeboten und über einen Hub geflogen –, stellt sie eine zu vernachlässigende Größenordnung dar. Da ist es gleichgültig, ob jemand nach Mönchengladbach oder nach Düsseldorf oder z. B. nach Frankfurt anreist. Der Flughafen Frankfurt gibt an, in seinem Einzugsbereich lebten 33 Millionen Einwohner; zum Einzugsbereich des Flughafens Frankfurt gehört das gesamte Ruhrgebiet, was jetzt auch durch den ICE verbessert worden ist. Dies ist ebenfalls ein Thema, das in eine Studie über regionalwirtschaftliche Effekte hineingehört, hier aber nicht angesprochen wird. Es ist mir zumindest nicht aufgefallen.

Ein weiterer wesentlicher Punkt aus kommunaler Sicht ist die Frage der Kosten, die aus der kommunalen Lärminderungsplanung entstehen. Die Kommunen müssen jetzt im Prinzip kommunale Lärminderungspläne aufstellen, kämpfen dabei aber gegen Windmühlenflügel. All das, was sie auf kommunaler Ebene beeinflussen können, wird durch zunehmenden Fluglärm wieder konterkariert. Das heißt, die Effekte sind gleich null. Die Kommunen geben eine Menge Geld aus, um ihre Lärminderungsplanung zu erstellen und als Vorhabensträger umzusetzen, und aus der Luft kommt ihnen der Lärm, den sie am Boden gerade beseitigt haben, wieder dazu. Hier findet also auch eine Verschwendung von Ressourcen statt. Solange die Frage der Einbindung des Fluglärms in die kommunale Lärminderungsplanung ungeklärt ist, wird hier praktisch ohne Effekte gearbeitet. Allerdings weiß ich nicht, wie es gehen sollte; darüber wird man sich noch ein paar Gedanken machen müssen.

Zu den Beschäftigungseffekten: Auf Seite 32 beschäftigt sich Prof. Hamm nur mit den internationalen Flughäfen in Deutschland. Dabei profitieren Standorte wie Frankfurt, Hamburg, Bremen, Hannover usw. von besonderen Effekten: Frankfurt ist ein Hub und hat allein aus dieser Funktion heraus einen wesentlich höheren Bedarf an Personal. Frankfurt ist der Standort der Home-Base-Carrier Lufthansa und Condor sowie einer kleinen Airline und verfügt über große Wartungsbereiche und ein großes Frachtaufkommen. Dies alles generiert zusätzliche Arbeitsplätze. In Hamburg generiert die Lufthansawerft zusätzliche Arbeitsplätze. In Bremen generiert die Lufthansaschule mit dem daraus erwachsenden Verkehr zusätzliche Arbeitsplätze.

Dann wurde von dem Vertreter der Technischen Planung eben angesprochen, hier sei eine Fläche für Catering vorgesehen. Ob Catering in Mönchengladbach erforderlich ist, hängt nicht davon ab, dass man es hier haben will, sondern im Wesentlichen davon, welche Strecken befliegen werden. Für das im Moment diskutierte Streckennetz sehe ich nicht den Bedarf für Cateringeinrichtungen. Auch hierzu könnten Nachweise erbracht werden, ob und welche Flächen für Catering erforderlich sind. Das ist ebenfalls nicht gemacht worden. Prof. Hamm setzt sich mit dieser Frage auch nicht auseinander.

Entscheidend für die Frage der Arbeitsplätze ist die Verteilung des Aufkommens der Inlands- und Auslandsverkehre. Eine Grenzkontrolle mit Pass- und Zollkontrolle bringt natürlich auch mehr Arbeitsplätze, als wenn es sich nur um einen Inlandsflughafen handelt, bei dem es wegen des Port of Destination allenfalls eine kleine Pass- und Zollkontrolle gibt. Auch diesen Fragen geht Prof. Hamm nicht nach. Insoweit sind diese Angaben nicht geeignet, Aussagen zur Entwicklung der Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen Mönchengladbach zu machen.

(Folie: Beschäftigte am Flughafen Frankfurt/Main, Trendprognose)

Ich habe Ihnen eine von mir gefertigte Auswertung der entsprechenden Zahlen von Frankfurt mitgebracht, der Sie Folgendes entnehmen können: Im Jahre 1975 gab es am Flughafen Frankfurt 25.800 Arbeitsplätze oder, auf die Zahl der Passagiere umgerechnet – die Anzahl der Arbeitsplätze wird immer auf die Anzahl der Passagiere bezogen –, 2.024 Arbeitsplätze pro 1 Million Passagiere. Durch Rationalisierungserfolge hat sich bis zum Jahr 2005 diese Zahl auf 1.079 Arbeitsplätze pro 1 Million Passagiere praktisch halbiert. Würde dieser Trend fortgeschrieben, kann davon ausgegangen werden, dass im Jahre 2015 noch 749 Beschäftigte pro 1 Million Passagiere benötigt werden. Für den Flughafen Frankfurt bedeutet dies bei einer prognostizierten Zunahme von 32,5 Millionen Passagieren bis zum Jahr 2015, dass durch die Rationalisierungserfolge keine Arbeitsplatzeffekte entstehen werden. Das heißt, auch hier ist die Frage zu stellen, welche Effekte die Rationalisierungspotenziale, die, wie es der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG in der Flughafenplanungskonferenz freudig erzählte, in den 90er-Jahren höher als das Wachstum des Flughafens gewesen seien, in Mönchengladbach haben werden. Sie sind jedenfalls in den Zahlen von Prof. Hamm überhaupt nicht berücksichtigt worden. Insofern ist diese Studie im Hinblick auf die angegebene Anzahl

der Arbeitsplätze mit Vorsicht zu genießen. Ich bestreite nicht, dass die Zunahme von Verkehr Arbeitsplatzeffekte hat. Die Frage ist nur, in welcher Größenordnung: Ob diese Effekte, wenn man sie den Kosten gegenüberstellt, zu einer positiv zu bewertenden gesamtwirtschaftlichen Bilanz führen werden, wage ich bei diesem Projekt zu bezweifeln. Ich kann es nicht widerlegen; aber es gibt auch hierzu keine Untersuchung.

Auch die indirekten Effekte sind nicht übertragbar. Hier ist am Markt eine Entwicklung zu erkennen, die in den ganzen Berechnungen der Arbeitsplatzzahlen bisher noch keine Rolle gespielt hat: Die Airlines streichen inzwischen den Reisebüros die Provisionen an den verkauften Flugtickets, sodass diese inzwischen Beratungsgebühren in Höhe von 25 oder 30 € nehmen müssen. Das heißt, der Vielflieger wird jetzt gezwungen, selbst die Funktion eines Reisebüros zu übernehmen; er wird sich entweder im Internet selbst bedienen und zusehen, dass er den richtigen Flug bekommt – die Low-Cost-Carrier machen dies schon länger – oder er wird für die Buchung eines Fluges im Reisebüro Geld auf den Tisch legen müssen. Dies wird dazu führen, dass gerade in der Reisebürobranche mit erheblichen Veränderungen zu rechnen sein wird, es sei denn, die Linien-Airlines sehen den Fehler ein – nach meiner Einschätzung machen sie hier einen Fehler –, und stellen sich mit den Low-Cost-Carriern nicht mehr weiter auf eine Ebene. Tun sie dies weiterhin, dann braucht man irgendwann keinen Linien-Carrier mehr, der ja immer noch gegenüber einem Low-Cost-Carrier zu teuer ist. Das ist also ein zweischneidiges Schwert. Dies hat aber auf jeden Fall Effekte im Hinblick auf die indirekten Arbeitsplätze in der Umgebung des Flughafens. Auch bei den Luftverkehrslinien wird es weitere Rationalisierungserfolge geben, die in die Überlegungen überhaupt noch nicht eingeflossen sind. All dies ist, wie ich finde, nicht ausreichend herausgearbeitet worden.

Zum Thema Unternehmensbefragung: Bedauerlicherweise ist in dem Exemplar, das mir vorliegt, der Fragebogen nicht enthalten; damit ist das Ergebnis der Befragung für mich auch nicht überprüfbar. Die Standortentscheidungen für Unternehmen sind beliebig. Es gibt dafür keine harten Fakten. Das beruht nur auf einer Einschätzung. Wer lange genug in der Kommunalpolitik tätig war, wird sich oft gefragt haben, welche Fakten für eine Standortentscheidung eines Unternehmens maßgeblich sind. Darüber gibt es viele Untersuchungen; das meiste davon sind Spekulationen. Bei den kleinen und mittleren Unternehmen spielt viel mehr der Ort, an dem man geboren und aufgewachsen ist und Familie und Freunde hat, eine Rolle, um eine Standortentscheidung zu treffen.

Der Gutachter spricht in diesem Zusammenhang von der Bedeutung kommunaler Abgaben; unter diesem Gesichtspunkt dürfte sich im Rhein-Main-Gebiet – ich nehme als Beispiel die beiden Städte Frankfurt und Offenbach mit ihren sehr hohen Gewerbesteuerhebesätzen von über 400 % – eigentlich kein gewerbesteuerpflichtiger Betrieb mehr ansiedeln. Es siedeln sich aber Betriebe an. Also muss es andere Faktoren als nur die kommunalen Abgaben geben. Er hat sie aber in sein Gutachten eingestellt.

Des Weiteren stellt sich hier die Frage, welchen konkreten Bezug die Nähe zu einem Flughafen auf eine Standortentscheidung hat. Die Frage ist überhaupt nicht beantwortet. Ist es beispielsweise noch als flughafennah zu bezeichnen, dass Hochtief-Airport seinen Sitz in Essen hat? Dieses Unternehmen, das sich ausschließlich mit Flughäfen beschäftigt, liegt immerhin 30 km vom Flughafen entfernt. Ist das flughafennah oder flughafenfern? Guckt man sich die Landkarte in Deutschland an, so stellt man fest, dass, wenn man für jeden internationalen Flughafen einen Einzugsbereich von 100 km und für jeden regionalen Flughafen einen Einzugsbereich von 60 km nimmt, bis auf zwei Gebiete in Deutschland – der Bayerische Wald und das Gebiet zwischen Wittenberge und Salzwedel in Sachsen-Anhalt – alle Flächen durch Flughäfen abgedeckt sind. Angesichts dessen stellt sich die Frage – sie ist in diesem Papier von Prof. Hamm überhaupt nicht herausgearbeitet worden –, welchen Flughafen die Unternehmen meinen. Meinen sie den Flughafen Düsseldorf oder meinen sie den Flughafen Mönchengladbach? Oder meinen sie vielleicht den Flughafen Weeze? Es ist nicht erkennbar, obwohl natürlich nach dem Flughafen Mönchengladbach gefragt wurde.

Dann wird es insoweit interessant, als sich in der Tabelle 12 auf den Seiten 39 und 40 noch 16,1 % als flughafenaffin bezeichnen, also die Nähe zu einem Flughafen für erforderlich halten, während auf Seite 40 unten in Tabelle 13 nur noch 4,9 % ihren Unternehmensstandort verlagern würden, wenn das Angebot am Flughafen verschlechtert würde. Diese deutliche Diskrepanz wird nicht erklärt; es wird auch kein Versuch einer Erklärung gestartet.

Dann zu den selbstverständlichen Antworten auf die Frage nach Parkplatzangebot, Abfertigungsdauer und Flugzielen: Natürlich habe ich auf einem Regionalflughafen ein ausreichendes Parkplatzangebot; er wäre mit dem Klammerbeutel gepudert, wenn er es nicht hätte. Aufgrund der geringen Menge an Passagieren auch in der Spitzenstunde gibt es gegenüber einem Großflughafen wie Düsseldorf oder Frankfurt auch relativ kurze Abfertigungszeiten. Die Flugziele können natürlich längst nicht denen eines Großflughafens wie Düsseldorf, Frankfurt oder anderer Flughäfen entsprechen, was die Attraktivität eines Flughafens mindert. Auch dies wird zu wenig herausgearbeitet.

Aus all diesen Gründen sollte man diese Studie insgesamt als kritisch betrachten. Sie stellt den Versuch dar, einen positiven Beitrag zum Flughafenbau zu liefern, ohne wirklich einen Nachweis zu erbringen.

Auf Seite 44 wird gesagt, der Flughafen sei ein Impulsgeber für die regionalwirtschaftliche Entwicklung. Auf Seite 45 stellen immerhin 50 % der Befragten fest, dass schon der heute bestehende Flughafen ein wichtiger Standortfaktor sei. Haben die Befragten das richtig oder falsch eingeschätzt? Ich verstehe es nicht: Auf der einen Seite wird gesagt, der Flughafenbau sei ein wichtiger regional wirtschaftlicher Faktor, auf der anderen Seite wird gesagt, ein Flughafen, der im Prinzip keinen Verkehr hat, sei schon jetzt ein wichtiger Faktor. Das könnte allenfalls für die wenigen Unternehmen gelten, die ihre Geschäftsflüge vom Flughafen Mönchengladbach aus durchführen. Dazu wurde allerdings nicht die hypothetische Frage

gestellt, ob eine frühere Standortentscheidung für Mönchengladbach ohne diesen Flughafen nicht getroffen worden wäre. Dies wage ich zu bezweifeln.

Wenn mich jemand fragt, ob der Ausbau eines Flughafens eine Fehlinvestition sei, antworte ich erst einmal wie bei einer Autobahn oder einer Straße: Nein, das glaube ich nicht; man wird sich das schon richtig überlegt haben. Ein Flughafen muss betriebswirtschaftlich arbeiten und Gewinne erwirtschaften. Da den Befragten aber nicht gesagt wurde, welche Kosten für den Ausbau entstehen, der zur Planfeststellung beantragt wird, ist auch dies ein zweischneidiges Schwert. Ich habe für das, was im Planfeststellungsantrag zur Planfeststellung beantragt wird, einmal mit einer groben Abschätzung einen Kostenüberschlag erstellt.

(Folie: Kostenüberschlag Ausbau Flughafen Mönchengladbach)

Sie können mir glauben, ich habe schon mehrere Flughäfen betreut. Hochtief habe ich gesagt, das, was sie damals in Berlin geplant hätten, koste 8,5 Milliarden DM; erst haben sie es mir nicht geglaubt und drei Monate später sind die Kalkulatoren auf 8,3 Milliarden DM gekommen. Ich habe meine Methoden, nachdem ich an 43 Flughäfen rund um den Globus gearbeitet und auch Kostenschätzungen vorgenommen habe und sie hinterher mit den tatsächlichen Kosten vergleichen konnte. Ich behaupte, dass dieser Ausbau des Flughafens insgesamt rund 330 Millionen € kosten wird. Diese erhebliche Summe wird sich selbst bei dem prognostizierten Betrieb nicht erwirtschaften lassen, Herr Zerbe. – Besten Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Zerbe? – Erst Herr Kames.

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

Herr Faulenbach, ganz zu Anfang Ihres Vortrags haben Sie gesagt – ich weiß nicht, ob ich das richtig verstanden habe –, im Jahre 2001 seien zuerst das DES und dann die Prognose erstellt worden. Oder habe ich das missverstanden?

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

Das haben Sie schon richtig verstanden. Ich habe die Prognose noch auf dem Tisch liegen; dann können wir noch einmal nachsehen. Wenn Sie mir die Zeit noch lassen, dann mache ich es sofort.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja, bitte.

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

Ich habe es schon für Sie gemacht.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Er kann die Prognose doch schnell holen; das ist doch kein Problem.

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

Auf Seite 71 steht:

Als Referenzszenario zur Verteilung der Flüge nach den zuvor genannten Größen dient das DES aus dem Jahr 2000.

Die Prognose ist im Jahr 2002 erstellt worden.

Es werden für alle Flüge, die nicht dem Linientourismus zuzuordnen sind, die Verteilungen abgeleitet ...

Basis war das DES des Jahres 2000 für die Prognose. So entnehme ich es daraus. Er bestätigt nachher ja, dass er das Ergebnis des DES von 2000 mit seiner Prognose wieder trifft. Das DES ist aber keine Prognose; es ist einfach nur eine Liste, in der ich Flüge zusammenstelle, um Fluglärmrechnungen machen zu können. – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Kames.

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

Auf derselben Seite heißt es ganz zu Anfang:

Die zuvor erarbeiteten Prognoseergebnisse werden anschließend in einem Datenerfassungssystem (DES) zusammengefasst.

Gleiches ist auf Seite 6 der Prognose aufgeführt. Auf den Seiten 71, 72 und 75 wird dargelegt, dass das DES für den Prognoseflugbetrieb selbstverständlich erst nach Vorlage der Prognosedaten erstellt worden ist. Dann heißt es, wie Sie schon richtig zitierten:

Als Referenzszenario zur Verteilung der Flüge nach den zuvor genannten Größen dient das DES aus dem Jahr 2000.

Das Jahr 2000 ist das Referenzszenario. Da lagen die Daten natürlich vor. Wenn Sie hier von der Prognose sprechen, dann ist zu sagen, dass das DES für die Prognose definitiv auf Basis des Prognoseergebnisses erfolgt ist. Das ist auch leicht nachprüfbar. Das DES ist ja wesentlicher Bestandteil des Lärmgutachtens. Dort wird unter anderem ausgeführt, dass

seitens ARC, dem Ersteller der Prognose, das entsprechende DES in Form einer Excel-Tabelle am 20. März 2002 dem Lärmgutachter zur Verfügung gestellt worden sei. Das Referenzszenario ist klar: Der Flugbetrieb hatte schon stattgefunden; das DES lag logischerweise auch früher vor. Aber ich hatte es so verstanden, dass Sie auch den Prognosebetrieb meinten. Darum geht es ja in der Anlage 02.01, Prognose des Verkehrsaufkommens für den Verkehrslandeplatz und auch für das Prognosejahr. Dazu müssen wir eindeutig festhalten, dass das DES aufgrund der Prognoseergebnisse dazu erstellt und dann natürlich auch für das Lärmgutachten usw. weiterverarbeitet worden ist. Die Reihenfolge ist also umgekehrt.

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

Lassen wir es so stehen. Ich habe nur das Problem dabei, dass in dem DES überhaupt nicht der Versuch gemacht wird – – Das ist für mich jedenfalls nicht erkennbar; ich müsste es höchstens aus den Listen herausnehmen. Wir haben in Anhang 10 die Flugzeuggruppen. Dann wird hier etwas zum Linienfrachtverkehr usw. gesagt. Aber es geht immer auch darum, dass Sie beim Lärm – das ist ja abgehandelt worden – die verkehrsreichsten sechs Monate betrachten. Wenn ich jetzt nicht ganz falsch informiert bin, dann liegt beispielsweise das Aufkommen im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt in den verkehrsreichsten Monaten zwischen 60 und 80 % des Jahresaufkommens. Ist das hier eingeflossen, ist das berücksichtigt worden? Das ist nicht erkennbar. Dem, was ich hier habe, kann ich es nicht entnehmen, sorry. Vielleicht helfen Sie mir da weiter. Ich habe es daraus nicht entnehmen können. Vielleicht bin ich auch deutlichere Ausführungen gewohnt; aber er sagt hierzu nichts. Er stellt hier nur die Betriebsrichtungen fest. Aber die tageszeitliche Verteilung der Flugzeuggruppen – – Nachtflüge finden ohnehin nicht statt; daher heißt es:

Entsprechend den Vorgaben verbleiben im DES die Felder der Nachtflüge leer.

Das ist es dann gewesen. Aber das ist dann im DES. Eine tageszeitliche Verteilung, welcher Flugzeugtyp wie oft am Tag vorkommt, ist zumindest hier nicht enthalten.

Aber Lärm sollte nicht unser Gegenstand sein. Wir haben von der Technischen Planung gesprochen. Ich bin nicht der Lärmspezialist, der dies deutlich machen könnte. Deshalb will ich mich mit Ihnen auch nicht weiter über Lärm unterhalten. Das waren nur Anmerkungen von mir; das ist aber nicht mein spezielles Thema. Vielmehr geht es um die Frage der Technischen Planung. Das ist der Band 01 im Ordner 1; darüber habe ich heute gesprochen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Darüber sollte der Flughafen auch sprechen. – Herr Kames.

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

Vielleicht nur noch abschließend: Es entstand der Eindruck, als hätten wir zuerst ein DES erstellt und erst danach die Prognose ermittelt. Aber damit lassen wir es gut sein.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe, es waren noch andere Kritikpunkte angesprochen.

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

Vielen Dank. – ich beginne bei einem Grundsatzthema, Herr Faulenbach. Sie haben eine Tabelle aufgelegt und damit versucht, ein Überangebot im Luftverkehr in Deutschland zu belegen. Sie nehmen möglicherweise Hochrechnungen, Zeitungsartikel und Ähnliches zur Hand und versuchen damit, Überangebote darzustellen. Sie haben von + 15 Millionen in Düsseldorf und von + 3 Millionen in Lübeck gesprochen. Sie haben auch den Flughafen Leipzig genannt. Ich war vorhin nicht in der Lage, Ihre Tabellen so schnell mitzuschreiben; ich glaube, Sie haben dort von + 7 Millionen gesprochen. Beantworten Sie mir doch einmal eine Frage: Was nützt dem Fluggast in Mönchengladbach ein Angebot in Lübeck oder Leipzig? Da ist Ihr Tableau von der Sache her überhaupt nicht richtig und auch nicht zielführend.

Die gleiche Methode sprach ich eingangs an, als ich auf Ihre Sitzplatzrechnung in Mönchengladbach einging. Sie sagten, mit den Sitzplatzangeboten komme eine miserable Auslastung zustande. Das ist klar. Wir haben eine B757 als Referenzflugzeug für die technische Auslegung herangezogen, weil sie das größte Flugzeug in dieser Klasse ist. Wenn Sie aber so tun, als fänden hier nur B757-Flüge mit 230 bis 240 Plätzen statt, und das dann durch die Zahl von 2,8 Millionen Passagieren teilen, dann kommt natürlich eine so unsägliche Auslastung heraus. Man kann mit Zahlen einiges in eine bestimmte Richtung biegen; aber das halte ich für nicht ganz seriös.

Dann noch einmal zu dem Thema der beantragten Bahnlänge: Wir haben dies schon vor drei Wochen ausgiebig diskutiert, Herr Faulenbach, und Sie fangen heute damit wieder an. Wir beantragen keine Startbahn für ein einziges Flugzeugmuster; das machte überhaupt keinen Sinn. Wenn Sie mir sagten, dass Sie als Flughafenplaner irgendwo einen Flughafen nur für einen einzigen Flugzeugtyp ausgelegt haben, dann würde ich mich wundern. Dazu wird im Nachgang Herr Welke noch etwas sagen.

Nächster Punkt: Die Behauptung, dass eine B737-700 fast mit Vollauslastung und 3.500 km Destinationsentfernung hier abfliegen kann, hält keinerlei kritischer Überprüfung stand, Herr Faulenbach. Ich würde sogar behaupten, dass sie falsch ist.

Zu den Kosten des Ausbaus: Bei den von Ihnen angegebenen 330 Millionen € stand wohl der Wunsch des Architekten Pate, einmal zu sehen, was bei der HOAI herauskäme. Die Baukosten, die wir geplant haben, betragen in keiner Weise die von Ihnen genannten

330 Millionen €. Wir wissen nicht, woher Sie diese Zahl haben, wir wissen nicht, wie Sie gerechnet haben. Ich glaube auch nicht, dass diese Zahl hier Gegenstand der Erörterung sein kann, weil sie durch nichts bewiesen und belegt ist.

Nun komme ich zu einer weiteren Behauptung von Ihnen, zu der Herr Welke, möglicherweise aber auch ein Mitarbeiter der Bezirksregierung gleich noch etwas sagen wird. Sie behaupten, eine CRJ könne heute schon in Mönchengladbach verkehren. Sie haben den Satz nicht ganz zu Ende gebracht. Möglicherweise kann sie es: Fairy rein und clear raus. Aber das hilft uns nicht. Eine CRJ 200 kann mit der heutigen Startbahnlänge in Mönchengladbach nicht eingesetzt werden.

Dann habe ich noch einen Punkt aufgenommen: Sie haben gesagt, die BAe 146 könne ohne Nutzlastbeschränkung hier verkehren. Auch das ist falsch.

Dann haben Sie gefragt, warum der Verkehr deutlich zurückgegangen sei. Die Air Berlin hatte hier die BAe 146 eingesetzt und setzt jetzt aus Wirtschaftlichkeitsgründen die B737 in Düsseldorf ein. – Zu den technischen Themen werden gleich die Herren der Firma Spiekermann Stellung nehmen.

Ich gehe noch einmal kurz auf die von Ihnen angesprochenen Bemühungen großer Luftverkehrsgesellschaften zur Reduzierung der Flughafenstandorte und Flughafenkapazitäten ein, weil uns die Lufthansa und Beratungsgesellschaften – Sie zählen ja auch zu den Beratungsgesellschaften – immer vorhielten, dass das alles nicht nötig sei. Aus Sicht der Lufthansa – das ist sicherlich richtig, Herr Faulenbach – kommt eine Begrenzung der Flughafenkapazitäten oder eine Konzentration auf wenige Standorte der Auslastung und Wirtschaftlichkeit dieser Airline entgegen. Daran haben auch wir überhaupt keinen Zweifel. Je mehr Plätze es gibt, je weniger Wettbewerb für die Lufthansa vorhanden ist, desto wirtschaftlicher kann sie arbeiten und desto höhere Preise kann sie verlangen. Wir haben ja das Phänomen gehabt, dass die Lufthansa Strecken wie Frankfurt–Berlin geflogen ist und sich sogar schon das Kartellamt mit der Preisgestaltung auseinandersetzen musste, weil es auf dieser Strecke keinen Wettbewerb gab. Wir wissen alle, dass ein Monopol für den Monopolanbieter eine fantastische Situation ist, für die Kunden aber leider nicht.

Zusätzliche Flughäfen in der Fläche, Herr Faulenbach: Auch was Frankfurt angeht, haben Sie schon mehrfach über Satellitenflughäfen referiert und gesagt, wenn Frankfurt seine Kapazitäten nicht erreichen könne, dann gehe man dort eben in die Fläche. Sie haben auch Egelsbach genannt, glaube ich; auf jeden Fall haben Sie Hahn genannt. Zusätzliche Flughäfen in der Fläche ermöglichen es, dass weitere Luftverkehrsgesellschaften mit konkurrierenden Angeboten in den Markt eintreten. Ganz platt: Für die etablierten Luftverkehrsgesellschaften bedeutet dies einen wachsenden Konkurrenzdruck und sie müssen dann unter Umständen ihre Preise und Leistungen den neuen Marktbedingungen anpassen. Genau dies, Herr Faulenbach, entspricht aber dem Sinn der nicht nur in der Bundesrepublik Deutschland

geltenden marktwirtschaftlichen Ordnung. Es entspricht ebenso der Zielsetzung der von der EU in die Wege geleiteten Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes. Die Luftverkehrsgesellschaften sehen sich damit als Folge der Liberalisierung einer wirtschaftlichen Konkurrenzsituation ausgesetzt, die für praktisch alle anderen Wirtschaftsbereiche in Deutschland und Europa schon seit Jahrzehnten gängige Praxis und an der Tagesordnung ist. Das, was hier einige große Luftverkehrsgesellschaften fordern, die Beschränkung der Kapazitäten und der Flughafenstandorte, entspricht meiner Meinung nach mehr den Grundzügen der mittelalterlichen Zunftordnung für das Handwerk. Diese Diskussion sollte man nach meinem Dafürhalten nicht weiterführen.

Ich gehe jetzt noch ganz kurz auf die Nullvariante ein, die ebenfalls wieder von Ihnen angesprochen wurde. Vielleicht einmal für das Auditorium: Die Nullvariante bedeutete die Beibehaltung des heutigen technischen Ausbauzustandes. Dazu mache ich eine Vorbemerkung, Herr Faulenbach. Nach Ziel 3 in Kapitel 7 des Gebietsentwicklungsplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf ist zur Entlastung des Internationalen Verkehrsflughafens Düsseldorf der Geschäftsreise- und Regionalluftverkehr soweit wie möglich auf den funktionsfähig auszubauenden Flugplatz Mönchengladbach zu verlagern. Nach dem LEPro sollen die Schwerpunktflugplätze für den Regionalflugverkehr, unter anderem Mönchengladbach, vornehmlich dem deutschen und europäischen Regional- und Ergänzungsluftverkehr dienen. Auch das ist eine gesetzliche Norm. Hierfür reichen die Umwidmung auf 1.440 m oder die Nullvariante überhaupt nicht aus. Wenn wir die verkehrliche Situation ansehen, dann können wir die dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach zugewiesenen Aufgaben und Funktionen mit einer Start- und Landebahn von 1.200 m Länge nicht erfüllen. Ich mache im Folgenden noch einmal deutlich, warum dies so ist:

Wir schließen kleinere Jets schon aus. Herr Faulenbach, vergessen Sie bitte nicht, wenn Sie gleich auf diesen Punkt eingehen sollten, dass es auch eine europäische JAR-OPS-Richtlinie gibt. Bei uns können kleinere Jets nicht operieren; ich nenne einige: Embraer 135, ein 37-Sitzer, Embraer 145, Embraer 170, Fokker 70, Fokker 100, Lear Jet, Canada Regional Jet. Es gibt keinerlei Einsatzmöglichkeiten für gängige Flugzeugmuster wie A320 oder B737, Herr Faulenbach. Wir haben Nutzlast- und/oder Reichweitenbeschränkungen für Props und Jets. Beispiele dafür sind die BAe 146, Saab 2000, Fokker 50. Wir hatten vor anderthalb Jahren die Carpatair hier, die auf der Strecke Mönchengladbach–Timișoara eine Saab 2000 einsetzen wollte. Es funktionierte mit diesem Gerät nicht. Entweder fliegen Sie mit reduzierter Nutzlast oder Sie fliegen von Mönchengladbach nach München, um dort vor dem Weiterflug aufzutanken. Was das für die Wirtschaftlichkeit der Verkehre einer Luftverkehrsgesellschaft bedeutet, brauche ich Ihnen als Fachmann nicht zu erklären.

Wir haben die Erfahrungen auf der Mönchengladbach–Wien-Strecke mit der BAe 146 der Air Berlin gehabt. Wir haben Mitte der 90er-Jahre unsägliche Erfahrungen mit der Debonair gehabt, die die BAe 146 auf der Barcelona-Strecke eingesetzt hat und dann mit Faktoren wie

60, 70 % geflogen ist. Wir hatten einmal eine tolle Veranstaltung auch mit der Debonair: Da gab es irgendein Fußballspiel in München und es war heiß. Die Maschine war in Mönchengladbach rappellvoll und alle wollten zu dem Fußballspiel. Dann hat der Pilot gerechnet, festgestellt, dass er mit der Startbahnlänge nicht klarkommt, und dem Handling den Auftrag gegeben, alle Koffer aus der Maschine zu holen. Er ist also ohne Gepäck nach München geflogen; die Passagiere waren natürlich stumm vor Glück, als sie ohne Gepäck in München ankamen. Da hat man dann gesagt, für eine Nacht werde es schon gehen. Es funktioniert nicht unter allen Bedingungen, dass ein solches Flugzeug eingesetzt werden kann. Insbesondere die BAe 146-300 hat noch größere Performance-Probleme als z. B. eine 146-100.

Hinzu kommt, Herr Faulenbach, dass Airlines, die verschiedene Flugzeugmuster einsetzen, bei Einsatz einer Fokker 50 in Mönchengladbach, die Sie dann mit einem Ersatzmuster Fokker 70 tauschen wollen, wieder keine Chance auf unserer Bahn hätten. Die Flugbetriebskosten eines in Mönchengladbach eingesetzten Props sind im Vergleich zu den Sitzplatzkosten eines modernen Jets deutlich höher.

Folge: In Mönchengladbach können mit den hier einsetzbaren Mustern und der Kapazitätsbeschränkung keine wettbewerbsfähigen und damit keine kostendeckenden Preise erzielt werden. Auch dies gehört zum Thema Wirtschaftlichkeit. Angesichts dessen muss man wirklich platt sagen, dass bei Beibehaltung der jetzigen infrastrukturellen Ausbauzustände die Folgen aus Sicht der Flughafengesellschaft ein nachhaltiger Verlust der Marktfähigkeit im Bereich Linienflugverkehr – dies zielt insbesondere in Richtung Änderung der europäischen JAR-OPS- Richtlinie; auch darüber haben wir in der letzten Woche hier gesprochen – und ein nachhaltiger Verlust der Marktfähigkeit im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt und des sonstigen gewerblichen und Geschäftsreiseverkehrs wären, wo man Jets wie den Lear Jet oder große Citation- bzw. Falcon-Typen einsetzt. Bei einem Verlust an Linienverkehr entfällt dann auch die wirtschaftliche Rechtfertigung für den Instrumentenlandebetrieb. Sie erreichten damit, dass man irgendwann die Frage stellen müsste, ob eine Kontrollzone noch Sinn mache oder ob man sich hier nicht lieber auf reinen Sichtflugbetrieb ohne kontrollierten Luftraum beschränken wolle. Aber zurück zu den Aufgaben, die der Platz hat: Mit der 1.200-m-Bahn können diese Aufgaben nicht erfüllt werden.

Nun möchte ich noch auf Ihr Beispiel des Flughafens Lübeck eingehen; danach wird dies aus fachlicher Sicht deutlicher ausgeführt werden, als ich es tun kann. Sie haben aus der Ableitung der Lübecker Verhältnisse festgestellt, dass eine B737-700 in Mönchengladbach restriktionsfrei verkehren könne. Das möchten wir klarstellen. Dieses Thema haben wir vor drei Wochen mehrfach durchdekliniert; ihr Kollege aus dem Flugbetrieb war auch dabei. Da Sie es heute wieder gebracht haben, werden wir noch einmal darauf eingehen.

(Widerspruch von Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter])

– Doch, wir gehen noch einmal darauf ein, Herr Faulenbach. Sie haben es gebracht und wir möchten dazu erwidern. Das wird, wenn Herrn Welke das Wort gegeben wird, Herr Vorsitzender, Herr Welke tun.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Nein, im Augenblick nicht. Es sollte erst Herr Faulenbach antworten können. – Bitte.

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

Herr Zerbe, ich will nur darauf hinweisen, dass ich die Berechnung von Lübeck aus Versehen hier als Folie vorgeführt habe. Die Ausrechnung habe ich durchaus für den Flughafen Mönchengladbach gemacht und nicht aus Lübeck übernommen.

Es gibt von der DFS ein Buch, dem Sie Start- und Landebahnlängen – zugegebenermaßen für den Standardtag, nicht für höhere Temperaturen ab 30°C<sub>DU</sub>, und für das MTOW – entnehmen können. Gleichwohl ließe sich mit Zuschlägen arbeiten. Dann können Sie feststellen, dass die CRJ 400 – im Moment habe ich hier nur die Herstellerangaben für dieses Flugzeugmuster – beim maximalen Startgewicht, das nie erreicht wird, wiederum bezogen auf den Standardtag, eine Startbahnlänge von 1.402 m und eine Landebahnlänge von 1.287 m benötigt. Ich habe nur diese Herstellerangaben mitgebracht, weil ich dachte, dass auf diesen Flugzeugtyp eingegangen würde. Die CRJ 200 hatte ich mir ausgedruckt, aber leider nicht mitgebracht. Dieses Flugzeug wird, wenn ich es richtig sehe, bei der Lufthansa als Cityhopper, wie die Holländer es nennen, eingesetzt, das heißt, im innerdeutschen Flugverkehr und vielleicht noch im Verkehr mit den Nachbarländern. Dieses Flugzeug hat eine maximale Reichweite von 2.522 km. Wenn Sie davon ausgehen, dass Sie in der Regel 1.000 km damit fliegen, dann haben Sie schon wegen des Fuel entsprechend weniger Zuladung. Sie tanken den Flieger doch nicht voll, wenn Sie nur 1.000 km fliegen wollen.

(Zuruf von Hans-Günter Welke [Antragstellerin])

– Sie schleppen doch nicht unnötig Fuel mit, was zusätzlichen Treibstoffverbrauch bedeutet und so zusätzliches Geld kostet. Das ist unwirtschaftlich. Wenn Herr Welke nachher beschreiben wird, dass er es macht, dann fliegt er unwirtschaftlich. Sie nehmen nie mehr Fuel mit, als sie brauchen, um zum Ziel zu kommen.

Daher können Sie ausrechnen, dass Sie mit der vorhandenen Bahn auskommen. Ich habe nicht gesagt, mit den 1.200 m, sondern ich habe von den vorhandenen Strecken gesprochen. Sie haben ja auch in der Vergangenheit schon die Stoppflächen genutzt, wenn der Bedarf gegeben war. Mit 1.440 m könnten Sie den gesamten Verkehr abwickeln, den Sie abwickeln wollen. Zugegebenermaßen könnten Sie nicht die Boeing 757 einsetzen; aber Sie erscheint in Ihrem Gutachten auch nicht.

(Zuruf von der Antragstellerin: Das stimmt doch nicht! Das ist unglaublich!)

Insofern ist sie kein Thema. Einige andere Flugzeugtypen – hier gebe ich Ihnen Recht – wie etwa die Embreair könnten hier nicht landen. Die Frage ist aber, ob es einen so großen Bedarf gibt, dass diese Flugzeuge hier landen müssen. Sie haben in der Umgebung immerhin Direktflughäfen, die diese Flugzeuge abfertigen können. Ob alle sechs Flughäfen – jetzt nenne ich sie einmal; ich fange bei Lüttich an, gehe über Maastricht, Mönchengladbach und Düsseldorf nach Weeze und möglicherweise nach Mülheim – in der Lage sein müssen, jeden Flugzeugtyp abzufertigen, der sich in dieser Gruppe bewegt, wage ich zu bezweifeln. Ich glaube nicht, dass es dafür einen öffentlichen Bedarf gibt. Einem Privatflieger – Sie haben ja von Privatfliegern gesprochen – kann man durchaus zumuten, ein bisschen weiter zu fliegen; er muss nicht unbedingt vor Ort landen.

Hier stellt sich wiederum die Frage nach dem Flugzeugtyp. Herr Welke hat beim letzten Mal die Boeing 737-700 als den Flugzeugtyp genannt, der als Bemessungsflugzeug herangezogen werden sollte. In der Prognose steht dazu nichts; dort steht nur Boeing 737. Welche geflogen werden soll, weiß ich nicht.

Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Alle!

Wenn Sie aber auf die B737-800 reflektieren, für die man sicherlich eine längere Bahn als die mit 1.440 m braucht – jedenfalls dann, wenn man mit einem Sitzladefaktor von 100 % fliegen will – dann unterstelle ich Ihnen, dass Sie einen Low-Cost-Carrier und keinen Linienverkehr nach Mönchengladbach holen wollen. In diesem Fall stimmt aber Ihre Prognose wieder nicht; denn die Prognose setzt sich ausschließlich mit Linienverkehr und Ferienflugverkehr auseinander. Sie erwähnt zwar den Low-Cost-Bereich, aber es wird kein Aufkommen für Mönchengladbach generiert. Das heißt, Sie belegen in Ihrer Prognose etwas anderes, als Sie tatsächlich rechnen. Dann ist Mönchengladbach aber kein Ersatzflughafen mehr für den Flughafen Düsseldorf, es sei denn, Sie sagten, der Flughafen Düsseldorf wolle auch noch den Low-Cost-Verkehr abfertigen. Würde er für Düsseldorf als erstrebenswerter Luftverkehr angesehen, dann könnte er nicht nach Düsseldorf, sondern nur nach Mönchengladbach geholt werden. Aber dann stimmt Ihre Prognose nicht. Die B737-800 wird hauptsächlich im Low-Cost-Bereich eingesetzt; das ist eine Maschine mit 189 oder 184 Passagieren.

JAR-OPS, Herr Zerbe, ist bei meinen Berechnungen und Kalkulationen berücksichtigt worden. Damit ist viel Schindluder getrieben worden, indem – Herr Welke hatte dies beim letzten Mal gemacht – man Sicherheit doppelt gerechnet hat, um dann zu Ergebnissen zu kommen, die besagen, man müsse überall in Deutschland Start- und Landebahnen verlängern. Das ist ja nicht nur bei Ihnen, sondern auch auf anderen Flughäfen so betrieben worden, weil man sich mit den Regelungen, die in dieser Richtlinie getroffen wurden, nicht ordentlich auseinander gesetzt hat.

Zum Flugzeugtyp sage ich noch einmal, dass das Bemessungsflugzeug berücksichtigt werden sollte. Aber jetzt sage ich Ihnen auch, dass die A320 als ein in derselben Klasse fliegender Flugzeug für die Destinationen und Strecken, die Sie vorsehen – ich gehe vom Regionalluftverkehr und nicht nur vom Kurzstreckenverkehr aus –, laut Herstellerangaben unter Berücksichtigung auch von hohen Temperaturen, also von 30° statt 15°C, wie beim Standardtag gerechnet wird, mit der von mir genannten Bahnlänge auskommt. Bestimmte Flugzeugtypen müssen Sie ausschließen. Da stellt sich aber die Frage, ob diejenigen, die bisher am Markt waren, beispielsweise auch in Düsseldorf eingesetzt werden oder ob man hier einen neuen Markt kreieren will. Diese Frage haben Sie nicht beantwortet.

Die Länge der Start- und Landebahn und den Planungsnullfall habe ich nur unter dem Gesichtspunkt der Prognose angesprochen. Ich habe nicht gesagt, Sie sollten den Planungsnullfall realisieren oder alles so lassen, wie es ist. Vielmehr habe ich Ihnen gesagt, im Zuge der Prognose hätte der Planungsnullfall zumindest untersucht werden müssen, um auch deutlich zu machen, was passieren könnte, wenn der Flughafen nicht ausgebaut wird. Diese Frage ist nicht beantwortet worden. Das, was Sie hier behaupten, geht nicht.

Der Bezug auf den Gebietsentwicklungsplan hinkt natürlich immer, weil er irgendwo Ziele vorgibt. Ich weiß gar nicht, ob es als Ziel formuliert ist. Im GEP gibt es Ziele und – wie heißt es noch? – Empfehlungen, sage ich einmal.

(Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): Grundsätze!)

Ich weiß nicht, ob das in Nordrhein-Westfalen so formuliert ist. Da können Sie dann natürlich auch die Frage stellen, wenn es so konkret dargestellt sein sollte, wie Sie es möglicherweise vorgegeben hatten, ob dieses Thema im Gebietsentwicklungsplan auch ausreichend, also mit entsprechenden Auswirkungsbetrachtungen, untersucht worden ist. Das sollte juristisch überprüft werden. Vom VGH Kassel gibt es zumindest ein Urteil, in dem er den Landesentwicklungsplan in Hessen kassiert hat, weil die konkrete Beschreibung der Aufgaben und der Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt fehlte und keine Abwägung stattgefunden hatte. Das war so als Ziel im Landesentwicklungsplan nicht zulässig; dafür wird jetzt in Hessen ein neuer Landesentwicklungsplan gemacht. In Brandenburg hat das Oberverwaltungsgericht Frankfurt (Oder) den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortsicherung (LEP-FS), wie er sich nannte, einkassiert, weil die Auswirkungsbetrachtungen nicht ausreichend untersucht wurden. Das Oberverwaltungsgericht Frankfurt (Oder) hat gesagt, die Fragen von Lärmbelastungen, Nachtflugbeschränkungen usw. hätten zumindest untersucht werden müssen; man hätte nicht nur zum Ausdruck bringen dürfen, dass dies Aufgabe der Fachplanung sei. Ich weiß es nicht, wie es hier ist; ich habe Ihren Gebietsentwicklungsplan nicht gelesen. Es muss jedenfalls geprüft werden, ob das dort alles geklärt ist oder ob Sie auch auf die Fachplanung verwiesen haben.

Zu Ihrer Bemerkung, ich hätte in Frankfurt Satellitensysteme vorgeschlagen: Ich habe in Frankfurt sogar einen völlig neuen Standort vorgeschlagen und empfohlen, man solle den Flughafen Frankfurt dicht machen und einen anderen Standort, der mehr am Rande der Agglomeration liegt, entwickeln, wie es München seinerzeit gemacht hatte. Dazu hat man gesagt, ich solle einen konkreten Standort vorschlagen. Wenn mir jemand den Auftrag dazu gibt, bin ich auch gern bereit, einen Standort für einen neuen Flughafen Frankfurt zu suchen. Ich habe aber niemals Egelsbach als Standort für einen Satellitenflughafen für Frankfurt vorgeschlagen, Herr Zerbe; ich habe ausdrücklich gesagt – dies kann man auch im Internet nachlesen –, dass ich den Flughafen Hahn als Satelliten-Airport für den Flughafen Frankfurt für nicht geeignet halte. Nachdem der Flughafen Frankfurt allerdings im August 2003 ein Flughafensystem mit dem Flughafen Hahn beantragt hat, muss man sich, auf dieser Realität aufbauend, überlegen, was man daraus machen kann und wie sich dort ein Flughafensystem entwickeln lässt. Man muss ja Realitäten irgendwann auch anerkennen. Man kann auch damit etwas machen, muss sich dann allerdings fragen, ob der Ausbau in Frankfurt noch erforderlich ist. Das ist aber nicht das Thema hier; ich wollte Ihnen nur sagen, dass ich Egelsbach nicht ins Spiel gebracht habe.

Bezogen auf den Flughafen Mönchengladbach heißt dies aber nicht, dass man Düsseldorf ausbaut und dazu noch Mönchengladbach – ich habe den Eindruck, Sie denken wirklich an Low-Cost-Carrier – im Sinne eines Satelliten-Airport von Frankfurt installiert. An dieser Stelle sage ich Ihnen noch etwas, was ich vorhin nicht vorgetragen habe: Mit dem, was Sie zur Planfeststellung beantragt haben, können Sie ohne Probleme 8 bis 9 Millionen Passagiere im Jahr abfertigen. Da stellt sich die Frage, ob es überhaupt gerechtfertigt ist, zumal im Flughafenkonzept der Bundesregierung steht, der Flughafen Düsseldorf sei zu entwickeln und auszubauen. Soweit ich es zumindest mitbekommen habe, hat der Flughafen Düsseldorf Ausbauplanungen beantragt, um die Kapazität des Flughafens, die heute bei 15 Millionen liegt, auf 30 Millionen Passagiere pro Jahr zu entwickeln. Deswegen habe ich auch von einem Zuwachs um 15 Millionen bis 2015 gesprochen. Sie könnten dies direkt widerlegen, wenn Sie hier eine Prognose des Flughafens Düsseldorf vorlegten, die ja fehlt. Sie beziehen sich bei Ihrer Ausbaubegründung ausdrücklich auf mögliche Beschränkungen des Flughafens Düsseldorf, sodass man dort nicht alle Verkehre abwickeln kann, ohne die Prognose und die Ausbauplanung des Flughafens Düsseldorf vorzulegen. Das geht nicht. Eine unabhängige Prognose liegt zwar schon deutlich niedriger; sie ist aber auch noch mit Düsseldorf verbandelt und insoweit nicht ganz unabhängig.

