

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	12
Tagesordnungspunkt 9 Umweltauswirkungen	12
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	12
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	12
Hans Kruse (Einwender):	12
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	13
Christoph Hölters (Kreis Viersen):	13
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	13
Christoph Hölters (Kreis Viersen):	13
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	14
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	14
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	14
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	14
Christoph Hölters (Kreis Viersen):	14
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	14
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	14
Christoph Ibach (Antragstellerin):	14
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	15
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	15
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	15
Christoph Hölters (Kreis Viersen):	15
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	15
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	16
Udo Hormes (Stadt Willich):	16
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	16
Christoph Ibach (Antragstellerin):	16
Udo Hormes (Stadt Willich):	16
Christoph Ibach (Antragstellerin):	16
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	16
Johannes Tillmanns (Einwender):	16
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	17
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	17
Johannes Tillmanns (Einwender):	17
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	17
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	17
Christoph Ibach (Antragstellerin):	17
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	17
Johannes Tillmanns (Einwender):	17
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	18
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	18
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	18
Ulrich Mischke (Einwender):	18
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	18
Udo Hormes (Stadt Willich):	18
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	18
Udo Hormes (Stadt Willich):	18
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	20
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	20
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	20
Udo Hormes (Stadt Willich):	20
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	20
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	20
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	21
Christoph Ibach (Antragstellerin):	21
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	22
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	22
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	22
Rudolf Wilhelm Pesch (Wasser- und Bodenverband Mittlere Niers):	22
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	23

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	23
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	23
Martin Amend (Antragstellerin):	23
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	23
Rudolf Wilhelm Pesch (Wasser- und Bodenverband Mittlere Niers):	23
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	24
Martin Amend (Antragstellerin):	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	24
Christoph Hölter (Kreis Viersen):	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	24
Franz Matysiak (Antragstellerin):	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	25
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	25
Christoph Hölter (Kreis Viersen):	25
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	25
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	25
Herbert Schäfer (Einwender):	25
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	26
Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):	26
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	26
Christoph Ibach (Antragstellerin):	26
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	26
Herbert Schäfer (Einwender):	26
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	26
Christoph Ibach (Antragstellerin):	27
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	27
Manfred Henf (Antragstellerin):	27
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	27
Rainer Kammann (Stadt Viersen):	27
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	28
Manfred Henf (Antragstellerin):	28
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	28
Rainer Kammann (Stadt Viersen):	28
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	28
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	28
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	29
Herbert Schäfer (Einwender):	29
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	29
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	29
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	29
Udo Hormes (Stadt Willich):	30
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	30
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	30
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	30
Udo Hormes (Stadt Willich):	30
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	30
Christoph Ibach (Antragstellerin):	30
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	30
Udo Hormes (Stadt Willich):	30
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	30
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	31
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	31
Udo Hormes (Stadt Willich):	31
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	31
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	31
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	31
Walter Cirsovius (Einwender):	31
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	34
Bettina Müller-Ehret (Betroffene):	34

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	34
Bettina Müller-Ehret (Betroffene):	34
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	34
Bettina Müller-Ehret (Betroffene):	34
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	34
Andreas Zimmer (Einwender):	35
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	35
Ulrich Mischke (Einwender):	35
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	35
Ulrich Mischke (Einwender):	35
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	35
Ulrich Mischke (Einwender):	36
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	36
Christian Külbs (Einwender):	36
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	36
Theo Schmitz (Einwender):	36
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	36
Ferdinand Lutter (Einwender):	37
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	37
Ferdinand Lutter (Einwender):	37
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	37
Ferdinand Lutter (Einwender):	37
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	39
Ferdinand Lutter (Einwender):	39
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	39
Ferdinand Lutter (Einwender):	40
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	42
Jan Luining (Einwender):	42
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	43
Christoph Ibach (Antragstellerin):	43
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	43
Manfred Henf (Antragstellerin):	43
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	45
Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):	45
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	46
Manfred Henf (Antragstellerin):	46
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	47
Ferdinand Lutter (Einwender):	47
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	48
Udo Hormes (Stadt Willich):	48
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	48
Ingrid Simon (Einwenderin):	48
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	49
Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):	49
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	50
Manfred Henf (Antragstellerin):	50
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	51
Udo Hormes (Stadt Willich):	51
Manfred Henf (Antragstellerin):	51
Udo Hormes (Stadt Willich):	51
Manfred Henf (Antragstellerin):	51
Udo Hormes (Stadt Willich):	51
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	52
Manfred Henf (Antragstellerin):	52
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	52
Andreas Zimmer (Einwender):	52
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	55
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	56
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	56

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):.....	57
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	57
Andreas Zimmer (Einwender):	57
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	57
Andreas Zimmer (Einwender):	57
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	58
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	58
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	58
Andreas Zimmer (Einwender):	59
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	59
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	59
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	59
Norbert Schlöder (Vertreter):	59
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	59
Norbert Schlöder (Vertreter):	59
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	62
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	62
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	63
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	63
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	64
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	64
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	64
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	64
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	65
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	65
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	65
Christoph Gerwers (Stadt Willich):	65
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	68
Hermann Schmitz (Einwender):	68
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	68
Rolf Ewald (Betroffener):	68
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	69
Rolf Ewald (Betroffener):	69
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	69
Ingrid Simon (Einwenderin):	69
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	69
Ingrid Simon (Einwenderin):	69
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	70
Herbert Schäfer (Einwender):	70
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	71
Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):.....	71
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	73
Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):.....	73
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	73
Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):.....	73
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	73
Christoph Ibach (Antragstellerin):	73
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	74
Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):.....	74
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	75
Christoph Ibach (Antragstellerin):	75
Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):.....	75
Christoph Ibach (Antragstellerin):	75
Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):.....	75
Christoph Ibach (Antragstellerin):	75
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	75
Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):.....	76
Hermann Schmitz (Einwender):	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76

Christoph Ibach (Antragstellerin):	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Hermann Schmitz (Einwender):	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Christoph Ibach (Antragstellerin):	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):	77
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	77
Christoph Ibach (Antragstellerin):	77
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	77
Christian Külbs (Einwender):	77
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	81
Martin Amend (Antragstellerin):	81
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	81
Christian Külbs (Einwender):	81
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	82
Wolfgang Houben (Einwender):	82
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	82
Martin Amend (Antragstellerin):	82
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	82
Martin Amend (Antragstellerin):	82
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	82
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):	82
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	83
Franz Matysiak (Antragstellerin):	83
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	83
Monika Thiel (Betroffene):	83
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	83
Martin Amend (Antragstellerin):	83
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	83
Irma Kruse-Moné (Einwenderin):	84
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	86
Irma Kruse-Moné (Einwenderin):	86
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	88
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	89
Irma Kruse-Moné (Einwenderin):	89
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	89
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	89
Irma Kruse-Moné (Einwenderin):	89
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	89
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	90
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	90
Irma Kruse-Moné (Einwenderin):	90
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	90
Manfred Henf (Antragstellerin):	90
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	91
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	91
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	91
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	91
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	92
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	92
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	93
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	93
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	93
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	93
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	93
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	93
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	94
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	94

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	94
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	94
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	94
Heinz-Theo Kreuzer (Einwender):	94
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	95
Heinz-Theo Kreuzer (Einwender):	95
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	95
Franz Windbergs (Einwender):	95
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	95
Franz Windbergs (Einwender):	95
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	95
Peter Bolten (Einwender):	96
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	96
Peter Bolten (Einwender):	96
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	96
Peter Bolten (Einwender):	96
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	96
Peter Bolten (Einwender):	96
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	96
Heinz-Theo Kreuzer (Einwender):	97
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	97
Franz Windbergs (Einwender):	97
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	97
Franz Windbergs (Einwender):	97
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	98
Udo Hormes (Stadt Willich):	99
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	99
Ulrich Mischke (Einwender):	99
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	99
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	99
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	99
Ulrich Mischke (Einwender):	100
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	100
Hans-Josef Jülich (Einwender):	100
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	101
Johannes Tillmanns (Einwender):	101
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	101
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	101
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	102
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	102
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	102
Martin Amend (Antragstellerin):	102
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	102
Martin Amend (Antragstellerin):	102
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	102
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):	102
Martin Amend (Antragstellerin):	103
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	103
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):	103
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	103
Martin Amend (Antragstellerin):	103
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	103
Franz Matysiak (Antragstellerin):	103
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	104
Wolfgang Houben (Einwender):	104
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	104
Franz Matysiak (Antragstellerin):	104
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	104
Wolfgang Houben (Einwender):	104

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	105
Franz Matysiak (Antragstellerin):	105
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	105
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	105
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	105
Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):	106
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	106
Christian Külbs (Einwender):	106
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	107
Wolfgang Houben (Einwender):	107
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	107
Martin Amend (Antragstellerin):	107
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	108
Wolfgang Houben (Einwender):	108
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	108
Martin Amend (Antragstellerin):	108
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	108
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	108
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	108
Udo Hormes (Stadt Willich):	109
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	109
Christoph Ibach (Antragstellerin):	109
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	109
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	109
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	109
Hans Kruse (Einwender):	109
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	112
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	112
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	112
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	113
Hans Kruse (Einwender):	113
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	113
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	113
Hans Kruse (Einwender):	114
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	114
Hans Kruse (Einwender):	114
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	114
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	114
Hans Kruse (Einwender):	114
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	114
Hans Kruse (Einwender):	114
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	115
Hans Kruse (Einwender):	115
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	115
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	115
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	115
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	115
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	115
Hans Kruse (Einwender):	116
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	116
Monika Thiel (Betroffene):	116
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	117
Herbert Schäfer (Einwender):	117
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	119
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	120
Franz Matysiak (Antragstellerin):	120
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	121
Wolfgang Houben (Einwender):	121
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	124

Wolfgang Houben (Einwender):	124
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	124
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	124
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	128
Christoph Ibach (Antragstellerin):	128
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	128
Christoph Ibach (Antragstellerin):	128
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	128
Christoph Ibach (Antragstellerin):	129
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	129
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	129
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	130
Peter-Jasper Meerheim (BUND):	130
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	132
Peter-Jasper Meerheim (BUND):	132
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	132
Peter-Jasper Meerheim (BUND):	132
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	132
Christoph Ibach (Antragstellerin):	132
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	132
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	132
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	133
Ingrid Mozek (Einwenderin):	133
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	133
Christoph Ibach (Antragstellerin):	133
Ingrid Mozek (Einwenderin):	133
Christoph Ibach (Antragstellerin):	133
Ingrid Mozek (Einwenderin):	134
Christoph Ibach (Antragstellerin):	134
Ingrid Mozek (Einwenderin):	134
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	136
Hans-Joachim Coenen (Einwender):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	136
Erich Bieber (Einwender):	137
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	137
Erich Bieber (Einwender):	137
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	137
Erich Bieber (Einwender):	137
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	137
Erich Bieber (Einwender):	137
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	138
Erich Bieber (Einwender):	138
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	140
Gernot Karlsböck (Einwender):	141
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	141
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	141
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	141
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	141
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	141
Gernot Karlsböck (Einwender):	141
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	142
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	142
Gernot Karlsböck (Einwender):	142
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	142
Gernot Karlsböck (Einwender):	142
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	142
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	142
Gernot Karlsböck (Einwender):	142
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	142

Gernot Karlsböck (Einwender):	142
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	142
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	143
Gernot Karlsböck (Einwender):	143
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	143
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	143
Gernot Karlsböck (Einwender):	143
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	143
Gernot Karlsböck (Einwender):	143
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	143
Gernot Karlsböck (Einwender):	144
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	144
Gernot Karlsböck (Einwender):	144
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	144
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	144
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	144
Gernot Karlsböck (Einwender):	144
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	144
Gernot Karlsböck (Einwender):	144
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Gernot Karlsböck (Einwender):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Gernot Karlsböck (Einwender):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Gernot Karlsböck (Einwender):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Gernot Karlsböck (Einwender):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Gernot Karlsböck (Einwender):	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	146
Gernot Karlsböck (Einwender):	146
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	146
Gernot Karlsböck (Einwender):	146
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	146
Gernot Karlsböck (Einwender):	146
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	146
Gernot Karlsböck (Einwender):	146
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	146
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	146
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	146
Gernot Karlsböck (Einwender):	147
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	147
Gernot Karlsböck (Einwender):	147
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	147
Gernot Karlsböck (Einwender):	147
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	148
Gernot Karlsböck (Einwender):	148
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	148
Gernot Karlsböck (Einwender):	148
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	148
Gernot Karlsböck (Einwender):	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	149
Gernot Karlsböck (Einwender):	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	149
Gernot Karlsböck (Einwender):	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	149
Gernot Karlsböck (Einwender):	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	149
Gernot Karlsböck (Einwender):	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	149
Gernot Karlsböck (Einwender):	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	149
Gernot Karlsböck (Einwender):	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	149
Gernot Karlsböck (Einwender):	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	149
Gernot Karlsböck (Einwender):	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	149
Gernot Karlsböck (Einwender):	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	149
Gernot Karlsböck (Einwender):	149
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	150
Gernot Karlsböck (Einwender):	150