Am Flughafen Berlin bin ich selbst beteiligt gewesen; ich habe für Hochtief Airport als Projektleiter den Planfeststellungsantrag gemacht. Für Düsseldorf entnehme ich dem Bundesverkehrswegeplan, was gemacht werden soll. In Frankfurt bin ich im Moment von der Einwanderseite, den Kommunen, am Verfahren beteiligt und weiß von daher, was vorliegt. Die + 20 Millionen, die ich dort angegeben habe, entsprechen nur dem Originäraufkommen, nicht dem Gesamtaufkommen; das ist deutlich mehr. Für Köln/Bonn liegen mir entsprechende

Informationen darüber vor, was dort entwickelt werden soll. Der Kölner Flughafenchef hat ja gesagt, er wolle bis 2015 den Flughafen Düsseldorf überholen. Bis jetzt hat er ihn noch nicht einmal eingeholt; aber er will ihn bis 2015 überholen. Der Flughafen Leipzig hat jetzt erst zwei Planfeststellungsanträge kurz hintereinander vorgelegt. Er fertigt heute 1 Million Passagiere ab und hat in die Auswirkungsbetrachtungen der Prognose 7 Millionen Passagiere eingestellt. Die Kapazitäten des Flughafens Leipzig liegen also deutlich höher. Der Flughafen München hat gerade ein neues Terminal gebaut. Wenn ich dort den Umsteigeverkehr wieder abziehe, wird München ein Plus von 20 Millionen Passagieren pro Jahr haben. Für den Rest – das habe ich Ihnen gesagt – habe ich 3,5 % Wachstum pro Jahr unterstellt; das ist auch in der Prognose von Prof. Wolf als Wachstum für den Luftverkehr in Deutschland angegeben.

Sie hatten dann noch das Thema Auftanken angesprochen und das Beispiel eines Flugzeugs geschildert, das nicht voll betankt wegfliegen kann. Sie wissen selbst, Herr Zerbe, dass gerade im Ferienflugverkehr Mehrsektorenflüge an der Tagesordnung sind. Wenn Sie kleinere Flughäfen anfliegen, an denen Sie erstens ein geringes Passagieraufkommen haben und zweitens manchmal keine ausreichende Startbahnlänge haben, dann fliegen Sie nicht voll betankt, sondern dann machen Sie Mehrsektorenflüge. Ich nenne Ihnen ein Beispiel: Noch Anfang der 90er-Jahre konnte von Male kein Direktflug nach Düsseldorf stattfinden, weil die Bahn in Male mit 2.400 m für einen Langstreckenflug nach Düsseldorf zu kurz war. Die Bahn ist später erst verlängert worden; an dieser Verlängerung war ich beteiligt. Damals ist man von Male mit wenig Fuel nach Colombo geflogen, hat dort aufgetankt und ist dann erst nach Düsseldorf geflogen. Das heißt, es waren immer Mehrsektorenflüge, niemals Direktflüge, weil die Startbahnlänge nicht ausreichte.

Es ist auch heute noch im Ferienflugverkehr gerade bei kleineren Flughäfen gang und gäbe. Als Beispiel nehme ich den Flughafen Rostock: Rostock ist der typische Flughafen für einen Mehrsektorenflug, der heute um die 100.000 Passagiere hat. Die Flugzeuge kommen dort an, laden, weil dort ein geringes Aufkommen ist, vielleicht 70 oder 80 Passagiere aus und ein, fliegen dann zum nächsten Abflugsziel und fliegen dann erst die eigentliche Destination an. Das ist also nichts Ungewöhnliches; es sollte auch nicht so dargestellt werden, als führe dies unweigerlich zur Unwirtschaftlichkeit.

Natürlich vertritt die Lufthansa ihre Interessen im Luftverkehr, wie Sie Ihre Interessen auch vertreten. Das ist ja nicht verwerflich. Ich mache der Lufthansa, die für Ihre Flüge eine hohe Auslastung von deutlich über 70 % angibt – sie behauptet, im Moment eine durchschnittliche Auslastung in allen ihren Flügen von 73 % zu haben; das ist sehr hoch –, deswegen keinen Vorwurf. Aber das, was die Lufthansa macht, muss ja volkswirtschaftlich gesehen nicht unbedingt unsinnig sein oder, wie Sie es bezeichnet haben, einen Rückfall in das mittelalterliche Zunftwesen bedeuten.

Geht man dem einmal genauer nach, wird man in diesem begrenzten Markt – er ist begrenzt, auch wenn es nach der Luftverkehrsprognose im Bundesverkehrswegeplan ein Wachs-

tumsmarkt ist – nicht zu einer Marktsättigung, sondern zu einer Konkurrenz auch zwischen den Flughäfen kommen. Angesichts dessen stelle ich mir die Frage, wie gesund dieser Konkurrenzkampf ist, wenn Luftverkehr von den Ländern in Auftragsverwaltung des Bundes wahrgenommen und genehmigt wird, wobei sie stets nur ihr Bundesland im Auge haben und nicht auf nationaler Ebene denken. Demgegenüber kann der Luftverkehr im Prinzip aber nur funktionieren, wenn er zumindest auf nationaler Ebene – ich würde sogar sagen, auf europäischer Ebene – betrachtet wird, um so eine vernünftige Luftverkehrsentwicklung voranzutreiben. So werden finanzielle Ressourcen in Projekten verschleudert,

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

die sich nicht rechnen, nicht nachvollziehbar sind und die vor allen Dingen in so dicht bebauten Siedlungsregionen nichts zu suchen haben. Es ist vollkommen unverständlich, dass man in solchen Regionen noch Flughäfen ausbauen will. In diesem Zusammenhang gebe ich Ihnen Folgendes noch mit auf den Weg: Ist es zumutbar, selbst bei einem hohen Originäraufkommen einen Flughafen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Siedlungsbereichen, also Agglomerationen wie hier, zu bauen? Wäre nicht vielleicht Weeze als der richtige Standort für einen vernünftigen Flughafen für die Region Niederrhein einschließlich Düsseldorf, möglicherweise sogar in Konkurrenz zu anderen großen Flughäfen, zu entwickeln? Diese Fragen muss man sich stellen. Sie werden aber nicht gestellt, sondern man achtet immer darauf, vorhandene Standorte auszubauen, weil es einfacher als ein Neubau ist, und übersieht dabei die Frage der Wirtschaftlichkeit.

Herr Zerbe, ich gebe Ihnen gerne die Liste, die ich Ihnen vorhin gezeigt habe; Sie können sie überprüfen. Ich habe da keine Geheimnisse. Ich gebe Ihnen auch gern meine Kostenschätzung für Mönchengladbach. Ich muss dazu sagen, dass ich sie im März 2003 erstellt habe. Es kann ja sein, dass sich da etwas verändert hat. Aber ich bin mir sicher, dass der Flughafen Mönchengladbach, wenn die Aufteilung der Baukosten zwischen Flughafengesellschaft und Dritte dabei richtig ist, 270 Millionen € von diesen 330 Millionen € investieren müsste.

Ich habe versucht, soweit ich mich daran erinnern konnte, Ihre Antworten richtig zu stellen. Ich bleibe dabei: Die 1.440 m unter Einbeziehung der beiden Stoppflächen reichen aus, um das prognostizierte Aufkommen abzuwickeln.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. Bevor wir jetzt zu einer letzten Runde des Dialogs kommen, erinnere ich daran, dass wir uns hier über die Technische Planung unterhalten. Ich möchte den Streit über die B737 nicht erneut aufflammen lassen; das haben wir ausgiebig behandelt. – Herr Zerbe, noch eine Erwiderung?

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

Ja, eine einzige Erwiderung. Mir wäre auch sehr daran gelegen, dass wir das Thema Startbahnlänge beenden. Es führt nach dem, was dreimal diskutiert worden ist, im Moment auch zu nichts.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Technische Planung!

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

Nur noch zwei ganz kurze Anmerkungen. – Erstens. Sie haben gerade ganz vorwurfsvoll gefragt, Herr Faulenbach, ob wir tatsächlich auch Low-Cost-Verkehr bei uns haben möchten. Ich habe den Eindruck, dass Sie diesen Verkehr als besonders minderwertig oder besonders schädlich brandmarken wollen. Daher sollten wir einmal sehen, welche deutschen Low-Cost-Airlines im Moment am Markt sind: German Wings, Air Berlin und die Hapag Lloyd Express. Ich verstehe Ihren Einwand überhaupt nicht, ob wir tatsächlich vorhätten, Low-Cost-Carrier an diesen Platz zu holen. Ich beantworte die Frage, ob wir es vorhaben und ob wir es uns wünschen, mit einem klaren Ja. Dort werden in der Regel modernste Flugzeugmuster eingesetzt. Ein Airbus der German Wings oder eine Boeing der Air Berlin hat überhaupt keine anderen Emissionen als das gleiche Flugzeugmuster, das von der Lufthansa eingesetzt wird. Ich kann daher nicht nachvollziehen, warum Sie da so große Sorgen haben.

Zweitens. Sie sind in Ihrer Replik noch einmal auf das Thema Überkapazitäten zu sprechen gekommen und tragen immer wieder die Befürchtungen und Beschwerden der Luftverkehrsgesellschaften. Man muss dazu einmal eines festhalten: Ich kenne in Deutschland keinen Flughafen, der von einer Airline gebaut oder finanziert worden wäre.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Zerbe. Das hat zwar alles nicht sehr viel mit Technischer Planung zu tun gehabt, aber jetzt noch einmal Herr Faulenbach da Costa.

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

Die Lufthansa hat sich am Terminal München beteiligt. Inwieweit sich die Lufthansa jetzt an weiteren Ausbaumaßnahmen in Frankfurt beteiligen wird, ist eine andere Frage; darauf will ich hier auch nicht weiter eingehen.

Zum Thema von Sinn und Unsinn von Low-Cost-Carriern, Herr Zerbe, will ich keine großen Ausführungen machen. Sie haben gerade bestätigt, dass Sie sie herholen wollen. Es steht nur nicht in Ihrer Prognose. Das heißt, die Auswahlbegründung für diese Flugzeuge fehlt Ihnen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Faulenbach da Costa, vielleicht bleiben Sie noch vorne; denn zwei Ihrer Mandanten haben sich vielleicht zu Nachfragen an Sie gemeldet; das kann ich natürlich nicht erkennen. Es sind einmal die Stadt Kaarst und die Stadt Korschenbroich. Waren die Fragen an Herrn Faulenbach da Costa gerichtet? – Gut, dann hat sich das erledigt. Wie ist es mit der Stadt Korschenbroich?

(Zuruf: Ich will gleich eine Stellungnahme abgeben! Ich stehe auf der Rednerliste!)

– Gut, dann hatte sich Herr Lutter gemeldet.

**Ferdinand Lutter (Einwender):**

Ich hatte mit Freude vernommen, dass man sich Gedanken über Hochwasserschutz, Gewässerumleitungen usw. gemacht hat. Das passt hier genau hinein. Demzufolge steht dem nichts entgegen, dass die Geschäftsleitung des Flughafens Mönchengladbach diese Vereinbarung unterzeichnet. Erstens. Wenn der Planfeststellungsantrag nicht genehmigt werden sollte, ist das Ganze ohnehin hinfällig. Zweitens. Wenn wir kein Wasser in den Keller bekommen, wird es auch hinfällig sein.

Nun ist mir vorhin noch etwas ganz anderes aufgefallen. Was Herr Faulenbach da Costa hier vorgetragen hat, war alles sehr exakt. Aber wenn man die Zeitung liest und Medien betrachtet, hat man hin und wieder Bedenken, dass einmal ein Flugzeug entführt wird. Vielleicht wird man in einem solchen Fall ja den ausgebauten Flugplatz Mönchengladbach als Ausweichziel haben, damit nicht Düsseldorf oder Köln/Bonn oder sonst ein großer Flughafen belästigt wird. Hat man denn eine Stellfläche vorgesehen, auf der eine entführte Maschine stehen könnte, ohne dass der Flugverkehr geschädigt wird? Wir haben ja in der Zeichnung gesehen, dass alles sehr eng ist. Am Eschert ist ein richtiger Knick an der Start- und Landebahn. Wo ist denn eigentlich der Platz für solche Notfälle vorgesehen? – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Houben, Sie hatten sich während des Vortrags von Herrn Faulenbach da Costa gemeldet. Geht Ihre Frage an ihn oder an den Flughafen?

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Das war als Information an Herrn Faulenbach da Costa gedacht, der ja nicht anwesend war, als wir mit Prof. Hamm diskutiert haben. Prof. Hamm hat auf meine Rückfrage, wie denn die Ergebnisse des Gutachtens zu werten seien, wenn das Wachstum nicht hier in Mönchengladbach, sondern in Düsseldorf generiert würde, wie man sich leicht vorstellen kann, geantwortet, dann werde ziemlich genau das Gleiche wie das passieren, was in seinem Gutachten stehe, nur mit dem Unterschied, dass ein Teil der Arbeitsplätze, nämlich die flugha-

fenbezogenen Arbeitsplätze, in Düsseldorf entstünden. Insofern ist der wesentliche Bezug der Antragstellerin auf dieses Gutachten in ihrer Begründung schon sehr fragwürdig. Ich meine nicht, was den Inhalt des Gutachtens angeht, sondern, dass man seine Antragsbegründung auf dieses Gutachten aufbaut.

In dem Gutachten von Prof. Hamm stehen 120 Millionen € für den Ausbau. Ich denke, diese Zahl hat die Antragstellerin dem Prof. Hamm genannt.

Dann habe ich etwas zu dem zu sagen, was Herr Zerbe in seiner Antwort geäußert hat: Er hat einmal über den GEP gesprochen. Wir haben dieses Thema ja länglich diskutiert. Das GEP setzt nicht Recht, auf den GEP können Sie nicht aufbauen. Er ist nichts weiter als ein Angebot, das sorgfältig ausgeformt werden muss. Sie können hier also nicht sagen, weil das im GEP stehe, dürften oder müssten Sie den Flugplatz ausbauen. Dem ist nicht so; das ist eine von vielen Möglichkeiten.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Eine von vielen Möglichkeiten, die mir ein wenig Angst macht, ist das, was Herr Faulenbach da Costa mit den 9 Millionen Passagieren, die im Jahr auf dem beantragten Platz abgefertigt werden könnten, angesprochen hat. Alles, worüber wir uns bisher unterhalten haben, sind 1,2 bis 3 Millionen Passagiere. Dies gilt für die gesundheitlichen Auswirkungen und vor allen Dingen die Lärmauswirkungen. Wenn wir uns jetzt aber überlegen – das geht auch an Sie, Herr Marten, als Genehmigungsbehörde –, dass der Planfeststellungsantrag so genehmigt werden wird, dann hätten wir hier am Ende den Verkehr zu ertragen, den 9 Millionen Passagieren generieren, ohne wesentliche Einflussmöglichkeiten zu haben. Wir haben ja in der vergangenen Woche gehört, wie man es sich vorstellt, wenn es an einer Stelle wie einer Schule kritisch wird: Dann bekommt man hier gesagt, dort müssten in diesem Falle Lärm-messungen vorgenommen werden, um herauszufinden, was zu geschehen habe. Mit Lärm-messungen bekommen wir den Lärm selbst nicht weg. Wir haben genügend Stellen, an denen man den Lärm auch mit baulichen Maßnahmen nicht wegbekommen kann.

Dann erzählt uns Herr Zerbe immer sehr ausführlich, welche Flugzeuge auf der 1.200-m-Bahn nicht starten und landen könnten. Ich würde mich sehr freuen, wenn er einmal mit einer Positivliste herauskäme, also mit dem Verkehr, der auf einer 1.200-m-Bahn möglich ist. Noch besser wäre es, wenn er, statt über die 2.320-m-Bahn zu reden, uns einmal erklärte, was auf der 1.440-m-Bahn von dem, was hier notwendig ist, gemacht werden könnte. Ich erinnere in diesem Zusammenhang daran, dass Herr Faulenbach da Costa gerade eben gesagt hat, das prognostizierte Aufkommen, die 2,8 Millionen, könne hier mit einer 1.440-m-Bahn abgewickelt werden.

Es ist sehr schön, dass Herr Zerbe heute Morgen einmal deutlich zugegeben hat, dass er in Mönchengladbach einen Low-Cost-Carrier haben möchte. Nun kann man ihm nämlich gleich

entgegenhalten, dass es zumindest nach unserer Kenntnis keinen gibt, der bereit ist, auf einen Flughafen wie Mönchengladbach zu kommen. Wir haben gerade in der Zeitung gelesen, dass einer der wichtigen in Köln ansässigen Carrier sich dort davonmachen möchte. Er hat aber nicht erklärt, dass er wahnsinnig gern von Mönchengladbach aus fliegen möchte, sondern er hat geäußert, ab Düsseldorf fliegen zu wollen.

(Beifall bei den Einwendern)

Damit bestätigt sich wiederum das, Herr Zerbe, was wir Ihnen jetzt seit drei Wochen vorbeten: Die Initiative Luftverkehr und Beratungsunternehmen sagen, die Verkehre konzentrierten sich nicht dort, wo Sie es uns glauben machen wollen, sondern woanders. Sie erzählen uns auch nichts davon, dass der Luftverkehr beschränkt werden soll, sondern sie sagen, dass sich der Ausbau – jetzt hören Sie gut zu – am Bedarf orientieren müsse.

Herr Faulenbach da Costa hat angesprochen, dass wir eigentlich die Zuständigkeit des Bundes für den Luftverkehr brauchen. Wohin es geführt hat, dass jedes Land darüber für sich entscheidet, sehen wir daran, dass wir in Deutschland doppelt so viel Luftverkehrinfrastruktur wie in Frankreich haben. – Ich weiß, das ist Ihnen lästig, so etwas gesagt zu bekommen. Aber dies heißt auf gut Deutsch, dass wir doppelt so viel haben, wie wir brauchen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das bedeutet in letzter Konsequenz, dass nichts so überflüssig ist wie der Ausbau hier in Mönchengladbach.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Houben. – Herr Zerbe.

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

Wir sind offensichtlich schon im Wahlkampf, Herr Houben; aber dieses Thema haben wir auch schon seit drei Wochen.

(Widerspruch und Buh-Rufe bei den Einwendern)

– Jetzt buhen Sie bitte Herrn Houben nicht aus; er vertritt hier eine ganz klare Linie.

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

Ich verstehe jetzt überhaupt nicht mehr, Herr Faulenbach, was die Diskussion mit 9 Millionen Passagieren hier soll. Zunächst einmal trugen Sie vor, es sei kein Bedarf für 2,8 Millionen Passagiere vorhanden, und heute haben Sie vor den Folgen gewarnt, wenn hier 43.000 Be-

wegungen mit im Durchschnitt 207 Passagieren auf der B757 zu 9 Millionen Paxen führten. Ich glaube, auch das geht ein bisschen an der Thematik vorbei.

Herr Marten, ich habe eine Bitte: Wir möchten noch einmal auf das Lübeck-Papier von Herrn Faulenbach eingehen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Dann sollten wir erst die Fragerunde abwarten.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Das bezog sich auf Mönchengladbach!)

– Gut, er hat es nur so bezeichnet. – Jetzt hatte Herr Schummer noch eine Nachfrage.

**Uwe Schummer (Einwender):**

Ich bin direkt gewählter Bundestagsabgeordneter und vertrete die Menschen des Kreises Viersen während und auch außerhalb von Wahlkampfzeiten. Ich möchte den Flughafenbetreibern mit meinem unverbildeten, gesunden Menschenverstand als Nichtexperte drei Fragen stellen.

Erstens. Ist daran gedacht, eine Flughafengemeinschaft zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach mit der Konsequenz aufzubauen, dass in Düsseldorf eingecheckt wird, der Verkehrsfluss dann aber über die Straßen nach Mönchengladbach geführt wird, weil von hier abgeflogen wird? Das hat etwas mit dem technischen Ausbau und dem Umfeld der Verkehrsinfrastruktur zu tun.

Zweitens. Es gibt jetzt in der Novellierung des Fluglärmsgesetzes neue Richtdaten, die wahrscheinlich insgesamt die Kosten der Flughäfen um etwa 800 Millionen € erhöhen werden. Es wird schärfere Grenzwerte geben, was Fluglärm und Emissionen angeht. Ist dieses neue Fluglärmsgesetz, das kommen wird, in die Kalkulation des Flughafens Mönchengladbach eingeflossen?

Drittens. Ich beobachte von Berlin aus, dass immer mehr kleinere Flughäfen dicht gemacht werden sollen und eine immer stärkere Konzentration auf große Flughäfen stattfindet. Wir haben in der Region mit Düsseldorf und Köln/Bonn sehr leistungsfähige große Flughäfen. Auch bei der Deutschen Bahn, obwohl sie mehr für Kurzstreckenverkehre da ist, während der Flugverkehr mehr für Langstreckenverkehre da ist, ist eine Konzentration der Bahnhöfe zu beobachten. Warum sollten denn gerade im Flugverkehr immer mehr dezentrale Flugeinheiten geschaffen werden und keine Konzentration auf wenige zentrale und effiziente Flughäfen stattfinden?

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Lutter.

**Ferdinand Lutter (Einwender):**

Ein gutes Gedächtnis ist manchmal eine Plage, muss ich sagen. Ich erinnere mich daran, als 1992 der Generalausbauplan vorgelegt wurde und wir mit Herrn Böse und Herrn Kames zusammensaßen. Damals sagten wir, auf einer 1.200-m-Bahn könne niemand fliegen, auch mit ILS nicht. Dazu sagte Herr Kames, verschmitzt lächelnd: Wir haben die Flugzeuge und auch die Linien, die da verkehren können. Jetzt ist auf einmal alles nicht mehr möglich. Es ist doch seltsam, dass sämtliche kleinen Linien, die eine ganze Weile hier waren – weiß Gott, aus welchen Gründen; ob es am Management des Flughafens lag, weiß ich nicht –, verschwunden sind. Das ist schon ein bisschen komisch.

Was den Geschäftsreiseverkehr, den Herr Faulenbach da Costa ansprach, angeht, so habe ich für mich persönlich, als ich noch arbeiten durfte, einmal festgehalten, was für mich damals Geschäftsverkehr war: London, Oslo, Wien, Paris, Lissabon, München, Stuttgart, Moskau – Moskau ist ein bisschen weiter entfernt –, Athen, Budapest und Turin. So weit ist das doch alles gar nicht. Da kann eine kleine Maschine auch ohne Weiteres mit halber Treibstoffmenge hinfliegen. So gesehen, muss ich Herrn Faulenbach da Costa unterstützen, dass es auch mit 1.440 m durchaus möglich wäre, den sogenannten Geschäftsverkehr abzuwickeln. Aber eben klang wieder durch, man wolle Low-Cost-Carrier nach Mönchengladbach holen. Das sind meistens doch die, die keine Geschäftsflüge durchführen. Dann steht irgendwo noch, dass man Warmwassertouristik wolle. Was soll denn nun eigentlich ab Mönchengladbach fliegen? – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

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

Ich antworte kurz auf die Fragen von Herrn Schummer. Es ist nicht vorgesehen, dass Passagiere in Düsseldorf einchecken und ab Mönchengladbach fliegen. Es macht auch keinen Sinn, in Gladbach einzuchecken und dann ab Düsseldorf zu fliegen. Das wird also nicht passieren.

Zweitens haben Sie die immer noch nicht umgesetzte Novellierung des Fluglärmsgesetzes angesprochen und gefragt, ob wir sie in unseren Kosten kalkuliert hätten. Üblicherweise sind die Luftverkehrsgesellschaften als Nutzer eines Flughafens diejenigen, die dafür Entgelte zahlen. Die Flughäfen rechnen in ihre Landeentgelte stets die Kosten für den passiven Lärmschutz ein. Sie sind also partiell darin enthalten. Wenn wirklich 800 Millionen € an zusätzlichen Kosten für den passiven Lärmschutz anfallen sollten, dann müsste dieser Betrag, wenn die Flughäfen keine Verluste aus dieser technischen Umsetzung erleiden sollen, den

Luftverkehrsgesellschaften in Rechnung gestellt werden und dann müssten möglicherweise die Landeentgelte um einen noch zu ermittelnden Betrag angehoben werden. Aber das ist ja kein Phänomen, das man nur in Mönchengladbach fände, sondern das eigentlich an jedem Flughafen Deutschlands aufträte, der zu passivem Lärmschutz verpflichtet ist.

Drittens. Die dezentrale Luftverkehrspolitik ist Politik des Bundes und auch dieses Landes, wie wir sie bis heute haben.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Sie wollten noch weitere Ausführungen machen, hatten Sie eben angekündigt.

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

Nein, nur zu den drei Punkten von Herrn Schummer.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Mehr nicht?

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

Zu Lübeck wird Herr Welke etwas sagen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Welke.

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

Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich danke, dass ich noch einmal das Wort ergreifen kann; ich muss auch einiges entgegenen. Ich werde es schnell tun, weil die Zeit ja knapp ist; aber ich muss kurz auf die Aussagen von Herrn Faulenbach da Costa erwidern.

Man könnte sagen, die meisten Ausführungen, was die Pistenlänge, das Startgewicht oder den Verbrauch von bestimmten Luftfahrzeugmustern angeht, von denen ich viele abdecken kann, weil ich sie selber fliegen darf, stimmen nicht. Herr Faulenbach da Costa hat Basisdaten aus einem Orientierungspapier der DFS genommen, das keinen offiziellen Charakter hat. Es sind Herstellerdaten, in die bestimmte Werte wie Gewicht, Wetter, Länge, Zustand der Bahn usw. nicht einfließen. Das haben wir aber auch schon besprochen; ich wiederhole es nur, weil es sehr wichtig ist. Er hat auch angeführt, dass in Lübeck bereits wieder ein Horrorszenario von Konfliktpunkten mit der Flugsicherung einhergeht. Als jemand, der auch beim Thema Flugsicherung sachkundig ist, stelle ich erneut fest, dass es keine Probleme im Hinblick auf Kreuzungspunkte gibt. Die Deutschen Flugsicherung und überhaupt die Flugsicherung in Westeuropa sind in der Lage, mit jeder Verkehrssituation klarzukommen. Die Maß-

nahmen, die bei der Staffelung von Luftfahrzeugen angewendet werden, sind hier schon aufgeführt worden.

Jetzt zu dem aktuellen Beispiel Lübeck, das Herr Faulenbach da Costa so herausgerutscht ist: Erstens hat Lübeck im Moment eine viel längere Piste; sie ist 1.800 m lang, wohingegen die von ihm geforderte nur eine Länge von 1.440 m haben soll. Das ist ein gravierender Unterschied. Außerdem ist sie 30 m breiter, also doppelt so breit wie die in Mönchengladbach. Aber auch heute könnte man dort nicht zu einem 3.500 km entfernten Platz fliegen. Herr Faulenbach da Costa hat ja eine Rechnung aufgemacht und gesagt, man brauche nach Aussage von Herrn Welke für einen Flug zu einem Platz, der 3.500 km entfernt sei, 11 t Treibstoff. Dies habe ich nicht gesagt; ich habe von 14 t gesprochen. Wir müssten bei den heutigen Bedingungen – ich habe es vorhin in der Zeit seines Vortrages nachrechnen lassen – 53 Passagiere stehen lassen, wenn wir mit der viel zitierten B737-700 von Lübeck zu einem Platz fliegen wollten, der 3.500 km entfernt ist, weil die Wechselwirkungen von Temperatur, Länge, Hindernissen usw. nicht berücksichtigt worden sind. Beim Airbus wäre es das Gleiche.

Wenn ich als Bezugsdatum heute Dortmund mit einer Piste von 2.000 m nähme, müsste ich beim Airbus 320 – nehmen wir den kleineren, den wir hier zu vergleichen haben; dieses Muster ist übrigens auch in meiner Lizenz eingetragen, ich habe Erfahrung darauf – mit einer Einschränkung von 3 t leben. Überall sind die Zahlen, die Sie nennen, nicht ganz korrekt, manchmal sind sie sogar überhaupt nicht korrekt. Zum Abschluss sage ich noch etwas zu Rostock: Dort fliegen wir im Moment immer voll rein und voll raus, weil da so großer Andrang ist. Dort bin ich selbst in der vorletzten Woche noch gewesen.

Die Daten, die Sie vorgetragen haben, stimmen also zum großen Teil nicht. Die Daten, die teilweise aus den Informationszeitschriften der DFS kommen, enthalten Orientierungsdaten für Luftfahrerkundige und werden auch häufig auf Flohmärkten für Flieger angeboten. – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Faulenbach da Costa.

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

Drei Punkte, Herr Welke: Erstens. Meine Informationen über die Startbahnstrecken stammen aus den Angaben der Flugzeughersteller; das sind die Handbücher für Flughafenplanung, nach denen ich als Flughafenplaner die Bahnlängen berechnen kann und soll. Insoweit ist alles, was Sie berücksichtigt haben, darin enthalten und Ihre Kritik unberechtigt.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn ich andere Beispiele genannt habe, wo man nicht ohne Weiteres Herstellerangaben hat, dann habe ich mich auf die DFS-Angaben oder auf jene Herstellerangaben berufen, die ich eben hier nannte.

Zweitens. Der Flughafen Lübeck hat tatsächlich eine gesamte Bahnlänge von 2.100 m bzw. von 1.800 m, wie im AIP veröffentlicht. Unabhängig davon, Herr Welke, können Sie die Länge einer Bahn nicht durch die Breite kompensieren. Wenn die Airline, bei der Sie offensichtlich tätig sind, wirtschaftlichen Misserfolg hat, wundert es mich bei Ihren Berechnungsarten nicht.

(Vereinzelt Lachen bei den Einwendern)

– Da bin ich einmal ganz polemisch.

Drittens. Die Sicherheit eines Fluges, auf die Sie abgehoben haben, wird nicht dadurch erhöht, dass Sie die Länge der Start- und Landebahn noch verlängern. Wenn Sie als Pilot 1.440 m zur Verfügung haben, müssen Sie auf dieser Strecke einen Startabbruch oder das Starten mit nur einer Turbine einkalkulieren und auch hinbekommen. Ich will mich auf diese Details aber nicht weiter einlassen; Herr Heldmaier hat sich mit Ihnen auseinandergesetzt. Diese Diskussion sollten wir hier nicht weiterführen. Ich werde jetzt auch auf Nichts mehr antworten, was Sie noch sagen.

Ich sage Ihnen abschließend nur: Sie können sich darauf verlassen, dass die Planungen, die ich Ihnen hier vorgelegt habe, den in der Flughafenplanung üblichen Bemessungsparametern und üblichen Größenordnungen entsprechen, wenn es um die Ermittlung der Länge einer Start- und Landebahn geht. Diese Länge ermitteln nicht Sie als Pilot, sondern sie ermittelt der Flughafenplaner in Abstimmung mit dem Vorhabensträger. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Die letzte Nachfrage zu diesem Thema lasse ich von Herrn Stiller aus dem Kreis Neuss zu. Danach werden wir zur Rednerliste zurückkehren.

**Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):**

Ich möchte die Diskussion um die Länge der Start- und Landebahn gar nicht weiter vertiefen, sondern einen anderen Punkt aufgreifen. Ich bin von Hause aus Planer. Sie planen ja sehr viele Nebenanlagen, wie ich es einmal nennen möchte. Alles, was Sie dazu sagen, bleibt in den Antragsunterlagen sehr vage. Trotzdem wollen Sie sich sehr üppige Flächen ausweisen lassen; Herr Faulenbach da Costa hat dies angesprochen. Dafür finde ich in der Tat keinerlei Begründung und keinerlei Nachweis. Wenn ich meinem Sohnmann sagte, er solle einmal einen Flughafen bauen, dann würde er auch sagen, er brauche ein Terminal, er brauche

Parkplätze für die Flugzeuge und für die Autos. Aber man muss doch irgendwann einmal wissen, in welchem Umfang. Wie kommen Sie auf diese enormen Flächen? Darauf möchte ich schon eine Antwort haben. Oder ging es nach dem Motto des Metzgers: Darf es noch ein bisschen mehr sein? Gucken wir mal, wie viel wir kriegen können? Diesen Eindruck habe ich hier fast. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Damit sind wir wieder beim eigentlichen Thema des heutigen Morgens: Technische Planung. – Wer wird von Ihnen antworten? – Herr Matysiak.

**Franz Matysiak (Antragstellerin):**

Ich komme vom Büro Spiekermann. Wir haben die Projektsteuerung übernommen und den Antragsteller bei der Erstellung der Gutachten unterstützt, die Gutachter informiert und im eigenen Hause die Technische Planung übernommen. Wir haben auch für andere Flughäfen die Technische Planung gemacht und z. B. die Planfeststellungsunterlagen für die Verlängerung der Bahn in Münster/Osnabrück erstellt, die inzwischen auch genehmigt ist.

Nach den Erfahrungen, die wir bei Flughäfen im In- und Ausland gewonnen haben, speziell die in Münster/Osnabrück, Köln, Leipzig oder auch jetzt hier in Mönchengladbach, sind wir schon der Meinung, dass die Dimensionierung der beantragten Verlängerung der Start- und Landebahn sowie der dazugehörigen Anlagen den gängigen Richtlinien und Vorschriften für den Einsatz der Flugzeuge entspricht, die in der Prognose aufgeführt werden, also für Flugzeuge bis zur Klasse S5.2.

Die beantragte Situation ist für die Dimensionierung etwas schwierig gewesen – das muss ich zugeben; damit meine ich nicht die Startbahn, sondern die weiteren Flächen, also die Vorfelder, Parkplätze, Nebenanlagen etc. –, weil wir von zwei Szenarien ausgehen mussten: zum einen von der bestehenden Genehmigung für den Flughafen Düsseldorf und zum anderen vom maximalen Ausbau des Flughafens Düsseldorf. Die Werte sind uns vom Flughafen Düsseldorf genannt worden und beide Werte sind bei Prof. Wolf in die Prognose eingeflossen. Die maximale Auslastung Düsseldorfs ist dann für den Flughafen Mönchengladbach quasi der Worst Case mit den minimalen Flugbewegungen und Paxen. Andersherum bringt ein Status quo des Flughafens Düsseldorf für Mönchengladbach die maximale Zahl von Passagieren und Flugbewegungen. Wir sind mit Prof. Wolf und mit den Düsseldorfern der Meinung, dass wir beide Grenzwerte nicht erreichen werden, sondern uns irgendwo in der Mitte bewegen. Daher ist auch eine Diskussion über die Größenordnung von 5.000 Paxen etwas müßig. Wir bewegen uns irgendwo zwischen 1,8 Millionen und 2,8 Millionen oder zwischen 2 Millionen und 3 Millionen.

Die Gutachten, die sich hinsichtlich Emissionen und Immissionen, Lärm und Bodenlärm daraus ableiten, sind natürlich so geartet, dass wir immer die Maximalwerte annehmen mussten, also den Status quo des Flughafens Düsseldorf. Daher werden die Werte dann, wenn der Flughafen Düsseldorf 45 Flugbewegungen bekommen sollte, schon nicht mehr die richtigen Werte sein, sondern darunter liegen. Gleiches gilt für die weiteren Flächenausbauten. Da bewegen wir uns zwischen den 1,8 Millionen und 3 Millionen Paxen und den entsprechenden Flugbewegungen. Wir haben das heutige Terminal nach unseren Erfahrungswerten auf ungefähr 500.000 Passagiere pro Jahr abgeschätzt. Wir hatten bei der Air Berlin im Durchschnitt 800 bis 1.000 Paxe pro Tag. Da hat es im Terminal schon arg gezwickt. Weil auch die Anforderungen an Sicherheit – Schengen-Liberalisierung –, Trennung, An- und Abflug etc. immer größer werden, haben wir uns auch bei der Dimensionierung an diese 500.000 Paxe gehalten und für 3 Millionen ungefähr die sechsfache Fläche angeordnet. Wir bleiben in der Ebene, sodass wir auch flexibel sind, wenn die Flächen zu klein würden, weil andere Auflagen von der EU kommen oder weil die Interessen der Flughafengesellschaft eventuell in Richtung Retail gehen. Das ist im Moment vielleicht ein bisschen utopisch. Um ein bisschen flexibel zu sein, hat man die sechsfache Flächengröße angenommen.

Zur Bemessung der Parkplätze könnte Herr von Nell, der die landseitige Erschließung untersucht hat, und zu den Vorfeldflächen könnte Herr Heidt etwas sagen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut, das machen wir aber erst gleich. Ich hatte Herrn Stiller die Gelegenheit zur letzten Nachfrage gegeben. Nun gebe ich Herrn Mischke das Wort zur allerletzten Nachfrage. – Bitte sehr. – Herr Faulenbach da Costa, Sie können danach durchaus noch erwidern.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Ich habe bis jetzt die Beantwortung der Frage vermisst – dies ist wohl gerade angekündigt worden –, warum Stellflächen für 24 Flugzeuge eingeplant worden sind. Die Notwendigkeit und der Bedarf erschließen sich mir nicht. Aber ich habe die letzten Sätze wohl so verstanden, dass wir diese Antwort noch bekommen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut, ich danke Ihnen. – Herr Heidt.

**Reinhardt Heidt (Antragstellerin):**

Ich komme ebenfalls vom Büro Spiekermann und war mit der Technischen Planung befasst. Selbstverständlich ist uns die Formel, die Herr Faulenbach da Costa vorhin genannt hat, auch bekannt. Wie Herr Matysiak gesagt hat, sind wir in unseren Planungen von den beiden Szenarien ausgegangen. Die Unsicherheitsfaktoren sind natürlich die Anzahl der Landungen, die hier in die Berechnung der Vorfeldpositionen eingehen, die Belegungszeit und der Sicherheitszuschlag. Wenn man diese Faktoren ansetzt, kann man natürlich bei sehr gerin-

gen Umlaufzeiten auf eine geringe Anzahl von Abstellpositionen kommen. Diese Dinge haben Sie aber nicht im Griff. Wir haben in Mönchengladbach die Erfahrung gemacht, dass die einzelnen Airlines teilweise mit sehr schnellen Umlaufzeiten arbeiteten; zum Teil standen sie aber auch stundenlang auf dem Vorfeld. Insofern haben wir, wie gesagt, in Abhängigkeit von den beiden Szenarien, hier versucht, einen mittleren Wert einzubringen. – Danke.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Dann Herr von Nell, bitte.

**Christoph von Nell (Antragstellerin):**

Ich gehe kurz auf die Stellplatzzahlen ein. Sie basieren auf den Nachfrageprognosen zu den Passagieren und zu den Angestellten, die im ganzen Umfeld unterstellt worden sind. Vorhin ist darüber schon einmal diskutiert worden. Dort sind Annahmen über die Verweildauern der jeweiligen Personengruppen am Flughafen getroffen worden. Die Geschäftsreisenden werden kürzer parken als die Touristen. Bei den Beschäftigten sind ebenfalls entsprechende Annahmen hinsichtlich der Gleichzeitigkeit auf den Stellplätzen getroffen worden. Dies ist beim Mehrschichtbetrieb erforderlich, weil nicht alle Angestellten gleichzeitig da sein werden. Dahinter stehen Modal-Split-Werte, um abzuschätzen, ob sie mit dem PKW oder dem ÖPNV kommen. All dies führte zu den dargestellten Zahlen. Der Stellplatzbedarf bei maximalen Daten beläuft sich auf knapp 11.000 Plätze.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Faulenbach da Costa.

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

11.000 Parkplätze für knapp 3 Millionen Passagiere und 3.000 Beschäftigte erscheint mir etwas zu hoch zu sein. Wenn Sie all diese Rechnungen angestellt haben, dann hätten Sie sie zumindest auch in die Unterlagen einstellen sollen. Es wird ja generell kritisiert – auch ich habe das schon kritisiert –, dass die landseitige Erschließung nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, obwohl ohne Ausbau der landseitige Erschließung der Flughafen nicht betrieben werden könnte. Dazu gehören auch noch andere Bereiche wie Tower, Tankfarm etc. All dies gehört in den Planfeststellungsantrag, weil der Flughafen sonst nicht betrieben werden könnte. Herr Zerbe, Sie wollen von hier aus immer voll betankt fliegen; also brauchen Sie eine Tankfarm. Sie bekommen die Flugzeuge aber nicht voll betankt, wenn Sie keine Tankfarm haben. Also müssen Sie die Tankfarm auch zum Gegenstand des Antrags machen. – So viel zu den Parkplätzen.

Zum Vorfeld muss ich schon fragen, warum Sie die Formel nicht angewandt haben, wenn Sie sie kennen. Diese Frage, die bei den Parkplätzen eine Rolle spielte und gleich auch beim Terminal eine Rolle spielen wird, haben Sie mit Hinweis auf die Szenarien 1 und 2 beantwortet. Der Vorhabensträger hat sich aber eindeutig entschieden, dass er das Szenario 2, näm-

lich den Ausbau auf 2,7 Millionen Passagiere, als sein Ausbauszenario beantragen will. Hierfür hätten die Anlagen dimensioniert werden müssen, und nicht irgendwo dazwischen oder sonst etwas. Der Vorhabensträger hat eindeutig gesagt, was er will. Das ist in Ordnung; das ist auch seine Aufgabe. Es ist nicht zu kritisieren, dass er so entschieden hat. Aber dann ist diese Entscheidung auch entsprechend zu berücksichtigen.

Sie sagten zu den Umdrehzeiten der Flugzeuge, Sie hätten beobachtet, dass Flugzeuge dort längere Zeit gestanden hätten. Das kann dann passieren, wenn es sich um einen Home-Base-Carrier handelt, der morgens abfliegt, möglicherweise mittags wiederkommt und dann mehrere Stunden auf dem Vorfeld steht, weil er abends noch einmal fliegen will. Das kann man aber alles berücksichtigen. Es gibt Langzeitsteher, die man durch entsprechende Zuschläge und auch durch den Nachweis, dass im Plan Langzeitsteher oder Flugzeuge, die über Nacht stehen, vorgesehen sind, die sich auf den sonstigen Positionen nicht unterbringen lassen, in der Flughafenplanung berücksichtigen kann. Nur haben Sie noch nicht einmal den Versuch gemacht, den Nachweis zu erbringen, wieso Sie 24 Positionen brauchen.

Es gibt – das trifft auf das Terminal genauso zu – eine empirisch gesicherte Ausgleichskurve, die etwas über das Verkehrsaufkommen je nach Jahrespassagierzahlen oder Flugbewegungszahlen aussagt. Eine solche Kurve steht in jedem ordentlichen Antrag; Sie können sie auch in den Planungshandbüchern der ICAO nachlesen. Dann stellen Sie fest, dass zwischen 100.000 Passagieren, die Sie heute haben, und 2,7 Millionen Passagieren, die Sie künftig haben wollen, in der Spitze gravierende Veränderungen auftreten. Dies gilt gerade für diesen Bereich; es verändert sich wieder, wenn Sie, wie Düsseldorf, in einen Bereich von 15 bis 20 Millionen Passagiere kommen. Das ist eine schräg verlaufende Linie, die im Unendlichen gegen null tendiert. Diese Kurve und die Veränderungen, was das Aufkommen an Flugbewegungen pro Stunde angeht, müssen Sie dort betrachten.

Sie haben eben vom Tag gesprochen. Ich habe den Eindruck, dass Sie auf 24 Positionen gekommen sind, weil Sie den gesamten Tag berücksichtigt und danach die Anzahl der Flugzeugpositionen gezählt haben. Nur müsste Ihnen bekannt sein, dass man für die Positionierungsplanung die Spitzenstunde annimmt. Das, was in der höchsten Spitze einmal im Jahr passiert, ist ausreichend. Wenn Sie die Spitzenstunde nennen und eine Dispositionsreserve von üblicherweise 8 % hinzufügen – ich hatte schon 25 % eingerechnet – und dann vielleicht noch die Langzeitsteher gesondert ausweisen, dann kommen Sie auch für 3 Millionen Passagiere immer noch nicht wesentlich über die Flächen hinaus, die Sie heute am Flughafen Mönchengladbach für diesen Flugverkehr haben.

Jetzt komme ich zum Terminal, wo die von mir eben genannte Ausgleichskurve ebenso gilt. Wenn Sie heute ein Terminal in der und der Größenordnung mit 500.000 Passagieren haben und 2015 3 Millionen Passagiere abfertigen wollen, dann müssen Sie nicht, wie eben ausgeführt wurde, die sechsfache Fläche für das Terminal unterstellen. So einfach kann man natürlich Flughafenplanung machen; aber dies zeugt nicht davon, dass Sie sich intensiv mit

dem Thema beschäftigt haben und sich bewusst waren, dass Sie einen Planfeststellungsantrag erstellen. Das können Sie von mir aus in ein Konzept hineinschreiben, aber nicht in einen Planfeststellungsantrag.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Dimensionierungsgröße für die Planung eines Terminals ist die Bemessungsspitze, welche auch immer Sie hier definieren, die sechste, die dreißigste oder welche auch immer; es ist nicht die absolute Spitze, sondern die Bemessungsspitze. Ich habe heute Morgen gesagt, bei 2,7 Millionen Passagieren liege die Bemessungsspitze bei 1.480 Passagieren in der Stunde. Das kann man mit dieser Ausgleichskurve relativ schnell ermitteln; man kann es auch auf anderem Wege ermitteln. Für einen Flughafen, der keine Grenzkontrollen benötigt, für den man also ein reines Inlandsterminal plant, rechnet man  $12 \text{ m}^2$  pro Passagier in der Spitzenstunde. Wenn Sie ein Auslandsterminal planen, brauchen Sie  $25 \text{ m}^2$ . Ich habe ein Mittel genommen und mit  $15$  bis  $20 \text{ m}^2$  gerechnet. Dann liegen Sie bei ungefähr  $25.000 \text{ m}^2$  für das Terminal und nicht bei der sechsfachen Größe, die Sie genannt haben. Weil Sie – das ist die interessante Erfahrung dabei – bei einem Flughafen mit geringem Passagieraufkommen eine sehr ausgeprägte Spitze haben, verbreitert sich bei zunehmendem Verkehrsaufkommen dieses Aufkommen über den gesamten Tag; die Spitze ist dann nicht mehr so ausgeprägt. Bei einem Flughafen mit 3 Millionen Passagieren werden Sie in der Regel auch drei Spitzen haben. Dann werden Sie nicht mehr eine Spitze am Tag haben, wie es heute der Fall ist, sondern drei: morgens, mittags und abends.

Das ist in Ihre Berechnungen und Betrachtungen überhaupt nicht eingegangen. Das kann ich nicht nachvollziehen. Es gehört zumindest zu einer ordentlichen Antragsplanung auch beim Planfeststellungsantrag, solche Zahlen und Daten darzulegen. Weil Sie dann wissen, wie viele Passagiere sich gleichzeitig im Terminal aufhalten, hat derjenige, der die Ver- und Entsorgungsplanung macht, auch endlich die Chance, seine Anlagen genau zu dimensionieren. Er muss dann nicht mehr über zwei dicke Daumen peilen und eine ungefähre Größenordnung bestimmen. So ist aber dieser Planfeststellungsantrag erstellt worden.