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	150
Gernot Karlsböck (Einwender):	150
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	150
Gernot Karlsböck (Einwender):	151
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	151
Beatrice Artmann (Einwenderin):	151
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	154
Kirsten Lübke (Einwenderin):	154
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	155
Kirsten Lübke (Einwenderin):	155
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	155
Kirsten Lübke (Einwenderin):	155
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	156
Peter Gathen (Antragstellerin):	157
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	158
Peter Gathen (Antragstellerin):	158
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	158
Peter Gathen (Antragstellerin):	158
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	158
Peter Gathen (Antragstellerin):	159
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	159
Peter Gathen (Antragstellerin):	159
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	159
Peter Gathen (Antragstellerin):	159
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	159
Peter Gathen (Antragstellerin):	159
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	159
Peter Gathen (Antragstellerin):	159
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	159
Peter Gathen (Antragstellerin):	159
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	159
Peter Gathen (Antragstellerin):	160
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	160
Peter Gathen (Antragstellerin):	160
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	160
Peter Gathen (Antragstellerin):	160
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	160
Peter Gathen (Antragstellerin):	160
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	160
Peter Gathen (Antragstellerin):	160
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	161
Hubertus Goltsch (Einwender):	161
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	161
Peter Gathen (Antragstellerin):	161
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	162
Hubertus Goltsch (Einwender):	162
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	162
Ulrich Gens (Einwender):	162
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	163
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	163
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	163
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	163
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	163
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	164
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	164
Ulrich Gens (Einwender):	164
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	164
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	164
Peter Gathen (Antragstellerin):	164
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	165
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	165
Peter Gathen (Antragstellerin):	165
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	165

Peter Gathen (Antragstellerin):	165
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	165
Peter Gathen (Antragstellerin):	165
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	166
Peter Gathen (Antragstellerin):	166
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	166
Franz Windbergs (Einwender):	166
Peter Gathen (Antragstellerin):	166
Franz Windbergs (Einwender):	166
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	167
Heinz-Theo Kreutzer (Einwender):	167
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	167
Johannes Tillmanns (Einwender):	167
Peter Bolten (Einwender):	167
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	168
Peter Gathen (Antragstellerin):	168
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	168
Heinz-Theo Kreutzer (Einwender):	169
Peter Gathen (Antragstellerin):	169
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	169
Dr. Hans-Jürgen Schrewe (Einwender):	169
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	173
Wolfgang Bernhard Hütterroth (Vertreter):	173
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	174
Jürgen Tarter (Vertreter):	174
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	176
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	176
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	176
Jürgen Tarter (Vertreter):	176
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	176
Jürgen Tarter (Vertreter):	176
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	176
Jürgen Tarter (Vertreter):	177
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	177
Ulrich Gens (Einwender):	177
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	177
Käthe Müller (Einwenderin):	178
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	178
Christoph Ibach (Antragstellerin):	178
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	178
Käthe Müller (Einwenderin):	178
Christoph Ibach (Antragstellerin):	178
Käthe Müller (Einwenderin):	178
Christoph Ibach (Antragstellerin):	179
Käthe Müller (Einwenderin):	179
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	179
Käthe Müller (Einwenderin):	179
Christoph Ibach (Antragstellerin):	179
Käthe Müller (Einwenderin):	179
Christoph Ibach (Antragstellerin):	179
Käthe Müller (Einwenderin):	179
Christoph Ibach (Antragstellerin):	179
Käthe Müller (Einwenderin):	179
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	180

Beginn: 10:11 Uhr

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Guten Morgen zusammen! Wir setzen die Erörterung heute um 10:11 Uhr fort und machen mit

**Tagesordnungspunkt 9
Umweltauswirkungen**

weiter, den zu erörtern wir bereits begonnen haben. Von daher weist die Rednerliste einige Redner aus, die zu diesem Punkt schon gesprochen haben. Wir hatten gestern allerdings noch zwei Redner, die nicht mehr sprechen konnten. Ich frage jetzt noch einmal in die Runde, ob Herr Zimmer und Herr Bieber anwesend sind; sie könnten dann gleich sprechen. – Das ist nicht der Fall. Dann gebe ich das Wort erst einmal an Herrn Marten. Er wird zu einigen verfahrensrechtlichen Dingen etwas sagen. – Bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gestern wurden ein paar Anträge gestellt, die wir noch bescheiden müssen, zunächst den Antrag der Stadt Willich, das Planfeststellungsverfahren zu beenden, bzw. einen Hilfsantrag. Diesem Antrag werden wir nicht stattgeben, weil wir die Frage, die Sie zur Begründung anführen, nämlich das Verhältnis Düsseldorf/Mönchengladbach, am Donnerstag erörtern wollen. Das ist ein Kernstück des Erörterungstermins; das wollen wir uns nicht entgehen lassen.

Außerdem gab es einen Antrag von Herrn Schäfer, einen Auszug aus den Wortprotokollen zu erhalten. – Wir bemühen uns darum; dem Antrag wird also stattgegeben.

Die Anträge von Herrn und Frau Kruse sowie Herrn Diederichs werten wir als Anregung; wir werden sie im Verfahren mit bescheiden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Marten. – Herr Kruse hat noch eine Nachfrage dazu. – Bitte.

Hans Kruse (Einwender):

Ich empfinde es als positiv, dass mein Antrag als Anregung aufgenommen worden ist. Ich habe mich heute wieder in die Liste eintragen lassen und möchte diese Daten dann, wenn ich an der Reihe bin, weiter erhärten, weil ich da fündig geworden bin. Das muss nicht jetzt sein.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Kruse. Das können wir gern so machen. – Jetzt hat sich der Kreis Viersen noch zu Wort gemeldet.

Christoph Hölters (Kreis Viersen):

Guten Morgen! – Am letzten Donnerstag ist von Herrn Marten dargelegt worden, dass zum heutigen Termin ein Statusbericht zum Grunderwerb für Ausgleichs- und Ersatzflächen und zum Grunderwerbsverzeichnis gegeben werden sollte. Nun habe ich heute Morgen im Vorfeld von Kollegen erfahren, dass dies bereits gestern geschehen ist. Das war mir nicht bekannt. Auch nach dem, was in der letzten Woche gesagt wurde, war nicht davon auszugehen. Die Tagesordnung der Bezirksregierung, die für den gestrigen Tag im Internet stand, gab das auch nicht wieder. Von daher gehe ich davon aus, dass jetzt im Laufe des Vormittags auf jeden Fall zu den Flächen im Kreis Viersen dieser Statusbericht noch einmal gegeben werden wird und dass zur entsprechenden Eignung der Flächen zur Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen und der Kompensationsmaßnahmen von Herrn Ibach diesbezügliche Aussagen getroffen werden, ebenso zu den angekündigten Alternativflächen, die mir nicht bekannt sind.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Hölters. – Wir hatten dieses Thema, wie Sie richtig sagen, bereits gestern erörtert. Zunächst war geplant, es heute zu machen; dann war aber die Verfügbarkeit von Prof. Johlen nur so gegeben, dass wir es gestern machen konnten. Ich schlage vor, dass Sie Ihre Fragen direkt an die Antragstellerin stellen. Sie könnte dann zu den Flächen, die Sie betreffen, und auch noch einmal zu den grundsätzlichen Fragen Stellung nehmen.

Christoph Hölters (Kreis Viersen):

Das betrifft die Flächen im Kreis Viersen insgesamt – damit ist nachvollziehbar, welche ich meine –, zu denen ich gern wüsste, wie die entsprechenden Verhandlungen gедiehen sind. In unserer schriftlichen Stellungnahme haben wir bereits klar dargelegt, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vor Planfeststellungsbeschluss glaubhaft zu machen sei, dass die dargelegte Kompensation tatsächlich auch umgesetzt werden kann. Wir haben in vielen anderen Verfahren die Erfahrung gemacht, dass es nie zur Kompensation kommt, wenn dies nicht der Fall ist. Insofern wäre das sehr unglücklich.

Herr Ibach hatte in der letzten Woche auch schon dargelegt, dass sich einige im Verzeichnis enthaltene Flächen, z. B. im Bereich des Niersauenkonzeptes, nicht eignen, um Maßnahmen zu realisieren. Mir ist wohl bekannt, dass es mit den Niersverband Verhandlungen gibt, andere Flächen zu nehmen. Sie sind aber auch nicht in das normale Verfahren eingebracht. Insofern erwarte ich Aussagen, außerdem zum Status hinsichtlich des Grunderwerbs von Flächen in Niederkrüchten. In Niederkrüchten wurde die Planung nicht öffentlich ausgelegt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Hölters. – Herr Zerbe, könnten Sie jetzt direkt etwas dazu sagen oder sollen wir die Frage zurückstellen und heute vielleicht nach der Pause noch einmal aufgreifen? – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Hölters, ich bitte Sie dann um einen Hinweis, wenn ich Flächen vergessen sollte. Mir liegt der Plan vor: Kreis Viersen, Flächen 1, 2, 3 und 4. Dort haben wir die Flächen bilanziert.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe, vielleicht wäre es das Einfachste, die Karte noch einmal vorn auf den Tisch zu legen. Dann können alle alles nachvollziehen.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir legen sofort eine Karte auf.

(Karte)

Die Flächen 1, 2, 3 und 4 haben wir bilanziert. Ich nenne die ungefähren Quadratmeterzahlen: Fläche 1 9.300 m², Fläche 2 10.300 m², Fläche 3 36.100 m² und Fläche 4 22.300 m². Dort sind wir mit dem Grundstückseigentümer in intensiven Gesprächen und uns liegt ein konkretes Angebot vor.

Christoph Hölters (Kreis Viersen):

Das sind die Flächen, die auch im Planfeststellungsverfahren für die A 52 stecken. Es ist also eine Klärung erfolgt, wer dann die Flächen für sein Verfahren bekommt?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Zu den Flächen liegt uns ein konkretes Angebot des Eigentümers vor. – Dann haben wir die Fläche 5, Niersauenkonzept. Dazu wird Herr Ibach kurz etwas erläutern.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Zur Fläche 5 hatten wir in der letzten Woche schon ausgeführt, dass wir sie aufgenommen hatten und dass im Rahmen der Einwendungen seitens des Niersverbandes darauf hingewiesen worden sei, dass diese Wahl nicht als glücklich erachtet wird. Der Niersverband hat uns aber bereits eine Ersatzfläche vorgeschlagen, die etwa 1 km nordwestlich im unmittelbaren Bereich der Niers liegt. Dabei handelt es sich um die Niersrenaturierung mit Auwaldanlage. Der Niersverband hat uns signalisiert, dass hinsichtlich dieser Fläche selbstverständlich

eine deutlich größere Akzeptanz zum Niersauenkonzept bestehe und man davon ausgehen könne, dass diese Fläche tatsächlich zur Verfügung steht. Die Flächengröße beträgt ebenfalls 2 ha.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Hölters, dann gehen wir kurz weiter mit den Flächen 11 und 12 im Kreis Viersen. Dort haben wir noch keine Gespräche geführt und haben auch keine Zusagen. Das Gleiche gilt für die Flächen 13 und 14 sowie für die Teilfläche 16, die in zwei Kreisgebieten liegt; der Kreis Neuss und der Kreis Viersen durchschneiden das Grundstück. Zu den Flächen 36, 37 und 38 haben wir wiederum konkrete Angebote des Grundstückseigentümers.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sind Ihre Fragen damit beantwortet, Herr Hölters?

Christoph Hölters (Kreis Viersen):

Ich kann also davon ausgehen, dass für den Kompensationsbedarf nicht glaubhaft gemacht werden kann, dass zum Planfeststellungsbeschluss die erforderlichen Kompensationen festgeschrieben und dann umgesetzt werden können, da Sie sagen, Sie haben für die Flächen 11 und 12, 13 und 14 sowie 16 noch keine Gespräche geführt.