Ich will Ihnen jetzt gar nicht unterstellen, dass Sie das nicht könnten oder nicht wüssten, wie man das macht. Vielmehr habe ich den Eindruck, dass der Vorhabensträger, nämlich Herr Zerbe, beim Honorar gekürzt und gesagt hat, das müsse alles nicht sein. Der schmale Technische Bericht, der hier vorliegt, sieht mir nämlich danach aus, als hätte Herr Zerbe gesagt, er wolle maximal soundso viel Geld dafür ausgeben. Dementsprechend wurde dann gearbeitet. Das ist Ihr Problem, Herr Zerbe.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Die Honorardaten sind natürlich geschützt; das ist klar.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Zur allerletzten Nachfrage erteile ich Herrn Schäfer das Wort. Danach wird Herr Zerbe das Wort haben.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Schönen Dank. – Ich möchte der Bezirksregierung eine Anregung geben und keine Frage stellen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das dürfen Sie.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Ich rege an, dass die Bezirksregierung in ihren Untersuchungen einmal ermittelt, wann wer wem den Auftrag gegeben hat, diese Planungen gegenüber den ursprünglichen Absichten zu erweitern. Das scheint mir der Knackpunkt zu sein. Wenn ich im Vorfeld alles richtig mitbekommen habe – ich beschäftige mich schon seit zehn Jahren mit diesem Flugplatz –, dann muss es eine Stelle geben, an der zu untersuchen ist, wer wann wem den Auftrag gegeben hat. Es ist nämlich deutlich geworden, dass wir es jetzt auf einmal mit einem Flughafensystem Düsseldorf/Mönchengladbach zu tun haben. Da muss es irgendwo eine Schlüsselposition geben, die verlangt hat, dass von den ursprünglichen Absichten abgewichen wurde und uns dieses Ei ins Nest gelegt wird. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Darauf kann Herr Zerbe sicherlich auch sofort antworten.

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

Ich möchte auf Herrn Faulenbach eingehen. Sie haben gerade gesagt, wenn Sie Bemessungsspitzen annehmen und Ihre Erfahrungen aus der Terminalplanung einfließen lassen, dann dürfte das Terminal höchstens 25.000 m<sup>2</sup> haben. Da haben wir Sie richtig verstanden?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Jetzt bitte keine Fragen stellen, sondern nur noch – –

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

Wir haben gerade einmal gerechnet. Wir haben heute ein Terminal von 2.600 m<sup>2</sup> und beantragen für den Endausbauzustand insgesamt 13.200 m<sup>2</sup>. Das passt doch zu den Spitzen. Sie sagen, es dürften höchstens 25.000 m<sup>2</sup> sein; es sind bei uns aber nur 13.200 m<sup>2</sup>.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Dann erklären Sie mir die 24 Stellplatzpositionen!)

– Wir haben jetzt gerade über das Terminal gesprochen. Sie tragen zum Terminal vor, ich gebe Ihnen die Antwort, dass Ihre Planung überdimensioniert ist, und jetzt wollen Sie, dass ich zu einem anderen Thema Ausführungen machen soll, weil es Ihnen unangenehm ist. Wir werden das nachher tun; dazu werden auch unsere Fachleute noch etwas sagen. – Danke.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herzlichen Dank. – Es ist jetzt 13:11 Uhr. Wir machen jetzt eine Pause bis 14:10 Uhr. Vielleicht könnten die Träger öffentlicher Belange Herrn Thomas Scholemann sagen, dass er um 14:10 Uhr als nächster Redner auf der Rednerliste steht.

(Thomas Scholemann [Stadt Willich]: Ich bin schon da!)

– Ich hatte Sie eben woanders vermutet. – Also dann Mittagspause bis 14:10 Uhr!

(Unterbrechung von 13:12 Uhr bis 14:12 Uhr)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Es ist 14:12 Uhr. Wir setzen den Erörterungstermin fort. Es hat eine kleine Änderung gegeben. Manchmal ändern sich Regieanweisungen über die Mittagspause. Ich hatte vorhin angekündigt, dass wir um 14:10 Uhr mit Herrn Scholemann, Stadt Kaarst, fortfahren werden.

(Zuruf: Stadt Willich!)

– Stadt Willich. Das war aber nichts Ehrenrühiges.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Jetzt hat sich aber ergeben, dass die Gutachter und Rechtsanwalt Johlen zur Verfügung stehen, um das Thema Ausgleichsflächen noch einmal zu beleuchten, das wir in der letzten Woche am Dienstag andiskutiert haben. Dabei sind viele Fragestellungen aufgeworfen worden, die wir noch nacharbeiten müssen. Dieses Thema beginnen wir jetzt mit der Zeitperspektive, es spätestens zur Kaffeepause erledigt zu haben, um dann wieder zu Tagesordnungspunkt 8, Technische Planung, zurückzukehren. Es liegt natürlich auch ein bisschen an allen Teilnehmern, wirklich nur zu der Sache zu sprechen, die gerade aufgerufen ist, und nicht Randthemen zu beleuchten, die uns nicht weiterbringen.

Ich rufe daher erneut auf:

## **Tagesordnungspunkt 9**

### **Umweltauswirkungen**

Ich schlage vor, dass Rechtsanwalt Johlen für den Antragsteller die rechtlichen Hintergründe beleuchtet, die der Antragsteller sieht. Danach sollten wir uns den einzelnen Flächen widmen, die wir hier schon einmal vorgestellt bekommen haben. Es handelt sich um 38 Flächen, zu denen wir uns kurz austauschen müssten. – Herr Rechtsanwalt Johlen.

#### **RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):**

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Meine Damen und Herren, ich werde mich kurz fassen, damit wir den Zeitplan einhalten. Als Sachverständige, die Ihre Fragen zum Sachverhalt beantworten können, stehen Ihnen die Herren Gathen, Ibach und Dr. Mager zur Verfügung.

Vorab merke ich zum rechtlichen Hintergrund unserer Diskussion und zum Verfahren, wie es sich der Antragsteller vorstellt, Folgendes an: Der Bau des Flughafens stellt natürlich einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der ausgeglichen werden muss. Zu diesem Zwecke ist ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt worden, der nach dem Gesetz Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses wird. Dieser Landschaftspflegerische Begleitplan enthält verschiedene Aussagen: erstens eine Aussage dazu, in welchem Umfang ein Ausgleich für den Eingriff in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild erforderlich ist, zweitens eine Aussage dazu, dass dieser Ausgleich in der Nähe des Flughafens, in der Flughafenumgebung vorgenommen werden kann, und drittens – das ist das eigentlich Kritische – enthält er auch 38 Flächen, auf denen die Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden sollen.

Wenn der Landschaftspflegerische Begleitplan so, wie er Ihnen vorliegt, planfestgestellt würde, dann würde er Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses werden und hätte auch enteignungsrechtliche Vorwirkung. Darauf ist aus Ihrem Kreise bereits zu Recht hingewiesen worden. Es dürfte also enteignet werden, ohne dass es einer weiteren Prüfung bedürfte. Weil wir ein einstufiges Verfahren haben, müssten Sie in allen Fällen jetzt schon nachprüfen, ob das Allgemeinwohl gerade die Enteignung dieser Fläche erfordert. Das ist eine Prüfung, die sehr schwierig wäre und die uns sicherlich auch sehr lange aufhielte.

Deshalb hat die Rechtsprechung einen anderen Weg gewählt und lässt es also zu, dass in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan sozusagen Grundaussagen zur Notwendigkeit des Ausgleiches und auch zu dessen Umfang gemacht werden, dass aber die Lokalisierung der Ausgleichsmaßnahmen einem ergänzenden Verfahren vorbehalten wird. Der Planfeststellungsbeschluss würde also einen Vorbehalt des Inhalts enthalten, dass zwar der Ausgleich auf diesen Flächen vorgenommen werden kann – das ist selbstverständlich –, dass aber gegebenenfalls in einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss oder in einem ergänzenden Landschaftspflegerischen Begleitplan über eventuelle Änderungen entschieden wird, sodass nicht jetzt schon eine abschließende Entscheidung über die Inanspruchnahme dieser Flächen getroffen werden muss.

Das ist eine sehr vernünftige Regelung, denn es ist keinem Vorhabensträger zuzumuten, in einem riesigen Umfange Ausgleichsflächen zu erwerben, bevor er weiß, ob er das Vorhaben überhaupt durchführen kann. Aus diesem Grunde würde ungeachtet der Tatsache, dass ein Planfeststellungsbeschluss einheitlich sein und eine vollständige Konfliktbewältigung vorsehen muss, der Planfeststellungsbeschluss nach unserer Vorstellung von dem Verfahren, der die Bezirksregierung selbstverständlich nicht folgen muss, in zwei Stufen ergehen. Wenn dieser Planfeststellungsbeschluss mit dem Vorbehalt erginge, wäre es Sache des Antragstellers, dann die Ausgleichsflächen zu erwerben, sich also mit den Eigentümern dieser 38 Flächen in Verbindung zu setzen, ihnen angemessene Angebote zu machen und in den Fällen, in denen die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe gefährdet ist, für ausgleichende Maßnahmen zu sorgen, also insgesamt eine einvernehmliche Regelung herbeizuführen, was Ziel des Antragstellers ist und auf jeden Fall geschehen soll.

Sollte dies in Einzelfällen nicht möglich sein, dann müssten diese Flächen geändert werden. Das wäre dann der geänderte Planfeststellungsbeschluss oder der geänderte Landschaftspflegerische Begleitplan. Dieser müsste natürlich mit den Trägern öffentlicher Belange noch einmal abgestimmt werden. Es erfolgte ein eingeschränktes Anhörungs- und Beteiligungsverfahren und dann könnte im Wege einer Planergänzung oder im Wege eines Deckblattverfahrens, oder wie immer Sie das auch benennen wollen, eine endgültige Festlegung dieser Flächen erfolgen. Ziel ist es immer – das betont die Antragstellerin –, auch beim Erwerb der Ausgleichsflächen zu einvernehmlichen Regelungen zu gelangen.

Zu den Einzelheiten der Einzelflächen und zu den Möglichkeiten, auch die Interessen der Landwirtschaft ausreichend zu berücksichtigen, können die drei Herren Gathen, Ibach und Dr. Mager noch etwas sagen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Wir sollten die Flächen dann im Einzelnen aufrufen und sie am besten anhand einer Karte lokalisieren. Derjenige, der etwas zu diesen Flächen zu sagen hat, möge sich dann sofort melden, Herr Scholz, wenn ich das so anregen darf. Wenn Sie andere Informationen haben, die darauf hindeuten, dass diese Flächen nicht verfügbar sein könnten, dann äußern Sie es bitte sofort, damit wir das Fläche für Fläche erörtern können.

Die Stadt Willich hatte sich eben zu Wort gemeldet. Können wir das hinterher abhandeln oder geht es um das Prozedere? – Herr Gathen baut noch ein bisschen auf. Dann können wir das gern vorziehen. – Herr Gathen, die Stadt Willich möchte vorher noch eine Frage ansprechen. Ihr Vertreter steht hinter Ihnen, im wahrsten Sinne des Wortes.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Die Problematik der Ausgleichsflächen wurde in der vergangenen Woche schon einmal angesprochen. Einer der Knackpunkte hierbei ist die Mehrfachnutzung der Ausgleichsflächen

für verschiedene Planfeststellungsverfahren. Auf die gestellten Fragen gab es in der vergangenen Woche keine ausführlichen Antworten. Zudem hatte ich die Flächen herausgesucht, die im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren des Flugplatzes genannt worden sind.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Hormes, wir wollen jetzt jede einzelne Fläche durchgehen. Ich halte es für besser, wenn Sie sich jeweils zu Wort meldeten.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Ich hatte es ja eben schon versucht; das hat auch nicht geklappt. Es ist immer ein bisschen schwierig, sich zwischendurch zu jeder einzelnen Fläche zu melden.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Anders geht es nicht.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Bitte.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Nein, Sie erteilen hier nicht das Wort, Herr Hormes. Entweder Sie formulieren eine allgemeine Stellungnahme der Stadt zu der Vorgehensweise oder Sie melden sich hinterher bei jeder einzelnen Fläche, denn wir müssen bei jeder Fläche alle Aspekte einführen.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Die allgemeine Stellungnahme der Stadt Willich folgt: Es wurden die Flächen 1, 3 und 4 in diesem Planverfahren genannt. Diese Flächen laufen parallel im Planfeststellungsverfahren für die A 52 Elmpt bis Bundesgrenze.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Das ist der erste Punkt. – Der zweite Punkt ist die Verfügbarkeit der Ausgleichsflächen, –

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Genau.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

– ebenso die Verfügbarkeit der Flächen vom Flugplatzgelände.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Bitte sprechen Sie jetzt keine einzelnen Flächen an, sondern sagen Sie entweder etwas Grundsätzliches dazu oder melden Sie sich bei jeder Fläche zu Wort, wenn Sie meinen, Sie hätten etwas dazu zu sagen.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Für die Stadt Willich stellt sich die Frage, inwieweit bereits Vorgespräche mit den Grundstückseigentümern geführt worden sind.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das wollen wir in Bezug auf jede einzelne Fläche hören. So haben wir das verabredet.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Weiterhin wurde in der vorigen Woche die Umplanung der Fläche 5 benannt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Hormes, das bringt nichts. Es tut mir Leid. Ich bitte Sie, wieder Platz zu nehmen und sich dann bei jeder einzelnen Fläche zu melden. – Herr Stiller, Sie haben noch etwas zum Verfahren zu sagen? Aber bitte äußern Sie sich nicht zu einzelnen Flächen.

(Martin Stiller [Rhein-Kreis Neuss]: Grundsätzlich!)

– Ja, bitte.

**Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):**

Ich habe eine grundsätzliche Frage. Wir reden jetzt über sämtliche Flächen. Ich meine, dass damit die Flächen 1 bis 38 gemeint sind. Reden wir dann über die kartographische Darstellung oder über das Grundstücksverzeichnis? Das sind zweierlei Dinge.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wir reden über beides; so hatten wir es verabredet. – Gibt es sonst noch eine Bemerkung? – Das ist nicht der Fall. – Herr Gathen, bitte.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Ich vertrete die NVV AG. Ich lege noch einmal ganz kurz dar, welche Unterstützung wir im Bereich des Flughafens für den Flughafen geben. Wir kümmern uns für den Flughafen als Dienstleister um die Themen rund um den Grunderwerb und unterstützen den Flughafen bei der Erstellung von Planunterlagen und Grundstücksverzeichnissen auch zum Thema Grundstücke und Grunderwerb.

Am Dienstag voriger Woche wurden drei Aufgaben verteilt, die Herr Marten zu lösen und darüber zu referieren aufgegeben hat. Ich will diese drei Fragen ansprechen; dann kommen wir sicherlich auch auf die Punkte, um eingehend darüber zu sprechen. Erstens sollte ein Statusbericht in Bezug auf die Verfügbarkeit der Flächen abgegeben werden. Das will ich gleich anhand einer Tabelle machen. Zweitens bestand die Aufgabe, einen Statusbericht zu konkurrierenden Verfahren abzugeben. Auch das will ich gern machen. Die dritte Aufgabe war, Differenzen zwischen den in der Anlage 15.3 zum Planfeststellungsantrag dargestellten Flächen und den aufgeführten Grundstücken im Grundstücksverzeichnis darzulegen. Das waren die drei Aufgaben; dazu will ich mit entsprechenden Ausführungen Stellung nehmen.

Beginnen wir mit Thema 1, Statusbericht zur Verfügbarkeit: Ich weiß nicht, ob die Tabelle dazu deutlich erkennbar ist.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Nein. – Können wir nicht anders verfahren, Herr Gathen? Sie legen die Karte auf, zeigen, wo sich die Fläche 1 befindet, und sagen dazu, wer Eigentümer ist und wer konkurrierende Ansprüche darauf hat. Der Vertreter der Landwirtschaftskammer wird genau hinhören, um Abweichungen sofort kenntlich zu machen.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Okay. Ich fange jetzt einfach bei den einzelnen Bezeichnungen der Flächen an und werde dann bei jeder Fläche hinsichtlich Verfügbarkeit etc. etwas sagen.

Flächen 1, 2, 3 und 4: Eigentümer ist ein Herr Dr. K. aus Anrath.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Namen sollten Sie nicht unbedingt nennen.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Okay. – Der Eigentümer ist aus Anrath. Der Flughafengesellschaft liegt ein Schreiben vor, dass diese Flächen dem Flughafen zur Verfügung gestellt werden. Wir wissen selbstverständlich, dass es hier ein konkurrierendes Verfahren zum Ausbau der A 52 bis zum Grenzübergang Niederlande gibt, aber dieses Schreiben vom 23. Juni 2005 liegt der Flughafengesellschaft vor, diese Flächen für Ausgleichsmaßnahmen am Flughafen einzubinden.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Sie haben aber in der letzten Woche gehört, dass die Flächen 1, 3 und 4 auch als Ausgleichsflächen im straßenrechtlichen Verfahren bezeichnet wurden.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Ich sagte Ihnen ja, der Eigentümer hat diese Flächen sowohl der Flughafengesellschaft als auch dem Landesbetrieb Straßenbau angeboten und sie aufgrund eines Schreibens vom 23. Juni dem Flughafen autark für Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung gestellt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Scholz, haben Sie ähnliche Auskünfte?

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Selbstverständlich kenne ich dieses letzte Schreiben nicht. Mir ist aber Ähnliches vom Prinzip her bekannt. Hier ist kein Ankauf geplant; vielmehr ist eine dauerhafte Verpachtung geplant gewesen, so die Information für beide Verfahren. Ich kann jetzt nicht beurteilen, welche Prioritäten wer hat und ob dies aufgrund eines solchen Schreibens von dem Eigentümer auch verfahrensrechtlich in diesem Sinne gewürdigt werden kann. Das kann ich nicht weiter beurteilen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Die Fläche 2 ist davon aber nicht betroffen?

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Die Fläche 2 ist im Straßenbauverfahren nicht genannt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut, danke. – Dann kommen wir zur nächsten Fläche, zu Fläche 5.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

In Bezug auf Fläche 5 hat sich herausgestellt, dass sie im Gegensatz zum Niersauenkonzept steht. Die Daten dazu habe ich mir auch notiert: Im Januar 2005 gab es ein Arbeitsgespräch beim Niersverband und nachfolgend ein Angebot des Niersverbandes vom 10. Februar 2005 an die Flughafengesellschaft, für diese Ausgleichsmaßnahme ein Projekt des Niersauenkonzeptes heranzuziehen, und zwar konkret das Projekt Viersen-Stadtwald, sodass wir aufgrund der hohen Akzeptanz des Niersauenkonzeptes bei der Abstimmung mit den landwirtschaftlichen Verbänden von einer sehr großen Verfügbarkeit ausgehen. Das wäre die Fläche 5.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das heißt, Fläche 5 ist gecancelt?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Ja. Wir sprechen bei der Fläche 5 über ein konkurrierendes Verfahren. Man hat die Möglichkeit eruiert, diese Fläche 5 durch die Aufnahme des Niersauenkonzeptes zu ersetzen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut, dann habe ich das richtig verstanden. Fläche 5 ist damit draußen. – Fläche 6?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Ich möchte jetzt die verfügbaren Flächen abgrasen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Nein, jetzt gehen wir der Reihe nach durch; sonst verlieren wir den Überblick.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Okay. – Bei Fläche 6 ist die Verfügbarkeit nicht geprüft. Dort gibt es verschiedenen Privateigentümer.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Verschiedene?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Ja. Wir müssen von Folgendem ausgehen: Bei den Flächen, bei denen die Verfügbarkeit nicht geprüft ist, sprechen wir über 211 Einzeleigentümer.

(Unruhe bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut. – In Bezug auf Fläche 6 ist also noch kein Gespräch geführt worden.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Richtig.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Dann habe ich das richtig verstanden. – Herr Scholz, wenn Sie irgendwie den Eindruck haben, die Fläche sei auch in einem anderen Verfahren genannt, melden Sie sich bitte sofort. – Auch die Städte, die ihre eigenen Konzepte verfolgen, sollten das dann sofort ansprechen. – Wir kommen zur Fläche 7.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Wir haben jetzt einen Flächenpool, der berücksichtigt worden ist. Das sind die Flächen 7, 8 und 9, die in unmittelbarer Nähe zueinander liegen. Dort gibt es bilanzierte Flächen, 120.000 m<sup>2</sup>; verfügbar sind 55.000 m<sup>2</sup>, Eigentümer Stadt Mönchengladbach.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Von Fläche 7, 8 und 9?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Die Flächen 7, 8, 9 und 10.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Sind das nur städtische Grundstücke oder auch private?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Die Flächen 7, 8, 9 und 10; von diesen bilanzierten 120.000 m<sup>2</sup> sind 55.000 m<sup>2</sup> verfügbar. Für die anderen gilt das nicht; die Verfügbarkeit ist auch nicht geprüft worden. Mit Einzeleigentümern ist nicht gesprochen worden.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Hier ist also nicht nur die Stadt Mönchengladbach Eigentümer, sondern es sind auch Private.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Genau.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Sie meinen, die städtischen Grundstücke hätten Sie in Ihrer Verfügungsgewalt und über die anderen müssten Sie noch verhandeln?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Ein Abstimmungsgespräch mit der Stadt Mönchengladbach hat diesbezüglich stattgefunden.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut. – Herr Scholz, bitte.

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Ich habe die genauere Karte hierzu mit den entsprechenden Grundstücksparzellen.

(Karte)

Die grün gekennzeichneten Flächen sind diejenigen, die ich vorgestellt hatte, die also auch in dem Verfahren in der Karte aufgeführt sind. Die rot gekennzeichneten Flächen sind in der Karte nicht aufgeführt, aber im Grunderwerbsverzeichnis zu finden. Kann man an dieser Karte zeigen, welche Flächen konkret im Eigentum der Stadt Mönchengladbach sind und welche

in der Bilanz enthalten sind? Meiner Meinung nach handelt es sich um eine Gesamtfläche von etwa 21 ha; das sind also 210.000 m<sup>2</sup>.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Gathen.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Auf diese spezielle Fläche möchte ich gleich noch gesondert eingehen. Ich kann die Flächen der Stadt Mönchengladbach benennen. Ich habe sie jetzt natürlich nicht – –

(Unruhe bei den Einwendern)

Ich kann die Flächen benennen.

(Zurufe von den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ein bisschen Geduld muss man schon haben.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Wir haben hier eine Karte erstellt, anhand derer ich auf das Thema Differenzen gleich noch etwas näher eingehen möchte.

(Folie)

Ich benenne jetzt die Grundstücke der Stadt Mönchengladbach: das Flurstück 5, das Flurstück 13, die Flurstücke 28 bis 32, die Flurstücke 33 und 34, das Flurstück mit der Nummer 18, die Flurstücke 8, 10, 14 und 15. Das sind städtische Flächen, wobei bei den Reserveflächen, die hier aufgelistet sind, die Flächen 3, 6, 5 und 46 sich ebenfalls im Eigentum der Stadt Mönchengladbach befinden. Ich habe noch eine Fläche vergessen; das ist die kleine Fläche mit der Nummer 23. Das sind die städtischen Flächen in diesem Bereich.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

In Grün sind also Ausgleichsflächen und in Rot die Reserveflächen?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Im Grundstücksverzeichnis ist diese komplette Fläche mit den einzelnen Parzellen aufgeführt. Die dunkelgrün dargestellten Flächen sind in der Anlage 15.3 dargestellt. Bilanziert ist aber auch diese hellgrün dargestellte Fläche. Hier liegt eine zeichnerische Abweichung von der Anlage 15.3 vor. Das wollte ich später auch noch vorstellen. Die rot dargestellten Flächen sind im Grundstücksverzeichnis aufgeführt und als Reserveflächen gedacht.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Können wir das noch einmal übersetzen, damit es auch jeder versteht?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Es gibt die Flächen 7, 8, 9 und 10 in der Anlage 15.3 zum Planfeststellungsverfahren.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das hilft uns jetzt nicht weiter, 15.3 oder dergleichen.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

15.3 ist die Anlage, die hier aufliegt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wir sind jetzt in der öffentlichen Erörterung. Die Träger öffentlicher Belange und die privaten Einwender müssen Ihre Ausführungen nachvollziehen können. Können Sie bitte verbalisieren, was Sie damit meinen?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Ich wollte hier eine Differenz erklären. Hier gibt es insofern eine Differenz, als die Fläche 9 kleiner dargestellt ist, als sie bilanziert ist. Sie ist also in den bilanzierten Flächen größer bilanziert. Hier gibt es eine zeichnerische Abweichung, die sich in der grünen Fläche darstellt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Okay.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Im Eigentümerverzeichnis sind alle Flurstücksnummern aufgeführt, die Sie hier in diesem Umriss, also in den farbig dargestellten Bereichen, erkennen können. Ein Eigentümer, der dort nicht aufgeführt ist, ist nicht vorhanden.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Okay, danke.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Reicht das?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Alle Eigentümer, die im Eigentümerverzeichnis stehen, sind also in dieser gesamten Fläche auch vorhanden. Zusätzliche Eigentümer in Randbereichen sind nicht aufgeführt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut; nehmen wir die nächste Fläche. – Herr Scholz, Sie wollten noch etwas sagen?

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Sie hatten gerade ausgeführt, dass ein Teil der Flächen nicht bilanziert worden sei. Woran konnte ein Beteiligter das aus den Unterlagen ersehen? Es gibt also in dem Flächenverzeichnis einen dem Grunderwerbsverzeichnis vorangestellten Vermerk, dass Reserveflächen wohl aufgeführt sind, aber erst ab der laufenden Nummer 39. Es ist also für einen normalen Beteiligten aus den Unterlagen, so wie sie mir vorliegen, nicht erkennbar, ob hier irgendeine Fläche Reservefläche ist, bilanziert wurde oder sonst etwas. Ist das irgendwo aus den eingereichten Planfeststellungsunterlagen erkennbar? Im Zweifelsfall ist schwierig, die gesamte Bilanzierung des Landschaftspflegerischen Begleitplans nachzuvollziehen und festzustellen, was darin enthalten ist.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Gathen.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Zum Thema Bilanzierung möchte ich an Herrn Ibach übergeben, denn er hat die Bilanzierung durchgeführt. Ich habe jetzt nur versucht, anhand der Planunterlagen eine gewisse Transparenz hineinzubringen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das war eine allgemeine Anmerkung; auf sie können wir nachher noch einmal zurückkommen. Aber wenn Fragen zu dem konkreten Grundstück vorliegen, dann sollten sie konkret benannt werden. – Wir kommen somit zu Fläche 11.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Bei Fläche 11 ist die Verfügbarkeit nicht geprüft.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Privateigentümer?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Privateigentümer. – Bei Fläche 12 ist die Verfügbarkeit nicht geprüft; Privateigentümer. – Zu Fläche 13 – –

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Bitte blenden Sie die Fläche 13 ein.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Bei Fläche 14 ist die Verfügbarkeit nicht geprüft; überwiegend Privateigentümer. – Das gilt für die Flächen 15, 16 und 17 ebenfalls; die Verfügbarkeit ist nicht geprüft.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Gathen, einen Augenblick. – Stadt Willich.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Ich hatte die Aussage zu Fläche 14 akustisch nicht mitbekommen. Hatten Sie bei Fläche 14 die Eigentümer überprüft oder angeschrieben?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Er sagte, nein.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Sie haben aber im Bereich Eschert/Büttger Wald bereits Grundstücksverhandlungen für den künftigen Flugplatzbereich geführt und auch schon einige Grundstücke erworben, unter anderem von einem Eigentümer, der in diesem Bereich 14 auch Eigentümer einer Fläche ist. Es wäre schön gewesen, wenn Sie ihn zumindest einmal auf die Verfügbarkeit angesprochen hätten.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Gathen.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Beim Thema Grunderwerb im Bereich der Planfeststellungsgrenzen haben wir selbstverständlich verschiedene Grunderwerbe schon realisiert. Die Verfügbarkeit weiterer Flächen gerade im Hinblick auf Ausgleichsflächen sind wir noch nicht angegangen. Das habe ich am Dienstag schon sehr eindeutig gesagt: Verhandlungen mit Privateigentümern im Hinblick auf Ausgleichsflächen wurden bis jetzt nicht thematisiert. Selbstverständlich haben wir uns mit den wesentlichen und großen Eigentümern in der direkten Planfeststellung unterhalten und auch schon sehr intensive und weit reichende Abstimmungsgespräche geführt, aber zum Thema Ausgleichsflächen ist mit keinem Privateigentümer verhandelt worden. Das ist einfach so und das ist auch nicht wegzudiskutieren.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Hormes.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Darauf will ich noch etwas erwidern: Sie haben gerade gesagt, dass Sie mit den Eigentümern größerer Flächen schon gesprochen hätten, so mit der Stadt Mönchengladbach oder mit dem Eigentümer in Willich-Anrath. Aber das ist nur ein Bruchteil der Flächen, die Sie als Ausgleichsflächen benötigen.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Noch einmal: Wir haben uns mit Kaufgrundstücken beschäftigt, sofern die Grundstücke innerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegen, in der direkten Ausbaufäche des Flughafens. In Bezug auf das Thema Ausgleichsflächen habe ich noch mit keinem Privateigentümer gesprochen, um eine Fläche für Ausgleich zu erwerben bzw. sie zur Verfügung zu stellen.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Aber Sie haben doch gerade eben erläutert, dass Ihnen ein Angebot für die Flächen 1, 2, 3 und 4 vorliegt. Das ist ja ein Privater.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Selbstverständlich nehme ich die Leute aus, die auf uns zugekommen sind. Das ist eben dieser Eigentümer im Bereich von Anrath; das ist auch ein weiterer Eigentümer im Bereich von Niederkrüchten. Mit ihnen brauchte ich nicht zu verhandeln; sie sind auf uns zugekommen. Aber mit allen anderen Leuten, die Privateigentum haben, haben wir keinen Kontakt aufgenommen und bezüglich Ausgleichsflächen verhandelt. Das ist noch nicht realisiert.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Ich komme jetzt noch einmal auf die Fläche 14 zurück: Sie haben doch bereits mit einem Eigentümer in anderer Angelegenheit gesprochen. In diesem Zusammenhang wäre zumindest die grundsätzliche Bereitschaft abzuklären gewesen.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Wir können darüber diskutieren; es ist nicht gemacht worden.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Prima!

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Bitte, Sie haben das Wort.

**Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):**

Sie sprachen eben schon die Folgeflächen an. Ich weise darauf hin, dass die Flächen 15 bis 21 einer konkurrierenden Planung durch die Erweiterung der Auskiesung Readymix unterlie-

gen. Zudem widersprechen Sie damit dem Suchraumkonzept der Stadt Korschenbroich, das bereits im Jahre 2004 verabschiedet wurde. Sie hätten also genügend Zeit gehabt, sich mit diesem Suchraumkonzept der Stadt Korschenbroich auseinander zu setzen. Sie sind in Bezug darauf nicht auf die Stadt Korschenbroich zugekommen. – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das waren die Flächen 15 bis 21?

**Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):**

Ja, 15 bis 21. – Weil mir die Karte unseres Suchraumkonzeptes jetzt nicht vorliegt – wir haben sie Ihnen in der letzten Woche noch übergeben –, bitte ich außerdem um eine Auskunft, ob auch hinsichtlich der Flächen 22 bis 25 eine konkurrierende Planung zumindest mit dem Suchraumkonzept vorliegt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Dazu kommen wir gleich. Wir notieren uns das schon einmal. – Wir sind bei Fläche 14 stehen geblieben; Sie fahren bitte mit Fläche 15 fort.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Bei den Flächen 15, 16 und 17 wurde die Verfügbarkeit nicht geprüft.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Bitte blenden Sie noch einmal die Karte ein. – Ja.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Die Flächen 18 und 19 sind im Eigentum der Flughafengesellschaft Mönchengladbach. Bei Fläche 20 ist die Verfügbarkeit nicht geprüft. Bei den Flächen 21, 22 und 24 ist die Verfügbarkeit ebenfalls nicht geprüft.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Stopp! Da kommt jetzt Ihr Einwand, in Bezug auf die Flächen 21 bis 25 gebe es andere Planungen der Stadt. Richtig?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Den Aspekt der konkurrierenden Verfahren wollte ich gleich in Gänze beantworten.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wir machen das jetzt Fläche für Fläche; ansonsten bringt es nur Durcheinander.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Dann schweifen wir eben auf die konkurrierenden Verfahren ab. Es gibt ein konkurrierendes Verfahren Tagebau Kleinenbroich, Auskiesungsbereich. Davon ist die Fläche 16 teilweise betroffen, außerdem die Fläche 17, die Fläche 18, die Fläche 19, die Fläche 20 und die Fläche 21. Hier ergibt sich eine konkurrierende Gesamtfläche von circa 35 ha.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wobei Sie das Verfahren meinen, das gerade erst im Scoping beleuchtet wurde.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Auskiesung Readymix.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Dazu gibt es noch keine Antragsunterlagen?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Genau.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Bitte sehr, Stadt Korschenbroich.

**Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):**

Von Ihnen wurde die Fläche 15, die meines Erachtens auch noch im konkurrierenden Verfahren liegt, nicht genannt. Des Weiteren habe ich eben schon darauf hingewiesen, dass wir zu diesem Konzept auch ein Suchraumkonzept der Stadt Korschenbroich erstellt haben, das bereits in 2004 vom Rat der Stadt verabschiedet worden ist. Damit haben wir nicht nur den Widerspruch hinsichtlich des Verfahrens Readymix bzw. der dortigen Erweiterung, sondern auch den Widerspruch zu der konkurrierenden Planung des Suchraumkonzeptes der Stadt Korschenbroich. – Danke schön.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Einen Augenblick, Herr Gathen. – Herr Rechtsanwalt Johlen, sofern wir hier von konkurrierender Inanspruchnahme ausgehen, wie kann dann eine Konkurrenz existieren, wenn bei dem bergrechtlichen Abgrabungsverfahren noch nicht einmal die Planunterlagen vorliegen?

**RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):**

Diese Frage haben wir uns auch gerade gestellt, denn der hier vorliegende Antrag ist schon wesentlich früher gestellt gewesen, nämlich Anfang 2004. Ich muss Ihnen ehrlich sagen, dass ich das jetzt nicht abschließend rechtlich beurteilen kann. Das Ganze gehört zu dem Fragenkomplex der Verfügbarkeit im weitesten Sinne: Welche Flächen können hier als Aus-

gleichsflächen endgültig festgesetzt werden? Ich meine, das bedarf noch der Prüfung und kann auch einem ergänzenden Verfahren vorbehalten bleiben, wenn unsere Rechtsauffassung hierzu richtig ist.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Bevor Herr Scholz das Wort bekommt, habe ich eine Frage. Herr Gathen, Sie haben es selbst angesprochen: Gibt es eventuell mit dem Kiesabbaubetreiber Gespräche über Ausgleichsflächen?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Auch da haben bisher keine Gespräche stattgefunden.

(Lachen bei den Einwendern)

Herr Scholz.

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Wenn ich es richtig verstanden habe, dann hat die Stadt Korschenbroich, ohne dass der Flughafen als Antragsteller Widerspruch eingelegt hat, ein FNP-Verfahren abschließend durchgeführt, in dem die Flächen 15, 17, 18, 19, 20 und 21 als FNP-Fläche für Auskiesung vorgesehen sind. Insofern ist das durchaus in irgendeiner Form etwas konkurrierend, weil im FNP etwas anderes steht, als hier vorgetragen wird, während die FNP-Änderung ebenfalls ein ganz normales Verfahren ist, wobei ich jetzt nicht absehen kann, wann es genau eingeleitet und wann es dann durch den Rat verabschiedet wurde. Das ist durchaus in irgendeiner Form eine Konkurrenz, auch wenn noch kein offizielles Verfahren zur Realisierung durchgeführt wurde; aber es ist in der vorbereitenden Bauleitplanung schon etwas festgesetzt worden. Es ist zumindest im Rat soweit abgeschlossen. Ich weiß nicht, ob irgendetwas Weiteres erfolgt ist. Das ist eine Sache, die besser die Stadt Korschenbroich vortragen sollte.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Rechtsanwalt Johlen.

**RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):**

Herr Scholz, Sie haben Ihre Frage eigentlich schon selber beantwortet, indem Sie gesagt haben, es gebe nichts Offizielles. Das ist richtig. Es gibt Vorüberlegungen und es gibt einen Scopingtermin; das ist also ganz weit vorgezogen. Es gibt noch nicht einmal einen Antrag. Meines Erachtens können wir daher nicht von einer ernsthaften und verfestigten Konkurrenz sprechen.

(Herwig Scholz [Landwirtschaftskammer NRW]: Aber ein FNP-Verfahren gibt es!)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Siewert.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Danke schön. – Die Stadt Willich ist von der Firma Readymix am 18. März 2005 angeschrieben worden; ich zitiere aus diesem Schreiben:

Tagebau Kleinenbroich in Korschenbroich, Erörterung gemäß § 52 Abs. 2a Bundesberggesetz – Unser Antrag auf GEP-Änderung vom 30. April 2002

Aufgrund der objektiven Gegebenheiten steht für die Stadt Willich fest, dass der Bezirksregierung der Wunsch und das Antragsbegehren der Firma Readymix schon hinreichend bekannt gewesen ist.

Ich frage den Antragsteller: Wann hatten Sie bzw. die Stadt Mönchengladbach den Antrag auf GEP-Änderung gestellt? Das liegt mir jetzt leider nicht vor.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Weiß das jemand auswendig? – Das kann man aber nachlesen.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Meiner Meinung nach müsste das drei Wochen später gewesen sein.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Stadt Korschenbroich, Herr Verjans.

**Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):**

Ich schließe mich den Ausführungen meines Vorredners hinsichtlich des GEP-Verfahrens an. Nach meinem Kenntnisstand ist das GEP-Änderungsverfahren von der Firma Readymix vorher eingeleitet bzw. beantragt worden, also bevor der Flughafen hier tätig geworden ist. – Danke.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Beide Verfahren sind allerdings noch nicht abgeschlossen. – Herr Gathen, Sie haben das Wort. Wir waren bei Fläche 22 hängen geblieben; dann können Sie mit Fläche 23 fortfahren.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Bei den Flächen 23 und 24 ist die Verfügbarkeit nicht geprüft. Bei Fläche 25 ist die Verfügbarkeit nicht geprüft.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Stopp. – Herr Scholz.

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Bei diesen Flächen gibt es noch ein weiteres Problem, das mir vor kurzem aufgefallen ist. Ich hatte dargestellt, welche Flächen hier in diesem Bereich nicht in der Karte, aber im Grunderwerbsverzeichnis vorhanden sind. Wir haben diesen großen Block, der mit 21 bezeichnet wird; dieser große Block wird mit 22 und dieser kleine Block mit 23 bezeichnet. Dieser weitere Block wird mit 24 bezeichnet; so steht es in der Karte.

Wenn man sich das Ganze im Grunderwerbsverzeichnis anschaut, dann findet man eine Zusammenfassung unter den Nummern 21, 22 und 24 sowie eine unter der Nummer 23. Bei genauerer Betrachtung kommt etwa Folgendes dabei heraus: Die in der Karte erkennbaren Flächen mit den Flurstücksnummern 1.88 bis 1.95 sind in ihr zwar unter der Nummer 23 aufgeführt, im Grunderwerbsverzeichnis aber unter den laufenden Nummern 21, 22 und 24, sodass jemand von den Eigentümern, der aufgrund der Darstellung auf der Karte glaubte, betroffen zu sein, sein Grundstück nicht fand, wenn er anschließend im Grunderwerbsverzeichnis unter der dazu passenden Nummer danach suchte, weil es unter einer falschen Nummer, nämlich unter der Nummer 21, 22 oder 24 aufgeführt war. – Ich gebe das als weitere Unterlage herein.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Kann jemand vom Antragsteller dazu Stellung nehmen, warum das passiert ist? – Herr Gathen.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Ich kann dazu Stellung nehmen. Auch dazu habe ich eine entsprechende Folie vorbereitet. Wenn dieses Problem gerade angesprochen wird, dann sollte man auch darüber reden.

(Folie)

Es ist in der Tat so, wie Herr Scholz referiert hat, dass also die Flurstücke in diesem Bereich zum Grundstücksverzeichnis mit der Nummer 24 orientiert sind. Die Darstellung in der Anlage 15.03 ist in der Tat an dieser Stelle etwas undeutlich.

(Lachen bei den Einwendern – Zuruf eines Einwenders: Falsch!)

Die Flächen mit der Nummer 23, hier in Rot dargestellt, sind Reserveflächen. Die rot und grün dargestellten Flächen in diesem Zipfel sind in der Tat im Grundstücksverzeichnis mit der Nummer 24 aufgeführt. Das ist eine ungenaue Poolbezeichnung und insofern eine Differenz. Das ist so.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Dann gehen wir wieder zurück zur großen Karte. – Herr Stiller, dazu?

**Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):**

Wir sind Eigentümer einer Fläche, die im Grundstücksverzeichnis unter der laufenden Nummer 23 genannt ist. Sie ist kartographisch nicht dargestellt. Ich habe jetzt ein Problem. Erstens: Bin ich als Grundstückseigentümer betroffen, ja oder nein? Zu der Nummer der Reservefläche habe ich eben noch einmal nachgesehen. Die Reserveflächen sind in den Planfeststellungsunterlagen nicht genannt. Das steht eindeutig auf der ersten Seite des Grundstücksverzeichnisses. Unabhängig davon habe ich noch nie gehört, dass man sich im Planfeststellungsverfahren das nebenbei auch noch mit genehmigen lässt. Das ist aus meiner Sicht vollkommen überzogen, denn letztendlich muss man sich darüber im Klaren sein, dass dies unter Umständen eigentumsrechtliche Konsequenzen hat und auch Möglichkeiten schafft, gegebenenfalls an diese Grundstücke heranzukommen. Ich habe damit sehr große Probleme. Wichtig ist mir aber erst einmal: Sind wir als Grundstückseigentümer Kreis Neuss – ich sage es noch einmal: nicht im Plan dargestellt, aber im Grundstücksverzeichnis genannt – betroffen oder nicht?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja. – Ungewöhnlich ist es nicht, wenn man neben den Ausgleichsflächen auch Reserveflächen ausweist. Rechtsanwalt Johlen hat gleich zu Beginn seiner Ausführungen darauf hingewiesen: Nicht alles, was man anstrebt, kann auch tatsächlich realisiert werden. Man ist sogar sehr gut beraten, neben den Ausgleichsflächen, die man vorschlägt, auch Ersatzflächen anzubieten. Damit hat man gleich die anderenfalls erforderliche Vorprüfung überwunden, ob dies geeignete Flächen sind. – Herr Scholz.

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Es gibt in den Planfeststellungsunterlagen durchaus einen Hinweis auf Reserveflächen. Ich habe das eben anhand der allerersten Seite aus dem Grunderwerbsverzeichnis dargestellt. Dort ist eine Auflistung aller Grundstücke angekündigt. Dort stehen erst einmal die Ausgleichsflächen für den Ausbau.

(Folie)

In der zweiten Zeile stehen fortlaufende Nummern und dann steht da 01 bis 38 entsprechend den Poolflächen. Etwas weiter unten stehen Reserveflächen zu den Ausgleichsflächen. Dort finden sich die laufenden Nummern 39 bis 62. Sie sind im Grunderwerbsverzeichnis nicht aufgeführt worden. Also muss ich im Augenblick die Darstellung, dass es sich um Reserveflächen handele, noch infrage stellen, was hier anteilig dargestellt wurde. Ich kann im Augenblick genau das Umgekehrte erkennen: Es gibt andere Reserveflächen, die bewusst aus

dem Verfahren herausgenommen wurden – so muss ich diese Unterlage lesen –, während alle anderen Flächen ganz konkrete Flächen für Ausgleich sind.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke. – Frau Schwerdtfeger.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Ich muss noch einmal ganz kurz auf die Reserveflächen zu sprechen kommen. Eben sagte Herr Prof. Johlen, dass das Planfeststellungsverfahren auch enteignungsrechtliche Vorwirkungen habe. Wenn man die Reserveflächen einrechnet, die aber gar nicht unbedingt benötigt werden, dann enteignet man möglicherweise ohne Grund, denn auch in Bezug auf die Reserveflächen gibt es die enteignungsrechtliche Vorwirkung.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das Verfahren würde doch nur dann eingeleitet, wenn auf die betreffende Fläche tatsächlich zurückgegriffen werden würde.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Wenn aber beispielsweise der Rhein-Kreis Neuss eben gar nicht erkennen konnte, dass er als Eigentümer betroffen ist, gerade bei den Reserveflächen, dann frage ich mich, ob darin nicht ein Fehler liegt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Es ist eine andere Frage, inwieweit die Differenz zwischen Grundstücksverzeichnis und Flächenausweisung zu wessen Lasten geht. Das ist eine Rechtsfrage, richtig. – Will die Stadt Willich noch einmal ergänzen? – Herr Hormes.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Noch eine Anmerkung zu den Reserveflächen: Die Flughafengesellschaft ist im Willicher Norden Eigentümer einer ungefähr 6,7 ha großen Fläche, die nicht im Flächenpool enthalten ist. Welchen Status genießt diese Fläche?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wenn sie nicht drin ist, ist sie nicht drin.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Diese Fläche müsste doch normalerweise als Fläche für Ausgleichsmaßnahmen benannt werden, bevor andere Eigentümer durch diese Maßnahmen benachteiligt werden.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Scholz.

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Ich will versuchen, darauf noch etwas näher einzugehen. Die gesamte Angelegenheit regelt sich nach dem Ausgleichsrecht gemäß Landschaftsgesetz. In § 4 steht meiner Meinung nach ziemlich eindeutig, dass vorrangig Flächen des Antragstellers zu benennen und zu benutzen sind. Wenn dies im vorliegenden Fall zumindest für einzelne Flächen nicht erfolgt ist, dann sollte in diesem Verfahren geklärt werden, warum es nicht erfolgt ist und ob es besondere andere Vorhaben gibt; das kann ja gut sein. Man sollte aber zumindest darauf eingehen. Es ist jetzt von der Stadt benannt worden; daher ist sicherlich zu prüfen, ob eine solche Fläche auch zu benennen ist, denn das Ganze geschieht nun einmal im Rahmen des Landschaftsgesetzes. Insofern ist der in § 4 genannte Aspekt sicherlich sehr wichtig.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Okay. – Dann kommen wir darauf zurück. – Herr Gathen.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Ganz kurz zu der angesprochenen Fläche: Soweit mir bekannt ist, hat man um den Flughafen einen Radius von x km gelegt; diese Fläche lag außerhalb dieses Radius und deshalb hat man sie nicht einbezogen.

(Lachen bei den Einwendern – Zuruf eines Einwenders: Das ist doch kein Grund!)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Über den Radius x müssen wir uns nachher noch unterhalten; aber jetzt kommen wir erst einmal zu den konkreten Flächen. – Herr Hormes, noch einmal dazu? – Bitte.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Das ist für mich jetzt wirklich schleierhaft: in Niederkrüchten werden Flächen genommen, nicht aber im Willicher Norden. Ich weiß nicht, ob Sie den Radius einer Ellipse gewählt haben.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielleicht kann die Antragstellerin, während Herr Gathen fortfährt, den Radius x überprüfen und ihn anschließend bekannt geben. – Machen wir weiter; Fläche 25.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Bei Fläche 25 ist die Verfügbarkeit nicht geprüft.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das heißt immer Privateigentum?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Das sind überwiegend Privateigentümer. Es ist ganz selten, dass auch einzelne Flächen von der Stadt Willich oder dem Kreis Neuss dabei sind. – Bei Fläche 26 ist die Verfügbarkeit nicht geprüft, ebenso bei den Flächen 27 und 28. Bei Fläche 29 ist die Verfügbarkeit bis auf eine Fläche von 7.600 m<sup>2</sup> der Stadt Mönchengladbach nicht geprüft, ebenfalls die Flächen 30 bis – –

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Augenblick, wir müssen sie erst einmal sehen.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Die Flächen 30, 31, 32 sind nicht geprüft.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Und Privateigentümer?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Ja.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Okay.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Die Flächen 33, 34 und 35 sind ebenfalls nicht geprüft.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Weiter!

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Für die Flächen 36, 37 und 38 mit einer Gesamtgröße von circa 36 ha liegt ein Angebot des Eigentümers vor und sie sind verfügbar.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das ist in der Nähe von Niederkrüchten?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Genau. – Beurteilt man das Verhältnis zwischen bilanzierten und verfügbaren Flächen, dann sind für Ausgleichsmaßnahmen circa 174 ha – jetzt nicht auf den Quadratmeter genau – bilanziert, während knapp 76 ha verfügbar sind, was einer Quote von circa 43,6 % entspricht.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Gathen. – Herr Stiller.

**Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):**

Sehe ich es richtig, dass die Flächen 36, 37 und 38, die jetzt noch zu sehen sind, in der Gemeinde Niederkrüchten liegen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja.

**Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):**

Dann frage ich, warum die Unterlagen in der Gemeinde Niederkrüchten nicht ausgelegt worden sind.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wir müssen prüfen, ob das der Fall ist. – Herr Zerbe, hat jemand den Radius x?

**Christoph Ibach (Antragstellerin):**

Ich hatte in der letzten Woche schon einmal ausgeführt, wie es zu der Auswahl der Ausgleichsflächen gekommen ist. Wir haben mit den Behörden die grundsätzliche Struktur der Ausgleichsmaßnahmen vorbesprochen; danach ist es zu der weiteren Festlegung gekommen. Ziel war es, möglichst eingriffsnah funktionale Ausgleichsflächen zu bestimmen. Dabei ist man schon aufgrund der zu gewährleistenden Hindernisfreiheit eingeschränkt, sodass man Maßnahmen ohnehin nur etwas abgerückt vom eigentlichen Eingriffsort festlegen kann. Das heißt, mit Ausnahme der hier dargestellten Ausgleichsflächen 36 bis 38 und Teilflächen auf dem Stadtgebiet Mönchengladbach haben wir einen Radius von etwa 5 km gewählt und uns darauf konzentriert.

Die eben angesprochene Fläche, die auch im Besitz der Antragstellerin ist, lag nicht in diesem Bereich. Ich kenne die tatsächliche Ausprägung dieser Fläche zurzeit nicht; ich nehme an, dass es eine landwirtschaftliche Fläche ist. Sollte diese Fläche geeignet sein, könnte sie selbstverständlich in den Ausgleichsflächenpool aufgenommen werden, um seitens der Antragstellerin auch eigene Flächen darzustellen, oder als Tauschfläche infrage kommen, wenn dazu das Benehmen mit der Landwirtschaft hergestellt werden kann. Wenn die Fläche dort

unten nicht verwendet werden soll, dann könnte die Antragstellerin ihre eigene Fläche nutzen, soweit sie verfügbar ist. Ich glaube, sie ist zurzeit verpachtet. Auf jeden Fall kann dieser Sachverhalt noch einmal geprüft werden.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Verjans, Stadt Korschenbroich.

**Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):**

Ich gebe noch zu bedenken, dass sich der Gesamtrahmen der auszugleichenden Fläche je nach derzeitiger Nutzung derjenigen Flächen, die als Ausgleichsflächen eingestellt werden, natürlich auch noch verändern kann. Wenn beispielsweise nicht Ackerfläche, sondern eine Wiesen- oder Weidefläche eingesetzt wird, die einen höheren ökologischen Ausgleichswert hat, so ergibt sich eine größere Gesamtzahl von Ausgleichsflächen. Wenn die Flächen vorher nicht eindeutig benannt werden können, kann sich daher der Gesamtbedarf an Flächen noch ändern; dementsprechend müsste sich der jetzt dargestellte Bedarf an Ausgleichsflächen im Planfeststellungsverfahren noch ändern.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Hormes und dann Herr Scholz.

**Udo Hormes (Stadt Willich):**

Um die ewige Sucherei nach dem Grundstück zu beenden, lege ich ein Grundstücksplanchen auf den Tisch, damit auch der Antragsteller Einblick in seine Grundstücksverhältnisse bekommt.

(Folie)

Zur Örtlichkeit: Dieser dunkle Bereich ist die Autobahn A 44. Die Bebauung Richtung Osten auf der linken Seite ist die Randbebauung der Krefelder Straße in Willich.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Scholz.

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Ich habe noch eine Anmerkung zu den Flächen 33 und 34. Ich habe vor kurzem mit dem Eigentümer der Fläche 34 gesprochen, zumindest mit einem Teileigentümer. Dabei ging es um eine ganz andere Sache. Das ist eine Fläche in einem Naturschutzgebiet, das gleichzeitig FFH-Gebiet ist. Ich weiß nicht, ob zur Umwandlung dieser derzeitigen Grünlandfläche in Wald eine FFH-Verträglichkeitsstudie erforderlich ist. Ich halte das zumindest für denkbar, erwarte dabei allerdings keine riesengroßen Probleme, da das Grünland selber nicht direkt unter dem FFH-Schutz steht. Aber meines Erachtens gehört es dazu, dies zu prüfen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke. – Herr Tänzer, Bezirksregierung Düsseldorf.

**Reinhold Tänzer (BR Düsseldorf):**

Habe ich Sie richtig verstanden, dass es um die Fläche 34 geht?

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Ja, die habe ich gemeint.

**Reinhold Tänzer (BR Düsseldorf):**

Können Sie sie noch einmal zeigen? – Nach meiner Ortskenntnis müsste es sich um den Mühlenbach handeln. Ist das richtig?

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Ja, das gehört zum Gebiet des Mühlenbaches. Ich habe noch vor ganz kurzer Zeit zusammen mit dem Eigentümer in die FFH-Karte geschaut, weil dort eine andere Sache ansteht. Es ist mir jetzt gegenwärtig, weil dies gerade in der letzten Woche war. Die Flächen 33 und 34 sind, soweit ich es im Kopf habe, Bestandteil eines bei der EU gemeldeten FFH-Gebietes; die Flächen sind in der aktuellen Nutzung Grünland.

**Reinhold Tänzer (BR Düsseldorf):**

Das Gebiet Mühlenbachtal ist gemeldet und gehört zur Tranche 1b; das ist richtig. Im Hinblick auf eine Kompensation, die dort durchgeführt werden soll, muss man sich sehr genau überlegen, was man macht, denn das Gebiet besitzt schon von sich aus den entsprechenden Wert; ansonsten wäre es nicht Bestandteil dieses Fließgewässersystems Mühlenbach.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Gathen, können Sie noch einmal auf die Flächen 36 bis 38 zu sprechen kommen? – Wir haben es eben geprüft, Herr Stiller. Es wurde nicht in Niederkrüchten ausgelegt. Sofern die Eigentümer dieser Flächen allerdings vom Antragsteller angesprochen worden sind, wäre das nicht relevant. – Wie stehen denn Ihre Verhandlungen mit den Eigentümern der Flächen 36, 37 und 38?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Es gibt ein konkretes Angebot, diese Flächen in den Ausgleichsflächenpool einzubringen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

In toto?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

In toto.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Okay, gut. – Herr Stiller noch einmal?

**Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):**

Ich hatte mit dieser Antwort gerechnet. Ich kenne jetzt die Örtlichkeit nicht, aber möglicherweise geht aufgrund der Bewirtschaftung auch etwas auf die Nachbarflächen aus; sie haben Sie damit nicht erfasst. Das könnten Verschattungen oder Einschränkungen der Waldwirtschaft oder Ähnliches sein, also irgendwelche anderen Interessen, die hinsichtlich der benachbarten Flächen bestehen, die also nicht den Grundstückseigentümer selbst betreffen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Ibach.

**Christoph Ibach (Antragstellerin):**

Eine Information dazu: Das komplette Areal, die umliegenden Flächen, die Sie hier um die Flächen 36 bis 38 sehen, sind im Besitz des Anbieters Sch., sodass da eigentlich keine konkurrierenden Vorgaben existieren.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Können wir bitte vermeiden, die Namen der Eigentümer zu nennen? – Herr Gathen, wollen Sie noch allgemeine Ausführungen zu Ihren Bemühungen machen oder können wir das Thema damit abschließen?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Wir sind die Flächen durchgegangen. Ich habe die Bilanz vorgestellt. Insofern ist für mich das Thema Verfügbarkeit abgehandelt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut; ich danke Ihnen. – Herr Rechtsanwalt Johlen? – Gut, es ist abgehandelt. Gibt es aus dem Auditorium noch Fragen? – Das ist nicht der Fall. Dann schließen wir diesen Teilaspekt, den wir dazwischengeschoben haben. – Noch einmal herzlichen Dank an alle Beteiligten, dass wir hier sehr konzentriert das Thema abarbeiten konnten.

Wir kommen nun zur Technischen Planung zurück. Dazu hat Herr Scholemann, Stadt Willich, das Wort. – Zuvor noch Herr Zerbe.

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

Dürfen wir um drei Minuten Unterbrechung bitten? Unsere Techniker haben gehört, wir würden bis zur Pause über Grundstücke verhandeln. Wir müssen sie eben holen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Haben Sie etwas Inhaltliches oder etwas Formelles vorzutragen?

(Thomas Scholemann [Stadt Willich]: Inhaltlich zur Technischen Planung!)

– Dann müssen wir darauf Rücksicht nehmen. Wir unterbrechen für zwei Minuten.

(Unterbrechung von 15:12 Uhr bis 15:20 Uhr)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Es ist 15:20 Uhr. Wir setzen die Erörterung fort. – Die Stadt Willich hatte zunächst mit Herrn Scholemann um das Wort gebeten, aber Frau Schwerdtfeger möchte gern noch vorher sprechen. Danach sind Sie aber an der Reihe, Herr Scholemann. – Frau Schwerdtfeger, bitte.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Herr Scholemann ist den Kummer schon gewöhnt, dass er jemanden verlassen muss. – Es geht um Planfeststellungsrecht, hier um den Grundsatz der Verfahrenskonzentration. Das bedeutet, dass sämtliche sonst erforderlichen Entscheidungen über das Vorhaben hier durch die Planfeststellung ersetzt werden. Dabei gilt das Problembewältigungsgebot. Das bedeutet wiederum, dass bei der Planfeststellung alle Probleme und Konflikte bewältigt werden, das heißt in angemessener Weise alles das geregelt wird, was durch das Vorhaben entsteht. Ein Vorbehalt ist nur zulässig, wenn die spätere Problemlösung von der übrigen Planung derart abtrennbar ist, dass sie deren Gesamtgefüge nicht mehr infrage stellen kann. Es muss sichergestellt sein, dass sich die späteren Ergänzungen problemlos in die vorhandene Planung integrieren lassen. Nach der eben dargestellten Situation in Bezug auf die Ausgleichsflächen stelle ich fest, dass für die Stadt Willich feststeht, dass bezüglich der Ausgleichsflächen keine ausreichende Plankonkretisierung erfolgt ist. Außerdem stelle ich fest, dass hier im Planfeststellungsverfahren die Problembewältigung nicht erfolgt ist, da die Ausgleichsflächen nicht ausreichend dargestellt sind. Daher müsste das Verfahren an dieser Stelle eigentlich beendet sein.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Frau Schwerdtfeger. – Dann jetzt aber Herr Scholemann.

(Widerspruch bei der Antragstellerin)

– Ein Satz, Herr Prof. Johlen.

**RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):**

Fünf Sätze oder drei. – Frau Schwerdtfeger, ich schätze Ihre Meinung immer sehr hoch ein. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich gerade mit dem Thema der Konfliktbewältigung und der Einheitlichkeit des Planfeststellungsverfahrens gerade im Zusammenhang mit unserem Thema ausführlich und ausdrücklich beschäftigt

(Brigitte Schwerdtfeger [Stadt Willich]: Wann?)

und gesagt, der Grundsatz der vollständigen Konfliktbewältigung erfordere, dass in einem Planfeststellungsbeschluss alle Probleme gelöst werden, aber das müsse nicht sofort sein. Das heißt, die Planergänzung, von der ich gesprochen habe, bildet zusammen mit dem Hauptplanfeststellungsbeschluss einen Planfeststellungsbeschluss. Ich darf wörtlich aus der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 12. Dezember 1996 zitieren, wonach es das Bundesverwaltungsgericht für zulässig erachtet, dass der Planfeststellungsbeschluss die Erforderlichkeit von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen „dem Grunde nach“ feststellt und „nur den konkreten Umfang, die Art der Maßnahmen und die Lokalisierung einem ergänzenden Verfahren vorbehält“. Das ist genau das, was ich gesagt habe: Es muss festgestellt werden, dass ein Ausgleich erforderlich ist und wie groß der Ausgleich sein muss; es muss klar sein, dass der Ausgleich erfolgen kann. Es kann dann einem ergänzenden Verfahren vorbehalten bleiben, ob nun auf den Flächen, die hier dargestellt sind, oder ersatzweise auf anderen Flächen der Ausgleich durchgeführt wird. Das ist in mehreren Entscheidungen ausdrücklich zugelassen worden.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Frau Schwerdtfeger.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Sorry, doch noch eine kurze Ergänzung. – Ich meine zwar, dass es aufgrund des Bundesverwaltungsgerichtsurteils tatsächlich so ist, aber ich frage mich, ob das auch in diesem Falle gelten kann, wenn höchstens 10 % der Ausgleichsflächen tatsächlich festgestellt sind. Es ist hier eben nur kartographisch dargestellt worden, bei welchen Flächen es wünschenswert wäre, sie erwerben zu können; aber wie wir eben festgestellt haben, wurde zu 90 % noch nicht einmal angefragt.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Marten dazu.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Frau Schwerdtfeger, das, was Rechtsanwalt Johlen Ihnen vorgetragen hat, war eine Möglichkeit, wie man damit umgehen kann; diese Möglichkeit ist durch das Bundesverwaltungsgericht abgesegnet worden. Aber es gibt noch viele andere Möglichkeiten, wie man dieses Problem eingrenzen kann. Ich nenne nur das Stichwort „aufschiebende Bedingung“; das könnte auch die Lösung sein.

(Brigitte Schwerdtfeger [Stadt Willich]: Das käme am Ende!)

Es gibt also viele Wege, die nach Rom führen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Noch einmal dazu Prof. Johlen.

**RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):**

Damit sich nicht wieder falsche Zahlen verfestigen: Sie reden von 10 %. Das ist falsch. 43 % stehen zur Verfügung. Frau Schwerdtfeger, wir wollen doch immer versuchen, vernünftige Lösungen zu finden, die die Bürger am wenigsten beeinträchtigen. Der von uns aufgezeigte Weg soll dazu führen, dass in allen Fällen einvernehmliche Lösungen gefunden werden, auch für die Landwirte.

Wir hatten eben Herrn Dr. Mager hier; er ist leider inzwischen wieder gegangen, weil er nicht gefragt wurde. Er wird sich darum bemühen, mit allen Betroffenen, auch den Landwirten, Regelungen zu finden, die den Fortbestand der Betriebe sicherstellen usw. Das soll gerade in diesem Zwischenstadium zwischen der Planfeststellung für das Vorhaben als solches oder einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss geschehen, wie auch immer: Gerade diese Zwischenphase soll dazu führen, eine für alle verträgliche Lösung zu finden, gerade im Interesse der betroffenen Grundstückseigentümer. Das ist viel besser, als jetzt einen Landschaftspflegerischen Begleitplan planfestzustellen und dann auf der Grundlage der Enteignung vorzugehen. Das hielten wir für keine glückliche Lösung.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Frau Schwerdtfeger.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Ich halte es für wünschenswert, dass es einvernehmliche Lösungen gibt, aber ich bin mir da im Moment nicht so sicher. Deshalb meine ich auch, dass die Bezirksregierung, wenn es denn zum Planfeststellungsbeschluss kommt, einfach im Wege der Auflagen oder Bedingungen oder wie auch immer darauf achten muss, dass die Ausgleichsflächen dann auch geschaffen werden.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Stiller hatte auch noch eine Ergänzung.

**Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):**

Wir geraten natürlich in ein Problem, wenn wir jetzt sagen, wir nehmen das Problem mit den Flächen, die wir jetzt genannt haben, nicht so ernst. Wir bekommen unter Umständen massive fachliche Probleme, denn man kann die Ausgleichsflächen nicht x-beliebig irgendwo anordnen. Da müssen auch Punkte wie räumliche Nähe zum Eingriff, Funktionalität des Ausgleichs usw. berücksichtigt werden.

Jetzt spreche ich für den Kreis Neuss als Untere Landschaftsbehörde. Wir haben fachlich mit diesen Flächen keine Probleme, aber ob das bei irgendwelchen anderen Flächen der Fall ist, kann ich natürlich nicht sagen. Insofern machen Sie da wieder ein anderes Fass auf, wenn Sie jetzt anfangen, sich von diesem Konzept zu lösen und irgendwelche anderen Flächen aufzusuchen. Ich bin durchaus der Meinung, dass dies in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt sein muss. Es kommt bei vielen Verfahren vor, dass man dann eventuell mal zwei Hektar irgendwo tauscht; darum geht es jetzt nicht. Vielmehr muss das Grundkonzept des Ausgleichs sichergestellt sein. Nach dem, was hier zur Verfügbarkeit der Flächen vorgetragen wurde, sehe ich das beim besten Willen nicht gewährleistet; es tut mir Leid.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Stiller. – Meines Erachtens ist klar geworden: Die Antragstellerin hat eine Möglichkeit vorgestellt, wie damit umgegangen werden kann. – Prof. Johlen.

**RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):**

Herr Stiller, damit wir uns nicht missverstehen: Es geht nicht um den bloßen Austausch von Flächen. Ich habe gesagt: Wenn es nicht gelingt, nach diesem Konzept alle Flächen zu erwerben, und andere Flächen vorgeschlagen werden müssen, dann muss ein ergänzender Plan vorgelegt werden, eine Planergänzung oder wie auch immer Sie das nennen. Dabei wird selbstverständlich auch die fachliche Seite wieder genau geprüft. Es wird also geprüft werden, welche Maßnahmen auf diesen neuen Ausgleichsflächen erforderlich sind, um den Ausgleich herbeizuführen. Das ist eine umfassende auch sachliche Prüfung. Es geht nicht um bloßen Flächenaustausch.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Ich kehre jetzt wieder zum

## **Tagesordnungspunkt 8**

### **Technische Planung**

zurück. Herr Scholemann hat jetzt schon den dritten oder vierten Anlauf genommen. Nun hat er tatsächlich das Wort. – Bitte.

#### **Thomas Scholemann (Stadt Willich):**

Vielen Dank. – Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Mein Einstieg in das Thema ist durch das gerade zuvor Abgehandelte unglaublich aktuell geworden. Ich will nämlich auf die vom Vorhabensträger angestrebten Rechtswirkungen bei der Planfeststellung und auf die Rolle des öffentlichen Wohls abheben und beides in Beziehung zur Qualität der eingereichten Unterlagen, insbesondere zur Technischen Planung, sowie zu den in diesem Erörterungstermin vom Vorhabensträger und seinen Gutachtern gemachten Ausführungen setzen.

Zu den Rechtswirkungen führt § 75 Verwaltungsverfahrensgesetz Nordrhein-Westfalen unmissverständlich aus – ich lese das als Bürger oder als Planer und weniger als Jurist –:

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt.

Auch in § 9 Luftverkehrsgesetz mit der hier schon mehrfach erwähnten Konzentrationswirkung steht:

Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen.

Im weiteren Text werden dann zwar die Baugenehmigungen und die Regelungen zur Flugsicherung nach § 27d ausgenommen, aber auch hier steht „alle“. Insofern erwarte ich von den Unterlagen, dass sie zumindest in der Tiefe ihrer Aussage auch wirklich das gesamte Projekt hinreichend umschreiben.

Dann zum öffentlichen Wohl: Flughäfen sind eben nicht nur Wirtschaftsunternehmen mit dem Zweck, für ihre Eigentümer Geld zu verdienen, sondern auch Teil der Verkehrsinfrastruktur, die im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge der Bevölkerung eine zeitgemäße Mobilität sichern und erleichtern sollen. Wenn hier, wie am letzten Dienstag geschehen und heute von Herrn Prof. Johlen wiederholt, auf die Enteignungsmöglichkeiten aufgrund eines möglichen Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen wird, so kann es eigentlich nur um diesen zweiten Aspekt gehen, nämlich das Erfordernis des Vorhabens an genau diesem Standort aus Gründen der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Erstens. Aus den beiden genannten Elementen, Rechtswirkung der Planfeststellung und öffentliches Wohl, ergeben sich für mich ganz erhebliche Anforderungen an die Qualität der Antragsunterlagen und an den Umfang und die Detaillierung der notwendigen Erörterungen. Alle mit der Zulässigkeit des Vorhabens im Zusammenhang stehenden Aspekte und Folgemaßnahmen müssen umfassend erfasst, analysiert, bewertet und abgewogen werden. Dabei können, beispielsweise im Zusammenhang mit den Gewässerplanungen, eigentlich keine geringeren Anforderungen als bei getrennten wasserrechtlichen Verfahren bestehen. Das finde ich in den Unterlagen zur Technischen Planung nicht wieder.

Zweitens dürfen keinerlei Fragen offen bleiben oder auf spätere Konkretisierungen und Verfahren verschoben werden. Wir haben gerade etwas anderes zu den Verfahrensvorstellungen des Antragstellers gehört, aber ich folgere das zunächst einmal so: Die Probleme müssen in diesem Planfeststellungsverfahren weitestgehend bewältigt werden bzw. ihre Bewältigung muss ohne Zweifel und Alternativen möglich sein, also meinerwegen eine Vorwirkung auf folgende Verfahren, aber das muss dann ohne Alternativen auch erledigbar sein. Jede weitere Planfeststellung, beispielsweise zur Anbindung an den schienengebundenen Verkehr oder zum Ausbau der Landstraßen, was hier nicht mit beantragt ist, beinhaltet nämlich das Risiko des negativen Ausgangs und würde die Ausbauplanung des Verkehrslandeplatzes ihrer Voraussetzung berauben, da die verkehrliche Anbindung am Boden dann nicht mehr gewährleistet wäre.

Drittens. Im Hinblick auf das öffentliche Bedürfnis und die Durchsetzung der Ausbauplanung muss das Erfordernis an neu anzulegenden Flächen, Gebäuden, Anlagen und Einrichtungen in dem beantragten Umfang und an genau diesem Standort nachgewiesen werden. Doch schauen wir uns die Antragsunterlagen an: Ich sehe hier die Planung einer Start- und Landebahn in den an diesem Standort größtmöglichen Ausmaßen, ohne dass Standortalternativen – die Nullvariante ist für mich die Variante, auf den Flughafen ganz zu verzichten – wie die Status-quo-Variante, die Weiterführung im gegenwärtigen Zustand oder alternative Ausbauformen am Standort Mönchengladbach erwogen worden wären. Das Verkehrsbedürfnis ist dann erst in zweiter Linie herbeigerechnet worden. Oder positiv im Sinne des Antragstellers ausgedrückt: Der Vorhabensträger rechnet sich im Falle einer verlängerten Start- und Landebahn die Chance aus, künftig in profitablen Marktsegmenten nennenswerten Flugverkehr abwickeln zu können. Für mich ist dieses legitime, aber zunächst rein private Interesse eines Wirtschaftsunternehmens mit den dargebotenen Nachweisen nicht geeignet, ein besonderes öffentliches Interesse gegenüber den anderen öffentlichen und privaten Belangen zu begründen.

Wenden wir uns den Einrichtungen am Boden zu, also der eigentlichen Technischen Planung: Das Gelände ist offensichtlich mit erweiterter Fläche in der Technischen Planung mit all den Einrichtungen befüllt worden, die die Luftfahrt so braucht. An dieser Stelle komme ich nicht erneut auf die Diskussion der ersten Erörterungswochen zur erwarteten Verkehrsnach-

frage, zur Koexistenz mit dem Flughafen Düsseldorf sowie zu Sicherheits- und Lärmproblemen zurück. Ich gehe stattdessen einmal von der Hypothese gelöster Probleme und eines 2015 prosperierenden Flughafens aus, also von den erfüllten Träumen des Vorhabensträgers. Im Sinne durchgängiger Planungsunterlagen müsste dann die Technische Planung den entstehenden Bedarfen umfassend gerecht werden. Anschließend werde ich noch auf die landseitige verkehrliche Straßen- und Schienenanbindung eingehen; aber zunächst zu den Elementen der Technischen Planung im Einzelnen.

Es gibt keinen Planungsflugplan, keine Darstellung der Bemessungsspitze und des Flugzeugmixes. Insofern wiederhole ich Herrn Faulenbach da Costa, der dies heute Morgen schon einmal angemerkt hat. Daher fehlt die Fundierung zu den dargestellten Rollwegen und zu der Tragfähigkeit. Es fehlen die Nachweise zur Dimensionierung der Positionsgrößen. Die Vorfeldfläche ist gegenüber dem Bestand aus nicht nachvollziehbaren Gründen verdreifacht dargestellt. Die Bauschutzbereiche, die Hindernisfreiflächen und die Hindernisse werden beschrieben; die Maßnahmen zur Herstellung der Hindernisfreiheit werden allerdings nicht konkret beantragt.

Die Veränderung der erforderlichen Anlagen zur Anflugkontrolle und Anflughilfe wird ebenfalls beschrieben; die Festlegung der konkreten Standorte erfolgt in diesem Antrag nicht. Sowohl der künftige Kontrollturm als auch die Anlagen der Anflugbefeuerung, zur Befeuerung der Start- und Landebahn, die Rollwegbefeuerung und die Beleuchtung der Vorfelder sind nicht konkret geplant. Das Gleiche gilt für die Feuerlösch- und Rettungseinrichtungen. Auch hier fehlt die räumlich konkrete Einplanung. Die dargestellte Dimensionierung der Terminalflächen zur Abfertigung der Passagiere ist nicht durch eine Prognose der Bemessungsspitze hinterlegt; das wurde heute Morgen auch schon angesprochen. Für den beantragten Frachtterminal gibt es überhaupt keinen Bedarfsnachweis.

Alle diese Ausführungen gelten auch für die sekundären Flughafenanlagen; ich kürze hier ab: fehlende Nachweise für die Dimensionierung des Tanklagers und der Cateringflächen, der Flächen für die Flugzeugwartung, der Werkstätten, Büroflächen und sonstigen Einrichtungen. Gleiches gilt für die tertiären landseitigen Einrichtungen: Wo ist die Anzahl der vorzusehenden Parkierungseinrichtungen berechnet worden? Ausführungen dazu haben wir gehört; in den Unterlagen habe ich dazu nichts gefunden. Warum ist die Terminalvorfahrt in dieser Form dargestellt? Welches sind die notwendigen Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Strom, Kommunikation, Gas, Wasser, Entwässerung? Für welche Verbrauchswerte sind sie zu dimensionieren? Welche Zaunanlagen sollen die Flugbetriebsflächen sichern?

Für die Technische Planung des Flughafengeländes ist festzustellen: Sie ist unvollständig und die Bedarfsnachweise fehlen. Sie stellt allenfalls eine Angebots- und Bevorratungsplanung dar und ist beim derzeitigen Konkretisierungsgrad meines Erachtens nicht im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses genehmigungsfähig.

Lassen Sie mich das gewünschte Anforderungsniveau an einem Beispiel darlegen: Schaffe ich in der Bauleitplanung die Voraussetzungen für die Baugenehmigung eines Aldi-Marktes, also eines erheblich kleineren Projektes, dann kenne ich schon zum Zeitpunkt der städtebaulichen Planung die Verkaufsfläche und das Sortiment, den Einzugsbereich, den Stellplatzbedarf und die Auswirkungen auf die Nachbarschaft. Damit bin ich in der Lage, im Rahmen der Bauleitplanung alle privaten und öffentlichen Belange unter- und gegeneinander abschließend zu beurteilen und abzuwägen. Vergleichbares ist hier zu fordern.

Wie angekündigt, komme ich abschließend noch zur landseitigen Straßen- und Schienenanbindung. Einerseits ist der Ausbau der landseitigen Straßenanbindung eine für das Szenario 2015 notwendige Folgemaßnahme des Flughafenausbaus. Die aufgezeigten Ausbaumaßnahmen sind ausschließlich durch die Auswirkungen des Flughafens verursacht und könnten ohne den Ausbau unterbleiben. Andererseits ist festzustellen, dass die vorhandene Erschließung bereits bei den ersten Realisierungsstufen an ihre Grenzen stößt, Maßnahmen also unverzichtbar sind. Dennoch sind die Ausbaumaßnahmen weder in der Antragsbegründung enthalten noch selbst Bestandteil des Antrages. Eine Betrachtung der Folgen unterbleibt. Dies ist bereits im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsstudie gerügt worden.

Die landseitige Straßenerschließung ist lediglich in der Beilage zum Planfeststellungsverfahren untersucht worden. Da die vorhandene Flugplatzanbindung am Knoten Krefelder Straße/Flughafenstraße unzureichend ist und als alleinige Anbindung auch nach dem Ausbau des Knotens nicht empfohlen wird, wird eine zweite Anbindung über die Friedrich-Kreutzer-Straße empfohlen. Ebenfalls erforderlich wird der Ausbau der Knotenpunkte Linsellesstraße/L 382, L 390/L 361 sowie L 382/Nordring Willicher Damm, da hier bereits in der Realisierungsstufe 1 des Flugplatzausbaus die Leistungsgrenzen erreicht werden. Das Konzept in der Beilage unterstellt weiterhin, dass circa 4 % der Fluggäste und circa 5 % des Liefer- und Tankfahrzeugverkehrs aus dem Kreis Viersen und den nördlich angrenzenden Teilen der Kreise Kleve und Wesel über sonstige Straßen fährt. Die Ortsdurchfahrt Neersen ist aufgrund ihrer Fahrbahnführung und Dimensionierung völlig ungeeignet, sodass die Verkehrsprognosen zu den Knotenpunkten so, wie sie in der Beilage vorhanden sind, schon jetzt um diese Verkehre korrigiert werden müssten.

Eine Anmerkung noch zum Baustellenverkehr, der hier zum Teil über die Straße Im Eschert in Schiefbahn vorgesehen ist. Diese Straße ist allein aufgrund ihrer Knüppeldammbauweise für den Schwerlastverkehr nicht mehr geeignet und aufgrund des im Rahmen der Euroga-Fördermaßnahme vorgenommenen Rückbaus zur Freizeitroute auch vom Querschnitt her überhaupt nicht mehr für den Baustellenverkehr benutzbar.

Zuletzt zur Anbindung an den schienengebundenen Verkehr: Während bei Siedlungsvorhaben ebenso wie bei Flughäfen größter Wert auf die zukunftsichere Anbindung an den schienengebundenen Verkehr gelegt wird, geschieht hier das genaue Gegenteil. Die ursprünglich im Gebietsentwicklungsplan enthaltene Verlängerung der Regiobahntrasse

Kaarst–Mettmann wird nach Norden verschoben, in eine den See im Naturschutzgebiet Neersener Bruch querende Lage. Die Darstellung einer räumlich konkreten und realisierbaren Trasse unterbleibt zugunsten des Hinweises auf mögliche Busshuttledienste. Der Unwert dieses Busshuttles ist bereits anlässlich der Rechnung von Herrn Zerbe am 21. Juni diskutiert worden.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Was als Fazit bleibt, meine Damen und Herren, ist die Aufforderung an die Planfeststellungsbehörde, den Nachbesserungsbedarf der Technischen Planung zu beziffern und dem Vorhabensträger die weitere Ausarbeitung aufzugeben. Die derzeit vorgelegten Planunterlagen sind vielleicht geeignet, das Investitionsinteresse eines Privatunternehmens aufzuzeigen. Allerdings fehlen dafür erstaunlicherweise die Kostenschätzungen, die man durchaus auch schon hätte erwarten können. Die Unterlagen sind demgegenüber keineswegs geeignet, die Ausbauabsichten als ein Infrastrukturprojekt der öffentlichen Daseinsvorsorge erscheinen zu lassen und damit ein öffentliches Interesse hinreichenden Gewichts zu begründen, da dieses Projekt in dieser Größenordnung an diesem Standort überflüssig ist. Im Übrigen verweise ich auf unsere schriftlich vorgetragenen Einwände.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Zerbe.

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

Selbstverständlich war das eigentlich gar nicht mehr mitzuschreiben. Ich glaube, Sie haben heute Pater Leppich geschlagen. Wir werden aber dennoch auf einige Ihrer Kernpunkte eingehen, die auch Herr Faulenbach heute Morgen schon angesprochen hat. – Ich bitte jetzt darum, dass Herr von Nell zum Thema Parkplätze, Herr Heidt zum Thema Vorfelder, Herr Matysiak zum Thema Tower und ebenfalls Herr von Nell zum Thema verkehrliche Erschließung ein paar Erläuterungen in Ergänzung zu heute Morgen geben. – Herr Heidt, beginnen Sie bitte mit dem Thema Vorfelder.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Heidt, bitte.

**Reinhardt Heidt (Antragstellerin):**

Zur Dimensionierung der Vorfelder ist Folgendes zu sagen: Wir werden in Spitzenstunden nach Prognose für Liniencharter circa 18 IFR-Bewegungen haben. Davon dürfen wir 70 % nach ICAO für die Landungen ansetzen. Das sind 13 Landungen. Dafür würden dann bei einer durchschnittlichen Verweildauer von circa 70 Minuten 15 Stellplätze gebraucht werden.

Außerdem hatten wir einen Sicherheitszuschlag von 20 % zu berücksichtigen; das sind vier zusätzliche Plätze. Damit wären wir bei insgesamt 19 Abstellpositionen. In Mönchengladbach besteht durch Messe, Sport, Ad-hoc-Charter, Langzeit- sowie Tagesabstellungen die Besonderheit zusätzlichen Platzbedarfs. Das sind auch noch einmal drei Plätze. Außerdem haben wir Wartungsbetriebe, für die weitere zwei Abstellpositionen vorgesehen wurden. Daraus ergeben sich die 24 Abstellpositionen. – Danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Heidt. – Herr von Nell, Sie möchten ergänzen?

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Parkplätze und Verkehr!)

**Christoph von Nell (Antragstellerin):**

Zum Thema Stellplätze habe ich heute Vormittag schon einmal ganz kurz etwas gesagt. Da kam offenbar der Eindruck auf, dass diese Informationen bislang nicht veröffentlicht gewesen seien. Das will ich ganz kurz korrigieren. Die Beilage zu dem Planfeststellungsverfahren, auf die häufig Bezug genommen worden ist, beinhaltet auch die Informationen zu den Stellplätzen. Dort ist in Kapitel 6.3 der Parkraum beschrieben. Die beiden wesentlichen Positionen, die diese Gesamtkapazität ausmachen, sind die Stellplatzbedarfe für die Fluggäste, die selbst mit dem PKW anreisen. Dort sind zahlreiche Einzelansätze in Bezug auf den Model Split, die Anzahl der Personen, die pro Fahrzeug kommen, und die Verweildauer beschrieben, unterschieden nach Linien- und nach Touristikverkehr.

Die zweite wichtige Komponente, die hierbei eine Rolle spielt, sind die Beschäftigten. Dort ist die Grundlage die Prognose von insgesamt 4.800 Beschäftigten in diesem Raum. Auch hierfür ist in dieser Unterlage ein Ansatz hinsichtlich des ÖPNV- und des PKW-Anteils dokumentiert. Es ist beschrieben worden, dass unterstellt wird, dass 10 % wegen Krankheit oder Urlaub abwesend sind. Ebenso ist ein Gleichzeitigkeitspostulat in Höhe von 60 % dargestellt, das aus dem Schichtdienst resultiert. Daraus ergeben sich weitere 2.500 Stellplätze, die insgesamt die genannten knapp 11.000 Stellplätze ausmachen. – Danke schön.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Zu den Themen Vorfeld und Stellplätze hat Herr Faulenbach da Costa noch eine Nachfrage.

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

Ich wundere mich darüber, dass jetzt auf einmal solche Zahlen auf den Tisch gelegt werden, die im Technischen Erläuterungsbericht hätten dargestellt werden müssen.

Auch über Ihre Zahlen zur Bemessungsspitze muss ich mich wundern. Sie können auf verschiedenen Wegen diesen Rechengang machen. Einmal können Sie, was üblicherweise gemacht wird, um eine grobe Annäherung zu erhalten, von rund 48.000 Bewegungen aus-

gehen. Diese Anzahl wird durch 365 Tage sowie durch 14 Betriebsstunden pro Tag geteilt; damit kommt man im Prinzip auf die Spitze. Herr Zerbe, das ist die übliche Rechenmethode. Sie können sie auch immer wieder in Schriftsätzen nachlesen, auf die sich beispielsweise andere Flughäfen beziehen.

Jetzt stelle ich die nächste Rechnung an und gehe dabei davon aus, dass der Flughafen Mönchengladbach mit diesen 2,7 Millionen immer noch ein relativ kleiner Flughafen ist. Dabei gehe ich von 250 Betriebstagen aus.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Nein, 360!)

– Herr Zerbe, umso niedriger liegt Ihre Spitzenstunde; ich komme Ihnen mit meinen 250 Tagen entgegen. – Das ist dann der Spitzentag. Wie es üblich ist, setze ich zwischen 7 und 8 % des Tagesaufkommens als Bemessungsspitze an. Das ist nicht die Spitze, sondern die Bemessungsspitze; nein, in diesem Fall ist es sogar die Spitze.

Insoweit muss ich mich natürlich korrigieren, Herr Zerbe. Ich bin Ihnen dankbar, dass Sie eben das Terminal angesprochen haben. Ich habe da noch einmal nachgerechnet. Weil ich am Wochenende noch mit einem anderen Terminal beschäftigt war, habe ich mir die falschen Zahlen notiert. Bei Ihnen sind es tatsächlich nicht 1.500, sondern zwischen 670 und 820 Passagiere in der Bemessungsspitze. Multipliziert mit 15, ergibt das eine Größenordnung von 10.000 bis 12.300 m<sup>2</sup>. Das ist in etwa die Größenordnung. Aber warum haben Sie diese Zahlen nicht hineingeschrieben und daraus für Ihren Gelände- und Flächennutzungsplan abgeleitet, sodass Sie angeben könnten, welche Baufenster Sie brauchen, wo Baugrenzen liegen und welche BMZ, GFZ oder GRZ Sie dann auf diesen Flächen haben? Davon steht überhaupt nichts in diesem Plan, um das nachvollziehen zu können; es ist lediglich ein schöner bunter Plan, aber das war es dann.

Jetzt noch einmal zum Vorfeld: Wenn ich das über zwei verschiedene Wege nachrechne, komme ich zu dem Ergebnis, dass es zwischen acht und 14 Bewegungen in der Stunde sind. Wenn ich einen durchschnittlichen Ladefaktor für einen Spitzentag für die Flugzeuge ansetze, dann komme ich wieder auf 670 bis 820 Passagiere. Aufgrund dessen, was Sie eben gesagt haben – ich habe es gerade noch einmal nachgerechnet –, kann man wiederum errechnen, dass insgesamt der Bedarf im Jahr 2015 fünf bis sechs Flugzeugpositionen beträgt. Ihr Nachweis, bei dem Sie bei einer ATR 42 bzw. einer Do 328 mit 30 Passagieren, einer B737 mit 70 Minuten Umdrehzeit rechnen, ist völlig irre. Diese Umdrehzeit hat kein deutscher Flughafen.

Herr Zerbe, Sie haben heute Morgen ausdrücklich betont, Sie freuten sich darüber, die Low-Cost-Carrier zu bekommen. Ein solches Flugzeug müssen Sie in 20 Minuten umdrehen. Daher können Sie nicht 70 Minuten Umdrehzeit rechnen. Wenn Sie 70 Minuten brauchen, um ein solches Flugzeug umzudrehen, dann können Sie Ihren Flughafen vergessen; dann

kommt keiner mehr zu Ihnen. Das kann ich Ihnen jetzt schon einmal sagen. Der Flughafen Bremen war ganz stolz, schon Ende der 80er-Jahre auf 25 Minuten Umdrehzeit für eine A320 und eine B737 verweisen zu können, während Sie hier 70 Minuten ansetzen. Damit kommen Sie natürlich auf solche Zahlen, wie Sie sie eben vorgerechnet haben. Tatsächlich brauchen Sie für die Bewegungszahlen, die Sie für das Jahr 2015 ausweisen, für den laufenden Betrieb im Bereich der Passage maximal sechs Positionen. Außerdem gönne ich Ihnen noch zwei Positionen, die Sie noch für gelegentliche Langzeitsteher brauchen. Damit kommen Sie auf acht Positionen, aber nicht auf 24. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Faulenbach da Costa. – Herr Zerbe.

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

Aber Herr Faulenbach, wir können doch nicht das planen, was Sie uns gönnen. Wir haben die Kennwerte abgeleitet. Es ist gerade berichtet worden, wie die erforderliche Anzahl der Vorfeldpositionen errechnet wurde. Wir haben gesagt, wir brauchen eine durchschnittliche Umkehrzeit von 70 Minuten. Was gibt es daran zu beanstanden?

(Widerspruch von Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter])

Ich bitte Sie, Herr Faulenbach! Das wage ich zu bestreiten.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Darf ich eine Zwischenfrage stellen?)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Faulenbach da Costa.

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

Eine Zwischenfrage: Kennen Sie die durchschnittliche Umdrehzeit am Flughafen Frankfurt? – Sie beträgt 90 Minuten. Und Sie wollen hier auf dem kleinen Provinzflughafen 70 Minuten Umdrehzeit? In Frankfurt haben sie 30 % HEAVY-Maschinen dabei, das heißt B747, B777 und andere große Flugzeuge. Sie wollen hier 70 Minuten Umdrehzeit ansetzen, obwohl hier nur Kinderspielzeug verkehrt?

(Heiterkeit bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

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

Zur ersten Frage: Herr Faulenbach, können Sie mal sagen, welches Interesse die Städte, die Sie gutachterlich vertreten, an einer Minimierung der Umkehrzeiten und der Stellplätze haben? Bitte erläutern Sie das einmal. Das interessiert mich sehr. Wo ist da eine Betroffenheit?

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

Herr Zerbe, Ihr Planfeststellungsantrag steht hier zur Diskussion und es geht doch um die Frage der Überdimensionierung der Anlage. Sie rechnen sich hier gesund. Sie weisen Anlagen aus, mit denen Sie anschließend das Dreifache des Betriebs abwickeln können, den Sie jetzt in der Untersuchungsbetrachtung ausgewiesen haben. Das ist das Problem, das hier diskutiert wird.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke soweit. – Ich habe jetzt noch zwei Nachfragen, und zwar von Herrn Klinger und Herrn Houben. – Herr Klinger, bitte.

**Ulf Klinger (BR Düsseldorf):**

Ich greife eine Frage auf, die meines Erachtens noch nicht beantwortet worden ist. Sie wurde sowohl von Herrn Faulenbach da Costa als auch von den folgenden Rednern gestellt. Die Dimensionierung der Piste bezieht sich nicht nur auf Maße, auf Länge und Breite, sondern auch auf die wesentliche Eigenschaft der Tragfähigkeit. Für welche Tragfähigkeit, also für welchen PCN-Wert, soll die Piste ausgelegt werden? Auch diesen Wert entnehme ich nicht den technischen Unterlagen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Herr Houben direkt dazu als Ergänzung.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Herr Zerbe, wir sind immer betroffen, wenn wir feststellen, dass Sie hier irgendwelchen Unfug beantragen oder dass die Antragsunterlagen falsch, fehlerhaft und unvollständig sind. Ihre Frage, wodurch die Träger öffentlicher Belange betroffen seien, ist völlig überflüssig. Wir sind immer dann betroffen, wenn Sie hier etwas Falsches und Fehlerhaftes machen.

(Beifall bei den Einwendern)

Auf die Antwort auf die Frage von Herrn Klinger bin ich gespannt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Houben. – Jetzt Herr Matysiak.

**Franz Matysiak (Antragstellerin):**

Die Tragfähigkeit für die S/L-Bahn und die davon betroffenen Rollwege wird auf das größte Bemessungsflugzeug ausgelegt, das in den Unterlagen beschrieben ist. Das ist die B757.

(Martin Rothe [Einwender]: Zahlen! PCN! Die stehen ja nicht drin! Wo steht das?)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames möchte konkretisieren. – Bitte.

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

Die B757, die dort beschrieben ist, hat einen ACN-Wert – das ist das entsprechende Gegenstück zum PCN – von 65.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke soweit. – Außerdem wollte Herr Zerbe noch zur verkehrlichen Anbindung ausführen; das war ein Stichwort, das Herr Scholemann gebracht hatte. Anschließend gibt es noch Nachfragen von Herrn Stiller, Herrn Siewert und der Stadt Korschenbroich. – Herr Zerbe.

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

Die verkehrliche Anbindung ist meines Erachtens nicht Gegenstand des Planfeststellungsantrages.

(Unruhe bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Jetzt habe ich noch weitere Nachfragen von Herrn Stiller, Herrn Siewert, der Stadt Korschenbroich – ist das richtig? – und Herrn Faulenbach da Costa, in dieser Reihenfolge.

**Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):**

Ein bisschen Planer-Einmaleins: Wenn man Raumplanung studiert, lernt man im ersten Semester, dass die Frage des Bedarfs und des räumlichen Umfangs die erste Frage ist, mit der man sich beschäftigt. Insofern interessiert uns das. Als Träger öffentlicher Belange, hier der Unteren Landschaftsbehörde, reden wir über Eingriffe in Natur und Landschaft. Dabei handelt es sich weitestgehend um Eingriffe in Landschaftsschutzgebieten, also in besonders geschützten Teilen von Natur und Landschaft. Daher will ich wissen, warum dort eingegriffen werden soll und warum es in dem Umfang nötig ist. Es tut mir Leid: Das ist eine Grundlage aller vernünftigen Planung.

Zu dem zweiten Punkt, der eben angeführt wurde, wollte ich eigentlich gar nichts sagen; da es aber jetzt hier heraus ist, darf ich zur verkehrlichen Anbindung direkt Stellung nehmen:

Auch ich habe in der Tat mit diesem Ding hier etwas größere Schwierigkeiten hinsichtlich der Einordnung. Wenn hier erklärt wird, dass das nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sei, dann habe ich die eindringliche Bitte, die gesamte Erschließung des Vorhabens anhand der derzeit vorhandenen Strukturen zu bewerten. Dazu trifft die Firma Spiekermann eine eindeutige Aussage.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Herr Johlen.

**RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):**

Erstens. Herr Stiller, es gibt auch noch ein bisschen planerische Entscheidungsfreiheit des Vorhabensträgers. Wenn er sagt, er wolle 24 solche Abstellplätze haben, weil er mit sportlichen Großereignissen rechne, zu denen größere Besuchergruppen hier anfliegen, um ein Fußballspiel hier in diesem Stadion zu erleben, während die Flugzeuge zwei, drei Stunden stehen bleiben, oder weil er auch mit anderen Ereignissen rechne, dann ist es verdammt noch mal die Entscheidungsfreiheit des Vorhabensträgers, ob er 18 oder 24 Plätze haben will. Das bestimmt nicht Herr Faulenbach da Costa, sondern der Antragsteller.