Diese Thematik wurde schon im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens intensiv erörtert. Der Kreis Viersen hatte auch entsprechende Hinweise gegeben, welche Flächen im Zusammenhang besonders geeignet wären. Ich sehe das konzeptionell nicht durchgängig. Herr Ibach kann mich gern vom Gegenteil überzeugen. Ich hatte ihn in der letzten Woche schon danach gefragt; die Antwort steht aus. Insofern gehe ich davon aus, da so viel Zeit ins Land gegangen ist, dass Sie diese Kompensation nicht entsprechend nachweisen können.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Hölters, auch das ist gestern hier eingehend erörtert worden. Von der Grundaussage haben wir gestern ausgeführt, dass uns vom Gesamtausgleichsflächenbedarf derzeit rund 43 % schon zur Verfügung stünden. Wir haben ferner gesagt, dass es auch aus wirtschaftlichen Gründen einem Vorhabensträger fast nicht zumutbar sei, die für den Endausbauzustand erforderlichen Ausgleichsflächen zu erwerben, bevor ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt und damit Rechtssicherheit besteht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Hölters, danke, Herr Kames. Das ist damit erst einmal geklärt. – Dann sehe ich noch eine Nachfrage von Herrn Hormes.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Eine Frage zu den 43 % verfügbarer Ausgleichsflächen. Wieviel Prozent der Ausgleichswertigkeit machen denn diese 43 % Flächenanteil aus?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Ibach, können Sie dazu Stellung nehmen?

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Diese Frage kann ich spontan nicht beantworten. Bei den Flächen, die wir eben aufgezeigt haben, handelt es sich primär um Aufforstungsflächen, also die Flächen mit der höchsten Aufwertungsmöglichkeit im Rahmen der ökologischen Bilanzierung.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Laut dem mir vorliegenden Kartenmaterial sind das zum Teil die Flächen, auf denen Nadelwald in Laubwaldformen umgewandelt werden soll. Da ist die Umwandlungswertigkeit natürlich wesentlich geringer. Deswegen würde es mich über den Daumen doch interessieren, wie hoch der Wertigkeitsanteil ist.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Das müsste ich herausuchen; das kann ich spontan nicht sagen. Dazu kann ich Ihnen vielleicht im Laufe des Tages noch eine Antwort geben, wie viel das ausmachen würde. Richtig ist, dass die Flächen 36, 37 und 38 Waldumwandlungsflächen sind. Die Fläche 36 ist auch eine Aufforstungsfläche.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Ibach, dann schlage ich vor, dass Sie das noch konkretisieren und uns nachreichen. – Jetzt habe ich noch eine Nachfrage von dem Herrn dort hinten.

Johannes Tillmanns (Einwender):

Ich komme aus Kleinenbroich und bin im Hinblick auf die Fläche Nr. 25 betroffen. Von dieser Fläche werden mir 10 % meines gesamten Eigentums vom Betrieb direkt neben der Hofstelle abgeschnitten, die als Ausgleichsfläche vorgesehen sind. Dadurch ist die Existenz gefährdet. Ich wüsste nicht, wie es dann weitergehen soll. Ich bin auch von keinem in irgendeiner Weise – ich habe das schon einmal gesagt – angesprochen worden, ob die Fläche zur Verfügung steht oder nicht. Ich kann mir nicht vorstellen, dass man einfach hingehen und sagen kann: Direkt neben der Hofstelle fangen wir an; das ist so ein schöner Block – bei mir sind es

schätzungsweise 4,5 ha von ungefähr 10 ha –, den nehmen wir einmal, damit hat sich die Sache. Dazu hätte ich gern eine Auskunft.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Tillmanns. – Herr Marten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Tillmanns, wie nutzen Sie diese Fläche derzeit?

Johannes Tillmanns (Einwender):

Landwirtschaftlich genutzte Ackerfläche.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe oder Herr Ibach dazu?

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Wir hatten in der vergangenen Woche immer darauf hingewiesen, wie es zu diesem Konzept und konkret zu den Flächen gekommen ist, weil immer das Suchraumkonzept der Stadt Korschenbroich für Ausgleichsmaßnahmen angesprochen wurde. Auch diese Fläche liegt in dem Suchraumkonzept. Von daher würde es sich stimmig darstellen. Herr Prof. Johlen hat gestern angedeutet, welche Optionen und Möglichkeiten dennoch bestehen, um dieses Thema der Betroffenheiten und der Existenzbedrohung womöglich auch anderweitig im Planfeststellungsbeschluss zu klären, nämlich dass man nicht unbedingt diesen Flächenplan feststellen muss, sondern mit aufschiebender Wirkung dies den Antragsteller in einem Deckblattverfahren noch einmal darlegen lassen kann.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Ibach. – Es gibt noch eine Nachfrage. – Herr Tillmanns.

Johannes Tillmanns (Einwender):

Darum bitte ich auch, denn so, wie es jetzt aussieht, soll die Fläche ohne Rücksicht auf irgendeine Existenzgrundlage weggenommen werden. Man könnte, man kann, man will, aber was passiert, wenn es nicht anders geht? Dann können wir den Laden zumachen. Mein Sohn hat den Betrieb übernommen und hat ihn sich zum Teil anders aufgebaut, aber dann ist alles im Eimer. Wir sind vor 25 Jahren aus der Ortslage ausgesiedelt, um uns da entfalten zu können, und jetzt kommt dieser Hammer.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Tillmanns. – Bevor Herr Zerbe Ihnen antwortet, Herr Marten bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Tillmanns, ich kann Sie beruhigen. Das, was eben als Ultima Ratio angesprochen wurde, im Wege einer Enteignung vorzugehen, kommt derzeit überhaupt nicht in Betracht. Herr Zerbe hat im Laufe der Verhandlungen auch schon gesagt, dass er eine einvernehmliche Regelung anstrebt, und zwar für alle Flächen. Ich nehme an, dass der Flughafen eine andere Fläche in Anspruch nehmen wird, wenn Sie sich nicht einigen können. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Ihre Fläche gegen Ihren Willen herangezogen wird.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Marten. – Es gibt keine weiteren Nachfragen. Dann können wir in der Rednerliste fortfahren. Als Nächster ist Herr Schlöder an der Reihe. Ist Herr Schlöder anwesend? – Das ist nicht der Fall. – Herr Mischke.