Zweitens. In der ersten Woche haben wir die Frage der verkehrlichen Erschließung ausführlich diskutiert. Sie werden sich vielleicht daran erinnern, Sie müssen sich daran erinnern. Wir sind eigentlich nicht bereit, dieselben Fragen, die wir ausführlich besprochen haben, jetzt noch einmal zu diskutieren. Ich darf Ihnen nur in Erinnerung rufen, dass wir damals Folgendes gesagt haben: Es ist möglich, aber nicht Gegenstand dieses Verfahrens, über eine Privatstraße an die Kreuzer-Straße anzubinden. Das ist möglich; ein entsprechender Bauantrag wird zu gegebener Zeit gestellt werden. Dieser Antrag muss nach § 35 BauGB genehmigt werden, weil er einem im Außenbereich bevorrechtigten Vorhaben dient.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Dann Herr Siewert.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Zunächst einmal zu dem, was Herr Prof. Johlen gesagt hat: Die Möglichkeit, dass etwas nicht genehmigt wird, besteht nach wie vor, auch wenn es sich um eine Privatstraße handelt.

Außerdem zu Herrn Matysiak: In Bezug auf die Tragfähigkeit der Beläge haben Sie eben den PCN-Wert benannt. An welche vier Buchstaben ist im Anschluss daran gedacht? Ist an eine Asphaltbahn oder an eine Betonbahn gedacht? Wie ist die Tragfähigkeit des Untergrundes? Welche Methode soll angewandt werden, soll technisch ermittelt oder geschätzt werden? Was haben Sie da vor?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames oder Herr Matysiak, wer möchte antworten? – Dann bitte Herr Faulenbach da Costa direkt dazu.

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

Wenn Sie gleichzeitig freundlicherweise zu dem PCN-Wert von 65, den Sie genannt haben, und zu der Frage, die gerade gestellt wurde – –

(Zuruf: ACN-Wert!)

– Pardon, ACN-Wert 65. Sie können auch ACN/PCN sagen; das ist dann auch egal. Das kommt aufs Gleiche raus.

Können Sie bitte gleichzeitig hinzufügen, welche Flugzeugtypen bei diesem ACN/PCN-Wert nach wie vor in Mönchengladbach landen können? Das sind nämlich bei diesem ACN/PCN-Wert größere als die B757.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe die Tabellen leider nicht dabei, weil ich nicht gedacht habe, dass dies heute zur Sprache kommt. Ansonsten hätte ich die Tabellen mitgebracht und könnte Ihnen dann auch sagen, welche Flugzeugtypen es sind; im Kopf habe ich es leider nicht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Herr Kames.

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

Ich kann mich erinnern, dass Herr Siewert diese Frage schon einmal gestellt hat oder stellen wollte. In Bezug auf die Tragfähigkeit wird immer der PCN-Wert angegeben. Dann wird unterschieden; das ist auch in unserer aktuellen Tragfähigkeitsangabe, dem jetzigen PCN 13, enthalten. Da gibt es die Buchstaben F, R, A, B, C, D, W, X, Y, Z, T und U. Für die jetzige Bahn ist, weil es sich um eine Asphaltbahn handelt, der Buchstabe F relevant; das heißt flexibler Belag. Dann – das würde sich auch bei einer künftigen Bahn nicht ändern – wird voraussichtlich auch der Buchstabe D als zweiter Buchstabe zu berücksichtigen sein; dabei geht es um die extrem geringe Tragfähigkeit des Untergrundes. Beim dritten Codebuchstaben hat man die Auswahl zwischen W, X, Y und Z. Derzeit haben wir W. Dabei geht es um die Reifendruckkategorie, die mit dem jeweiligen Codebuchstaben bezeichnet wird. Wir haben jetzt keine Druckgrenze, also W ausgewiesen. Wie von Ihnen angesprochen, gibt es Bewertungsmethoden. Ist es eine technische Bewertung oder ist es eine unmittelbare Nutzung von Erfahrungen mit Luftfahrzeugen? Auch dafür gibt es unterschiedliche Codebuchstaben. Die technische Bewertung wird mit T und die Bewertung aufgrund von Erfahrungen mit Luftfahrzeugen mit U bezeichnet. Das ist überhaupt nichts Ungewöhnliches. Das soll nur

mitteilen, auf welcher Basis diese veröffentlichte PCN-Angabe letztendlich ermittelt worden ist und dass sie z. B. Grundaussagen enthalten, ob es sich um einen flexiblen oder einen starren Belag handelt, also um eine Beton- oder eine Asphaltpiste. Aber damit geraten wir in eine Detailplanung für ein Bauwerk, während wir hier bei einer Planfeststellung sind. Es obliegt der Detailplanung, für welchen Belag man sich letztendlich entscheidet.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Siewert, noch eine Nachfrage?

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Die Stadt Willich hat vier Jahre darauf gewartet, bis die Antragstellerin endlich das AIP Germany nachgebessert hat. Wir hatten einen Erlass vom 2. November 2001; unter Ziffer 3.6 ist das geboten worden. Immerhin hat es die Antragstellerin schon zum 12. Mai 2005 geschafft, also mit knapp vier Jahren Verzögerung, dies für die jetzige Bahn herbeizuführen. – Danke schön.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Dann hatte die Stadt Korschenbroich noch eine Nachfrage, ebenso Herr Meurer.

**Christoph Herchner (Stadt Korschenbroich):**

Ich habe ebenfalls ein paar Fragen zu der verkehrlichen Anbindung. Es ist schön, dass festgestellt wurde, dass sie anscheinend nicht Bestandteil dieses Verfahrens ist. Dazu sage ich Herrn Dr. Johlen, dass auch die Stadt Korschenbroich selbstverständlich eine Entscheidungsfreiheit hat, denn wenn Sie die Friedrich-Kreutzer-Straße benutzen wollen, so liegt sie auf dem Stadtgebiet der Stadt Korschenbroich. Wenn Sie sich parallel dazu Ihre Seite 14 ansehen, so erkennen Sie die Probleme, die dann auf uns zukommen. Wenn Sie dann weiterblättern, so ist dieses Schriftstück das Papier nicht wert, denn die Zahlen passen heute schon nicht mehr. Von daher wird diese Verkehrsanbindung über die A 52, Abfahrt Neuwerk, schöngerechnet, aber ich wage zu bezweifeln, dass der gesamte Osten dieser Republik diese Umfahrt benutzen wird. Gerade wegen der Navigationssysteme werden die Verkehre spätestens auf der A 52 in Schiefbahn abbiegen und dann über die L 390 führen, die jetzt schon in Ihrem Schreiben als mehr als ausgelastet bezeichnet wird. Dazu erwarte ich eine Antwort. Vor allen Dingen bin ich der Meinung, dass dies in dieses Verfahren gehört, denn wir können ja zu dem Flugplatz nicht schon hinfliegen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Herchner. – Herr Meurer, bitte.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Ich wohne in Willich, bin also Betroffener. Wir haben vorhin hier gehört, dass die Tragfähigkeit der geplanten Bahn auf der Basis einer B757 ACN 65 sein soll. Ich habe an Herrn Klinger die Bitte, zu erklären, für welche Flugzeugmuster bzw. Startgewichtsklassen diese ACN 65 gilt. Gilt dieser Wert nur für B757 oder auch für andere Flugzeugmuster?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Klinger.

**Ulf Klinger (BR Düsseldorf):**

Diese Frage kann man so pauschal leider nicht beantworten. Wenn man vom Luftfahrzeug ausgeht, dann ist es der ACN-Wert, Aircraft Classification Number; geht man vom Flughafen aus, ist es der PCN-Wert, Pavement Classification Number. Sie müssen identisch sein oder der ACN-Wert muss kleiner sein als der PCN-Wert. Bei den Luftfahrzeugen hängt es im Wesentlichen davon ab, wie viele Fahrwerke sie haben bzw. wie viele Reifen sie auf den Untergrund drücken, wie hoch der Luftdruck der Reifen ist – auch da gibt es Unterschiede – und von der Masse der Luftfahrzeuge. Das kann man nicht pauschal beantworten, welche Luftfahrzeuge einen ACN-Wert < 65 haben. Ich habe hier gerade zufällig die Tabelle vor mir liegen. Es wäre wahnsinnig umfangreich, alle Luftfahrzeuge mit ACN < 65 zu nennen. Das geht leider nicht.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Okay, danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön soweit. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann können wir nach der Rednerliste fortfahren. Herr Hubert Theissen ist der Nächste. – Bitte schön.

**Hubert Theissen (Einwender):**

Frau Vorsitzende, sehr verehrte Damen und Herren! Meine Frau und ich besitzen in Kleinenbroich ein freistehendes Einfamilienhaus, das wir 1976 erstellt haben. Das Wohnhaus wurde unter großen Opfern gebaut und war gleichzeitig als Teil unserer Altersvorsorge gedacht; nach der Studie „Vermögensbildung in Deutschland“ beträgt der auf die Säule Wohneigentum abgestellte prozentuale Anteil an der gesamten Altersversorgung gut die Hälfte.

Sollte dem Antrag der Flughafen GmbH stattgegeben werden, läge unser Wohnhaus gerade einmal 2 km von der Start- und Landebahn entfernt, und zwar unmittelbar in der Ein- und Abflugschneise. Bei jährlich rund 60.000 prognostizierten Flugbewegungen donnerten Strahlflugzeuge in einer Höhe von 200 m in regelmäßigen Abständen über unsere Köpfe hinweg. Herr Faulenbach da Costa hat eben anklingen lassen, wie groß die Maschinen wären, wenn

es zu einer Genehmigung des Flughafens käme. Neben den Lärm- und Abgasbelastungen durch den Flughafen Düsseldorf und nicht zu vermeidenden Sicherheitsaspekten beeinflussen die Starts und Landungen großer Maschinen in Mönchengladbach unsere Lebensqualität stark. Hinzu käme eine Vergrößerung des Unfallfolgegebietes, die einen Anstieg der Unfallgefahr und damit natürlich auch die Gefahr für die nicht am Flugverkehr direkt beteiligten Anwohner geradezu heraufbeschwören würde. Der Gutachter konstatiert auf Seite 80 sogar erhöhte Kennwerte für das externe Risiko. Zudem wäre ein Aufenthalt in unserem Garten bzw. auf unserer Terrasse dann völlig ausgeschlossen. Deshalb bringe ich meine Betroffenheit neben meinen schriftlichen Einwendungen hier noch einmal mit aller Entschiedenheit zum Ausdruck.

Darüber hinaus will ich mit meinen 69 Jahre nicht verstehen, dass mit einem überhaupt nicht erforderlichen Flughafen und einem völlig übersteigerten Plan meine mühsam erarbeitete Altersvorsorge mit einer einzigen Genehmigung zunichte gemacht wird, denn unsere Immobilie wäre dann keinen Pfennig mehr wert und käme z. B. für den späteren Einkauf in ein Altenheim nicht mehr infrage.

Dass der Ausbau nicht erforderlich ist, begründe ich nicht nur mit den im Umkreis von 60 km liegenden und bereits gut funktionierenden Flughäfen, die alle bekanntlich überhaupt nicht ausgelastet und hervorragend angebunden sind. Selbst der Verband der in Deutschland tätigen Fluggesellschaften kritisierte in Berlin sowohl übersteigerte Pläne für regionale Flughäfen als auch den zögerlichen Ausbau der Großflughäfen, wie in „Die Welt“ vom Mittwoch, dem 22. Juni 2005, zu lesen stand, was Sie hier noch einmal sehen können.

(Folie)

Neben all dem müssen meines Erachtens auch gesetzliche Bestimmungen und politische Vorgaben zwingend zu einer Ablehnung des Antrages führen, worauf ich noch eingehen werde.

Allein das vom Bundesverwaltungsgericht aufgestellte Gebot der Rücksichtnahme im Nachbarschaftsrecht verbietet schon den Ausbau des Verkehrslandeplatzes, denn das in den Antragsunterlagen vorhandene Gutachten über Lärmbelastungen weist für Eickerend – dazu gehört unser Wohngebiet – 80 dB(A) aus. Ja, der Gutachter prophezeit in der Bilanz sogar eine zunehmende Fluglärmproblematik und schlägt vor, die Immissionspunkte Eickerend und andere im Falle einer Realisierung zu überwachen. Bei gehäuften Lärmereignissen in einer Nacht schlägt der Gutachter sogar Maßnahmen zum Schallschutz vor. Dabei ist der Gutachter noch vom Fluglärmenschutzgesetz aus dem Jahre 1971 ausgegangen.

(Folie)

Unabhängig davon, dass die Prophezeiung des Gutachters nicht Wirklichkeit werden darf, **beantrage** ich ebenfalls,

die Vorgaben in dem im Entwurf vorliegenden Fluglärmschutzgesetz, wie der Artikel zeigt, in diesem Verfahren zu berücksichtigen.

Auch halte ich fest, dass der Rat der Stadt Korschenbroich mit Blick auf den Lärmminde-  
rungsplan Planungsentscheidungen für den Wohnungsbau getroffen hat, die nicht von krank  
machenden Großflugzeugen in 200 m Höhe über der Bevölkerung ausgingen. Deshalb sehe  
ich in dem möglichen Ausbau des Verkehrslandeplatzes auch einen Verstoß gegen die ge-  
nerelle nachbarschützende Norm. Auch von daher beantrage ich, den Antrag abzulehnen.

Außerdem gibt es wasserrechtliche Bestimmungen, die den Ausbau verbieten: Der Besorg-  
nisgrundsatz des § 34 Wasserhaushaltsgesetz würde durch den Ausbau des Verkehrslan-  
deplatzes und die Verlegung des Trietbaches verletzt werden. Auch würden die Vorgaben  
hinsichtlich des Grund- und Trinkwasserschutzes bei einem Ausbau unzweifelhaft verletzt,  
denn die Ausweitung der Landebahn tangiert Wasserschutz-zonen; die Wasserschutz-zonen-  
verordnungen verbieten das Errichten und Erweitern von Start- und Landebahnen sowie das  
Ausweisen von Sicherheitsflächen und Anflugsektoren. Ein möglicher Ausbau verstieße auch  
gegen die Landschaftspläne des Rhein-Kreises Neuss, die eine Erhaltung der Landschafts-  
elemente verbindlich vorschreiben.

Noch viel schwerer wiegt meines Erachtens aber die Tatsache, dass bei Eintritt des höch-  
sten Grundwasserstandes laut Gutachten von Herrn Prof. Düllmann und den Auskünften des  
Ertfverbandes das Flughafengelände unter Wasser stünde. Nimmt in einem solchen Falle die  
NVV als Inhaber der Wasserrechte des Wasserwerkes Waldhütte und als Anteilseigner an  
der Flughafengesellschaft das zurzeit stillgelegte Wasserwerk wieder in Betrieb, dann müsst-  
en die sich gegen den Ausbau wehrenden Bürger über den Trinkwasserpreis auch noch die  
Trockenhaltung des Flughafengeländes finanzieren!

(Beifall bei den Einwendern)

Das ist eine für jeden bei objektiver Betrachtung völlig unfassbare Konstellation. Da hilft auch  
die Annahme der Antragstellerin nichts, dass ein solcher Grundwasserstand nicht eintreten  
wird. Diese Vermutung haben Gutachter und Ertfverband hinreichend widerlegt, was aber  
auch die Praxis im Stadtgebiet Korschenbroich zeigt. – Auch aus diesen Gründen beantrage  
ich, dem Antrag nicht stattzugeben.

(Beifall bei den Einwendern)

Wie wenig die Flughafengesellschaft GmbH als Antragsteller bereit ist, in dem Verfahren  
gesetzliche Bestimmungen zu berücksichtigen, zeigt mir allein ihr Antrag, die Landezeit auch  
über 22:00 Uhr hinaus auszudehnen und den Regierungspräsidenten zu bitten, das Geneh-  
migungsrecht hierfür im Einzelfall dem Flughafenbetreiber zu übertragen. Ich frage mich nur:  
Welch ein Ansinnen ist das überhaupt?

Ich lasse mich davon leiten, dass es überhaupt nicht erst bis zu einer Entscheidung über diesen Antrag kommen muss, weil das öffentliche Interesse an dem Erhalt der augenblicklichen Situation bei allem, was bisher vorgetragen wurde, überwiegt.

Die Antragstellerin nimmt es auch mit der Wahrheit nicht so genau, denn im Antrag für die Landeerlaubnis über 22:00 Uhr hinaus stellt sie fest, schon bei einer Minute Verspätung müssten die Flugzeuge durchstarten. Dass dem nicht so ist, zeigt die Anlage 02.02, Abschätzung der zu erwartenden Landungen nach 22 Uhr vom Februar 2003, in der es heißt:

Bisherige mittlere Häufigkeit pro Jahr = 26 Landungen nach  
22:00 Uhr.

Auf Seite 6 der Anlage kann man jedoch nachlesen, dass diese Flugzeuge alle tatsächlich gelandet sind und nicht durchstarten mussten. – Ich erspare mir hierzu jeden Kommentar.

Abschließend sei mir der Hinweis erlaubt, dass ich in der Eröffnung dieses Erörterungstermins durch den Regierungspräsidenten auch eine Missachtung des politischen Souveräns, des Regionalrates, sehe, denn erst der Gebietsentwicklungsplan kann die Grundlage für einen Ausbau des Verkehrslandeplatzes legen: Erste Voraussetzung für ein positives Planfeststellungsverfahren ist der politische Wille, den Gebietsentwicklungsplan durch den Regionalrat entsprechend zu ändern. Das ist bisher unterblieben und im Gegensatz zu dem, was Herr Zerbe eben von sich gab, noch nicht erfolgt. Gegen eine Änderung des GEP sprechen auch die Kooperationsvereinbarungen aus dem Jahre 1994 zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sowie dem Land Nordrhein-Westfalen und das Luftverkehrskonzept Nordrhein-Westfalen.

Wird der GEP nicht geändert, dann hätte der Regierungspräsident durch die frühzeitige Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens gegen die haushaltsrechtlichen Grundsätze der Wahrheit, Klarheit und Sparsamkeit verstoßen und völlig unnötig nicht unerhebliche öffentliche Mittel für dieses Planfeststellungsverfahren verausgabt. Noch in der „NGZ“ vom 17. Juni 2005 war zum „NRW-Programm bis 2010“ zu lesen – ich zitiere –:

CDU/FDP setzen auf eine bessere Ausnutzung und eine bedarfsge-  
rechte Entwicklung des Flughafens Düsseldorf.

Weil zudem auch der bisherige Landtag sich über die Fraktionsgrenzen hinweg gegen den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach ausgesprochen hat und die Prioritätenregelung für Düsseldorf weiterhin Bestand hat, **beantrage** ich,

das Planfeststellungsverfahren bis zur Entscheidung des Regionalra-  
tes über den GEP auszusetzen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich persönlich rechne nicht mit einer Genehmigung in diesem Planfeststellungsverfahren, weil meines Erachtens zu viele gesetzliche Bestimmungen dem Antrag entgegenstehen und insbesondere das hohe Gut „Gemeinwohl“ bei nicht ausgelasteten Flughäfen in unmittelbarer Nähe und objektiver, sachbezogener und nachvollziehbarer Abwägung durch den Regierungspräsidenten überwiegen muss.

Sollte dem Antrag trotzdem wider Erwarten stattgegeben werden, sähe ich darin auch einen Verstoß gegen das vom BVG aufgestellte Gebot der Rücksichtnahme im Nachbarschaftsrecht und stelle mit Blick auf das Urteil des OVG Münster vom 17. Mai 1983 schlussendlich und hilfsweise den **Antrag**, die Genehmigung mit folgender aufschiebender Bedingung zu versehen:

Die Flughafengesellschaft Mönchengladbach mbH wird verpflichtet, das Wohnhaus der Eheleute Hubert und Ilona Theissen in Kleinenbroich, Schubertweg 3, aufzukaufen. Verkaufsgrundlage und Verhandlungsbasis ist dabei der vom Gutachterausschuss des Rhein-Kreises Neuss noch zu ermittelnde Verkehrswert des Einfamilienhauses.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Theissen. – Herr Zerbe, nehmen Sie Stellung, insbesondere zu den angesprochenen wasserrechtlichen Fragen? Das betrifft den gerade behandelten Tagesordnungspunkt. – Herr Kames.

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

Zu der befürchteten Grundwassersituation kann unser Fachmann Herr Amend etwas sagen, der, wie wir eben gehört haben, mit dem Gutachter für Korschenbroich Kontakt hatte, sodass ihm das bestens bekannt ist. Es ging um die Gefahr, dass der ganze Flugplatz unter Wasser steht, wenn ich das richtig aufgefasst habe, und dass dies einem geordneten Flugbetrieb zuwiderliefe. Dazu kann sicherlich Herr Amend vom Büro Spiekermann kurz etwas Grundsätzliches sagen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Amend.

**Martin Amend (Antragstellerin):**

Es ist richtig, es gibt ein Gutachten von Prof. Düllmann und einen Grundwassergleichenplan, der vom Erftverband erstellt worden ist, der von einem höchsten zu erwartenden Grundwasserstand ausgeht. Dieser höchste zu erwartende Grundwasserstand wird erreicht, wenn

sämtliche Trinkwassergewinnungsanlagen, sämtliche Privatbrunnen und sämtliche Grundwasserhaltungen abgestellt werden. Es ist also wirklich der absolut höchste zu erwartende Grundwasserstand, von dem hier eben gesprochen wurde und der in der Planung berücksichtigt wird.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Eine Nachfrage von Herrn Dr. Verjans.

**Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):**

Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, haben wir in der Stadt Korschenbroich Grundwasserprobleme mit teilweise überfluteten Kellern. Besonders im Bereich Herrenshoff/Raderbroich nähern wir uns bereits diesen Werten, die von Prof. Düllmann prognostiziert werden.

In diesem Zusammenhang habe ich aber noch eine andere Frage. Lodshof/Waldhütte soll stufenweise durch die NVV wieder in Betrieb genommen werden, und zwar im Jahre 2006 bzw. 2009. Dadurch würde das im Raum befindliche Dargebot an Wasser so ausgeschöpft, wie es die Wasserbilanz der Bezirksregierung Düsseldorf ausweist. Daher möchte ich wissen, wie Sie mit den Grundwasserproblemen am Flughafen umgehen wollen, wenn Lodshof-Waldhütte wieder in Betrieb gehen sollte und wenn das Dargebot laut Wasserbilanz des Regierungspräsidiums ausgeschöpft ist. In diesem Zusammenhang möchte ich außerdem wissen, inwieweit eventuell eine Verlegung einzelner Brunnen von Lodshof/Waldhütte vorgesehen ist und wie es technisch gehandhabt werden soll. Im Bereich des Trietbaches haben Sie nämlich ein Regenrückhaltebecken vorgesehen. Soweit ich weiß, soll dieses Regenrückhaltebecken nicht nach unten abgedichtet werden, sodass es von seiner Tiefenlage her ins Grundwasser eingriffe. Dadurch würde das Dargebot wiederum beeinflusst.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Dr. Verjans. – Herr Amend, können Sie dazu etwas sagen?

**Martin Amend (Antragstellerin):**

Ich kann zuerst die letzte Frage beantworten, weil sie unsere ursächliche Planung betrifft. Das Regenrückhaltebecken muss nach unten gedichtet werden – das ist einer Stellungnahme der Fachbehörde zu entnehmen –, weil die Sohle des Beckens unterhalb des höchsten zu erwartenden Grundwasserspiegels liegt. Deswegen wird hier eine Abdichtung vorgenommen. Das ist in einer Überplanung erfolgt.

Das Gleiche gilt – das ist aber schon Gegenstand der Planung gewesen – im Bereich der Trinkwasserzone. Dort war bereits eine Abdichtung vorgesehen gewesen. Das Regenrückhaltebecken selbst liegt außerhalb jeglicher Trinkwasserschutzzonen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Noch eine Nachfrage, Herr Dr. Verjans?

**Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):**

Ist eine Verlegung von einzelnen Brunnen der Wassergewinnungsanlage Lodshof/Waldhütte im Zusammenhang mit der Ausbauplanung des Verkehrslandeplatzes vorgesehen?

**Martin Amend (Antragstellerin):**

Das ist mir so nicht bekannt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön soweit. – Ich habe jetzt noch drei weitere Nachfragen von Herrn Faulenbach da Costa, Herrn Houben und Herrn Klinger.

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

Bevor ich zu der indirekten Frage zur Grundwassersituation komme, äußere ich einen Hinweis oder eine Bitte an Prof. Johlen: Die planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabensträgers, wie Sie sie interpretiert haben, würde dann ja erübrigen, eine Prognose zu erstellen und den Nachweis zu erbringen, dass der Flughafen notwendig ist. Sie haben eben darauf abgehoben, was geschähe, wenn hier ein Fußballspiel stattfinden sollte, Borussia in der Europaliga mitspielte und viele Flieger ankämen. Übrigens könnten diese Flieger nur rund 4.000 Passagiere mitbringen, es sei denn, es wären größere; dann haben Sie aber wieder dasselbe Problem.

Die planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabensträgers so zu interpretieren, dass er sagen kann, einmal im Jahr komme der Papst oder es flögen 10.000 Pilger was weiß ich wohin, geht nicht an. Danach können Sie einen Flughafen nicht dimensionieren; Sie dimensionieren auch das Terminal nicht dementsprechend. Sicherlich gibt es dabei gewisse Möglichkeiten, aber nicht in der Interpretation, so wie Sie es eben getan haben, unabhängig von der Prognose einfach zu sagen: Wir können machen, was wir wollen. So geht es nicht.

Darauf bezog sich auch mein Hinweis heute Morgen zur Technischen Planung. Wenn der Grundwasserspiegel so hoch stehen sollte, wie ich jetzt den Ausführungen hier entnehme – das war mir nicht bewusst, weil ich mich mit dem Thema Grundwasser und der Höhe des Grundwasserspiegels nicht auseinander gesetzt habe –, dann ist es doch genauso wichtig, dass Sie beispielsweise für die Start- und Landebahn und auch für die Flugbetriebsflächen insgesamt zumindest ein Regelprofil – besser noch Regelprofile in bestimmten Abständen – darstellen, um daran aufzuzeigen, in welchen Bereichen Sie mit Ihren Baumaßnahmen ins Grundwasser hineinkommen. Sind möglicherweise Grundwasserabsenkungen während des Baus erforderlich? Das kann aufgrund der von Ihnen vorgelegten Unterlagen nicht beurteilt werden. Das sind Fragen, die Sie in der Technischen Planung überhaupt nicht beantworten;

ich habe es zumindest nicht gesehen. Die Grundwasserplaner können die Fragen nicht beantworten, weil ihnen von der Technischen Planung keine Vorgaben gemacht wurden; in den Unterlagen steht nicht, wie der Aufbau der Start- und Landebahn ist. Zwar ist ein Längsschnitt gezeichnet worden; es gibt aber keine Angaben über den Aufbau der Tragschichten und zum Aufbau der Start- und Landebahn.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Faulenbach da Costa. – Herr Amend direkt dazu.

**Martin Amend (Antragstellerin):**

Ich möchte etwas richtig stellen: Ich bin ausschließlich hier, um die Gewässerverlegungen zu erörtern. In Bezug auf die Grundwasserstände im Bereich der Landebahn bitte ich meine Kollegen zu antworten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bitte schön.

**Ulrich Estermann (Antragstellerin):**

Ich komme vom Erdbaulaboratorium Essen. Wir haben die Baugrunduntersuchungen für das Vorhaben durchgeführt. Ich verweise direkt auf unseren Anlagenteil 09, Baugrund. Dort findet sich eine Tabelle, bezeichnet mit der Ziffer IX, Höhe der Start- und Landebahn und notwendige Erdbaumaßnahmen. Dort sind der geschätzte Umfang eines notwendigen Bodenaustausches und eines Abtrages sowie der geschätzte Umfang eines Eingriffes in das Grundwasser während dieser Austauschmaßnahmen tabellarisch dargestellt. Es werden auch einige Verfahren erläutert, die für diesen Eingriff unter technischem Aspekt während der Bauzeit denkbar sind, wobei eine großflächige Grundwasserhaltung nicht vorgesehen ist.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke soweit, Herr Estermann. – Herr Faulenbach da Costa.

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

Es war nicht meine Frage, ob Sie als Baugrundgutachter sagen, die und die Maßnahmen seien erforderlich. Vielmehr hat mir gefehlt, dass der Planer der Flugbetriebsflächen die Tragfähigkeit und den Aufbau der Bahn anhand des definierten Bemessungsflugzeugs definiert. Das machen nicht Sie als Baugrundgutachter. Diese Vorgaben hätten im technischen Teil des Planfeststellungsantrags enthalten sein müssen; sie gehören dort hinein und Sie als Baugrundgutachter können sich darauf beziehen, aber nicht selbst Werte definieren, die Sie dann eingestellt haben.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Jetzt hatten noch Herr Klinger und Herr Houben eine Nachfrage. – Herr Klinger, bitte.

**Ulf Klinger (BR Düsseldorf):**

Ich komme auch noch einmal auf die Tragfähigkeit zurück. Eben habe ich als Antwort erhalten, geplant sei, zumindest für die Piste, ein PCN-Wert von 65. Das stimmt mit den Tabellen für die Boeing 757 Baureihe 300 überein. Sie hat laut Tabelle einen ACN-Wert von 64, wenn man davon ausgeht, dass ein Asphaltbelag konstruiert wird, also Flexible Pavement, und dass die Tragfähigkeit des Untergrunds sehr schwach ist, also very low. Meine Frage geht jetzt weiter: Geplant ist auch, dass die Bestandsflächen in das System integriert werden, also Rollwege und Vorfelder. Für sie ist derzeit eine Tragfähigkeit von PCN 30 festgesetzt worden. Was machen Sie mit diesen Flächen, damit sie irgendwann auch einmal den Tragfähigkeitswert PCN 65 für die Boeing 757 erreichen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wer möchte darauf antworten? – Herr Heidt, bitte.

**Reinhardt Heidt (Antragstellerin):**

Danke. – Im Zuge des Ausbaus werden diese Flächen, die für Großflugzeuge vorgesehen sind, sukzessive weiter aufgebaut, sodass die notwendige Tragfähigkeit auf jeden Fall hergestellt werden wird.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Klinger.

**Ulf Klinger (BR Düsseldorf):**

Damit hätte ich ein ganz kleines Problem, denn das Vorhaben ist so angedacht worden, dass es während des laufenden Betriebes gemacht wird. Ich kann mir kaum vorstellen, dass die Tragfähigkeit von Rollwegen während des laufenden Betriebs erhöht wird.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Heidt noch einmal dazu.

**Reinhardt Heidt (Antragstellerin):**

Im Zuge des Ausbaus haben wir nicht nur die neue Bahn; vielmehr wird auch die Rollbahn A verlängert. Wenn der mittlere Rollweg in der entsprechenden Breite ausgelegt ist, gibt es zumindest in der Anfangsphase seiner Herstellung die Möglichkeit, auch die bestehenden, künftig von schwereren Luftfahrzeugen zu nutzenden Rollbahnen auszutauschen und damit deren Tragfähigkeit zu erhöhen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke soweit. – Jetzt haben Herr Houben und Herr Schäfer noch eine Nachfrage. – Herr Houben, bitte.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

An dieser Stelle habe ich noch eine Frage zum Grundwasser. – Herr Amend, Sie haben richtig gesagt, dass die von Prof. Düllmann angegebene Grundwassergleiche den Worst Case betrifft. Ebenfalls richtig haben Sie angegeben, dass in dem Worst Case angenommen ist, dass dieser Pegel nur dann zu erwarten sei, wenn fast alle Grundwasserentnahmen wegfallen. Haben Sie denn untersucht, wie groß die Absenkung durch die Entnahmen ist? Wissen Sie also überhaupt, was es bedeutet, wenn Industrie und Wasserwerke sowie die privaten Verbraucher ihre Förderung einstellen? Ohne diese Angabe, welchen zusätzlichen Anstieg dies zur Folge hätte, ist Ihre Aussage, mit Verlaub gesagt, völlig unbrauchbar. Solange müssen wir uns auf Prof. Düllmann verlassen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Amend.

**Martin Amend (Antragstellerin):**

Ich wollte damit nur verdeutlichen, dass uns dieses Gutachten und dieser Grundwassergleichenplan im Zuge der Planung bekannt ist und dass wir das bei der Trietbachverlegung berücksichtigt haben.

Der Flughafen stellt an keiner Stelle eine Veränderung der Grundwassersituation dar. Das heißt, zum einen wird das Wasser von den versiegelten Flächen nicht versickert, sondern abgeleitet, und zum anderen behält der Trietbach dieselbe Sohliefenlage, wie er sie heute hat, und ist damit grundwasserbegrenzend. Deswegen haben wir ihn ganz bewusst in dieser Lage gelassen und keine der anderen Varianten genutzt, um den Trietbach mit dem Niersauenkonzept usw. zu verknüpfen. Das heißt, durch die Flughafenplanung finden hieran keine Veränderungen statt. Wenn Dritte ihre Pumpen abstellen, ist das nicht das Problem des Flughafens.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Es gibt noch eine Nachfrage dazu. – Bitte, Herr Houben.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Meine Frage war eine andere; sie bezog sich darauf, wie sich die Bahnhöhe im Verhältnis zu dem im Düllmann-Gutachten angegebenen Worst-Case-Grundwasserstand verhält. Das heißt: Wo befindet sich die Bahn, wenn die von Düllmann angegebene Grenze erreicht ist?

Der Trietbach hat heute keinen Grundwasserkontakt und trägt insofern nicht zur Grundwasserbegrenzung bei, jedenfalls vorläufig nicht und auch noch für längere Zeit nicht. Er ist im Augenblick bestenfalls behelfsmäßig geeignet, eingeleitetes Wasser abzuführen. So nachlässig mit der Problematik Grundwasser umzugehen, erscheint mir doch ein bisschen risikoreich.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Houben. – Herr Amend.

**Martin Amend (Antragstellerin):**

Nach meinem Kenntnisstand liegt die Bahnoberkante oberhalb des höchsten zu erwartenden Grundwasserstandes.

Zu Ihrer Aussage zum Trietbach: Ich gehe davon aus – ich bin heute nicht dort gewesen –, dass er um diese Jahreszeit kein Wasser führt, weil er keinen Grundwasserkontakt hat. Wenn Sie im Herbst nach starken Regenfällen und bei ansteigendem Grundwasser dorthin gehen, dann führt er auch aufgrund von Grundwasseranstiegen Wasser, aber auch durch seitliche Einleitungen. Das ist richtig. Das heißt, der Trietbach ist ganz klar ein Grundwasserbegrenzer, wenn das Grundwasser ansteigt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Eine letzte Nachfrage kann jetzt Herr Schäfer noch stellen; anschließend werde ich in der Rednerliste fortfahren. – Herr Schäfer, bitte.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Wie hoch über NN ist der Flughafenbezugspunkt und wie hoch ist die Grundwassergleiche durch den Landesgrundwasserdienst angegeben?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ich meine, das könnte herausgesucht werden und wir können Herrn Heinz Körschgen, der als Nächster auf der Rednerliste steht, schon einmal zu Wort kommen lassen. – Herr Körschgen, bitte.

**Heinz Körschgen (Einwender):**

Verehrte Vorsitzende, liebe Anwesende! Ich mache es ganz kurz. Ich wohne in Kleinenbroich. Meine Ehefrau und ich vertreten die Auffassung, dass der Flughafen völlig unnützlich ist. Ich schließe mich den Ausführungen meines Vorredners Hubert Theissen vollinhaltlich an und stelle den gleichen **Antrag** hinsichtlich der Aufkaufverpflichtung für unser Anwesen. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Körschgen. – Kann die Frage von Herrn Schäfer jetzt beantwortet werden? Ist das so schnell möglich? – Herr Matysiak.

**Franz Matysiak (Antragstellerin):**

Der Flughafenbezugspunkt liegt auf circa 37,50 m über NN.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Und die Grundwassergleiche, bitte?

(Zuruf von der Antragstellerin: Das wird noch ermittelt!)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Sie wird noch ermittelt. – Angesichts der Zeit machen wir jetzt noch einmal eine halbe Stunde Pause. Es ist jetzt 16:35 Uhr. Wir treffen uns dann um 17:00 Uhr wieder.

(Unterbrechung von 16:35 Uhr bis 17:03 Uhr)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Es ist 17:03 Uhr. Wir setzen die Erörterung fort. Zunächst handeln wir noch ein paar verfahrensrechtliche Dinge ab. Dazu hat Herr Marten das Wort.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank. – Zwischenzeitlich gab es einen weiteren schriftlichen Befangenheitsantrag von Herrn Pelzer, den wir auch auf schriftlichem Wege zurückgewiesen haben. Ebenso gab es auf schriftlichem Wege einen Antrag auf Aussetzung des Verfahrens, den wir ebenfalls auf schriftlichem Wege zurückgewiesen haben.

Soeben gab es einen Aussetzungsantrag von Herrn Theissen, den Erörterungstermin abbrechen und das Verfahren auszusetzen, bis der Regionalrat sich der Sache angenommen hat. Auch diesem Antrag werden wir nicht stattgeben, weil der Regionalrat genau umgekehrt geäußert hat, den Tagesordnungspunkt Änderung des GEP/Ausbau des Flughafens Mönchengladbach von der Tagesordnung der Regionalratssitzung am 1. Juli abzusetzen, um eben nicht während des Erörterungstermins in der Sache Fakten zu schaffen. Deswegen wird der Regionalrat entweder im September oder vielleicht auch noch später im Jahre darüber befinden.

Aber damit wir nicht immer nur Anträge ablehnen, haben wir endlich einen Antrag, dem wir stattgeben, wenn auch nach längerer Zeit. Sie erinnern sich vielleicht, dass Herr Rademacher, als wir über das Thema Prioritätenregelung gesprochen haben, darum gebeten hat, die

Prioritätenregelung vorzulegen. Dem kommt der Flughafen nun nach, sodass wir dem Antrag von Herrn Rademacher auf Vorlage der Prioritätenregelung entsprechen können.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke soweit, Herr Marten. – Als Nächster hat Herr Ulrich Mischke das Wort.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Ich muss die Diskussion des letzten Erörterungstages zum Stichwort Flughafensystem noch einmal aufgreifen. Die Antragstellerin, aber auch die Bezirksregierung Düsseldorf selbst – ich verweise auf die Beschlussvorlage für den Regionalrat vom 23. Mai – betonen immer wieder, der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach solle den Düsseldorfer Flughafen entlasten. Dies war auch der Grund, warum sich die Düsseldorfer Flughafengesellschaft mit 70 % am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach beteiligt hat. Mit dem Kauf von Anteilen an anderen Flughäfen ist es nämlich möglich, je nach Höhe der Beteiligung mehr oder weniger stark unternehmerischen Einfluss auf die Geschäftspolitik und die Betriebsentwicklung des anderen Flughafens zu nehmen. Diese Absicht – so erklärte der Düsseldorfer Airport-Aufsichtsratsvorsitzende und Düsseldorfer Oberbürgermeister Joachim Erwin in der „Rheinischen Post“ am 20. Dezember 2003 – habe nicht erreicht werden können. Ich zitiere Herrn Erwin:

Die Hoffnung, der Flughafen kann den großen Bruder Airport Düsseldorf entlasten, hat sich als trügerisch erwiesen.

Wir wissen: Alle Flughafengesellschaften, die ihr Glück in Mönchengladbach versucht haben, haben nach relativ kurzer Zeit den Flughafen wieder verlassen. Wir haben die Namen hier schon genannt. Diese Flughafengesellschaften kannten die Gegebenheiten des Flugplatzes Mönchengladbach, wussten also, wie lang die Start- und Landebahn ist, wussten, wie nah der Flughafen Düsseldorf ist, und kamen trotzdem. Sie alle verließen Mönchengladbach jedoch in kürzester Zeit wieder.

Als Mitte des Jahres 2002 die ersten Billigflieger in Nordrhein-Westfalen auftauchten, wollte sich Düsseldorf gar nicht erst auf dieses Branchensegment einlassen und verwies sie an den Tochterflugplatz Mönchengladbach. Den aber mieden die Low-Cost-Carrier und gingen stattdessen nach Dortmund, Münster, Paderborn, Köln oder nach Weeze an den Niederrhein.

Das Fazit ist: Freiwillig wollte und will keine Flughafengesellschaft nach Mönchengladbach, selbst wenn die Flughafengesellschaft geeignetes Fluggerät für die kürzere Start- und Landebahn in Mönchengladbach besitzt und fliegt. In diesem Zusammenhang weise ich ausdrücklich auf die überzeugenden kritischen Ausführungen und die von Herrn Ewald gestellten, aber von der Antragstellerin bisher nicht beantworteten Fragen hin, der bekanntlich aufgrund seiner jahrzehntelangen Tätigkeit bei der Düsseldorfer Flughafengesellschaft ein her-

vorragender Experte auf dem Gebiet der Betreuung und Anwerbung von Fluggesellschaften ist. Seinen Ausführungen schließe ich mich vorbehaltlos an.

Das Gutachten von Herrn Prof. Beder zu den Möglichkeiten einer stärkeren Kooperation der nordrhein-westfälischen Flughäfen bestätigt dies ebenso nachdrücklich, weil laut Beder durch Kooperation oder durch Finanzbeteiligung Verkehrsverlagerungen nicht zu erreichen sind. Einige Thesen aus der Kurzfassung des Gutachtens, die wichtigsten Punkte, will ich hier verdeutlichen:

(Folie)

Zur Situation in Nordrhein-Westfalen heißt es in dem Gutachten:

Durch Kooperationen sind keine Verkehrsverlagerungen und -verteilungen in nennenswertem Umfang zu erreichen. Sie lösen grundsätzlich auch keine Infrastrukturprobleme.

Dies bestätigt die Entwicklung der Kooperation zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach. Dazu eine persönliche Anmerkung: Dies gilt unabhängig von der jeweiligen Länge der Start- und Landebahn; das findet man auch in diesem Gutachten. Eine längere Start- und Landebahn in Mönchengladbach machte also die Kooperation mit Düsseldorf nicht erfolgreicher.

Ein weiterer Punkt:

Kapitalbeteiligungen an Flughäfen erfolgten primär nicht wegen Kooperationsvorteilen und Synergieeffekten, sondern verfolgten in der Regel übergeordnete strategische Zielsetzungen.

Das ist sicherlich ein Thema, über das man hier in diesem Zusammenhang diskutieren könnte und müsste.

Nächster Punkt; das Wort Verkehrsnachfrage habe ich bewusst unterstrichen:

Verkehrsnachfrage, Kundenstruktur, Marktnähe und Lagegunst des Flughafens sind mit die wichtigsten Entscheidungskriterien der Airlines für die Aufnahme von Flugdiensten von und zu bestimmten Flughäfen.

Lagegunst heißt: Es ist ein wesentlicher Unterschied, ob der Konkurrenzflughafen 100 km oder nur 12 km entfernt liegt.

Ein weiterer Punkt:

Flugzeuge sind mobile Einheiten, Märkte (Ballungsräume) und Marktplätze (Flughäfen) sind dagegen immobile Größen. Deshalb folgt das Angebot der Fluggesellschaften immer dem Markt und nicht umgekehrt der Markt dem Angebot.

Prof. Beder sagt also – deshalb habe ich das unterstrichen –, nicht grundsätzlich, sondern immer sei dies so. Also muss man von einer Bedarfsplanung und nicht von einer Angebotsplanung ausgehen, wie sie uns hier vorliegt.

(Beifall bei den Einwendern)

In seinem Gutachten hat Herr Prof. Beder dies auf Seite 43 noch anders ausgedrückt:

Wo kein Markt ist, gibt es kein Angebot. Es sind also einzig und allein die Fluggesellschaften, die durch ihr Angebot auf den Markt Einfluss nehmen. Sie und nicht das Flughafenmanagement oder Verkehrsverwaltungen bestimmen zur Befriedigung der Nachfrage auch den Flughafen, der eine optimale Marktnähe verspricht.

Dieser Punkt steht mit den nächsten im Zusammenhang:

Mit der Liberalisierung des Luftverkehrs besteht für alle in den EU-Staaten registrierten Fluggesellschaften ein freier Marktzugang, freie Preisbildung sowie Niederlassungsfreiheit und, soweit Flughafenkapazitäten vorhanden, freier Zugang zu allen Flughäfen der Gemeinschaft.

Das ist der Grund, weswegen manche Fluggesellschaften gesagt hat: Wir gehen nicht nach Mönchengladbach, wir gehen nach Düsseldorf, nach Köln oder sonst wohin.

Diese Vorgeschichte war wichtig; jetzt leitet diese Kurzfassung zu dem Thema Flughafensystem über:

Entscheidungen zu Verkehrsaufteilungen in einem Flughafensystem müssen nach den allgemeinen Prinzipien des Gemeinschaftsrechts transparent und verhältnismäßig sein und dürfen nicht in diskriminierender Weise erfolgen. Luftverkehrsgesellschaften dürfen nicht aufgrund ihrer Nationalität oder Identität benachteiligt werden.

Dazu gehört:

Ordnungspolitische Eingriffe in den Luftverkehr sind jedoch Eingriffe in die unternehmerische Freiheit von Fluggesellschaften. Der Tatbestand der Diskriminierung ist meistens dadurch gegeben oder zumin-

dest vonseiten der Betroffenen argumentierbar und damit in jedem Fall justiziabel.

Also durch Gerichte nachprüfbar.

Administrativ verordnete Verkehrslenkungen sind nur teilweise erfolgreich gewesen, wie Beispiele zeigen.

Den letzten Punkt, den ich hier zeige, fand ich sehr schön. Hier kann man endlich einmal berechtigt von Peanuts sprechen. Hier wird von Prof. Beder ausgeführt:

Der Flughafen Düsseldorf besitzt eine 70%ige Beteiligung am Flughafen Mönchengladbach. An Kostensynergien wurden von Mönchengladbach aus der Zusammenarbeit mit Düsseldorf für den Zeitraum von 1994 bis 2002

– also in acht Jahren –

insgesamt 2,5 Millionen € genannt.

Das sind pro Jahr 300.000 €. Das muss man einmal zu den Umsätzen ins Verhältnis setzen, die sowohl in Düsseldorf als auch in Mönchengladbach getätigt worden sind. – Dann kommt der Satz, den ich am 30. Mai, gleich am ersten Tag der Erörterung, hier angesprochen habe:

Düsseldorf und Mönchengladbach streben ein Flughafensystem gemäß Verordnung 2408/92 der EU an.

Jetzt taucht die Frage auf: Was ist ein Flughafensystem? Dazu hatte ich schon einmal etwas gesagt: Es bildet eine Einheit von zwei oder drei verschiedenen Flughäfen. Diese Flughafensysteme müssen von den Mitgliedsländern offiziell bei der EU angemeldet werden. Zuständig für die Entscheidung über die Einrichtung eines Flughafensystems ist in der Bundesrepublik der Bundesminister für Verkehr. Er legt den Antrag der EU-Kommission vor; dann wird es mit allen anderen Mitgliedsländern der EU abgestimmt; auch jede Fluggesellschaft kann Einspruch erheben, bevor so etwas genehmigt wird. Dass das nicht unproblematisch ist, zeigt, auch bezogen auf Düsseldorf und Mönchengladbach, folgender Fall, den Prof. Beder ebenfalls in seinem Gutachten erwähnt – ich zitiere insoweit Herrn Beder –:

Nach dem Brand auf dem Flughafen Düsseldorf wurden nach provisorischer Wiederaufnahme des Betriebes Turboprop-Flugzeuge nach Mönchengladbach verwiesen, während der Sitzplatzkapazität nach gleich große Jets weiterhin nach Düsseldorf flogen. Eine britische Airline erhob bei der Kommission Beschwerde wegen Diskriminierung gegenüber Lufthansa und drohte mit einer Klage vor deutschen Ge-

richten in Höhe von 360 Millionen DM. Sechs Wochen später konnten allerdings auch die Turboprop-Flugzeuge wieder nach Düsseldorf fliegen. Die Beschwerde wurde somit gegenstandslos.