Ulrich Mischke (Einwender):

Ich glaube, ich kann dazu etwas sagen. Die nächsten drei sind Mitarbeiter der Stadt Willich. Sie wollten im Zusammenhang mit den Schlossfestspielen sprechen. Ich bin informiert, dass das eigentlich in Absprache erfolgen sollte; das sollte wohl Herr Siewert machen. Die nächsten drei sind im Moment nicht anwesend. Was da zuletzt besprochen worden ist, kann ich nicht sagen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke für den Hinweis. – Dann setzen wir die nächsten drei Redner, Herrn Schlöder, Herrn Gerwers und Frau Mahjoub-Thiel ans Ende der Rednerliste; wir werden sie dann nach den weiteren Rednern wieder aufrufen. – Als Nächster wäre dann Herr Siewert an der Reihe, aber auch ihn sehe ich nicht im Saal. – Herr Hormes.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Herr Siewert ist aus dienstlichen Gründen verhindert. Wenn es gewünscht wird, könnte ich zu den Umweltschutzpunkten einspringen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dann machen wir das so. – Bitte.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Ich habe folgende Fragestellungen zu der Umweltverträglichkeitsstudie: Erstens. Unter dem Punkt Freizeit und Erholung werden die Auswirkungen auf Kinderspiel- und Bolzplätze meiner Meinung nach nicht ausreichend behandelt. In Neersen sind zehn Spielplätze, vier Bolz-

plätze und zwei Sonderspielbereiche betroffen. Der Bolzplatz Niersweg liegt direkt am Messpunkt 15, der zum Teil sehr hohe Dauerschall- und mittlere Maximalpegel aufweist. Da stellt sich für mich die Frage, wie die spielenden Kinder vor diesen zu erwartenden Emissionen geschützt werden können und sollen.

Zweitens werden unter „Reitsport“ die Trabrennbahn und der Abtshof erwähnt. Die Reitanlagen Morschheuser, Schmitz und Mahlbauer in Neersen werden überhaupt nicht erwähnt. Der Reitstall Morschheuser liegt circa 100 m östlich des Messpunktes 15 und hat meiner Ansicht nach ebenfalls erheblich unter den Lärmbelastigungen zu leiden. Hier stellt sich die Frage, wer die Außenreitanlagen überhaupt noch nutzen kann und ob hier überhaupt noch Reitsport betrieben werden kann. Weiterhin werden für den Messpunkt 15 Schallschutzmaßnahmen angeraten. Wie sollen diese Maßnahmen aussehen, insbesondere für die Freiflächen?

Drittens sind unter dem Schutzgut Mensch die Folgen des Vogelschlages aufgeführt. Es gibt keine Aussagen darüber, wie verheerende Folgen des Vogelschlages verhindert werden können, wenn die Anflugbereiche über dem Nierssee, über dem Naturschutzgebiet Rintger Bruch und über dem Angelsee im Bereich des Nierssees weiterhin bestehen bleiben und hier meiner Meinung nach von einem erhöhten Unfallrisiko auszugehen ist.

Viertens. Unter dem Schutzgut Tiere werden die Auswirkungen auf Nutz- und Haustiere nicht betrachtet.

Fünftens habe ich eine Frage zum Schutzgut Boden. Sind Altlasten im direkten Flugplatzbereich vorhanden und wie wird mit den Altlasten in diesem Bereich umgegangen, sofern solche vorhanden sind?

Weitere Konflikte: In der Planung werden Fuß-, Rad, Reit- sowie forst- und landwirtschaftliche Wege auf eine Trasse südlich des Kalksandsteinsees verlegt. Wo ist die Detailplanung für diesen Bereich? Dies ist für die Naherholung und auch für die Verbindungen von enormer Bedeutung. Ist dort über die Problematik nachgedacht worden, die eine solche Mehrfachnutzung mit sich bringt? Die Verlegung des Eschert- und Schauenburggrabens und die Ableitung des Wassers über den Nordkanal in die Cloer hätten meines Erachtens zwingend in die UVS aufgenommen werden müssen, da Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Die Baustraße alte B 7 ist durch die Euroga-Maßnahmen auf circa 2 km Länge auf 3,50 bis 4,50 m zurückgebaut worden. Daher stellt sich für mich die Frage, wie diese Baustraße dann überhaupt genutzt werden kann.

Außerdem habe ich noch einige Fragen zum landschaftspflegerischen Begleitplan. Die Eingriffsbeschreibung ist anhand des aufgrund des Maßstabes ungeeigneten Kartenmaterials sehr schwierig nachzuvollziehen. Des Weiteren habe ich Fragen zu den neu strukturierten Gehölzkomplexen innerhalb der Hindernisfreiflächen: Wer soll die Umwandlung dort durchführen? Wer soll die Umwandlungsflächen pflegen? Wer ist für die Überwachung der Hin-

dernisfreiheit zuständig? Wie sollen sich die Eigentumsverhältnisse in diesen Hindernisfrei-
flächen entwickeln? Dazu fehlen mir auch die Detailplanungen. – Zu den Ausgleichsmaß-
nahmen und Aufforstungen hatten wir bereits verschiedene Ausführungen gehört. Hiermit
beende ich meine Darlegungen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Hormes. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich fange mit den ersten Punkten an. Herr Hormes, Sie sprechen Kinderspiel- und Bolzplätze
sowie Sonderspielbereiche an und weisen darauf hin, sie alle lägen in der Nähe des Mess-
punktes 15. Darauf kann man eigentlich nur platt und relativ nüchtern antworten: Bei Außen-
bereichen muss auch mit Fluglärm und Lärm anderer Verkehrsträger gerechnet werden. Ihre
Frage, wie Außenplätze und Spielbereiche mit Lärmschutzmaßnahmen versehen werden
können, halte ich für fast ein bisschen unseriös.

(Widerspruch bei den Einwendern)

Sie wollen sicherlich nicht von uns hören, dass man sie einhausen soll. Nach wie vor muss
also in Außenbereichen damit gerechnet werden. Gerade auf Bolzplätzen geht es gelegent-
lich auch lauter zu, als es durch den Einfluss des Luftverkehrs dort wird.

(Lebhafter Widerspruch bei den Einwendern)

Ad zwei: Sie sprechen über Reitställe. Sind diese Reitställe im Eigentum der Stadt Willich?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Hormes, bitte.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Die Reitställe stehen nicht im Eigentum der Stadt Willich, aber dort reiten Willicher Bürger.
Die Stadt Willich ist natürlich auch für den Schutz der Willicher Bürger zuständig. Deswegen
dürfte mir diese Frage doch erlaubt sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Außerhalb des Reitstalls, wenn es am Messpunkt 15 ist, wird keine andere Belastung beste-
hen als in allen anderen Außenbereichen auch. – Können Sie noch ergänzen, Herr Ibach?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Sie hatten mich eben bezüglich der UVS konkret angesprochen, warum diese Bereiche nicht explizit in dem Themenblock Freizeit und Erholung enthalten seien. Der Untersuchungsbe- reich wurde im Scopingtermin definiert und ist auf Wunsch der Träger öffentlicher Belange ergänzt worden. Der von Ihnen angesprochene Messpunkt 15 liegt außerhalb unseres defi- nierten Untersuchungsbereiches für diese Thematik. Sehr wohl sind zu diesen Punkten aber im Rahmen des Lärmgutachtens und des lärmmedizinischen Gutachtens Aussagen gemacht worden. – Zum Thema Vogelschlag im Bereich Nierssee kann Herr Henf gleich noch etwas sagen.

Zum Themenkomplex Beeinträchtigung von Haustieren: Es liegen uns keine wissenschaftli- chen Erkenntnisse vor, dass es bei ihnen zu Beeinträchtigungen kommt. Wir verweisen da auf das lärmmedizinische Gutachten.

Altlasten sind im Bereich des Flughafens nicht bekannt. Es ist nicht auszuschließen, dass dort welche gefunden werden. Dafür ist gemäß den rechtlichen Vorgaben ein entsprechen- des Entsorgungskonzept zu erarbeiten und vorzulegen und primär mit der Stadt Mönchen- gladbach abzarbeiten. – In Bezug auf die Frage zum Schauenburggraben bitte ich Herrn Kames, dazu etwas zu sagen.

Zum Fuß- und Radwegesystem im Bereich des Abgrabungsgewässers: Dort werden tatsäch- lich Fuß-/Radwegebeziehungen durch die Erweiterungsflächen zunächst unterbrochen. Wir haben im Rahmen der Planung zunächst die Aufrechterhaltung am südlichen Abgrabungs- gewässer vorgesehen. Mir ist sehr wohl bekannt, dass auch der Landschaftsplan für diesen Bereich langfristig beabsichtigt, diese Wegebeziehung südlich des Gewässers aufzugeben, um eine weitere Beruhigung zu initiieren. Diese Wegebeziehung kann man aber auch über das vorhandene System nördlich des Abgrabungsgewässers über die Euroga-Route sehr wohl aufrechterhalten. Das führt an dieser Stelle zu keiner Unterbrechung. Man kann diese Wegebeziehung aufrechterhalten.

Zur Detailplanung: Wir haben grundsätzliche Vorgaben gemacht, wie sich dieses Areal ent- wickeln soll, nämlich als Grünlandstandorte und extensive Bereiche. Dies wurde in einem anderen Planungsmaßstab noch einmal differenziert. Diese Planung ist im Benehmen mit den Trägern öffentlicher Belange vorzuschreiben. Die grundsätzlichen Vorgaben lassen sich aber dem Begleitplan entnehmen. Der Planungsmaßstab 1 : 5.000 resultiert natürlich auch aus der Größe des Vorhabens. Die Begleitplanung arbeitet in der Regel auch mit 5.000-er Maßstäben bis in die 1.000-er Maßstäbe. Diesen Maßstab haben wir aufgrund der Größe gewählt. Auch ihn haben wir im Scopingtermin andiskutiert. Er ist meines Erachtens nach-

vollziehbar, wenn man das Planwerk zu den Betroffenheiten durch die Eingriffsflächen, die im Planwerk dargestellt werden, nebeneinander legt.

Die Hindernissituation ist entsprechend dargestellt. Ihre Frage war, wer dort zuständig ist. Der Flughafen ist der Verursacher; er ist selbstverständlich zunächst einmal dafür zuständig, die Hindernisfreiheit herzustellen. Er ist auch für die Maßnahmen in der Hindernisfreiheitszone, also in den Bereichen bis zu den uneingeschränkten Wuchsstrukturen, verantwortlich, ebenso für die entsprechenden Pflegemaßnahmen. Sie sollen durch ein sehr stringentes Monitoring langfristig begleitet werden; es soll auch dokumentiert werden, inwieweit die Ziele erreicht werden und ob man noch Gegenmaßnahmen einleiten muss.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Das Thema Schauenburggraben/Eschertgraben ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Wir hatten natürlich vorab Gespräche mit dem Träger, dem Wasser- und Bodenverband Mittlere Niers. Die Konzeption ist in unseren Antragsunterlagen beschrieben, aber hierzu wäre ein separates wasserrechtliches Verfahren erforderlich, das über den Wasser- und Bodenverband Mittlere Niers gegebenenfalls zu erfolgen hätte.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dazu direkt Herr Pesch vom Niersverband. – Bitte.

Rudolf Wilhelm Pesch (Wasser- und Bodenverband Mittlere Niers):

Guten Morgen! Veranlasser der Verlegung Schauenburggraben und Eschertgraben ist der Flughafenausbau. Zunächst stelle ich klar, dass die jetzige Verrohrung unter dem Flughafen auch ein Gewässer im Sinne des Landeswassergesetzes ist. Das heißt, es handelt sich bei der Aufgabe der Verrohrung um eine Gewässerausbaumaßnahme oder -umlegung. Beim Schauenburggraben handelt es sich um das Gewässer 40.0 und beim Eschertgraben um das Gewässer 40.04, die derzeit durch die Verrohrung zur Niers entwässern. Durch den Flughafenausbau ist das derzeitige System dann zunächst einmal nicht mehr möglich. Der Verband würde gegebenenfalls, wenn alle Randbedingungen passen, der Entwässerung über die Cloer zustimmen. Dazu muss geprüft werden, ob die zusätzliche Belastung der Cloer zu Schäden im Einzugsgebiet der Cloer führt.

Für den Verband ist es auf jeden Fall unerlässlich, dass die Vorflut dieses Entwässerungssystems, die jetzt durch die Verrohrung stattfindet, immer sichergestellt ist. Die Verrohrung darf nicht im Planfeststellungsverfahren aufgegeben werden, wenn die Umlegung nicht erfolgt. Das ist nicht möglich. Dann konstruierten wir hinter dem Flughafen eine abflusslose Grube und setzten die Häuser unter Wasser.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Pesch. – Frau Schwerdtfeger hat auch noch eine Nachfrage.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Ich muss immer wieder auf dem Konzentrationsgrundsatz herumreiten. Warum ist auch dieses Verfahren nicht in dem jetzigen bereits enthalten? Welchen Grund gibt es, dass dies ein separates Verfahren erfordert? Auch hier gilt das gestern Gesagte: Nachgeschoben werden nur Punkte, die sich anschließend relativ unproblematisch in die Planungen einfügen. Das scheint nach den Ausführungen von Herrn Pesch aber nicht der Fall zu sein.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Frau Schwerdtfeger. – Herr Amend dazu? – Bitte.