Zu zwei kleinen Punkten greife ich noch einmal auf Beder zurück; dann verlasse ich dieses Gutachten:

Ordnungspolitische Eingriffe in den Luftverkehr sind Eingriffe in die unternehmerische Freiheit der Fluggesellschaften. Sie müssen diskriminierungsfrei verlaufen, die Verhältnismäßigkeit wahren und nachvollziehbar sein. Da Verkehrsverlagerungen immer nur einen Teilausschnitt des Luftverkehrs betreffen und dieser Vorgang in der Regel mit Nachteilen für die betroffenen Fluggesellschaften verbunden ist, ist der Tatbestand der Diskriminierung immanent vorhanden oder zumindest argumentierbar und damit in jedem Falle justiziabel.

Ein letzter Satz, der mir in dem Gutachten aufgefallen ist – wörtliches Zitat –:

In Gesprächen mit dem Flughafenmanagement wurde gelegentlich kritisiert, dass es eigentlich zu viele Flughäfen in Nordrhein-Westfalen gebe, die sich gegenseitig Konkurrenz machen.

Soweit dieses Gutachten, das für mich Ausgangspunkt für folgende Überlegungen ist: Ich hatte bereits am ersten Tag des Erörterungstermins vorgetragen, die Antragsunterlagen der Antragstellerin verschleierte die wahren Absichten der Flughafengesellschaften Düsseldorf und Mönchengladbach. Die Flughafengesellschaft Mönchengladbach ist zwar Antragstellerin für dieses Verfahren; da die Düsseldorfer Flughafen GmbH Mehrheitseigner der Mönchengladbacher Flughafengesellschaft ist, steht hinter diesem Antrag selbstverständlich uneingeschränkt oder, klarer gesagt, maßgeblich der Flughafen Düsseldorf. In den Antragsunterlagen steht kein Wort, dass mit dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach das eigentliche, das entscheidende Ziel verfolgt wird, zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach ein Flughafensystem nach der EU-Verordnung 2408/92 zu bilden.

Ich forderte die Antragstellerin deshalb auf: Beantworten Sie bitte meine Frage zum Thema Flughafensystem Düsseldorf/Mönchengladbach! Was streben Sie an oder was haben Sie zu verschweigen? Die Bezirksregierung fragte ich: Welche Konsequenzen ziehen Sie für dieses Planfeststellungsverfahren?

Ich hatte auch ausgeführt, dass die Bezirksregierung Düsseldorf und damit auch die hier vertretenen Verantwortlichen für die Luftverkehrspolitik diese Pläne sehr genau kennen. Ich habe ebenfalls gesagt, auch Herr Zerbe kenne diese Pläne. Ich forderte deshalb sowohl am 30. Mai als auch am 2. Juni beide Parteien auf, zu meinen Fragen nach dem Flughafensystem endlich Stellung zu nehmen. Herr Marten gab mir keine Antwort; er betonte, er müsse

nicht auf jede Frage antworten. Heute kann ich sagen: Herr Marten hat mit seiner Aussage die Existenz dieses Antrages nicht geleugnet. Allerdings hat er auch nicht die volle Wahrheit gesagt, die wir erst seit drei, vier Tagen kennen. Vertrauensbildend sind solche Auskünfte leider nicht. Herr Zerbe bemühte sich dagegen zu antworten, indem er lediglich abweichend darauf hinwies, ein Flughafensystem stehe hier im Planfeststellungsverfahren nicht zur Diskussion. Auf die Frage von Herrn Faulenbach da Costa nach einem Flughafensystem habe ich in der ersten Woche ebenfalls nichts Konkretes gehört. Erst in der dritten Woche der Erörterung wurde der Druck anscheinend so stark, dass Herr Zerbe die Existenz dieses Antrages nicht mehr verheimlichen konnte.

Jetzt kommt – so würde zumindest Herr Houben sagen – die eigentlich spannende Frage: Warum haben sowohl die Bezirksregierung als auch die Antragstellerin in den ersten drei Wochen die Existenz dieses Antrages aus dem Jahr 2003 nicht eingeräumt? Warum wurde dieser Antrag verschwiegen? Warum wollte man dieses Thema aus diesem Erörterungstermin unbedingt heraushalten?

Aus meiner Sicht gibt es nur eine zwingende, stichhaltige Erklärung – aber ich lasse mich gern belehren –: Nur mithilfe eines Flughafensystems, also eines ordnungspolitischen Eingriffs in die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs, besteht eine Chance, gegen den Willen einzelner Fluggesellschaften Flugverkehre von Düsseldorf nach Mönchengladbach zu verlagern. Zugleich setzt dies aber auch eine längere Start- und Landebahn voraus. Zumindest ist es hilfreich, wenn möglichst gleich lange Start- und Landebahnen bei beiden Partnern existieren. Damit könnte Einsprüchen und Beschwerden von Fluglinien besser entgegen getreten werden, nämlich dem Einwand, die Zwangsmaßnahme, statt von Düsseldorf in Mönchengladbach zu starten, sei für die betroffene Fluggesellschaft unverhältnismäßig und diskriminierend. Entscheidungen zu Verkehrsaufteilungen in einem Flughafensystem müssen nämlich nach den allgemeinen Prinzipien des Gemeinschaftsrechts transparent und verhältnismäßig sein und dürfen nicht in diskriminierender Weise erfolgen. Dies ist jeweils gerichtlich nachprüfbar. Diesbezüglich haben die Flughafengesellschaften aber Befürchtungen.

Es gibt in Europa bisher kein genehmigtes Flughafensystem, bei dem einer der beteiligten Flugplätze wie Mönchengladbach lediglich eine Start- und Landebahn von nur 1.200 m hat und der andere Partner eine doppelt so lange Start- und Landebahn vorweist. In der Regel haben die beteiligten Flugplätze jeweils fast gleich lange Start- und Landebahnen. Voraussetzung also für ein eventuell funktionierendes Flughafensystem zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach sind möglichst gleich lange Start- und Landebahnen. Es gibt also einen unmittelbaren kausalen Zusammenhang zwischen dem Antrag auf Genehmigung eines Flughafensystems und den beantragten Ausbauplänen des Flugplatzes Mönchengladbach.

Die Antragsunterlagen in diesem Planfeststellungsverfahren tragen diesen gemeinsamen Zielen von Düsseldorf und Mönchengladbach aus Gründen, die ich absolut nicht verstehe, nicht Rechnung, ganz im Gegenteil. Alle Begründungen und Vorgaben der Antragstellerin,

die wiederum Grundlage für alle vorgelegten Gutachten sind, beruhen auf anderen Annahmen, berücksichtigen das Flughafensystem nicht und sind damit meines Erachtens überholt.

Bei einem Flughafensystem werden die Flugverkehre zwischen den beteiligten Flughäfen aufgeteilt. Dies kann sehr unterschiedlich erfolgen. So, wie die Antragstellerin sich Gedanken und Angaben gemacht hat, wie der Flugverkehr auf ihrem Flugplatz im Jahre 2015 wahrscheinlich sein wird, müssen auch bei einem Antrag auf Genehmigung eines Flughafensystems Überlegungen und Berechnungen angestellt und Absprachen getroffen werden, wie die künftige Aufteilung aussehen soll bzw. aussehen wird. Insbesondere hätten z. B. die Pläne, Annahmen und Prognosen im Hinblick auf die Art des Flugverkehrs – mehr Personen- oder Frachtverkehr, mehr Linien-, Geschäftsreise- oder Tourismusverkehr in Mönchengladbach –, auf den voraussichtlichen Einsatz des Fluggeräts – kleinere oder größere Maschinen, leise oder lautere Flugzeuge – und zeitliche Auslastung, z. B. Nachtflugverkehr in Mönchengladbach, oder Low-Cost-Carrier in Mönchengladbach erläutert werden müssen. Ja, es hätten auch schon einmal Überlegungen angestellt und Vorgespräche geführt werden müssen, welche Fluggesellschaften nach Mönchengladbach verlagert werden können oder sollen.

Durch die nicht freiwillige, sondern zwangsweise Verlagerung von Fluggesellschaften mit ihrem Fluggerät nach Mönchengladbach entsteht demnach ein anderer Flugzeugmix, als hier in den Antragsunterlagen angegeben wurde. Das bedeutet, dass dann teilweise auch andere Flugzeugtypen starten werden, als der Prognose zugrunde gelegt worden sind. Zwar haben alle Fluggesellschaften grundsätzlich sicheres Fluggerät – das ist sicherlich unstrittig –; allerdings ist es kein Geheimnis, dass kleinere Fluggesellschaften nicht immer Fluggeräte nach der neuesten Technik benutzen. Dieses Fluggerät ist deshalb lauter und verursacht auch höhere Immissionen.

Dies alles hätte bei den verschiedenen Ausbaugutachten berücksichtigt werden müssen. Es entspricht auch den völlig üblichen betriebswirtschaftlichen Überlegungen, dass die Muttergesellschaft Düsseldorf die profitablen Fluggesellschaften in Düsseldorf und nicht in Mönchengladbach abfliegen lassen wird. Ebenso ist damit zu rechnen, dass Düsseldorf im Interesse der angestrebten Aufweichung des Angerlandvergleiches insbesondere der Stadt Ratingen entgegen kommen wird, natürlich zulasten des Flugplatzes Mönchengladbach.

Alle Einzelheiten zu diesen Plänen hätte die Antragstellerin in den Antragsunterlagen z. B. unter den Stichworten „Beschreibung des Vorhabens“, „Bedarfsbegründung“ oder „Prognosen“ zwingend aufführen müssen. Die Ausbaupläne hätten damit teilweise anders begründet werden müssen. Damit hätten sich aber auch die Vorgaben für alle Gutachter, also die Annahmen, die jeweils Grundlage für die Berechnungen der einzelnen Gutachten sind, geändert. Diese hätten sich sowohl auf die Gutachten zur Lärmbelastung, zu den Immissionen, zu den Gesundheits- und Umweltauswirkungen sowie zu den wirtschaftlichen Perspektiven ausgewirkt. Jedenfalls würde der Flugverkehr in Mönchengladbach bei einem Flughafensystem

tem keinesfalls so abgewickelt werden, wie er der vorliegenden Prognose bis zum Jahre 2015 zugrunde gelegt worden ist.

Bereits mehrmals wurden bei dieser Erörterung Anträge gestellt, verschiedene Verfahren, die den Flughafen Düsseldorf und den Flugplatz Mönchengladbach betreffen, zusammenzulegen, z. B. im Zusammenhang mit der Erhöhung der Eckwerte am Flughafen Düsseldorf. Diese Anträge wurden von der Bezirksregierung jeweils abgelehnt; dies habe nichts miteinander zu tun. Angesichts des angestrebten Flughafensystems hat dies sehr wohl etwas miteinander zu tun, und zwar unmittelbar. Bei einem Flughafensystem werden beide Flughäfen als Einheit gesehen; deshalb haben Veränderungen auf dem einen Flugplatz auch immer Auswirkungen auf den anderen beteiligten Flugplatz. Beide Flugplätze können deshalb nicht mehr getrennt, sondern müssen als Einheit gesehen werden.

Nun höre ich schon den Einwand von Herrn Zerbe, wir wüssten doch überhaupt noch nicht, ob das Flughafensystem genehmigt werde, ob es überhaupt komme. – Da haben Sie sicherlich Recht. Nur, meine Damen und Herren, wenn die Antragstellerin in den Jahren 2002 und 2003 einen Ausbau des Flugplatzes plant und in der gleichen Zeit, nämlich im Jahre 2003, einen Antrag auf Genehmigung eines Flughafensystems stellt, dann hat sie sicherlich die begründete Hoffnung, dass dieses System auch genehmigt wird. Somit hätte zumindest in den Antragsunterlagen das beantragte Flughafensystem nicht verschwiegen werden dürfen; insbesondere hätte eine Alternativberechnung vorgenommen werden müssen, also eine Berechnung ohne und eine mit Flughafensystem. Dies hätte dann auch in allen weiteren Fachgutachten seinen Niederschlag finden müssen, weil diese ja alle auf den Vorgaben der Flughafengesellschaft MG aufbauen.

Im Übrigen weise ich vorsorglich schon auf Folgendes hin: Auch der Einwand, der von der Antragstellerin errechnete oder vorgegebene Flugzeugmix unterscheide sich nur unwesentlich von dem Flugzeugmix bei einem Flughafensystem, ist weder stichhaltig noch überzeugend. Er dient lediglich als letzter Versuch, die eigenen Fehler zu verharmlosen und die verfahrenre Situation zu retten. Wäre dieser Einwand dennoch tatsächlich berechtigt, so frage ich: Warum ist man dann nicht offen mit diesem Thema umgegangen? Warum wurde das Flughafensystem in den Antragsunterlagen nicht erwähnt? Warum wurde auf meine konkreten Fragen zu Beginn des Erörterungstermins nicht die Wahrheit gesagt? Letztlich bleibt der entscheidende Eindruck, die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, Kommunen und Bürgerinitiativen sollten nur die halbe Wahrheit erfahren.

Auf die Spitze treibt es Herr Zerbe mit seinen Aussagen von heute Morgen, mit seinem Plädoyer gegenüber Herrn Faulenbach da Costa für die Liberalisierung des europäischen Flugverkehrs, für mehr Wettbewerb. Da wird der Bock zum Gärtner gemacht, denn gerade mit dem Antrag auf Genehmigung eines Flughafensystems will Herr Zerbe den Wettbewerb einschränken. Herr Zerbe, ich habe den Eindruck – dies ist ganz offensichtlich –, Sie argumen-

tieren gerade so, wie es Ihnen in den Kram passt. Damit werden Sie und somit auch die Antragsunterlagen nicht glaubwürdiger.

Meine Damen und Herren von der Bezirksregierung, ich fasse zusammen und **beantrage:**

Die vorgelegten Antragsunterlagen verschweigen zumindest teilweise die Motive und Absichten der beiden Flughafengesellschaften Düsseldorf und Mönchengladbach zum beantragten Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach, nämlich das angestrebte Flughafensystem. Alle von der Antragstellerin an die einzelnen Gutachter gelieferten Ausgangsdaten waren und sind überholt und können deshalb nicht als Grundlage für die vorgelegten Fachgutachten genommen werden. Deshalb können alle Gutachten in diesem Verfahren nicht als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden.

Deshalb muss die Antragstellerin ihren Ausbauantrag neu begründen und die Bedarfsprognosen sowie die Ausgangsdaten für die einzelnen Gutachter neu berechnen. Alle Fachgutachter müssen ihre Gutachten auf der Basis dieser neuen Werte überarbeiten. Alsdann hat eine erneute öffentliche Auslage der Antragsunterlagen in den 17 betroffenen Kommunen zu erfolgen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Mischke. – Herr Marten, bitte.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. – Herr Mischke, Ihr Beitrag hat mich sehr verwundert. Sie sind einer der am häufigsten präsenten Zuhörer und Redner in den letzten Tagen gewesen. Sie haben in Bezug auf diesen Termin eine andere Wahrnehmung als ich. Ich kann mich auch nicht erinnern, dass ich Ihnen je eine Antwort schuldig geblieben bin. Sie hat sie vielleicht nicht immer befriedigt, aber wenn Sie sagen, dass ich auf eine Frage von Ihnen geschwiegen oder sogar behauptet hätte, man hätte das Recht zu schweigen, dann verwechseln Sie etwas. Ich habe einmal auf die Rüge aus dem Publikum, dass Herr Zerbe Fragen nicht beantwortete, gesagt, er hätte auch das Recht zu schweigen. Ich habe von diesem Recht aber nie selbst Gebrauch gemacht, sondern habe nach meiner Ansicht jede Frage beantwortet. Selbst wenn es einmal so gewesen sein sollte, theoretisch gesprochen, dass eine Frage von Ihnen von der Bezirksregierung nicht ausreichend beantwortet worden ist und zufälligerweise auch der Antragstel-

ler eine Frage nicht beantwortet hat, dann halte ich es doch für recht abenteuerlich, daraus jetzt eine solche Verheimlichungsthese abzuleiten.

Wir haben das Thema Flughafensysteme in der letzten Woche hier angesprochen. Da ich das Thema aus eigener Anschauung nicht kannte, habe ich gesagt, ich wolle mich erkundigen. Das habe ich noch am gleichen Tag getan und es hier auch vorgetragen und gesagt, ich würde mir, wenn ich wieder in Düsseldorf sei, die Sache genauestens ansehen und hier Bericht erstatten. Das ist ein Versprechen, das ich natürlich erst nach dem kommenden Mittwoch einlösen kann. Das passt auch recht gut, weil wir am Donnerstag die Zusammenhänge mit dem Flughafen Düsseldorf zwischen deren Genehmigungsverfahren und diesem Genehmigungsverfahren erörtern wollen. Das habe ich heute Morgen bereits gesagt. Diese Anregung hatten wir bereits in der letzten Woche aufgegriffen. Zunächst hatten wir den Dienstag als Termin auserkoren. Dann hat die Bürgerinitiative gesagt, Dienstag seien sie nicht präsent. Also nehmen wir darauf Rücksicht und verschieben dies auf den Donnerstag.

Wenn Sie dabei noch bedenken, dass der Erörterungstermin ein einheitliches Ganzes ist und nicht jeder Tag für sich betrachtet wird, sondern berücksichtigt wird, dass alles mit allem zusammenhängt, dann wird man eben erst am Ende eines Erörterungstermins ein umfassendes Bild haben und erst dann Entscheidungen treffen. Also, Geschichten der Verheimlichung hin oder her: Ich halte von Ihrer Interpretation überhaupt nichts, sondern bitte Sie wirklich, zur sachlichen Sachverhaltsaufklärung beizutragen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bitte, Herr Mischke.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Herr Marten – wir haben ja ein Wortprotokoll; das kann nachgelesen werden –, ich habe am 2. Juni konkret gesagt: Ich frage die Bezirksregierung: Welche Konsequenzen ziehen Sie für dieses Planfeststellungsverfahren, nachdem ich das Thema Flughafensystem angesprochen habe? Darauf habe ich von Ihnen keine Antwort bekommen. Sie können das ja bestätigen, alle hier können es bestätigen, weil wir erst am Donnerstag letzter Woche erfahren haben, dass es tatsächlich diesen Antrag gibt. Das heißt, ich habe diese an die Bezirksregierung gerichtete Frage tatsächlich von Ihnen nicht beantwortet bekommen.

Ferner bin ich relativ sicher – natürlich habe ich jetzt das Wortprotokoll nicht, aber das kann man ja nachsehen –, dass Sie gesagt haben, Sie müssten nicht jede Frage beantworten. Das stimmt ja auch; Sie brauchen nicht jede Frage zu beantworten. Ich habe das auch so zur Kenntnis genommen. Herr Zerbe hat hier mit anderen Worten, etwas umständlicher, gesagt, das sei nicht das Thema dieses Planfeststellungsverfahrens. Damit war das Thema wieder vom Tisch.

Wenn schließlich nach knapp drei Wochen, als das Thema wieder besprochen worden ist, statt am ersten oder am dritten Tag plötzlich zugegeben wird und auch Sie bestätigen, es habe zwar 2003 nicht in Ihrer Hand gelegen, weil Sie damals nicht in diesem Bereich tätig gewesen seien, aber es habe einen solchen Antrag gegeben – Sie sind jetzt hier der Repräsentant der Bezirksregierung und insofern natürlich angesprochen worden, da Sie gerade Verhandlungsleiter waren, auch wenn noch andere Mitarbeiter hier sind –, dann bedeutet das meines Erachtens eine Verheimlichung.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Dazu noch eine Ergänzung von mir, Herr Mischke – Herr Marten hat es eben auch ausgeführt –: Der Erörterungstermin ist ein Termin im Ganzen. Die Bezirksregierung hat selber die Anregung gegeben, dass ein Vertreter des Flughafens Düsseldorf hier sprechen und zu Fragen Auskunft geben solle. – Es gibt jetzt noch zwei Nachfragen von Herrn Meurer und Herrn Schäfer. – Bitte.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Herr Marten, am 24. Juni – das war am Freitag letzter Woche – habe ich die Frage gestellt: Kennt die Bezirksregierung den Antrag auf ein Flughafensystem, ja oder nein? Sie haben mir versprochen, am Nachmittag eine Auskunft zu geben; das haben Sie natürlich auch getan. Sie haben Ihr Wort gehalten. Sie haben gesagt, bei der Bezirksregierung habe ein Antrag auf ein Flughafensystem vorgelegen, im November 2003 habe es dazu eine Verfügung gegeben und Sie wollten sich diesbezüglich kundig machen. Habe ich es vorhin richtig verstanden, dass Sie das tun werden und dass wir am Donnerstag erfahren, was in dieser Verfügung von November 2003 steht?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ich wollte Ihnen eigentlich nicht nur zu dieser Verfügung berichten, sondern zu dem gesamten Vorgang, den ich mir am Mittwoch anschauen werde.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Okay, danke. Wir bekommen also am Donnerstag eine Antwort darauf. Danke schön.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schäfer.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Herr Marten, im Lichte dessen, was wir seit voriger Woche wissen, dass es den Antrag auf ein Flughafensystem gibt, möchte ich die Risikoanalyse für den Flughafen Düsseldorf Inter-

national vom Oktober 2004 sehen. Darin geht das noch nicht ein, sondern da wird so getan, als würden zwei verschiedene Systeme miteinander konkurrieren, wenn Sie so wollen. Das ist auch gut so. Ich kenne solche Konzernstrategien auch. Nicht der gesamte Konzern, sondern eins und eins macht nachher in der Kasse zwei. Deshalb gebe ich die Anregung an die Bezirksregierung, zur Sicherheit der Risikoanalyse eine Analyse aller Risikokomponenten, die Abschätzung der Absturzwahrscheinlichkeiten der gebräuchlichen Flugzeugmuster und der Unfallfolgen sowie die Beschreibung des Unfallerwartungsgebietes in den Einflugschneisen einzufordern. Ich nehme das sehr ernst und werde darauf achten, ob Sie das in Ihrer Entscheidung mit aufnehmen. – Danke schön.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Schäfer. – Es gibt eine weitere Nachfrage von Herrn Faulenbach da Costa.

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

Zum Flughafensystem habe ich am Anfang – ich glaube, am ersten Tag – eine Frage gestellt, die damals von Herrn Zerbe nicht bzw. ausweichend beantwortet wurde. Ich hatte das Flughafensystem angesprochen und erachte das, was mein Vorredner gerade, bezogen auf die Risikoanalyse für den Flughafen Düsseldorf, gesagt hat, als interessant. Das gehört natürlich genauso dazu wie die Prognose für den Flughafen Düsseldorf. Dazu existiert eine Prognose.

Insoweit haben Sie völlig Recht, dass das Gesamte zu betrachten ist. Dummerweise sind Sie nicht nur verfahrensführende, sondern gleichzeitig auch Planfeststellungsbehörde. Daher müssen Sie das Verfahren im Prinzip bis zum Ende durchziehen und haben da Schwierigkeiten; dies konzedere ich. Ich weiß, dass Sie inzwischen auch einmal deutlich sagen: Nun reicht es uns hier. Jetzt wollen wir das nicht mehr weiter hören, weil uns bestimmte Unterlagen fehlen. Das können Sie als Planfeststellungsbehörde nicht machen, weil Sie anschließend abzuwägen haben und Ihnen dann vom Vorhabensträger Befangenheit vorgeworfen werden könnte. Insoweit sind Sie in keiner beneidenswerten Position. Das muss ich Ihnen zugestehen.

Dennoch bitte ich Sie darum, zu fordern, dass der Flughafen Düsseldorf neben seiner Risikoanalyse auch die Prognose vorlegt. Dann muss man sehen, wie man dies in Übereinstimmung bringt. Ich glaube, dass die Risikoanalysen der beiden Flughäfen nach Prognose im Moment nicht in Übereinstimmung zu bringen sind, wenn es denn ein Flughafensystem gibt. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Herr Siewert hat ebenfalls noch eine Nachfrage.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Die Stadt Willich stellt den **Antrag**,

das Planfeststellungsverfahren zu beenden.

Hilfsweise **beantragt** sie,

bei Weiterführung des Verfahrens geeignete Unterlagen erneut auszulegen, aus denen hervorgeht, welche Verkehre von Düsseldorf nach Mönchengladbach verlegt werden sollen.

Begründung: Aufgrund der objektiven Gegebenheiten steht fest, dass die Unterlagen weder geeignet sind, sowohl bei Planbetroffenen als auch bei anderen Trägern öffentlicher Belange, außer bei Gebietskörperschaften beispielsweise bei Mitbewerbern, die geeignete Anstoßwirkung hervorzurufen. Hierbei wird insbesondere auf Art. 1 Abs. 1 der EWG-Verordnung zur Verkehrsaufteilung Bezug genommen. Aus diesem Grunde ist es insbesondere vor dem Hintergrund des laufenden Verfahrens in Düsseldorf zwingend erforderlich, die Unterlagen Düsseldorf/Mönchengladbach aufgrund der bestehenden und künftigen Interdependenzen in Bezug auf das beantragte Flughafensystem auch in einem solchen Zusammenhang auszulegen.

Außerdem habe ich noch eine Frage an Herrn Tümpel: Wie viel Allgemeinen Luftverkehr gibt es in Düsseldorf im Moment ungefähr, ohne Anerkennung einer Rechtspflicht?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ein Hinweis, Herr Siewert: Herr Tümpel vertritt jetzt hier nicht direkt den Flughafen Düsseldorf.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Gut; Justizirrtum. – Hilfsweise könnte man im Rahmen eines Flughafensystems auch einmal eine Nullvariante überprüfen, die Allgemeine Luftfahrt nach Mönchengladbach zu verlegen, um dadurch Kapazitäten in Düsseldorf zu eröffnen. – Danke schön.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Möchten Sie uns den Antrag, den Sie eben formuliert haben, auch noch schriftlich einreichen? Ich habe gesehen, Sie haben zitiert.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

In dieser Schrift möchte ich ihn Ihnen nicht zumuten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Okay, danke. – Herr Zerbe möchte antworten. – Bitte.

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

Über das Thema Allgemeine Luftfahrt haben wir, so meine ich, Freitag oder Donnerstag bereits gesprochen. Ich habe auch gesagt, dass nach den neuen europäischen Richtlinien JAR-OPS eine ganze Reihe von Flugzeugmustern, die technisch bei uns verkehren könnten, heute nicht mehr bei uns starten und landen können und darum in Düsseldorf verkehren.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Das ist ein Gerücht! Das müssen Sie beweisen!)

– Dann gehen Sie dem Gerücht nach, Herr Faulenbach.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Das ist nicht meine Aufgabe!)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke soweit. – Jetzt fahre ich in der Rednerliste fort. Als Nächster ist Herr Kruse an der Reihe.

**Hans Kruse (Einwender):**

Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Ich wohne am Eickerend in Kleinenbroich, bin mit meiner Frau von allen Maßnahmen des Flughafens betroffen und spreche somit auch im Namen meiner Frau. Als betroffener Anlieger haben wir das Recht, zu erfahren, was an Belästigung auf uns zukommt. In den letzten zwei Wochen bekamen wir den Eindruck, dass die im Gutachten genannten Kennzahlen unglaubwürdig sind, da die zugrunde gelegten Passagierzahlen nicht zu belegen sind. Heute habe ich vernommen, dass die Auslegung des Flughafens 9 Millionen Passagiere ermöglicht. Wir haben in der letzten Woche von einem Gutachter gelernt, dass Maßnahmen erst dann ergriffen werden, wenn Messstellen aufgestellt werden und sie Werte liefern, die belegen, dass eine Kennzahl überschritten wird. Eine Auskunft dazu, wie die zu erwartende Zahl von 2,8 Millionen Passagieren zustande kommt, konnte ich in der letzten Woche nicht erhalten, ebenso nicht dazu, ab wann der Flughafen Gewinn macht. Daher stellen wir, meine Frau und ich, folgende zwei Anträge:

Als betroffene Anlieger stellen wir, meine Frau Irma Kruse und ich, Hans Kruse, den **Antrag**,

die Planfeststellungsunterlagen dahin gehend zu ergänzen, dass die für alle Gutachten zugrunde gelegte Zahl von 2,8 Millionen Passagieren pro Jahr durch eine Bedarfs- und Wirtschaftlichkeitsanalyse, die auch Wertverluste der Betroffenen und die Verluste beinhaltet, die der Allgemeinheit durch verursachte gesundheitliche Schäden der Betroffenen entstehen, belegt wird und damit für alle Beteiligten nachvollziehbar wird. Erst dann ist es möglich, über die darauf basierenden Gutachten der Antragstellerin und somit über den Planfest-

stellungsantrag der Antragstellerin zu diskutieren. Vor Erhalt dieser dann für alle nachvollziehbaren Zahlen ist es weniger sinnvoll, die bisher von der Antragstellerin vorgelegten, auf anderen Zahlen basierenden Gutachten zur Planfeststellung weiter zu erörtern.

Begründung: Seit zwei Wochen nehmen wir ständig an den Sitzungen zur Erörterung des Ausbauvorhabens der Flughafengesellschaft teil. In dieser Zeit wurden die Themen Flugsicherheit, Lärm, Schadstoffimmissionen und Gesundheit behandelt, ohne zu für den Planfeststellungsbeschluss verwertbaren Aussagen zu erlangen, wie sich nach der im Anschluss erfolgten Diskussion mit Herrn Prof. Hamm bezüglich der zu erwartenden Arbeitsplätze und der Wirtschaftlichkeit herausstellte. Alle zu den einzelnen Themen von der Antragstellerin vorgelegten Gutachten sind unseres Erachtens nicht aussagefähig, da hierfür in Prognosen ermittelte Kennzahlen von einer nicht belegbaren Annahme hinsichtlich der tatsächlich zu erwartenden Fluggäste errechnet wurden. Alle vorgelegten Gutachten beruhen auf der von der Antragstellerin genannten Zahl von 2,8 Millionen Fluggästen. Diese Angabe ist nicht nachvollziehbar, da – wie immer wieder diskutiert – im näheren Umfeld von etablierten Flughäfen, die noch viele freie Kapazitäten haben, der Bedarf für einen Regionalflughafen Mönchengladbach ohne Einzugsgebiet nicht gegeben ist.

Wie wir der gestrigen Sonntagszeitung „Extra Tipp am Sonntag“ entnehmen konnten, reduzierte Herr Stump vom Flughafenförderverein die aktuelle Prognose bezüglich der zu erwartenden Fluggäste von ursprünglich 3 Millionen auf 2 Millionen. Dies zeigt uns, dass zwar sehr viele sicherlich nicht preiswerte Gutachten erstellt wurden, ein Gutachten über die zu erwartenden Fluggäste jedoch nicht. Wir fragen uns daher, wie die Antragstellerin ausgerechnet auf die Zahl von 2,8 Millionen Passagieren kommt. Um dies zu erfahren, fragte ich, Hans Kruse, am 24. Juni 2005 Herrn Zerbe nach der sicherlich ermittelten Zahl an Passagieren, ab der die Flughafengesellschaft mit Gewinn arbeiten werde. Es wurde geantwortet, dass dies ermittelt worden sei, man jedoch nicht bereit sei, Interna der Gesellschaft preiszugeben.

Daraus ergeben sich für uns folgende Rückschlüsse: Erstens. Die Flughafengesellschaft rechnet erst ab einer Passagierzahl von 2,8 Millionen mit Gewinnen. Ob die erstellte Gewinn- und Verlustrechnung die Wertverluste einiger Zehntausender Betroffener und die Verluste, die der Allgemeinheit durch verursachte gesundheitliche Schäden der Betroffenen entstehen, in dieser Rechnung enthalten sind, ist anzuzweifeln.

Zweitens. Die Passagierzahl von 2,8 Millionen wurde so gewählt, dass nach noch bestehender, veralteter Rechtslage unter Nichtberücksichtigung anderer, schon bestehender Lärmpegel und Schadstoffemissionen die Belastungen für an den Verkehrslandeplatz angrenzende Schulen, Kindergärten, Sportanlagen und Wohnsiedlungen als knapp unter den für Schutz-zonen geltenden Richtwerten liegend ausgelegt wurde. Basierend auf einem entsprechen-

den Flugzeugmix, lassen sich diese Richtwerte bei Benutzung eines geeigneten Rechenprogramms problemlos ermitteln.

Ich komme zu unserem zweiten Antrag: Als betroffene Anlieger stellen wir, meine Frau Irma Kruse und ich, Hans Kruse, den **Antrag**,

die in den Unterlagen zum Planfeststellungsantrag von der Antragstellerin ermittelten Kennwerte über zu erwartende Lärmpegel, zu erwartende Schadstoffimmissionen und zu erwartende gesundheitliche Beeinträchtigungen solange als nicht existent zu erklären, bis diese durch ein belegbares zu erwartendes Fluggastaufkommen begründet werden können.

Begründung: Eine Ermittlung von zu erwartenden Fluggästen erfolgte durch die Antragstellerin nicht oder wurde den Beteiligten in den Unterlagen zur Planfeststellung und in der bisherigen Erörterung vorenthalten. Die unter der nicht belegbaren Annahme eines Passagieraufkommens von 2,8 Millionen pro Jahr ermittelten Kenndaten sind veröffentlicht und stellen für uns eine Bedrohung unserer Gesundheit und unseres Eigentums dar. Die Veröffentlichung der Daten führt heute schon zu einer beträchtlichen Wertminderung unseres Eigentums. Wir behalten uns vor, bei weiterer unbegründeter Verwendung dieser Werte die durch die Veröffentlichung entstandene Wertminderung bei der Antragstellerin einzuklagen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Kruse. Ihre Anträge haben wir als Anregung aufgenommen. – Als Nächstes schwenke ich auf die Rednerliste über, die wir ab 18:00 Uhr allen Berufstätigen zur Verfügung gestellt haben. Es ist kurz vor 18:00 Uhr.

In Anbetracht derer, die auf der fortlaufenden Rednerliste noch warten, bitte ich alle Redner, sich auf unsere Orientierung hinsichtlich einer Redezeit von 10 Minuten einzustellen. – Als Nächster hat Herr Erich Bieber das Wort. – Herr Bieber ist noch nicht da. Dann bitte ich Herrn Heinz Jacobs, ans Rednerpult zu treten.

**Heinz Jacobs (Einwender):**

Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne mit meiner Familie in Neersen und habe als Betroffener schriftlich Einwendungen gegen den Flughafenausbau erhoben. Ich werde nun zu einigen bereits behandelten Themen kurz Stellung nehmen und dabei Punkte herausstellen, die mich besonders berühren.

Das Unternehmen, in dem ich tätig bin, hat seinen Sitz in Mönchengladbach auf der Krefelder Straße. Wir haben hier circa 90 Mitarbeiter. Ich gehöre der Geschäftsleitung an. Unser

Unternehmen ist international ausgerichtet. Die räumliche Nähe zum Verkehrslandeplatz Mönchengladbach ist also ausgezeichnet. Unser Unternehmen wurde Anfang der 70er-Jahre in Viersen gegründet und ist vor circa fünf Jahren nach Mönchengladbach umgezogen. Ich bin seit nunmehr über 25 Jahren in dem Unternehmen. In dieser Zeit hat es meines Wissens tatsächlich in den 80er-Jahren einmal einen geschäftlichen Flug von Mönchengladbach aus gegeben, einen Flug in 25 Jahren. Nach meiner Erkenntnis bedeutete der Ausbau zum Flughafen Mönchengladbach keinerlei Vorteile für unser Unternehmen. Wir fliegen, wenn es denn sein muss, ab Düsseldorf.

Unser Unternehmen ist in einem internationalen Unternehmen eingebunden. Unsere Stärke hier in Mönchengladbach ist eng verknüpft mit einer hervorragenden Position bezüglich der Anwendung europäischer Sicherheitsrichtlinien und -normen. Ich habe an verschiedenen europäischen Normenwerken mitgearbeitet und habe mit anderen Mitarbeitern aus unserem Hause an einem europäischen Forschungsprojekt teilgenommen. Hieraus resultiert eine starke Stellung unseres Standortes im internationalen Umfeld unseres Unternehmens.

In der näheren Umgebung des geplanten Flughafens wohnen nun gleich mehrere Mitarbeiter, die aufgrund ihrer Position in unserem Unternehmen eine gewisse Schlüsselstellung haben. Nun gibt es Anzeichen dafür, dass einige von ihnen, wenn sie ihr Haus nun infolge des Ausbaus aufgeben müssen, diese Region verlassen werden. Das Argument, dass man in der heutigen Zeit keine Arbeitsstelle freiwillig aufgibt, greift hier nicht. Für unser Unternehmen an diesem Standort würde diese Entwicklung zu ernsthaften Problemen mit negativer Auswirkung auf andere Arbeitsplätze führen. Ich vermute, dass diese Problematik auch für andere Unternehmen zutrifft, aber hierüber gibt es leider keine Studie.

Das Argument, Arbeitsplätze zu schaffen, ist nach den Erörterungen der letzten Tage ohnehin ins Wanken geraten. Eine Kannibalisierung der Arbeitsplätze in Düsseldorf und die Berücksichtigung der Abwanderung qualifizierter Arbeitskräfte wäre ein zweifelhafter Arbeitsmarkterfolg für unsere Region. Es scheint so, dass mittlerweile bereits das Erwähnen des Begriffs Arbeitsplätze jedem Vorhaben, und sei es noch so unsinnig, Tür und Tor öffnen soll.

(Beifall bei den Einwendern)

Bis vor kurzem hatte ich nur vage Vorstellungen über Wirbelschleppen von Flugzeugen. Mitte April hatte ich dann ein interessantes Erlebnis als Passagier beim Landeanflug auf Frankfurt. Es war sehr ruhiges Flugwetter, alle waren bereits zur Landung angeschnallt, die Stewardess machte ihren Kontrollgang. Plötzlich gab es eine starke Erschütterung, einen Knall wie von einer Explosion. Passagiere schrien auf, Gegenstände fielen zu Boden, die Stewardess konnte sich nur mit Mühe auf den Beinen halten. Dann war wieder alles ruhig. Kurz darauf kam die Erklärung des Piloten, wir seien durch einen Endausläufer – oder so ähnlich – einer Wirbelschleppe geflogen. Nach dem, was hier besprochen wurde, frage ich mich nun,

wie das passieren konnte, ausgerechnet in Frankfurt, wo die Flugsicherung doch alles so gut im Griff hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Während dieser Erörterung soll auch besprochen worden sein, dass die Gefahr, in Wirbelschleppen zu fliegen, in der geplanten Konstellation Düsseldorf/Mönchengladbach besonders hoch sei.

Ich merke noch etwas generell zur Luftfahrt an: Die besonderen Maßstäbe, die ganz offensichtlich an die Luftfahrt angelegt werden, die Bevorzugungen, sind besonders für uns Anwohner relativ unerträglich. Ein Beispiel ist die Besteuerung von Flugtreibstoff. Ein anderes Beispiel: Wenn jemand ein Motorrad ohne Schalldämpfer fährt, gibt es zu Recht Punkte in Flensburg. Fliegt aber ein Flugzeug ohne Schalldämpfung an jedem Sommerwochenende stündlich ab Mönchengladbach, so wird es liebevoll Tante Ju genannt.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir wohnen in Neersen, im Nahbereich des geplanten Flughafens. Geboren und aufgewachsen bin ich auf einem historischen Fachwerkhof an der Südspitze Anraths, einem ebenfalls betroffenen Gebiet. Der Hof wird von meinen Eltern bewohnt und ich plane, später dorthin zurückzugehen. Die Hofstelle ist 900 Jahre alt, das heutige Hauptgebäude ist von 1636. Meine Familie bewohnt den Hof seit mehreren Generationen. Wir haben das Gebäude immer im Sinne der Denkmalpflege mit großem finanziellen Einsatz erhalten und für Interessenten, Heimatvereine und Schulklassen offengehalten.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir unterhalten am Hof eine jahrhundertealte Streuobstwiese, wir haben Hunderte Jahre alten Baumbestand, sichtbar für alle, nicht hinter Mauern. Der Hof liegt im Landschaftsschutzgebiet der Flöthbachniederung in dem historischen Kempener Siedlungsgebiet der Großen Honschaft. – Ich zitiere aus der Denkmalliste:

Erhaltung und Nutzung des Flöthhofes liegen aus volkskundlichen Gründen im öffentlichen Interesse.

Bei dem Gebäude handelt es sich um ein Fachwerkhallenhaus, das in dieser Ausführung einmalig ist. Hier ist auf Studien und Aufsätze von Gerhard Eitzen und Dr. Albert Steeger zu verweisen. Besonders auffallend ist die in weiten Bereichen originale 370 Jahre alte Bausubstanz. Es gibt z. B. originale Lehmestrichböden und originale Lehmausfachungen. Eine Kaputtrestaurierung, wie sie mittlerweile meistens vorgefunden wird und bei der außer dem Balkenskelett nichts mehr original ist, hat nie stattgefunden. Ich frage mich nun: Wie soll ich

in diesem Gebäude Schallschutzmaßnahmen implementieren, ohne historische Bausubstanz zu zerstören?

(Beifall bei den Einwendern)

In diesem Zusammenhang habe ich einige Fragen an die Bezirksregierung und bitte um Nachsicht, falls die Fragen zu früheren Zeitpunkten dieses Erörterungstermins schon einmal behandelt worden sind, aber ich konnte leider nicht immer teilnehmen: Ist der Landschaftsverband Rheinland in diesem Verfahren eingebunden, insbesondere das Rheinische Amt für Denkmalpflege? Gibt es Untersuchungen darüber, in welchem Umfang volkscundliche oder kulturelle Einrichtungen oder auch kulturelle Bräuche von dem geplanten Ausbau betroffen sind? Die Schlossfestspiele wurden in einem Gutachten genannt, aber was ist z. B. mit Veranstaltungen an der Kapelle Klein Jerusalem oder mit der Clörather Mühle, um nur einige mir bekannte Objekte zu nennen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Auf eine dieser Fragen antworte ich Ihnen direkt, Herr Jacobs: Der Landschaftsverband Rheinland ist als Träger öffentlicher Belange im Verfahren beteiligt.

**Heinz Jacobs (Einwender):**

Was antworten Sie auf die übrigen Fragen? Gibt es Untersuchungen darüber, in welchem Umfang weitere volkscundliche und kulturelle Einrichtungen betroffen sind? Oder sind Sie auf die Einsprüche angewiesen? Kommt dazu irgendetwas aktiv von der Bezirksregierung?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wir sind auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange angewiesen. Sie vertreten in diesem Verfahren ihre Belange. Hier im Verfahren wurden schon mehrfach die Schlossfestspiele Neersen angesprochen. Darauf werden wir auch beim Thema Umweltauswirkungen noch einmal zu sprechen kommen. Auch der von Ihnen angesprochene Punkt Kultur wird in diesem Tagesordnungspunkt, der als Nächster ansteht, ebenfalls noch einmal erörtert werden.

**Heinz Jacobs (Einwender):**

Das ist gut; danke. – Die Erhaltung und Nutzung unseres Hofes erfordert großen persönlichen Einsatz und auch Leidenschaft. Ich habe diese Aufgabe gerne übernommen, nicht primär wegen des Eintrages in der Denkmalliste, sondern als Verpflichtung gegenüber meinen Eltern, Groß- und Urgroßeltern. Ich möchte unbedingt erhalten, was meine Vorfahren unter großen Entbehrungen geschaffen haben.

Nun droht der Flughafenausbau alles zu zerstören. Im schlimmsten Falle droht Translozierung oder Untergang wegen Aufgabe. Ich bin mittlerweile sehr verzweifelt und weiß nicht,

was ich machen soll, falls es zu dem Ausbau kommen sollte. Unser Haus in Neersen könnte ich aufgeben; aber unseren Hof aufzugeben, empfände ich als ein Vergehen gegen meine Eltern, Groß- und Urgroßeltern. So etwas verlässt man nicht. Die Nutzung und Unterhaltung ist eine Verpflichtung, die ich übernommen habe. Was soll ich tun, wenn der Flughafenbau erfolgt und ich nicht mehr hier leben kann, weil ich anders empfinde, als Grenzwerte mir vorschreiben? Vor ein paar Tagen hat ein junger Mann hier die schockierenden Worte gesagt: „Dann kann ich mir nur noch den Strick nehmen.“

Ich richte nun einige Bitten an die Bezirksregierung: Bedenken Sie, dass die Menschen in ihren Gefühlen, Ängsten und Sorgen vielfältig sind. Diese Vielfalt der Empfindungen orientiert sich nicht an „Kollektiv“-Grenzwerten schlauer Wissenschaftler. Entscheiden Sie mit Sachverstand und mit Menschlichkeit. Verstecken Sie sich bitte nicht hinter bequemen Vorschriften und zweifelhaften Grenzwerten.

(Beifall bei den Einwendern)

Bedenken Sie auch die Folgen einer Entscheidung gegen die Betroffenen: das Gefühl der Ohnmacht, die Frustration, die Resignation, die Verzweiflung mit allen erdenklichen Folgen für viele Tausend Menschen. Beachten Sie die Eigenart der Menschen hier am Niederrhein. Den eingeborenen Niederrheiner haben schon Humoristen charakterisiert. Darum versuchen Sie bitte, auch wenn es schwer fällt, auch die Menschen zu hören, die hier nicht sprechen, weil es nicht ihrer Art entspricht.

Als der Erbauer unseres Hofes vor nunmehr fast 370 Jahren die Torinschrift anbrachte und hierin um Gottes Hilfe bat, hatte er ganz sicher den zur damaligen Zeit unser Land beherrschenden furchtbaren 30-jährigen Krieg im Sinn. Kriege gibt es leider heute noch, große Kriege, aber auch kleine Kriege, kleine regionale, latente Kriege. So wird die Auseinandersetzung um den Flughafenbau dadurch geprägt sein, dass bei entsprechender Beschlussfassung vermutlich einige Wenige profitieren werden; den Betroffenen drohen Vertreibung, materielle Verluste sowie Schaden an Leib und Seele. Menschen und Umwelt werden auf der Strecke bleiben.

Zum Abschluss habe ich nur noch eine Bitte, diesmal nicht an die Bezirksregierung: Für alle Betroffenen, für den unversehrten Erhalt unserer schönen, wertvollen niederrheinischen Tier- und Pflanzenwelt und für den Erhalt unserer liebenswerten Heimat bitte ich um Gottes Segen.

(Anhaltender Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Jacobs, gerade für Ihre sehr persönlichen Worte. Wir wünschen uns, dass sehr viele von den privat Betroffenen hierher kommen und uns ihre Eindrücke und ihre Anregungen schildern. Dafür sind wir dankbar.

(Beifall bei den Einwendern)

Als nächste Rednerin hat Frau Brigitte Lunau das Wort.

**Brigitte Lunau (Einwenderin):**

Geehrte Frau Hörr, verehrter Herr Marten, liebe Vertreter unserer Gemeinden und der Air-peace-Verbände, verehrte Zuhörer und Zuhörerinnen! Meine Familie und ich sind Privateinwender. Ich wohne in Neersen auf der Hermann-Brangs-Straße, also in dem unmittelbar vom Lärm betroffenen Gebiet, das mit Lärmemissionen von 30-mal über 70 dB(A), etwa 40-mal über 80 dB(A) wöchentlich oder täglich – Herr Kames kann mir da sicherlich helfen – zu rechnen hat, wenn es diesen Ausbau wirklich geben sollte. – Herr Kames, Sie haben das so schön für Herrn Dr. Baier sagen können; vielleicht ist es Ihnen möglich, dies auch mir zu sagen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames, können Sie Frau Lunau direkt antworten? – Bitte.

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

Ich kann Ihnen sicherlich konkrete Daten zum Dauerschallpegel und zum mittleren Maximalpegel nennen; ich schaue nach, was Ihre Straße betrifft. Ich schaue nach, ob in diesem Fall auch die anderen Auswertungen wie im Lärmgutachten ermittelt worden sind; dazu werde ich Ihnen aber auf jeden Fall Mitteilung geben.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Bitte, Frau Lunau.

**Brigitte Lunau (Einwenderin):**

Ich bin nun über 57 Jahre alt und wohne seit 1971 in Neersen. Diesen Wohnort hatte meine Familie sich ausgesucht, weil er noch ein ländliches Flair hatte, aber dennoch stadtnah liegt. Uns gefiel Neersen so gut, dass wir sogar unsere Altersvorsorge in Form von Immobilienvermögen dort angelegt haben und nun über zwei Immobilien auf der Hermann-Brangs-Straße verfügen. Wir wären also von dem Wertverlust doppelt betroffen. Doch das ist noch nicht alles: Mein Arbeitsplatz ist die Albert-Schweitzer-Schule in Willich-Anrath, wo ich seit 30 Jahren als Grundschullehrerin tätig bin. Also ist auch mein Arbeitsplatz lärmgefährdet.

Die Aussagen der Antragstellerin zu Lärmereignissen und ihre Meinung zu Kinderlärm sind hier schon vielmals zur Sprache gekommen und ich erspare mir und Ihnen als Begutachter einen weiteren Exkurs dazu, da ich annehme, dass Sie, liebe Frau Hörr, und Sie, Herr Marten, sicherlich die richtige Entscheidung treffen werden.

Ich arbeite als Teilzeitkraft, was im Schuldienst gut möglich ist, und bin so fast jeden Nachmittag hier gewesen; die frei verfügbare Arbeitszeit habe ich in den späten Abend gelegt, um meinen Dienstpflichten nachzukommen. Ich habe in diesem zur Entscheidung anstehenden Verfahren keine berufliche Qualifikation nachzuweisen. Doch ich verfüge über einen gesunden Menschenverstand und möchte Ihnen einige Gedanken und Fragen vortragen, auch wenn sie teilweise schon behandelt wurden und nicht in das heutige Thema passen.

Meiner Meinung nach hat die Antragstellerin einen Bedarf und ein öffentliches Interesse nicht stichhaltig nachweisen können. Wäre ihr das wirklich nachvollziehbar gelungen, müsste ich meine privaten Interessen wohl hinter denen des Allgemeinwohls zurückstellen. Dann hätte ich in der Wahl meines Wohnortes und meiner privaten Altersvorsorge in Form von Immobilien eben Pech gehabt. Doch Herr Zerbe argumentiert, Bedarf lasse sich wecken und wenn das Angebot nur da wäre, dann käme auch die Nachfrage, so in einem Interview mit der „Lokalzeit“ des WDR. Sie, Herr Zerbe, haben in den letzten Jahren Angebote gemacht, aber sie sind nicht in dem Maße angenommen worden, dass Sie zu einem erfolgreichen Geschäftsergebnis gekommen wären. Ihr Minus liegt per annum bei 5 Millionen €. Oder welche Zahl ist hier genannt worden?

Aber Sie planen ja für die Zukunft und Ihr Argument ist immer wieder die Sicherstellung eines öffentlichen Interesses an Beförderung und Mobilität. Dies sollte auch in dem Gutachten von Herrn Prof. Wolf nachgewiesen werden. Doch seine Antwort auf die Fragen von Herrn Schulz lassen Zweifel an der Prognose aufkommen. Herr Prof. Wolf sagte, wenn nur ein Parameter sich verändere, so müsse auch seine Aussage erneut überprüft werden. Das verstehe ich so, dass es eigentlich ein Spiel mit vielen Unbekannten ist, ob es denn in Zukunft wirklich einen Bedarf geben wird. Zurzeit jedenfalls gibt es nur einen sehr, sehr kleinen.

Aber eines ist mir klar: Ich werde in mehrfacher Weise eine Betroffene dieses Kalküls sein. Ich werde zweifach vom Wertverlust einer Immobilie betroffen sein, mein vorsorgliches wirtschaftliches Denken in Bezug auf meine Altersvorsorge wird von der Gesellschaft nicht honoriert, sondern zum Teil negiert werden. Ich werde in den letzten Jahren an meinem Arbeitsplatz unter nicht tragbaren Umständen leiden müssen; wenn ich von der Schule nach Hause komme und den zweiten Teil meiner beruflichen Aufgaben erfülle, werde ich ein noch größeres, noch unerträglicheres Lärmszenario aushalten müssen.

Doch zurück zu dem Bedarf, den Sie wecken wollen, Herr Zerbe. Ich glaube nicht, dass Sie den Bedarf wecken werden. Wenn das nämlich so einfach wäre, dann gäbe es keine Geschäftskonzepte, die erfolglos zugrunde gehen: Man stellt etwas her, man bietet es an und

der Bedarf wird sich schon einstellen. Das wollen Sie uns hier ja erzählen. Bedarf lässt sich nicht einfach so wecken. Was Sie wecken können, ist das Begehren oder die Begierde der Schnäppchenjäger, die für 29 € nach Luxor oder Mailand fliegen wollen, um dort ein paar Schuhe zu kaufen. Unterstellen Sie mir jetzt bitte nicht, ich hätte etwas gegen Schnäppchenjäger. Doch diese Klientel agiert preisorientiert und wird Ihnen schnellstens den Rücken zudreihen und abwandern, wenn es ein Outletcenter auf der grünen Wiese gibt, das die besagten Schuhe noch günstiger anbieten kann, oder wenn ein anderer Low-Cost-Carrier den Flug günstiger anbieten kann.

Wenn es aber keinen nachvollziehbar begründeten Bedarf für das Ziel Ihres Antrags gibt, was steckt dann dahinter? Sie sind doch ein gescheiter Mensch und werden dieses ganze Szenario nicht ohne ein Ziel in Gang gesetzt haben. Ich frage mich, was Sie erreichen wollen. Herr Marten hat auf die Frage, ob es einen Antrag auf ein Flughafensystem gebe, geantwortet, ihm sei davon nichts bekannt. – Das stimmt doch, Herr Marten? Das war doch so?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Marten.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ich habe darauf hingewiesen, dass ich erst seit 1. Mai 2004 im Referat Luftverkehr tätig bin. Die Geschichten, die vorher gelaufen sind, sind mir persönlich nicht bekannt gewesen, aber natürlich der Bezirksregierung.

**Brigitte Lunau (Einwenderin):**

Auch auf die Frage, ob in Ihrem Hause ein solcher Antrag vorliege, konnten Sie keine Auskunft geben. Wenn Herr Marten dies hier nicht beantworten kann, weil er davon noch nicht in Kenntnis gesetzt wurde, dann können Sie als Antragstellerin sicherlich ganz genau darauf antworten, Herr Zerbe, denn Sie wissen doch, was Sie tun wollen oder was Sie bereits getan haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Sollten Sie aber nun einen solchen Antrag an die Bezirksregierung stellen oder schon gestellt haben, dann halte ich dieses Vorgehen hier für äußerst unglaubwürdig und eine Farce.

Was steckt dann dahinter? Ist ein Antrag zum Auf- und Ausbau eines Systemflughafens mit größeren Auflagen für Lärmschutz und für die Sicherheit der Bevölkerung verbunden? Dann hätten Sie uns Neersener und Korschenbroicher zum Narren gehalten und nur auf unsere Kosten Geld sparen wollen. Gegenüber der Genehmigungsbehörde hätten Sie ihre Glaubwürdigkeit verloren. Die anwesenden Vertreter der Behörde kämen sich von Ihnen veräppelt vor und sich selber hätten Sie einen Bären dienst erwiesen, den das Verfahren müsste – so

glaube ich jedenfalls – ad acta gelegt werden, ohne dass sie zu Ihrem Ziel gelangt wären. Ich weiß nicht, ob das stimmt, aber ich denke mir das so.

Würden Sie sich das trauen, Herr Zerbe? Oder gibt es noch eine andere Variante? Könnte es sein, dass es gar nicht mehr um die Bedarfsfrage Mönchengladbach geht – das Argument ist wirklich schon sehr oft als nicht nachvollziehbar ausgehebelt worden –, sondern dass hier etwas ganz anderes versteckt auf uns wartet? Was ist, wenn dieser Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach gar nicht als ein solcher geplant ist, sondern als ein Flughafensystem Düsseldorf, das politisch gewollt ist – ich erinnere an den Namen Büssow – und dessen Ziel die Lärmumverteilung ist? – Seien Sie nicht so entsetzt. So stellt es sich mir dar und ich habe das Recht, es hier vorzutragen.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann zeigte auch Ihr Geschäftsergebnis eines Tages wieder schwarze Zahlen, Herr Zerbe. Aber dann hätten wir Neersener und Korschenbroicher schlechte Karten. Wäre dann, verehrtes Gremium, das die Entscheidung zu treffen hat, nicht auch Ihr Entscheidungsspielraum eingegrenzt?

Doch ich gebe die Hoffnung nicht auf, dass ich meinen Lebensabend in meinem Haus in Neersen unter erträglichen Umständen verbringen darf. Lärmzuwächse haben wir bereits in den letzten Jahren reichlich hinnehmen müssen, z. B. durch die Flugzeuge, die auf der Route MODRU 5T unseren Garten an manchen sommerlichen Sonntagnachmittagen mitsamt ihren Lärm- und Abgasemissionen im Fünfminutentakt überfliegen,

(Beifall bei den Einwendern)

und durch Autobahngeräusche, die uns bei Südwind auch nachts erfreuen. Aber wir leben in einer mobilen Gesellschaft und so haben wir dies alles ruhig hingenommen. Doch das, was jetzt auf uns zukommen soll, erscheint mir unerträglich. Darum möchte ich folgende Fragen geklärt wissen:

Es gibt tragfähige Alternativen zu diesem Ausbau, z. B. Weeze. Werden sie in die Entscheidungsfindung einbezogen oder wird das Mönchengladbacher Konzept isoliert betrachtet werden?

Wer übernimmt, wenn der Ausbau tatsächlich realisiert werden wird, die erhöhten Gesundheitskosten: die Flughafengesellschaft, der Betroffene privat, die Gesellschaft, die Genehmigungsbehörde?

Wer trägt die Wertminderung unserer Immobilien und die Mietminderung unseres jetzt noch vermieteten Hauses? Bleiben wir als Eigentümer darauf sitzen oder übernimmt der Verursacher, die Flughafengesellschaft, diese Kosten? Kauft die Flughafengesellschaft Mönchen-

gladbach möglicherweise Neersen-West zu einem realen Preis ganz auf und ermöglicht so den Betroffenen einen Neuanfang? Das wäre doch etwas.

Was geschieht mit dem Schutzgut Natur, Landschaft und Erholung? Vom Ankauf von Ausgleichsflächen haben wir bereits gehört. Aber was ist mit unserer schönen Landschaft, wenn die Düsenjets in unterschiedlichsten Richtungen nur so über sie hinwegsausen und einen Lärm- und Schadstoffteppich hinterlassen? Kann ich überhaupt noch in meinen Garten gehen oder muss ich mir bei Betreten Ohrenschützer, sogenannte Mickey-Mäuse, aufsetzen? Bei Lärmereignissen über 80 dB(A) muss dies in der produzierenden Wirtschaft nämlich getan werden.

Wie kann ich die letzten Berufsjahre gesund überstehen, wenn ich am Arbeitsplatz zusätzlich zu dem bereits vorhandenen Lärm Lärmereignisse hinnehmen muss, auf die ich keinen Einfluss nehmen kann und die ich auch gar nicht hinnehmen will? Wer trägt die Kosten, wenn ich aus diesen Gründen meinen Dienst nicht mehr ausüben kann? – Diese Frage, so befürchte ich, kann ich schon selbst beantworten: keinesfalls die Flughafengesellschaft. Diese Kosten werden sozialisiert oder sie bleiben, wie alles andere möglicherweise auch, an den Betroffenen hängen.

Zum Schluss mache ich es noch einmal ganz deutlich: Für mich gibt es keinen nachvollziehbaren Grund, den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach auszubauen. Es gibt kein öffentliches Interesse daran. Sie stellen auch keinen Beförderungsauftrag der Öffentlichkeit sicher und es gibt schon gar kein Interesse der umliegenden Gemeinden, nur das der Stadt Mönchengladbach. Wirklich das Interesse der ganzen Stadt oder nur einiger Weniger?

Ich bitte nun Sie, werte Entscheidungsträger der Bezirksregierung: Wägen Sie alle vorgetragenen Argumente wohl ab. Lassen Sie sich nicht von fadenscheinigen und widerlegbaren Argumenten und Gutachten blenden. Setzen Sie zur Entscheidungsfindung Ihren ganzen Verstand und Ihr Herz ein und denken Sie auch an die Betroffenen in den umliegenden Gemeinden.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich werde mit meiner Familie mit allen rechtlich möglichen Mitteln dafür kämpfen, dass ich meinen Traum von einem ruhigen Lebensabend in meinem eigenen Haus verwirklichen kann, denn dafür bin ich, obwohl ich auch Mutter bin, ein Leben lang arbeiten gegangen. Wer hat eigentlich das Recht, diesen Traum zu zerstören, ohne dass es eine nachweisbare öffentliche Notwendigkeit dafür gibt?

(Beifall bei den Einwendern)

Mir ist zum Heulen zumute, wenn ich daran denke, und ich stelle hier bereits vorsorglich einen **Antrag**

auf Schadensersatz für meine Familie, für Brigitte Lunau, für Reinhard Lunau, für Katrin Lunau, sowohl in Bezug auf den Wertverlust und die Mietminderung unserer beiden Immobilien in Neersen als auch hinsichtlich möglicher Gesundheitsschädigungen, die meine Familie und die ich durch die zu erwartenden Lärm- und Schadstoffbelastungen zu ertragen haben.

Diesen Antrag stelle ich zum einen an die Flughafengesellschaft und zum anderen, falls dies möglich ist, an die Genehmigungsbehörde. Da ich dies noch nicht weiß, werde mich kundig machen müssen; ich brauche also noch einen Rechtsbeistand. – Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Frau Lunau. – Herr Kames möchte Ihnen antworten. – Bitte.

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

Frau Lunau, ich habe mich bemüht, auch für die Hermann-Brangs-Straße in Neersen Werte zu ermitteln. In der Tat ist im Rahmen der Einwenderbearbeitung für die genannte Straße ein  $L_{eq-4}$ -Wert von 51 dB(A) ermittelt worden.

(Widerspruch bei den Einwendern)

Ich kann Ihnen auch den  $L_{eq-3}$ -Wert – –

**Brigitte Lunau (Einwenderin):**

Entschuldigung, Herr Kames, das kann nicht sein. Sie haben Herrn Dr. Baier, der ganz in unserer Nähe wohnt, eigentlich uns benachbart ist, etwas ganz anderes gesagt. Ich würde mich freuen, wenn Sie mir praktisch dasselbe sagen könnten.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Lassen Sie ihn doch ausreden!)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames, führen Sie bitte weiter aus.

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

Die Ortslage von Herrn Dr. Baier liegt sicherlich etwas anders zur An- und Abfluglinie. Ich kann nur zitieren, was gutachterlich im Rahmen der Einwenderbearbeitung ermittelt worden ist: ein  $L_{eq}$  an der Hermann-Brangs-Straße von 51 dB(A) nach  $L_{eq-4}$  und von 52,9 dB(A) nach  $L_{eq-3}$ . Diese Werte sind aufgrund der Einwendungen speziell ermittelt worden.

Als Nichtfluglärmetechniker kann ich zur Beantwortung der Frage nach der Häufigkeit der Überflüge nur den nächst gelegenen Punkt nehmen. Die Hermann-Brangs-Straße liegt etwas nördlich vom Ortskern Neersen. Für den Ortsmittelpunkt Neersen – das ist der Einzelpunkt 1, der auch in den Unterlagen enthalten ist – gegenüber der Hermann-Brangs-Straße liegt ein höherer  $L_{eq-4}$ -Wert vor, nämlich nicht 51, sondern 53 dB(A). Nur für diesen Punkt kann ich Ihnen auch die weiteren Daten nennen: einen mittleren Maximalpegel von 71,3 dB(A) und 15 Tagesereignisse von 75 bis maximal 80 dB(A) mit einem maximalen Einzelschallpegel, für den 79 dB(A) ermittelt worden sind, dies wohlgerneht für den Lagepunkt 1, Neersen-Ortsmitte, der gegenüber der Hermann-Brangs-Straße einen um 2 dB(A) höheren  $L_{eq}$ -Wert hat. Die Werte auf der Hermann-Brangs-Straße können von der Lage her nicht höher sein als in Neersen-Ortsmitte. Das ist physikalisch ableitbar.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Kames. – Herr Kruse hat noch eine Nachfrage. – Bitte.

**Hans Kruse (Einwender):**

Ich vermisse immer noch den Nachsatz, dass sich das auf eine nicht begründete Zahl von Flugpassagieren von 2,8 Millionen bezieht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Kruse. – Die Prämissen sind bekannt. – Als Nächster hat Herr Frank Diederichs das Wort.

**Frank Diederichs (Einwender):**

Ich hoffe, mich heute ein bisschen besser vorbereitet zu haben, indem ich etwas zusammengeschrieben habe. Das, was ich gehört habe, seitdem ich hier bin, hat mich tief gerührt. Deswegen beginne ich meine Ausführungen etwas anders.

Ich wohne in Neersen auf dem Kastanienweg. Ich bin also auch unmittelbar betroffen, weil unser Haus direkt in der Einflugschneise liegt. Ich habe die BAe 146 am Flughafen gesehen und gehört und weiß, was es bedeutet, wenn die Flugzeuge dort starten oder landen. Wir haben uns dort ein Eigenheim geschaffen und müssen dafür hart arbeiten. Wir erwarten gerade unser zweites Kind und ich kann nicht sagen, was ich machen möchte, wenn der Flughafen ausgebaut wird.

Interessant fand ich die heutige Benachrichtigung, die mich hier so erschlagen hat, dass es eventuell um ein Flughafensystem geht, weil ich zufällig bei der Recherche im Internet nachgesehen habe und einen Artikel aus der „Berliner Morgenpost“ von 2003 gefunden habe, in dem von einem Flughafensystem Mönchengladbach/Düsseldorf, von einer 2006 ausgebauten Landebahn von 2.400 m und davon die Rede war, dass die Billiganbieter und die unrentablen Slots an den Flughafen Mönchengladbach abgegeben würden, damit Düsseldorf grö-

ßere Kapazitäten für wirtschaftlichere Flüge, für Interkontinentalflüge, zur Verfügung stehen. Das habe ich hier nicht mit eingebracht, weil ich dachte, das sei eine Meldung von 2003. Ich werde das noch einmal sorgfältig aufarbeiten und zur Verfügung stellen.

Unabhängig von dem, was ich darin gelesen habe, hat es sich auch mir so dargestellt, dass hier nicht der Wirtschaftserfolg der Flughafengesellschaft oder der eventuell damit verbundene Aufschwung der Region als Grund für den Ausbau im Vordergrund steht, auch wenn es so gesagt wird. Vielmehr denke ich, dass das Interesse vom Düsseldorfer Flughafen herührt. Hier wird versucht, eine weitere Landebahn für den Flughafen Düsseldorf zu errichten. Man möchte sich hier platzieren, um international konkurrenzfähig zu bleiben. – Diese Worte habe ich geschrieben, bevor ich das gelesen oder hier gehört hatte.

Ich sehe die Wörter Düsseldorf und Mönchengladbach im Zusammenhang stehen. Sie werden auch sehr häufig so genannt. Auch der Erörterungstermin läuft unter Düsseldorf/Mönchengladbach und nicht unter Verkehrslandeplatz Mönchengladbach. Das liegt sicherlich an der Beteiligung der Flughafengesellschaft Düsseldorf, aber es wird dennoch immer so genannt. Hier wird versucht, sich als ein Flughafen mit einer kurzen Transferzeit von der einen Landebahn zur anderen darzustellen. Mönchengladbach möchte daran partizipieren. Es wird darauf spekuliert, dass die Passagierzahlen nicht eigens herangezogen werden müssen, sondern dass die Fluggesellschaften von Düsseldorf aus überzeugt werden können, auch von Mönchengladbach, ihrer weiteren Landebahn, aus zu starten und zu landen. Die Fluggesellschaften – so hatte ich hier mittlerweile mitbekommen – wurden dazu weder befragt noch liegen Interessenbekundungen von ihnen vor. Sollte dies der Fall sein, dann bitte ich Sie jetzt, mir dies zu bestätigen oder zu widerlegen. – Jetzt! Sie haben nicht zugehört? Das habe ich schon mehrfach gesehen. Mir ist schon sehr oft aufgefallen, dass Sie sich während der Ausführungen der Redner hier zur Seite wenden, mit Ihrem Kollegen einen kleinen Plausch halten oder sich manchmal abwenden. Das halte ich für sehr respektlos.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Es kostet mich sehr viel Mut, hier zu stehen; das merkt man sicherlich meiner Stimme auch an. Wenn Sie sich mir bitte gegenüberstellen wollen, dann können wir das auch gern so handhaben. – Möchten Sie jetzt auf eine meiner Fragen antworten, Herr Zerbe?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

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

Da keine 2.320-m-Bahn vorhanden ist, können dafür auch noch keine konkreten Anfragen von Gesellschaften gestellt werden.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Diederichs.

**Frank Diederichs (Einwender):**

Weitere Fragen haben sich mir ergeben: Wo sind die Untersuchungen dazu, was finanziell passiert, wenn die Kosten für die Investition falsch prognostiziert sind? Gibt es ein Gutachten darüber, wie die Schulden aufgefangen werden? Die Frage an die Bezirksregierung: Muss das denn nicht auch berücksichtigt werden? Geld hat heute keiner zu verschenken, die Städte und Kommunen auf gar keinen Fall und die privaten Gesellschaften auch nicht. Ist das nicht Grund genug, um dies genauestens zu überprüfen? Wer prüft das? Sie, die Bezirksregierung?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Marten möchte Ihnen antworten.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das Thema wirtschaftliche Leistungsfähigkeit ist eine Genehmigungsvoraussetzung und diese Voraussetzung muss auf Dauer des Betriebes gewährleistet sein. Wenn ein Flughafen Defizite macht, muss einer der Gesellschafter diese Defizite ausgleichen. Solange das gewährleistet ist, gibt es keine Probleme.

**Frank Diederichs (Einwender):**

Anstelle einer ausgereiften Planung sehe ich hier im Augenblick eine Prognose – so wird es auch genannt; das ist eine Entwicklungsprognose – mit vielen ungeklärten Punkten in der Planfeststellung vorliegen. Was genau zur Erreichung der Genehmigungsfähigkeit von der Bezirksregierung Düsseldorf gefordert wird, hat sich mir bislang auch nicht erschlossen.

Ich habe aus meinem beruflichen Umfeld heraus sehr viel mit dem Staatlichen Umweltamt zu tun und muss auch für größere Maschinen sowohl Lärmpegel einhalten als auch Genehmigungen beantragen usw. Für diese Verfahren liegt mir eine genaue und detaillierte Beschreibung vor, was ich dazu zu erbringen habe. Eine solche Beschreibung für einen Antrag zur Planfeststellung für die Verlängerung der Start- und Landebahn kann ich hier nicht finden; ich weiß also nicht, was zu erbringen ist. Deswegen kann ich auch schwer sagen, ob die Unterlagen so vollständig sind oder nicht. Gibt es irgendeine Möglichkeit, das in Erfahrung zu bringen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Die rechtlichen Voraussetzungen hinsichtlich der Antragsunterlagen finden sich in § 40 LuftVZO wieder. Darin ist auch geregelt, dass darüber hinaus noch weitere Gutachten gefordert werden können.

**Frank Diederichs (Einwender):**

Darin habe ich auch schon gelesen; ich habe auch schon gelesen, dass die Möglichkeit besteht, dass eine Genehmigung auch ohne weitere Gutachten erteilt werden kann, selbst wenn sie wie hier mit einigen Mängeln behaftet vorgelegt sind, sofern dies so ist. Es kann also eine Genehmigung erfolgen, auch wenn Mängel in Gutachten bereits in der Erörterung festgestellt werden, denn es müssen keine Gutachten nachgefordert werden. Das ist eine Kannbestimmung. Ist das richtig?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Die Frage der Ergänzungsbedürftigkeit bzw. -notwendigkeit haben wir hier schon häufiger an anderer Stelle erörtert. Wir haben dazu mehrfach immer wieder gesagt: Bei Abschluss der Erörterung werden wir auf einen Stand gebracht sein, von dem aus wir zu all diesen Punkten eine Entscheidung treffen können, was die Ergänzungsbedürftigkeit angeht. Wir werden keine Entscheidung auf Grundlage von Gutachten treffen, die unserer Auffassung nach einer Überprüfung nicht standhalten. Diese Entscheidung müsste auch einer gerichtlichen Überprüfung standhalten.

**Frank Diederichs (Einwender):**

In der aktuellen Presse habe ich gelesen, dass sich der Zuwachs an Billigfliegern an dem Fluggeschäft vom Jahr 2000 an mit einem Zuwachs von 40 % und bis zum Jahr 2005 mit einem Zuwachs von nur noch 11 % und weiter fallender Tendenz entwickelt hat. Ich weiß nicht, ob eine solche Tendenz den Prognosen zugrunde gelegt wurde, weil hier immer eine starre Zahl angesetzt wird. Ob dies zu berücksichtigen ist, weiß ich nicht; ich kann es nur anregen.

Bei der Standortfrage für den Flughafen Mönchengladbach, wenn der Bedarf so gegeben ist, fehlt aus meiner Sicht immer noch die Möglichkeit einer Alternative. Derzeit einziger Befürworter ist, städtisch oder politisch gesehen, die Stadt Mönchengladbach und eventuell auch die Stadt Düsseldorf, nicht aber die umliegenden Gemeinden, die betroffen sind. Im Raum Mönchengladbach gibt es weitere große Flächen, die die Möglichkeit bieten, einen Flugplatz zu entwickeln. Die Kosten dafür würden aufgrund der vielleicht noch größeren potenziellen Kapazitäten sicherlich nicht höher liegen als die Entwicklung eines Verkehrslandeplatzes an dieser Stelle in Mönchengladbach. Genau kann man sagen: Im Bereich von Wickrath, von Buchholz und Herrath sind letzten Endes sind derart viele stadteigene Grünflächen vorhanden, dass dort eine Landebahn von bestimmt auch 3.000 m Länge und sogar eine zweite errichtet werden könnte. Der einzige Nachteil ist sicherlich, dass dann die Flugzeuge über die Stadt Mönchengladbach starten und landen müssten. Ich frage mich, wie sich die Bürger, die jetzt nicht den Mut haben, sich dagegen zu stellen oder etwas hierzu auszusagen, dann an dem Verfahren beteiligten.

(Beifall bei den Einwendern)

Diese Anregungen stelle ich hier auch als **Antrag**:

Es soll geprüft werden, ob es möglich wäre, in dem genannten Bereich (Wickrath, Buchholz und Herrath) eine andere Flugplatzentwicklung zu erreichen.

Der Bereich liegt an der A 46 bzw. an der A 61; parallel dazu verläuft eine Bahntrasse – Voraussetzungen, die wir an dieser Stelle nicht haben. Die Voraussetzungen dafür wären sogar noch besser geeignet.

Insbesondere das Lärmgutachten entspricht nicht einer genehmigungspflichtigen Vorlage. Dies kann ich mit Fug und Recht behaupten und sicherlich auch belegen. Es ist in wesentlichen Berechnungen, grundlegend und definitiv falsch. Das festzustellen ist nicht meine Aufgabe, obwohl ich dies kann. Schalltechnik war eines meiner Studienfächer und ich habe dieses Gutachten sehr aufmerksam gelesen. Das festzustellen ist eben nicht meine Aufgabe und auch nicht die von Organisationen wie Airpeace, sondern die Aufgabe der Bezirksregierung als objektiv prüfende Behörde. Wir können hier nur Ansatzpunkte nennen; konkrete Gutachten müssen Sie schon selber einfordern, auch wenn es Nachgutachten sind.

Wenn Sie Ihre Arbeit so verstehen wie ich, nämlich im Sinne aller Beteiligten eine objektive Entscheidung anzustreben, dann sind Sie sicherlich dazu aufgefordert, diese Gutachten wirklich einzufordern und von einem zweiten Experten prüfen zu lassen, aber nicht von einem, der Ihnen von der Flughafengesellschaft vorgegeben wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Sollte auf der Basis der bislang vorgegebenen Daten ein positiver Bescheid für den Mönchengladbacher Verkehrslandeplatz ergehen, müssen Sie zwangsläufig damit rechnen, dass dieser Beschluss anfechtbar ist. Ich werde Zivilklage gegen den Gutachter, gegen die Flughafengesellschaft Mönchengladbach und gegen die Bezirksregierung Düsseldorf erheben. Das ist keine Drohung, das ist eine Ankündigung.

Sprechen wir zuletzt noch über das, was mir sehr zu kurz gekommen ist, die Belastung der betroffenen Bürger und Bürgerinnen. Lärmbelästigung, Gefahrpunkte durch die mittelbare und unmittelbare Zerstörung der Umwelt und Naturschutzgebiete sind durch kein Gutachten wegzudiskutieren; sie existieren. Beispiele dafür gibt es genug an den anderen Verkehrslandeplätzen. Die Auswirkungen des Flugverkehrs schädigen die betroffenen Bürger in wirtschaftlicher und gesundheitlicher Weise gleichermaßen. Das Recht auf Unversehrtheit ist aber doch Bestandteil unserer Verfassung, wenn ich mich nicht irre. Können wirtschaftliche Interessen – dabei sprechen wir hier nur von einer Prognose und nicht von einer konkreten wirtschaftlichen Notwendigkeit – wichtiger sein als die Unversehrtheit des höchsten zu schützenden Gutes hier auf der Erde, des Menschen?

Wie viele Einwendungen sind notwendig, damit die Stimme des Bürgers gehört wird? Sind die vorgelegten etwa 17.000 Einwendungen nicht genug? Sie waren bis heute nicht in der Lage, diese Flut von Anträgen zu bewältigen, und haben die Antragsbewältigung auch wieder abgegeben. Dennoch wird in Internetforen oder in der Presse darüber gepöbelt, dass es nur 17.000 gewesen seien und dass in der Region noch sehr viel mehr Bürger lebten und dass die anderen ja wohl zwangsläufig dafür stimmen müssten. Das steht sogar gedruckt in der Zeitung. Dann ist es doch wohl auch so, dass die Stimmenthaltungen von Politikern bei der Verabschiedung von Gesetzen als Ja gewertet werden? Wenn dem so ist, so kann ich es nicht nachvollziehen. Es gibt nur nicht genügend Leute, die sich auch aktiv beteiligen. Eine Wertung, ob sie dafür oder dagegen sind, verbitte ich mir an dieser Stelle. Das muss auch in der Presse dargestellt werden.

Beträfe dieser Ausbau Bürger der Stadt Mönchengladbach und wäre deswegen auch die Stadtpolitik in Mönchengladbach davon betroffen, reichten dann 17.000 Einwendungen aus? Wie viele Einwendungen sind notwendig? Wie viele betroffene Bürger müssen Sie haben, damit aus Unrecht Recht wird? Einen oder zehntausend? Oder müssen es 500.000 sein?

Wer nicht betroffen ist, kann oder will die Befürchtungen der Bürger nicht hören. Die Kritik an den Flughafengegnern, dass deren Kritik polemisch und nicht fundiert sei, ist noch weniger fundiert und sachlich als die Aussagen derjenigen, die der Bezirksregierung ihre Prüfungsarbeit abnehmen müssen und auf die Fehler und möglichen Auswirkungen auf die umliegenden Städte und Gemeinden hinweisen. Die bisher gehörten Argumente der Flughafenbefürworter zeugen eben gerade von echter Unkenntnis der Sachlage. Es wird sogar mit Mitteln der Presse versucht, die Flughafengegner in schlechtes Licht zu rücken, indem immer wieder gesagt wird, die Einwendungen seien unqualifiziert und polemisch. Was erwarten Sie hier? Ein Expertenteam, das in einer langen Entwicklungszeit für eine Planfeststellung zusammengestellten Unterlagen innerhalb von ein paar Stunden oder ein paar Minuten oder ein paar Monaten genauso entgegentreten kann wie Sie, die Sie diese Unterlagen mit Sorgfalt zusammengestellt und dabei Fehler gemacht haben?

(Beifall bei den Einwendern)

Dazu noch einmal die Frage: Wozu dient diese Veranstaltung hier? Findet sie statt, um die Bürger zu hören oder damit sich die Experten hier streiten können, um Ihnen die Arbeit zu erleichtern, Unterlagen zu prüfen? Wenn hier nur auf Gutachterebene diskutiert werden könnte und Fachkompetenz für alle Beiträge verlangt werden würde, dann könnte diese Maßnahme der Erörterung abgeschafft werden und es gäbe stattdessen eine Gutachterrunde. Gerade hier soll der Wille der Bürger, sollen ihre Befürchtungen und Meinungen in die Entscheidungsfindung eingehen, nicht die Prüfung und Widerlegung von Gutachten, denn das ist Aufgabe der Bezirksregierung und der zu prüfenden Stellen.

Zum Schluss habe ich **Anträge** an die Bezirksregierung, die ich gleich auch schriftlich einreichen werde:

1. Fordern Sie alle fehlenden Gutachten oder Nachbesserungen zu un schlüssigen Gutachten von der Flughafengesellschaft Mönchengladbach ein. Ohne dies kann eine Planfeststellung nicht getroffen werden.
2. Berücksichtigen Sie auch alle neuen EU-Richtwerte für Fluglärm – Stichwort Lärmnovelle – und alle bis zum tatsächlichen Baubeginn gültigen Gesetze.
3. Verlangen Sie detaillierte Kostenberechnungen zum Bauvolumen als Investitionsabsicherung und Wirtschaftlichkeitsnachweis. Zu einer Bauvolumensumme von 60 Millionen €, wie sie hier genannt wurde, möchte ich eine Amortisationsrechnung sehen, wie dieser Betrag wieder eingefahren werden soll.
4. Benennen Sie die verantwortlichen Personen mit Namen, welche im Falle eines wirtschaftlichen Scheiterns zur Verantwortung gezogen werden. Das sollten nicht die Bürger von Mönchengladbach sein, die aufgrund der Beteiligung der NVV oder der Stadt Mönchengladbach mitzutragen haben.
5. Stellen Sie sich einem Ortstermin und gehen Sie gemeinsam mit der Öffentlichkeit durch das betroffene Gebiet, z. B. in Neersen und dem Neersener Bruch, und beurteilen Sie die Situation nach Sichtung der aktuellen Lage und auf Basis von realen Eindrücken anstelle von Prognosewerten.

Ich könnte mir vorstellen, dass man dazu auch einmal eine BAe 146 probeweise starten lassen könnte,

(Beifall bei den Einwendern)

von mir aus auch einen A 330, den Sie so gern hätten. Wenn er leer ist, kann er starten. Sie brauchen nur 30.000 l Kerosin; dann kann er ohne Fracht von Mönchengladbach nach Düsseldorf fliegen.

6. Ich beantrage eine Kostenübernahme für die Umsiedlung meiner Familie in ein Gebiet, das auch nach dem Flughafenausbau die gleiche Wohnqualität aufweist wie unser derzeitiger Wohnort. Ich kann aufgrund einer Erkrankung nicht in einem Gebiet mit stark

schwankenden Lärmpegeln leben. Sollte dazu ein medizinisches Gutachten notwendig sein, können Sie dies gern von mir abfordern oder auf Ihre Kosten durch einen von Ihnen bestellten Facharzt untersuchen und nachweisen lassen.

7. Nehmen Sie die bereits vorgenommenen Prognostizierungen von Feuerwehr und THW für die Betrachtung bezüglich eines Katastrophenschutzplanes im Falle eines Flugunfalls im Bereich der Einflugschneisen wie auch im Bereich der theoretischen Flugkreuzungen in Ihr Verfahren auf. Auf Nachfragen enden die Prognosen mit der Erkenntnis, dass ein Flugunfall zurzeit von der Feuerwehr und auch durch Unterstützung des THW nicht abzuwickeln wäre. Es wäre kein Notfallplan da, der dieser Lage gewachsen wäre. Es würde ein Chaos sein.
8. Ich stelle hiermit den Antrag auf die Errichtung eines Entschädigungsfonds für den Ausgleich von Wertminderungen, Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen für die betroffenen Bürger und die im Einflugbereich liegenden öffentlichen Liegenschaften wie Grundschulen, Kindergärten und Verwaltungsgebäude der umliegenden Gemeinden. Eine Entschädigungssumme in Höhe von mindestens 500 Millionen € betrachte ich hier als angemessen. Dies bitte ich ebenfalls von einem Experten ermitteln zu lassen und als Auflage in die Planfeststellung aufzunehmen.

Ich weiß nicht, ob ich Sie hier persönlich einladen kann, zu mir nach Hause zu kommen und sich ein Bild davon zu machen, wie die derzeitige Situation ist. Auch wir haben am Wochenende bei diesem schönen Wetter draußen gegessen. Ich stelle immer wieder fest, dass die Flugzeuge aus Düsseldorf – ich kann mittlerweile sogar die Typen erkennen, denn sie fliegen so tief, dass man sie wirklich eindeutig erkennen kann – über das Stadtgebiet von Neersen fliegen.

Wir hatten hier Folien aufgelegt, die die Flugkreuzungen, die Einflugschneisen, die Wartenden usw. über den Gebieten von Viersen-Süchteln und in einem weiteren Kreis um Mönchengladbach herum in Richtung Düsseldorf zeigen. Diese Flugrouten werden nicht eingehalten. Auf Nachfrage bei der Deutschen Flugsicherung konnte mir niemand sagen, warum diese Flieger 15 km von ihrer Flugroute abweichen.

(Beifall bei den Einwendern)

Auf Nachfrage bei der Deutschen Flugsicherung konnte mir niemand sagen, welche Maschine es genau ist, selbst wenn man den genauen Ort, den Überflugzeitraum und den Typen

benennen konnte, um somit später Nachforschungen anzustellen oder nachzufragen, warum diese Maschine diesen Flugkorridor benutzt hat.

Die Flugzeuge, die mein Haus überqueren, fliegen in sehr unterschiedlichen Höhen. Sicherlich ist es nicht ganz einfach, dies abzuschätzen, aber die Flughöhe ist definitiv unterschiedlich und, wie Sie wissen, auch vom Luftdruck, von den Winden usw. abhängig, weswegen eine bestimmte Flugbahn eingehalten werden muss, um einen sicheren, stabilisierten Flug zu gewährleisten. Diese unterschiedlichen Flughöhen prägen sich so aus, dass ich diese Flugzeuge manchmal zum Greifen nah sehe. Die Lärmbelastung, die damit verbunden und jetzt schon vorhanden ist, ist sicherlich zu ertragen, auch wenn sie schon sehr auffällig ist, sodass man sie also deutlich wahrnimmt. Aber mit einer zusätzlichen Belastung mit einem kreuzenden Flugverkehr vom Flughafen Mönchengladbach wäre das sicherlich nicht zu ertragen.

(Beifall bei den Einwendern)

Zum Abschluss werde ich meine Anträge noch einmal bei Ihnen vorlegen, damit Sie sie direkt bekommen. Außerdem wiederhole ich meine Frage, ob ich Sie zu mir einladen kann. Wären Sie bereit, zu mir zu kommen, um sich die Situation mit mir bei mir in meinem Haus anzugucken und anzuhören und meine persönlichen Nöte und Sorgen aufzunehmen? Dies können Sie auch in privater Runde tun; das muss nicht in einem Verfahren geschehen. Sie brauchen sich nicht dafür zu verantworten, was Sie da sagen, wenn ich Ihnen ein Bier in die Hand drücke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Darf ich nachfragen, Herr Diederichs, an wen Sie diese Einladung genau richten, an die Bezirksregierung oder an die Antragstellerin?

**Frank Diederichs (Einwender):**

Zum einen an die Bezirksregierung und zum anderen an die Antragstellerin, insbesondere an Herrn Zerbe, mit dem ich mich gern auch einmal länger unterhalten möchte.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe, möchten Sie Herrn Diederichs antworten?

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

Wir können einen Termin ausmachen, wenn die Erörterung beendet ist.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Ihre Anträge haben wir aufgenommen, Herr Diederichs.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich frage jetzt noch einmal, ob Herr Erich Bieber im Saal anwesend ist. Er hätte um 18:00 Uhr Gelegenheit gehabt zu sprechen. – Das ist nicht der Fall. Dann wechseln wir wieder zu der fortlaufenden Rednerliste. Als Nächster hätte Herr Udo Hormes das Wort, aber Frau Schwerdtfeger sagte mir schon, dass sie getauscht haben. – Ist das richtig?

(Brigitte Schwerdtfeger [Stadt Willich]: Ja!)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Frau Schwerdtfeger, bitte.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Frau Hörr, meine Damen und Herren! Ich muss noch einmal auf den Grundsatz der Verfahrenskonzentration zurückkommen, weil hier das Problembewältigungsgebot gilt. Dies bedeutet, dass bei der Planfeststellung alle Probleme und Konflikte bewältigt werden müssen, die durch das Vorhaben entstehen. Dazu zählt die verkehrliche Anbindung. Sie soll nach dem Spiekermann-Gutachten „zunächst“ über die jetzige Anbindung erfolgen. Später soll nach den hier getätigten Aussagen eine Anbindung über weitere Straßen erfolgen. Meines Erachtens bedeutet dies, dass die jetzige Planung nicht ausreicht, sich also auch nicht in die vorhandene Planung einfügt, denn wie wir gehört haben, muss noch eine Straße über das Stadtgebiet von Korschenbroich gebaut werden, für deren Errichtung dann auch noch geklagt werden muss.

Nach § 74 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz ist ein Vorbehalt, wie er hier möglicherweise ins Auge gefasst wird, nur dann möglich, wenn eine abschließende Entscheidung noch nicht getroffen werden kann. Diese Regelung enthält also eine Ausnahme von dem eben angesprochenen Grundsatz der Einheitlichkeit des Planfeststellungsverfahrens.

(Beifall bei den Einwendern)

Es sollen also grundsätzlich alle Konflikte in diesem Verfahren hier gelöst werden; nur ausnahmsweise soll von diesem Grundsatz abgewichen werden. Warum wird die verkehrliche Anbindung dergestalt aus diesem Verfahren ausgegliedert? Warum kann sie nicht jetzt schon beurteilt werden? Was ändert sich daran durch den Zeitablauf nach dem Erörterungstermin? Rechtfertigt es eine Verlagerung in ein nachfolgendes Verfahren?

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Es gibt meines Erachtens keinen vernünftigen Grund dafür und eine solche Salamtaktik ist nach der Rechtsprechung nicht zulässig.

Zu einem ganz anderen Thema, dem Thema Schmutzwasser: Auf Seite 43 wird ausgeführt, die genehmigten Einleitungen von Schmutzwasser in Höhe von 36 l/s würden nicht überschritten. Hierzu wird eine Tabelle vorgelegt, die mit 31,67 l/s abschließt. Dabei wurde davon ausgegangen, dass bei den bestehenden Gewerbebetrieben kein Anstieg des Wasserverbrauchs erfolgt. Das ist für mich schlicht unverständlich. Die prognostizierten Zahlen müssen schon allein für die Gastronomie erhöht werden. Diese Zahlen sind für mich einfach unrealistisch. Damit würde aber die genehmigte Schmutzwassermenge überschritten und ein neuer Antrag erforderlich werden; er wäre wegen der eben angesprochenen Verfahrenskonzentration zwangsläufig im jetzigen Planfeststellungsverfahren zu stellen.

Zum Thema Regenwasser: In den Planfeststellungsunterlagen wird das Problem der Entwässerung und der abzuleitenden belasteten Oberflächenwasser nur unzureichend berücksichtigt. Durch die Neuversiegelung kommt es zu einem enormen Anfall von Oberflächenwasser, das neu in die Vorfluter eingeleitet werden soll. Außerdem ist das Wasser belastet, sodass hier die Frage zu stellen ist, ob nicht eine Abscheideanlage notwendig ist. Die Vorfluter werden auch hydraulisch stark belastet, sodass sich Wasserführung und Strömungsgeschwindigkeit vor allem nach Regenereignissen stark verändern werden.

Ich komme zu den einzelnen Punkten, zunächst zum Bereich Trietbach: Der Trietbach soll weiter nach Süden verlegt werden. Er soll entlang des Zauns des Flughafengeländes verlaufen. Er dient, wie bereits erwähnt, zur Ableitung des in der Umgebung anfallenden Niederschlagswassers und zur Entspannung hoch anstehenden Grundwassers. Es muss gewährleistet sein, dass das im Trietbach anfallende Wasser beim vorliegenden Gefälle abgeleitet werden kann. Die Notwendigkeit eines hydraulischen Nachweises bezüglich des Trietbaches wird verneint. Es wird lediglich darauf verwiesen, dass der Vergleich des bestehenden und des geplanten Querschnittes die Annahme rechtfertigt, dass das anfallende Wasser problemlos abgeleitet werden könne. Das ersetzt meines Erachtens keinen Nachweis. Es wird wirklich nur der Querschnitt verglichen und gesagt, dass die Annahme gerechtfertigt sei und das anfallende Wasser problemlos abgeleitet werden könne, aber das ist doch kein hydraulischer Nachweis.

Aufgrund der Konzentrationswirkung im Planfeststellungsverfahren muss auch die Verlegung des Eschertgrabens mit geregelt werden. Daher müssen der Antrag an den Wasser- und Bodenverband Mittlere Niers, wenn er denn schon aus dem Planfeststellungsverfahren herausgenommen werden soll, und seine spätere Genehmigung problemlos in die spätere Planung integriert werden können. Dies scheint mir angesichts der von mir eben dargestellten Problematik in Bezug auf das Regenwasser nicht der Fall zu sein.

Auch die Aufhebung der Verrohrung des Schauenburggrabens unterhalb des Flughafengeländes ist nicht so unproblematisch, wie uns der Antragsteller glauben machen möchte. Man kann einen Vorfluter nicht einfach beseitigen, ohne Ersatz zu schaffen, schon gar nicht mit der Begründung, dass bei der Aufrechterhaltung der sehr flach liegenden Kanäle durch die Überbauung mit Rollbahnen sowie Start- und Landebahnen umfassende Maßnahmen zur Traglasterrhöhung erforderlich wären.

Festzuhalten bleibt also Folgendes: Es fehlt ein Gesamtkonzept, das die Wassereintragsmengen der Niederschläge des Flughafengeländes, die Grundwasserhaltungsanlagen für das Flughafengelände und die Grundwassereintragsleitung der Nachbargemeinden zusammenführt und bewertet. Zudem fehlt eine Bewertung der hydraulischen Belastungen der Vorfluter. Damit bleibt festzuhalten: Grundlage für die Beurteilung eines Vorhabens ist die nachvollziehbare Vorhabensbeschreibung. Ist diese Nachvollziehbarkeit nicht gegeben – dies ist meines Erachtens hier der Fall –, sind die Antragsunterlagen unvollständig. Solche unvollständigen Antragsunterlagen lösen dann immer eine Ablehnung des Antrages aus. Die Verantwortung hierfür liegt beim Antragsteller.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Frau Schwerdtfeger. – Herr Prof. Johlen, bitte.

**RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):**

Frau Schwerdtfeger, ich antworte nur auf Ihre erste Frage. Zur Beantwortung der anderen fühle ich mich nicht kompetent. – Es ist nicht daran gedacht, die Verkehrsfragen über ein ergänzendes Verfahren nach § 74 Abs. 3 zu regeln, also hier einen Vorbehalt zu machen und dann zu sagen, in einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss soll die zweite Verkehrsanbindung geschaffen werden. Das ist ausdrücklich nicht vorgesehen. Vielmehr ist der Flughafen verkehrsmäßig ausreichend angebunden; wir haben die Flughafenstraße. Wenn sich die Notwendigkeit ergeben sollte, eine zweite Anbindung zu schaffen, dann kann sie im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens geschaffen werden. Dafür brauchen wir keine Planfeststellung; deshalb brauchen wir auch keine Planergänzung. – Zu allen anderen Fachfragen werden sich die Herren Gutachter äußern.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Frau Schwerdtfeger hat noch eine Nachfrage dazu. – Bitte.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

In dem Spiekermann-Gutachten auf Seite 27 steht Folgendes:

Die Realisierung der Anbindung des Flughafens Mönchengladbach ist über die heutige Anbindung Flughafenstraße in drei Stufen denkbar.

Dann wird weiter ausgeführt, welche Realisierungsstufen es gibt. – Aber wenn diese Stufen aufgezeigt werden, dann muss man doch darüber nachdenken, ob das in der ersten Stufe Vorhandene ausreicht, denn sonst ergäbe sich die Notwendigkeit der folgenden Stufen gar nicht. Von daher meine ich, dass die verkehrliche Anbindung hier nicht ausreichend dargestellt ist.

Sie sagten eben, es sei nicht angedacht, die verkehrliche Anbindung in einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren zu betreiben. Aber in diesem Erörterungsverfahren gehören meines Erachtens alle Aspekte bezüglich der verkehrlichen Anbindung auf den Punkt gebracht. Das bedeutet, der Antragsteller muss darlegen, dass die verkehrliche Anbindung ausreicht. Die Stadt Korschenbroich hatte eben schon gesagt, sie seien schon jetzt am Ende, wenn ich Sie richtig verstanden habe; die Zahlen seien nicht weiter aufrechtzuerhalten. Wenn jetzt schon diese Zweifel bestehen, dann kommt man doch schon fast zur zweiten Variante. Insofern ist das für mich nicht schlüssig.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Dr. Verjans möchte ergänzen. – Bitte.

**Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):**

Aus Sicht der Stadt Korschenbroich habe ich zwei Ergänzungen zu der Trietbachverlegung anzumerken. Zur Grundwasserproblematik hatten Sie uns dankenswerterweise bereits die Höhe über NN des Flughafens mit 37,50 m angegeben. Die Zahl des höchsten zu erwartenden Grundwasserstandes steht noch aus. Außerdem bitte ich um Angaben über die Aufbaustärke der Startbahn und der sonstigen Nebenanlagen, um eine eindeutige Aussage darüber treffen zu können, ob die entsprechenden Vorkehrungen dazu führen, dass Sie im Extremfall im Bereich des höchsten zu erwartenden Grundwasserstandes mit Ihren Fundamenten, mit der Tragschicht etc. darüber liegen.

Zum Trietbachausbau wird vonseiten der Stadt Korschenbroich außerdem Folgendes gefordert: Es gibt dort eine Ausbauvariante, die vorsieht, dass zusätzlich zum Trietbach ein Graben entlang des Flugplatzgeländes gezogen wird. Wir halten diesen zusätzlichen Graben auf jeden Fall für erforderlich, um zum einen den Grundwasserschutz zu betreiben und um zum anderen den oberflächlichen Schutz des Gewässers, etwa in Unglücksfällen, sicherzustellen. Anderenfalls wäre zu befürchten, dass ein Teil des Wassers bei Unfällen direkt in das Trietbachsystem und dann in die Niers abgeleitet wird. Von daher erheben wir die Forderung, diesen zusätzlichen Graben herzustellen, wenn es denn zu einer Plangenehmigung kommen sollte.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Herr Stiller, habe ich es richtig gedeutet, dass das der Ansatz einer Nachfrage war? – Bitte.

**Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):**

Herr Johlen, habe ich Sie richtig verstanden, dass die Anbindung des Flughafens erst einmal über die vorhandene Erschließung abgewickelt werden soll?

(Zuruf)

– Dann zitiere ich auch einmal aus dem Spiekermann-Gutachten, das sich auch zu der vorhandenen Erschließungssituation äußert, und zwar auf den Seiten 19 und 20. Ich möchte nicht alles vorlesen, sondern nur einige Eckpunkte daraus. Es heißt darin unter anderem:

Die Tatsache, dass sämtliche Verkehrsarten über ein und dieselbe Erschließungsstraße geführt werden, wirkt sich nachteilig auf die Sicherheit aus.

An die Verwirklichung von Rettungsszenarien werden hohe Anforderungen gestellt. Es ist zweifelhaft, ob diese mit nur einer Anbindung überhaupt erfüllbar sind.

Diese Zweifel müssten dann auf jeden Fall in diesem Verfahren ausgeräumt werden. – Weiterhin wird ausgeführt, dass auch für die derzeitige Erschließung über die B 57 Baumaßnahmen erforderlich sind, beispielsweise Abbiegestreifen. Auch wenn man sagt, wir machen das erst einmal nur über die vorhandene Erschließung, wären das meines Erachtens Punkte, die zwangsläufig hier geregelt werden müssten. Ich kann mir nicht vorstellen, dass der Landesbetrieb Straßenbau so ohne Weiteres eine private Gesellschaft an seine Bundesstraße heranlässt. Selbst bei dieser Notlösung einer Benutzung der vorhandenen Erschließung sind meines Erachtens zum einen die Leistungsfähigkeitsnachweise deutlicher zu erbringen; zum anderen müssten die beschriebenen baulichen Maßnahmen einbezogen werden.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Stiller. – Wer könnte vonseiten der Antragstellerin zunächst zu dem Aspekt der verkehrlichen Anbindung antworten? – Herr von Nell.

**Christoph von Nell (Antragstellerin):**

Ich äußere mich dazu ganz kurz. – Sie haben es richtig gelesen: Wir haben in dem Gutachten zwei Alternativen untersucht und festgestellt, dass bei der maximalen Belegung des Flughafens mit den genannten 2,8 Millionen Passagieren Verkehrsmengen auftreten, die,

wie Sie zitiert haben, über die eine Straße allein zweifellos weniger gut abgewickelt werden als über die Lösung mit einer zweiten, zusätzlichen Anbindung. In dem Wissen, dass dieser Zustand natürlich nicht von heute auf morgen erreicht sein wird, haben wir einen sinnvollen Entwicklungspfad dorthin mit drei Realisierungsstufen dargestellt; sie kann man so sehen, aber muss sie nicht unbedingt so sehen. Aber das ist sicherlich ein sinnvoller Vorschlag, wie entsprechend dem Zuwachs der Verkehrsnachfrage dann auch die Kapazität angepasst wird.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Dann äußern Sie sich bitte noch zu den angesprochen Entwässerungsproblemen, zur Verlegung des Trietbaches und des Eschertgrabens. – Herr Heidt oder Herr Amend, möchten Sie darauf antworten? – Herr Amend, bitte.

**Martin Amend (Antragstellerin):**

Sie haben zu der Gewässerumlegung verschiedene Punkte angesprochen. Ich fange mit dem hydraulischen Nachweis an: Den Antragsunterlagen ist ein hydraulischer Nachweis für die Niedrigwasserrinne und die Mittelwasserrinne beigefügt worden. Es ist richtig: Für die  $1,5 \text{ m}^3/\text{s}$  ist der Analogschluss geführt worden. Das ist das heutige Bemessungshochwasser, das in einem wesentlich kleineren Querschnitt abgeführt wird. Es gilt also der Analogschluss, dass es demzufolge auch in einem größeren Querschnitt abgeführt werden kann. Weiter hinten sind dann die Schleppspannungsnachweise ebenfalls für  $1,5 \text{ m}^3/\text{s}$  geführt worden. Das ist der Nachweis der Erosionssicherheit des dort ausgebildeten Bachbettes.

Außerdem sprachen Sie die zusätzlichen Einleitungen im weitesten Sinne in die Niers an. Die Niederschlagsentwässerung, das heißt die Niederschlagswasserabgabe vom Flughafen-gelände, wird weiterhin  $600 \text{ l/s}$  betragen. Somit bewegt sich der Flughafen in der genehmigten Einleitungsmenge; sie ist bis 2018 genehmigt. Erst dann bedarf es einer Verlängerung, soweit man von diesen  $600 \text{ l/s}$  nicht abweicht. Es ist dann vollkommen klar, dass dann, wenn diese Verlängerung beantragt werden muss, nach den zu diesem Zeitpunkt gültigen Richtlinien – heute wäre es BWK M 3 – die entsprechenden Nachweise übergeordnet zu führen sind.

Auf eine Frage zum Thema Grundwasser habe ich lange gewartet; ich habe es in der Pause herausgesucht. In Anlage 10 ist unter Punkt 5.1.2 die Situation beschrieben, dass der im Bereich der Landebahn höchste zu erwartende Grundwasserstand  $36,50 \text{ m}$  beträgt, während nach dem Gutachten die Landebahnhöhe, wie schon gesagt,  $37,50 \text{ m}$  ist, wobei anzumerken ist, dass der Eschertgraben unter  $36,50 \text{ m}$  einschneidet. Das heißt, er wäre hier grundwasserbegrenzend. Die Antragsunterlagen sehen nicht vor, die Verrohrung des Schauenburggrabens unter dem Flughafen aufzunehmen. Wir haben lediglich im Vorfeld mit dem Wasser- und Bodenverband Überlegungen angestellt, ob es nicht sinnvoll sei, den Schauenburggraben über den Nordkanal zur Cloer abzuführen, um die Gesamtsituation dort zu verbessern;

aber das ist Aufgabe des entsprechenden Verbandes. Für den Flughafen ist die Verrohrung des Schauenburggrabens hydraulisch weiterhin ausreichend.

Der technische Graben, der in den Variantenuntersuchung aufgeführt worden ist, wurde in die Varianten eingeplant und gilt für die Varianten 2, 3, 4 und 5. Dem lagen folgende Überlegungen zugrunde: Wenn wir den Trietbach nicht in der Linienführung bringen, in der der technische Graben heute geführt bzw. hier dargestellt ist, hätten wir diesen technischen Graben bauen müssen, um die Grundwassersituation nicht zu verändern. In den entsprechenden Lageplänen zur Trietbachverlegung sehen Sie, dass dieser technische Graben allerdings nach der blauen Fibel, dem blauen Buch, in dieser Lage ausgeführt worden ist oder werden soll. – Ich glaube, das waren Ihre wesentlichen Punkte zum Thema Regenwasser und Trietbachverlegung/Eschertgraben.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke soweit. – Herr Heidt möchte noch ergänzen. – Bitte.

**Reinhardt Heidt (Antragstellerin):**

Zu dem anfallenden Oberflächenwasser habe ich noch etwas anzumerken: Das Wasser von sämtlichen befestigten Flächen wird über Schlitzrinnen gesammelt und dann je nach Anfallsort entsprechend den Richtlinien weiter behandelt. Das bedeutet: Sämtlichen Flächen, auf denen Betankungen durchgeführt werden, sind Abscheideanlagen nachgeschaltet. Von den Flächen, auf denen Enteisungen von Flugzeugen oder Flächen durchgeführt werden sollen, wird das anfallende Oberflächenwasser direkt der Kläranlage zugeführt. Die Rückhaltebecken sind für beide Fälle ausreichend dimensioniert.

Zum Einwand von Frau Schwerdtfeger in Bezug auf die 36 l/s: Diese zulässige Einleitung zur Kläranlage ist festgeschrieben, wird ständig überwacht und wird auch künftig weiter überwacht werden. In unserem Bericht haben wir gesagt, dass wir dabei im Moment noch sehr viel Luft haben werden, um diesen Grenzwert von 36 l/s zu erreichen. Gegebenenfalls, was im Moment eigentlich nicht vorhersehbar ist, könnte das bestehende zentrale Schmutzwasserpumpwerk auch noch vergrößert werden. Es ist nicht vorgesehen, irgendwelche bestehenden Einleitungswerte sowohl für Oberflächenwasser als auch für Schmutzwasser zu ändern. – Danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Heidt. – Ich habe jetzt noch zwei Nachfragen von Herrn Schäfer und von Herrn Dr. Verjans. – Herr Schäfer.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Danke schön. – Ich habe eine Frage an den Herrn Sachverständigen in Bezug auf die Enteisungsmittel: Ist das Gruppenklärwerk Mönchengladbach-Neuwerk in der Lage, die Enteisungsmittel restlos aufzuarbeiten, sodass sie unschädlich in die Niers gelangen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Heidt.

**Reinhardt Heidt (Antragstellerin):**

Für die eingesetzten Enteisungsmittel müssen sogenannte Sicherheitsdatenblätter vorgelegt werden. Sie werden auch dem Betreiber der Kläranlage vorgelegt. Vorher darf nichts eingeleitet werden. Die Anforderungen des StUA müssen eingehalten werden. Es sind nur bestimmte Enteisungsmittel zulässig. Jede Änderung eines Enteisungsmittels muss mit einem Gutachten belegt und dem StUA zur Genehmigung vorgelegt werden. – Habe ich die Frage damit beantwortet?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Herr Dr. Verjans.

**Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):**

Ich hatte eben schon einmal wegen der Ausbaustärke des Aufbaus der Start- und Landebahn nachgefragt. Dafür war ein Punkt von 37,50 m angegeben. Soeben haben Sie für den höchsten Grundwasserstand 36,50 m angegeben. Ich schliesse daraus, dass Sie für den Aufbau der Fahrbahndecke nur 1 m zum höchsten zu erwartenden Grundwasserstand haben. Ich gehe aber davon aus, dass der Fahrbahnaufbau plus Tragschicht über 1 m geht. Daher möchte ich wissen, wie Sie das Problem bei einer Tragfähigkeit von 65 technisch lösen wollen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Amend oder Herr Heidt, wer kann antworten? – Herr Heidt.

**Reinhardt Heidt (Antragstellerin):**

Wie Sie gesagt haben, sind wir in diesem Bereich etwa 1 m über dem höchsten zu erwartenden Grundwasserstand. In Richtung Osten haben wir schon derzeit bei der Start- und Landebahn eine Steigung, die bis 38,2 m reicht. Diese Größenordnung 38,2 m bis 38,3 m wird künftig weiter eingehalten werden.

Der Aufbau als solcher wird nach unseren Erfahrungswerten – ich gebe das jetzt nur einmal als Zahl in etwa vor – mit Frostschutzschicht circa 1,10 m betragen. Das ist ein Erfahrungswert, den ich jetzt nur einmal in den Raum stelle. In unserem technischen Gutachten haben

wir dazu geschrieben, dass sich gegebenenfalls aufgrund äußerer Bedingungen die Höhenlage der Start- und Landebahn noch um etwa einen halben Meter ändern kann. Das Bestreben, tatsächlich aus dem Grundwasser herauszukommen, wäre ein Grund, um die Höhenlage zu ändern. – Habe ich die Frage beantwortet?

(Dr. Josef Theo Verjans [Stadt Korschenbroich]: Ja!)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön soweit. – Als Nächster hat dann Herr Rothe das Wort.

**Martin Rothe (Einwender):**

Sehr geehrte Frau Hörr, meine Damen und Herren! Ich vertrete hier die Bürgerinitiative Airpeace. Noch eine kurze Vorbemerkung: Ich habe mich um 14:00 Uhr auf der Rednerliste eingetragen und heute Nachmittag ist von uns noch keiner zu dem Thema Technische Planung zu Wort gekommen. Damit will ich deutlich machen, dass wir von der Bürgerinitiative nicht die ganze Zeit reden, wie es in der Presse dargestellt wird. Wir haben auch Geduld und lassen die Träger öffentlicher Belange, die heute hervorragend gearbeitet haben, ebenfalls zu Wort kommen. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Leider sind schon viele Zuhörer nach Hause gegangen; trotzdem möchte ich diejenigen, die hinzugekommen sind, über eine in meinen Augen ungeheuerliche Angelegenheit informieren. Wir hatten noch keine Gelegenheit, dazu Stellung zu nehmen. Folgendes ist heute Mittag passiert: In der letzten Woche ist deutlich geworden, dass die Ausgleichsflächen, die ausgewiesen werden müssten, in dem Verfahren nicht mit eingebracht worden sind. Das heißt auf Deutsch, dass die Eigentümer von 38 Ausgleichsflächen nicht informiert worden sind.

Herr Marten hatte der Antragstellerin in der letzten Woche aufgegeben, diesen Tatbestand zu überdenken und zu überarbeiten. Das ist heute Mittag geschehen. Dabei ist Folgendes zum Vorschein gekommen; ich habe es notiert, um es für Sie noch einmal zusammenzufassen: Von den 38 Ausgleichsflächen – es wurde alles im Einzelnen im Protokoll dokumentiert – sind lediglich vier verfügbar. Alle anderen sind in konkurrierenden Planungen oder im Privateigentum. Das heißt, der von Frau Schwerdtfeger genannte Anteil von 10 % stimmt. Die Zahlen, die vorhin von der Antragstellerin genannt worden sind – 174 ha seien bilanziert, 76 ha davon seien ausgewiesen –, beziehen sich auf das Volumen, also auf die Größe der Flächen. Aber die Tatsache, dass lediglich vier zur Verfügung stehen, verwundert uns doch etwas.

Dann hat man noch zu bedenken, dass die rechtliche Situation gar nicht so klar ist, wie Herr Prof. Johlen es hier am Anfang dargestellt hat. Nach § 74 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz

setz kann zwar eine abschließende Entscheidung möglich sein, wenn im Nachhinein ein Planvorbehalt entstehen kann. Voraussetzung dafür ist aber die Antwort auf folgende Frage: Mit welchem Argument begründet der Vorhabensträger, dass eine Entscheidung noch nicht möglich sei? Was ändert sich daran durch Zeitablauf und rechtfertigt damit eine Verlagerung in ein nachfolgendes Verfahren? Das ist in meinen Augen überhaupt nicht geklärt worden. Ich habe hier kein Argument von dem Vorhabensträger gehört, hier einen Planvorbehalt durchzuziehen. Das bemängele ich ausdrücklich. – Dies vorweg.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun zu dem Thema Technische Planung: Vielleicht gehen Sie mit mir einmal ein paar Dinge durch, die mir aufgefallen sind. Wir wissen inzwischen alle, die Gesamtlänge der Landebahn über die Schwellen hinaus soll 2.320 m betragen, die projektierte Bahnlänge zwischen den Schwellen 2.020 m, die Bahnlänge 31 und 13 – das ist die Windrichtung zu Landung und Start – 2.170 m und die Vorrollstrecken sollen zusammen 150 m lang sein. So kommen wir auf 2.320 m. Jetzt kommt das Interessante: Die Lage der Schwelle 13 befindet sich im Anflug- bzw. Startbereich 900 m entfernt von der Autobahn A 44. Das Bahnende ist nur circa 720 m von der A 44 entfernt. Im Schräganschnitt beträgt die Entfernung nur 650 m. Die Autobahn liegt auf einer Böschung – daran sind wir alle schon vorbeigegangen, das haben wir alle uns schon angesehen – und befindet sich 5,70 m über der Schwelle 13. Die Autobahnschilderbrücke hat sogar eine Höhe von 15,40 m über der Schwelle 13. Obgleich die Überflughöhe bei Einbeziehung der ICAO-Richtlinie Annex 14 rechnerisch untersucht sein mag, sind die Höhe und die Nähe der Autobahnböschung mit Aufbauten in Bezug auf den beabsichtigten Status eines Verkehrsflughafens und den beabsichtigten Luftverkehr mit Strahlflugzeugen der Sitzplatzanzahl von 120 bis 180 Personen, z. B. Airbus und Boeing, ein gewaltiges Hindernis.

Die Hauptgefahr besteht, wenn folgende Situation eintritt – denken Sie einfach einmal mit, stellen Sie es sich vor –: Ein erforderlicher Startabbruch wird zu spät eingeleitet. Der Triebwerksausfall lässt keinen genügenden Steigflug zu. Eine Kollision kann dann in die Böschung oder in den Autoverkehr der A 44 erfolgen. Das ist wahrscheinlich. Der zweite Fall: Bei einem Durchstartverfahren entsteht Schubverzögerung der Triebwerke. Ein Steigflug mit Höhengewinn kommt nicht mehr zustande. Die Böschung mit Autoverkehr wird zum Hindernis, sodass die Gefahr einer Kollision genauso gegeben ist wie zuvor beschrieben. – Das ist alles möglich; so stelle ich mir vor, was da passieren kann. Wenn man unten an der Landebahn, an dem Flughafengelände ist, dann kann man sich ansehen, wie hoch die Böschung ist. Dort besteht zumindest nach meiner Auffassung eine Riesengefahr.

Wegen der geringen Überflughöhe von circa 30 m über der hoch liegenden Autobahn A 44 besteht die große Gefahr – andere Vorredner haben es schon zum Ausdruck gebracht –, dass Autofahrer durch das Erscheinungsbild der großen Flugzeuge mit starker Lärmentwicklung erschreckt und dadurch Verkehrsunfälle ausgelöst werden. Bei der geringsten Rich-

tungsänderung während der vorgenannten Fälle ist das Autobahnkreuz Neersen das höchste und massivste Hindernis innerhalb des An- und Abflugsektors. Jegliche Kollision in der Autobahnböschung oder Autobahnbrückenkreuzung führt zu einem chaotischen Unglück mit schlimmen Folgen.

Gehen wir nun einmal auf die andere Seite, nach Korschenbroich, zu unserer Seite hin: Im Bereich der Schwelle 31, Anflugrichtung von Südwest, befindet sich die Landesstraße L 382. Gemäß der neuen Planung soll die Schwelle um circa 650 m zur Straße hin verschoben werden. Das hat auch Auswirkungen auf die Höhe der Luftfahrzeuge in Kleinenbroich. Der Abstand von der neuen Schwelle zur Straße beträgt dann nur noch 450 m. Nach Tangens  $\alpha$  können Sie sich vorstellen, dass sich bei landenden Luftfahrzeugen bei  $\tan \alpha 3 \times 450 \text{ m} = 30 \text{ m}$  über dem Straßenniveau ergibt. Im erhöhten Bedarfsfall muss eine Punktlandung auf der Schwelle erfolgen können. Daher besteht auch hier die Gefahr, dass das niedrige Erscheinen der Flugzeuge und ihr Lärm die Autofahrer erschreckt, sodass auf dieser Straße eine akute Verkehrsgefährdung zustande kommt.

Außerdem habe ich eine Bitte an die Träger öffentlicher Belange, vor allem die Städte Korschenbroich, Willich und Meerbusch. Diese Maßnahme hat für die Fortentwicklungsmöglichkeit der Städte und Gemeinden in der Umgebung des Flughafens bedeutende Auswirkungen in Form von Beeinträchtigungen in der Planungshoheit. Besonders bei den eben genannten Städten ist zu prüfen, ob die vorgesehenen Sondergebiete für Windkraftträder in den Bau-schutzbereichen des § 12 liegen und ob die Gesamthöhe der Projekte, die bis zur Blattspitze bis zu circa 140 m beträgt, unterhalb der Beschränkungshöhen liegt. Sicherlich wird von den Trägern öffentlicher Belange dazu auch noch etwas vorgetragen werden.

Ferner habe ich wegen der Antikollisionsgeräte recherchiert, die in aller Munde sind. Sie heißen TCAS und sind lichttechnischer und elektronischer Art. Über diese Angelegenheit haben wir auch mit Prof. Fricke im Zusammenhang mit der Flugsicherheit gesprochen. Allerdings funktionieren diese Geräte nicht in dieser geringen Höhe. Das ganze Geschehen spielt sich zwischen 300 und 1.000 m über Grund ab. Somit sehe ich keine Möglichkeit, mit diesen Geräten irgendeine Verbesserung der Sicherheit herbeizuführen. – Das waren die Probleme, die ich hinsichtlich der technischen Planung sehe. – Vielen Dank erst einmal.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Rothe. – Herr Zerbe, bitte.

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

Herr Rothe, eines müssen wir sicherlich feststellen: Es passiert nicht nur in Mönchengladbach, dass Straßen von einem Flughafen aus überflogen werden. Beispielsweise führt am

Flughafen Düsseldorf und direkt an Lohausen die B 8 in Richtung Kaiserswerth vorbei. Uns sind eigentlich keine Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs dort bekannt. Auch die von Ihnen befürchtete Verwirrung der Autofahrer können wir nicht bestätigen. Im Übrigen finden Sie immer dann, wenn Flugverkehr öffentliche Straßen kreuzt, entsprechende Hinweisschilder; das ist das Dreieck mit dem Flugzeug in der Luft. Dass sich Autofahrer auf die Verkehrslage mittels Hinweisbeschilderung einstellen müssen, ist vermutlich dem einen oder anderen hier auch bekannt. Sehen Sie sich einen anderen Platz an: In Frankfurt führt eine Autobahn direkt an dem Flughafen vorbei. Die von Ihnen geschilderten Probleme kenne ich auch aus Frankfurt nicht.

Wir gingen trotzdem gern noch einmal auf die beiden Punkte Autobahnkreuz und Überflug der L 361 ein. Vielleicht sagen wir dann auch die Zahlen, die wir ermittelt haben und die möglicherweise von den Ihren etwas abweichen. – Danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Matysiak, bitte.

**Franz Matysiak (Antragstellerin):**

Wir hatten dieses Thema bereits am Freitag angesprochen, speziell in Bezug auf das Autobahnkreuz Neersen. Die Bezirksregierung hat auch noch einmal bestätigt, dass die Richtlinien des BMV – Abstände zu Straßen – eingehalten sind. Die ICAO-Richtlinien bezüglich Hindernissen sind eingehalten. Dieses Autobahnkreuz und das Lichtraumprofil dazu, das heißt dort fahrende LKW oder auch die dortigen Schilderbrücken, sind entsprechend den Richtlinien, internationalen Standards und den noch strengeren Richtlinien des BMV kein Hindernis.

Das ist übrigens auch der Grund, warum die Schwellen da liegen. Wir hätten die Schwellen auch lieber am Bahnende gehabt, aber um diese Richtlinien einzuhalten, werden diese Schwellen üblicherweise nach innen versetzt, um Hindernisse zu überfliegen. Das ist am Flughafen Düsseldorf auch der Fall. Sie haben um 300 m versetzte Schwellen; da sie Richtung Osten auch noch über eine elektrifizierte Eisenbahnstrecke starten und in Richtung Westen über die B 8 und B 8n, ist dort ein ähnlicher Fall gegeben. – Die Richtlinien sind also eingehalten, das Prozedere um die Planung ist mit der Deutschen Flugsicherung abgestimmt; sie hat uns auch bestätigt, dass die Richtlinien so eingehalten sind.

Das Kreuz Neersen speziell ist abgestimmt mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, die für die Umbaumaßnahmen selbstverständlich auch den Flughafen fragen müssen, ob ihre Planungen richtlinienkonform sind. Daraufhin hat die DFS ihre Stellungnahme abgegeben, dass die Planung mit den Richtlinien konform ist.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Dazu gibt es noch zwei Nachfragen von Herrn Rothe und Herrn Siewert. – Bitte.

**Martin Rothe (Einwender):**

Schönen Dank. – Ich habe nicht bezweifelt, dass dies alles nach Annex 14 gerade so im Normalbereich bleibt. Da sind wir wirklich d'accord. Ich frage nur: Fühlen Sie sich bei dieser Planung wohl? Wenn z. B. im Luffahrthandbuch der Anflug von Nordwest zusätzlich um ein halbes Grad auf 3,5° nach oben gesetzt worden ist, dann müssen wir nachgucken. Der Anflug über das Neersener Kreuz ist mit 3,5° vorgesehen, obwohl überall nach ILS ein Anflug mit 3° erfolgen soll. Sie können dort gar nicht mit 3° hereinkommen, weil das viel zu flach ist.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Siewert, Ihre Nachfrage bitte.

**Lars Siewert (Stadt Willich):**

Herr Zerbe, Sie haben eben etwas sehr Wesentliches gesagt: Die Hindernisfreiheit laut Richtlinie des BMV für den Abstand zu Straßen sei für die kreuzenden Straßen eingehalten. Diese Richtlinien gehen tatsächlich nur davon aus, dass Straßen die Start- und Landebahn kreuzen. Im vorliegenden Fall haben wir sozusagen eine Kurvenrampe. Das heißt, die Planung geht davon aus, dass die Leute erhöht auf die Start- und Landebahn zufahren und quasi am höchsten Punkt in einer Kurve auf die A 44 wechseln. Bedingt durch Lage und Dimensionierung der geplanten Rampe ist ein solcher Fall in diesen Richtlinien überhaupt nicht vorgesehen. Klar, die Lichtraumprofile werden eingehalten, aber der Besonderheit dieses Einzelfalls wird hier nicht berücksichtigt. – Hat die Deutsche Flugsicherung die Zeichnung zur geplanten Start- und Landebahn und damit zu dieser Kurvenrampe auch erhalten oder hat sie nur die Höhe der Lichtraumprofile bekommen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Herr Kames oder Herr Matysiak?

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

Die DFS hat beides erhalten; speziell zum Autobahnkreuz Neersen ist auch die Bezirksregierung beteiligt worden. Dort liegt also beides zur Kenntnisnahme vor. – Noch einmal zu dem Anflugwinkel, Herr Rothe: Es sind 3° Anflugwinkel auch für die Betriebspiste 13 für die projektierte Bahn vorgesehen.

(Martin Rothe [Einwender]: Nein!)

– 3°. Wir haben heute 3,5° und für die neue Bahn ist nicht zuletzt auf Bestreben der DFS ihr Standard 3° vorgegeben worden.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Kames. – Als Nächster hat Herr Sandrock, genannt Jack, das Wort.

**Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):**

Sehr geehrte Vorsitzende, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich wohne in Knickelsdorf in Willich-Schiefbahn, also dann im kritischen Bereich der Boden- und Fluglärmzone. Aus folgenden Gründen bin ich gegen den geplanten Neubau der Start- und Landebahn:

Das Fluglärmaufkommen wird sich drastisch erhöhen und zu einer beachtlichen Wertminderung unseres selbstgenutzten Wohneigentums führen. Unser Haus ist auch ein Teil unserer Altersversorgung. Aber noch schlimmer wird für uns die Gesundheitsbeeinträchtigung durch den Fluglärm sein, denn auch schon jetzt ist durch Flug-, Autobahn- und Straßenlärm die Grenze des Erträglichen erreicht. Unser Garten ist für uns ein Refugium, in dem wir uns erholen und gerne viel Zeit im Freien verbringen. Das wird danach nicht mehr so entspannt möglich sein.

Der Neubau des Flughafens erfordert den Aus- und Neubau von Zufahrtsstraßen, die bisher nicht oder nicht in ausreichender Dimensionierung vorhanden sind. Durch zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen werden weitere Lärmbelastigungen und Naturschäden entstehen. So ist auch geplant, einen jetzt noch vorhandenen breiten Waldstreifen, Neersener und Schiefbahner Bruch, der im Sommer den Lärm doch erheblich dämpfte, zu beseitigen bzw. zu roden, circa 34 ha.

Ich glaube zwar, dass in unserer heutigen Zeit Flugverkehr sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus touristischen Gründen unverzichtbar ist. Das bedeutet aber nicht, dass in einer Region mehrere internationale und regionale Flughäfen benötigt werden. Die Schaffung und Unterhaltung zahlreicher großer und mittelgroßer Flughäfen sind für den Steuerzahler zu teuer. Sie belasten gerade unsere durch viele Lärmquellen bereits beanspruchte Region zusätzlich und verschwenden in nicht wieder gutzumachendem Maße schützenswerte Landschaft. Mir scheint, dass mit der Argumentation, neue Arbeitsplätze zu schaffen, genauso unsolid umgegangen wird wie in den 90er-Jahren, als jede Gemeinde in den neuen Bundesländern ein eigenes Gewerbegebiet aus dem Boden stampfte, meist noch in unberührter Natur. Heute liegen dort circa 1 Milliarde € Steuergelder begraben, die Natur und Landschaft verschandelt haben.

Damit komme ich zu meinem besonderen Anliegen: Ich bin seit einiger Zeit als Vorsitzender der NABU-Gruppe – Naturschutzbund Deutschland – für Willich zuständig. Ich engagiere mich ehrenamtlich im Naturschutzgebiet Neersener Bruch und im Landschaftsschutzgebiet Schiefbahner Bruch und kartiere zusammen mit meiner Frau viele Stunden besondere Vögel und überwinternde Wasservögel auf dem Kalksandsteinsee.

Herr Henf, der Gutachter des Flughafens, bezweifelte in der letzten Woche, dass die im Jahre 2002 in den Schutzgebieten nördlich des jetzigen Flughafengebietes kartierten Nachtigallenbrutpaare noch dort seien. Sie sind es. Wir haben in den darauffolgenden Jahren eine annähernd gleiche Anzahl von ihnen dort vorgefunden. Die von ihm benannten Nachtigallenvorkommen am Nordkanal in Richtung Neuss sind in Zukunft ebenso dramatisch gefährdet, da mit der Abholzung der Bahntrasse am Nordkanal vom Kaarster See in Richtung Schiefbahn bereits begonnen wurde. Das hätte Herr Henf auch einmal erwähnen können.

Herr Henf ging in seiner Rede davon aus, dass alles nicht tragisch sei, da sich Landschaften überall dynamisch weiterentwickelten, sodass nur eine Verlagerung der Nachtigallenbruten nach dem Aus- bzw. Neubau des Flughafens erfolgen werde. Er verschwieg aber, dass die Nachtigall ganz bevorzugt an Stellen mit Gewässern, Flüssen, Bächen und in Feuchtgebieten brüten, also bei uns nur am erweiterten Nordkanal und im Neersener und Schiefbahner Bruch, wo sie diese idealen Brutbedingungen vorfinden. Wenn sie z. B. noch nicht am jetzt noch naturbelassenen Trietbach brütet, liegt dies sicherlich daran, dass der Trietbach noch etwa 15 Jahre benötigt, bis er die günstigen Voraussetzungen des Neersener und Schiefbahner Bruchs hat, der sich in den letzten Jahren zu einer sehr strukturierten Waldfläche mit ausgeprägter Strauchschicht entwickelt hat.

An dieser Stelle möchte ich die herausragende Bedeutung des Naturschutzgebietes Neersener Bruch erläutern und die im Landschaftsplan 9 „Willicher Lehmplatte“ gesteckten Ziele für das Naturschutzgebiet auszugsweise noch einmal deutlich machen:

Die Schutzausweisung dient:

- der Erhaltung des Abgrabungssees mit der Schilf- und Schwimmblattzone als Standorte für seltene, wild wachsende Pflanzen und als Lebensraum für gefährdete, wild lebende Tiere, der Erhaltung und nachhaltigen Sicherung eines Fledermauswinterquartiers in der Schutthalde der ehemaligen Ziegelei,
- der Erhaltung und nachhaltigen Sicherung eines Amphibienlaichgewässers durch Anhebung des Grundwasserstands sowie Freistellen von beschattenden und verdämmenden Gehölzen,
- der Erhaltung und nachhaltigen Sicherung der Strukturvielfalt des Gebietes, insbesondere durch die Sicherung oder Entwicklung von Saumbiotopen, Ruderalflächen und Heckenstrukturen,
- der Verbesserung des Gewässerhaushalts durch die Anlage weiterer Flachwasserzonen,

- der Entwicklung naturnaher Waldbestände wie Erlenbruchwald durch Beachtung der natürlichen Grundlagen, Dauerbestockung, Naturverjüngung und Aufbau einer vielfältigen Altersstruktur,
- der Wiederherstellung von Feuchtgebieten durch Anstau der Entwässerungsgräben,
- der Erhaltung und nachhaltigen Sicherung von Brutplätzen seltener und gefährdeter Vogelarten sowie eines Rastplatzes für Durchzügler.

So viel zum Naturschutzgebiet; jetzt zum Landschaftsschutzgebiet Schiefbahner Bruch.

Die Schutzausweisung des Schiefbahner Bruchs dient:

- der Erhaltung der breiten Auenniederung mit Niedermoorrelikten, größeren Waldflächen im Wechsel mit Abgrabungsgewässern, feuchten bis nassen Wiesen, Weiden und kleinparzelligen Äckern sowie Ruderalflächen als bedeutendem erdgeschichtlichem Zeugnis der letzten Eiszeit, als Refugialbereich für wild wachsende Pflanzen und wild lebende Tiere und – durch die vielfältige Gliederung und Belebung durch Alleen, Baumreihen, Feldgehölze und -hecken mit hohem Erlebniswert – als Bereich für die naturbezogene Erholung des Menschen,
- der Wiederherstellung eines ausgewogenen Naturhaushalts durch die Anhebung des Grundwasserstandes zur Vernässung der seltenen Niedermoorrelikte als Lebensräume für seltene und meist gefährdete wild wachsende Pflanzen und wild lebende Tiere,
- der Erhaltung und nachhaltigen Sicherung des kulturhistorisch wertvollen Nordkanals als eine in Ost-West-Richtung verlaufende ökologische Leitlinie mit überregionaler Bedeutung im Biotopverbundsystem zwischen Schiefbahner Bruch und Rheinschiene und als vielfältiger Lebensraum für an Feuchtgebiete gebundene wild wachsende Pflanzen und wild lebende Tiere,
- der Wiederherstellung eines ausgewogenen Naturhaushalts durch Renaturierung der Alten Cloer zur Optimierung dieses Fließgewässers als Lebensraum für wild wachsende Pflanzen und wild lebende Tiere und als ökologische Leitlinie zur Verknüpfung des Schiefbahner Bruchs mit der westlich gelegenen Niersniederung.

Die angebotenen Ausgleichsflächen, das heißt der Flickenteppich mit 38 großräumig verteilten kleinen Flächen, werden auch in 20 Jahren total ungeeignet sein, um eine Bruchlandschaft zu ersetzen. Es wird keinen dynamischen Prozess für Nachtigallen geben. Bei den umstrukturierten Ausgleichsflächen würden dort bereits vorkommende Pflanzen- und Tierarten auch noch verdrängt. Man will ja sogar den jetzt noch wertvollen Trietbach verlegen und auch diesen schützenswerten Bereich zunichte machen.

Wir haben hier in Willich weiß Gott nicht viel Wald- und Naturschutzgebiete, aber sie will man uns auch noch wegnehmen, circa 34 ha oder mehr. Das gesamte Waldgebiet von Willich, zurzeit circa 180 ha städtisch und circa 50 ha privat, wäre nach dem Umbau nur noch circa 196 ha groß und somit kleiner als die vergrößerte Flughafenfläche mit circa 220 ha. Das schöne Naturschutzgebiet mit dem Kalksandsteinsee, dem Anglersee, würde, wenn die Regiobahn auch noch verlegt wird, verloren gehen und das einmalige Bruchgebiet mit der bereits erwähnten größten Nachtigallenpopulation im Kreis Viersen ein für allemal zerstört.

Auch wenn Herr Henf im Neersener Bruch keine Spuren von Fledermausschlafplätzen fand, möchte ich doch unseren Experten zitieren, der bei einer Kartierung vom 10. Mai 2004 eine vierte Fledermausart feststellte, die Rauhautfledermaus; siehe hierzu Kartierungsblatt und Bericht, den ich Ihnen nachher zur Verfügung stellen möchte. In der Umweltverträglichkeitsstudie sind Braunes Langohr, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus bereits festgestellt.

Der beim Anglersee angelegte Fledermausstollen war tatsächlich nicht so wie gewünscht angenommen worden, aber Herr Lammel, der Vorsitzende des Angelvereins, hat mit dem Fledermausexperten Herrn Holthausen beim Stollen durch Bewässerung für bessere Bedingungen gesorgt, und zwar in diesem Jahr. Die Einflugsöffnung wird und wurde im Gegensatz zu dem, was Herr Henf geäußert hat, regelmäßig freigestellt. Durch den Neubau des Flughafens würde auch das Fledermausgebiet weitestgehend zerstört werden.

An dieser Stelle wird man vielleicht mitleidig auf die Feldhamster verweisen, womit einige „Spinner“ schon einmal ein attraktives Bauvorhaben verhindern wollten. Natürlich geht es mir in besonderem Maße um die schützenswerte Natur für unsere Vogel- und Tierwelt; es geht mir aber auch in sehr großem Umfang um die Menschen, die hier leben. Wir meinen, dass der Neersener und der Schiefbahner Bruch und all die Euroga-Objekte oder -Projekte, die in letzter Zeit hier geschaffen wurden, für uns Menschen, die hier leben, erhalten bleiben sollen. Wie schön ist es, durch Naherholungsgebiete zu wandern oder mit dem Rad zu fahren! Wie schön ist unser Schlosspark Neersen geworden, wie schön sind der neue Radweg am Nordkanal und die dort an historischen Stellen geschaffenen Rastplätze geworden, z. B. Altes Wehr im Eschert. Wie schön ist es, sich in den Biergärten von Radtouren zu erholen, und wie interessant, sich durch Euroga-Projekte an Naturlehrtafeln zu informieren; siehe hierzu die Broschüre „Fietsallee am Nordkanal“, die ich Ihnen auch gleich mit überreichen möchte.

Wir haben mit der NABU-Gruppe auch Naturlehrtafeln angebracht, Flächenpflege am alten Bahndamm und weiteren Flächen durchgeführt und Nisthilfe für Vögel und wild lebende Tiere wie Totholzmauern und Nistkästen erstellt. Im Schlosspark Neersen, am renaturierten Teil der Cloer mit erweitertem Retentionsraum, liegt die durch Landesmittel entstandene schulbiologische Station „Eva-Lorenz-Umweltstation“. Sie nahm im April 2002 ihre Arbeit auf. Unter Leitung einer Biologin und einer Pädagogin sollen die Schulkinder spielerisch draußen in frischer Luft die Lebensräume Wald und Park, Boden, Wasser und Wiese kennen lernen. Wir vom NABU betreuen die Station mit; sie ist auch der Stützpunkt der NABU-Gruppe Willich. Mit Grundschulern werden Nisthilfen für Vögel, Wildbienen usw. gebaut. Alle Veranstaltungen finden im Freien statt. Die Kurse und Veranstaltungen sind außerordentlich erfolgreich. Schon ein Jahr nach der Gründung haben rund 1.700 Kinder pro Jahr an den 75 Angeboten, die kostenlos sind, teilgenommen. Den Bericht über die Saison 2004 und die Programme 2005 erhalten Sie als weitere Dokumentation. All das wäre nach dem Ausbau wegen des großen Lärms nicht mehr möglich.

Ganz in der Nähe entstünde auch eine erhebliche Beeinträchtigung der Vogelwelt am Nierssee, der bereits seit Jahre eines der wichtigsten Rast- und Wintergebiete für Wasservögel im Kreis Viersen darstellt, in kalten Wintern sogar das mit Abstand wichtigste Überwinterungsgebiet kreisweit. Gleichzeitig ist er das größte und bedeutendste Gewässer in der Start- und Landeschneise. Nach Zählungen der Biologischen Station Krickenbecker Seen e. V. und der Ornithologischen Arbeitsgemeinschaft im Kreis Viersen über die letzten zehn Jahre rasten hier bis zu 3.345 Vögel pro Tag; Maximum pro Tag z. B. 1.371 Stockenten, 894 Tafelenten, 542 Blässrallen, 350 Reiherenten, 322 Krickenten und 84 Zwergtaucher. Die hier vorhandene Vogelschlagproblematik wurde in der letzten Woche ausreichend dargestellt.

All dies bedeutet für Willich und Umgebung eine dramatische Verschlechterung der Lebensbedingungen für Mensch und Natur, insbesondere, da in Willich die Bebauung z. B. durch den neuen Stadtteil Wekeln mit circa 6.000 neuen Einwohnern erfolgt ist sowie eine neue Planung mit mehreren hundert Wohneinheiten in Neersen ansteht. Das Industriegebiet Münchheide sollte ebenfalls nicht unerwähnt bleiben. Insgesamt bedeutet dies einen erheblichen Flächenverbrauch, der schon schmerzt. Freunde und Nachbarn, die es sich finanziell erlauben können, erwägen, ihren Lebensabend nicht in einer so zersiedelten, lärmbelasteten, betonverbauten Umgebung zu verbringen. Sie wollen hier den Abflug machen.

Wir möchten hier bleiben und die Vögel – gefährdete Arten wie Dorngrasmücke, Klappergrasmücke, Gelbspötter und Kuckuck, die im Kreis Viersen von starken Rückgängen betroffen sind – weiterhin hören. Wenn man später feststellen wird, dass der Flughafen unrentabel sei, wird wieder eine zubetonierte Fläche bzw. eine Fläche entstanden sein, die gegen die Natur ist, und das wertvolle Naherholungsgebiet und Naturschutzgebiet wären ein für allemal verloren. – Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Sandrock. – Als Nächster steht Herr Andreas Zimmer auf der Rednerliste. Ist er noch anwesend? – Das ist nicht der Fall. Dann frage ich noch einmal nach Herrn Bieber, der auf unserer 18-Uhr-Liste stand; ihn haben wir noch einmal an den Schluss dieser Rednerliste gesetzt, um ihm Gelegenheit zu geben zu sprechen. – Auch er ist nicht anwesend. Es gibt eine weitere Nachfrage von Herrn Schäfer.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Danke schön. – Ich bitte um Auszüge aus den Wortprotokollen vom 17., 20. und 23. Juni. Ich gebe Ihnen die Liste. Die Bitte bezieht sich hauptsächlich auf meine Person, außerdem auf Herrn Dr. Liefner (?) und Herrn Baier.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schäfer, wir hatten das schon beim letzten Mal: Wir müssen erst mit den Stenografen Rücksprache halten, ob und wann es möglich ist.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Okay.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Ich sehe keine weiteren Nachfragen zu unserem Tagesordnungspunkt. Dann schließe ich den Tagesordnungspunkt 8, Technische Planung, und schließe auch die Erörterung für heute. Wir setzen sie morgen mit dem Tagesordnungspunkt 9, Umweltauswirkungen, um 10:00 Uhr fort. – Danke und gute Heimfahrt.

Schluss: 19:53 Uhr

**Verhandlungsleiter:****Protokollführer:**

\_\_\_\_\_  
(Cornelia Patzschke, Leipzig)

\_\_\_\_\_  
(Wolfgang Wettengel, Leipzig)