Martin Amend (Antragstellerin):

Gegenstand des Verfahrens ist die Umlegung des Eschertgrabens auf einen kleinen Bereich; nicht Gegenstand des Verfahrens ist eine Umlegung des Schauenburggrabens. Ebenso ist nicht Gegenstand des Verfahrens, die Verrohrung unter dem Flughafen aufzuheben. Für die Flughafenerweiterung ist es nicht erforderlich, die Verrohrung aufzuheben; sie kann weiter betrieben werden.

Es ist richtig, dass im Vorfeld Gespräche mit dem Bodenverband geführt worden sind, um die Vernetzung hinsichtlich des Niersauenkonzeptes zu optimieren. Von uns ist angeregt worden, den Schauenburggraben über den Nordkanal an die Cloer anzuschließen. Es ist aber für die Flughafenerweiterung nicht erforderlich und ist deshalb auch nicht beantragt worden; vielmehr ist ganz klar gesagt worden: Es ist Aufgabe des Verbandes, wenn es gewünscht ist, das umzusetzen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Amend. – Noch eine Ergänzung, Herr Pesch?

Rudolf Wilhelm Pesch (Wasser- und Bodenverband Mittlere Niers):

Es ist richtig, dass die derzeitige Verrohrung weiter betrieben werden kann, nur würde dann ein offenes Stück Gewässer 40 in dem geplanten Flughafengelände liegen. In Punkt 10, Gewässerverlegung, auf Seite 11 wird beschrieben, dass die Verrohrung aufgegeben wird. Die Verrohrung ist jedoch Bestandteil des Gewässers 40. Mit diesem Satz wird in die Gewässerverlegung eingegriffen. Deswegen noch einmal nachdrücklich: Es muss sichergestellt sein, dass die Vorflut für die Gewässer 40.0, Schauenburggraben, und 40.04, Eschertgraben, jederzeit gewährleistet ist.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Pesch. – Herr Amend, bitte.

Martin Amend (Antragstellerin):

Es ist selbstverständlich sichergestellt, dass die Verrohrung erst aufgehoben wird, wenn eine neue Vorflut geschaffen wurde. Das ist auch Gegenstand des Antrages. Die Verrohrung bleibt solange aufrechterhalten, bis eine andere Abflussmöglichkeit für den Schauenburggraben geschaffen ist.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Amend. – Herr Hölters noch dazu? – Bitte.

Christoph Hölters (Kreis Viersen):

Ich habe noch eine Nachfrage zu dem, was Herr Hormes vorgetragen hat. Er hat die Baustraße auf der ehemaligen B 7 angesprochen. Das ist eine Straße, napoleonischer Knüppeldamm, der jetzt zurückgebaut wurde, um die Fietsallee am Nordkanal, ein grenzüberschreitendes, 100 km langes Euroga-Interreg-Projekt, zu realisieren. Da gab es eine Teilung, teilweise mit Heckeneinbauten und mit Betonteilern. Es stellt sich tatsächlich die Frage, wie diese Investition – 50 % EU-Mittel sowie Mittel des Landes Nordrhein-Westfalen und Eigenanteile der Gemeinden – wiederhergestellt werden soll, wenn man sie zwischenzeitlich als Baustraße nutzt.

Grundsätzlich noch zum Thema Freizeiteignung und Freizeitbedeutung dieses Bereichs: Ein Kernbestandteil dieser Fietsallee wird durch zusätzliche Lärmbelastung stärker beeinträchtigt. Dort sind jetzt diverse gastronomische Angebote vorhanden. Wie ist die Abwicklung des Freizeitverkehrs während des Baus des Flughafens und nach Fertigstellung vorgesehen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Matysiak.

Franz Matysiak (Antragstellerin):

Zum Thema Baustraße B 7: Wir hatten bei der Umbaumaßnahme vor circa fünf Jahren diese B 7 als Zufahrt zum Flughafen genutzt. Es ist uns bekannt, dass der Zustand der Straße nicht optimal ist. Wir haben die Hauptbauzufahrt für den angestrebten Umbau über die L 361 und als Nebenzufahrt die B 7 vorgesehen. Der Umbau war uns zu diesem Zeitpunkt wohl nicht bekannt. Uns liegen auch keine Informationen vor, dass die Straße irgendwelchen Einschränkungen unterliegt. Wir können uns auch vorstellen, über diese Zufahrt, wenn es möglich ist, PKW oder Kleinfahrzeuge zum Flughafen zu bringen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames zur Ergänzung. – Bitte.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Das kann ich bestätigen. Einschränkungen bezüglich der B 7 sind zumindest nicht ausgeschildert, sodass Kleinverkehr – Herr Matysiak erwähnte PKW – möglich ist. Wir kennen den Zustand der Straße inzwischen natürlich ganz gut. Aber es gibt keinen deutlichen Hinweis auf Einschränkungen für Schwerlastverkehr auf dieser Straße. Die entsprechenden Verbotsschilder sind nicht vorhanden. Trotzdem favorisieren wir ganz eindeutig, den Schwerlastverkehr über eine Baustraße, wie von Herrn Matysiak erwähnt, über die L 361 ins Baufeld hinein zu führen.

Christoph Hölters (Kreis Viersen):

Es ist also nicht davon auszugehen, dass die jetzt eingeführte Teilung im Zuge des Baus des Flughafens aufgehoben werden würde? Diese Teilung dient auch dem Schutz der Fahrradfahrer. Es gibt dort einen sehr starken Fahrradverkehr. Wenn die Teilung aufgehoben werden müsste, dann wäre davon auszugehen, dass dieser Streckenabschnitt, der für diesen Gesamtverlauf elementar ist, zumindest für den Zeitraum des Baus nicht funktionierte.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Eine Aufhebung des seitlichen Streifens, der durch die Poller abgegrenzt ist, ist nicht beabsichtigt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Jetzt habe ich noch zwei Nachfragen von Herrn Schäfer und Herrn Sandrock. Danach kann Herr Henf Herrn Hormes zum Thema Vogelschlag antworten. – Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Danke schön. – Guten Morgen! Ich bitte nur um eines: Wir sollten jetzt anfangen, ein Monitoring einzurichten, wie es von der Antragstellerin bereits beschrieben ist:

Zum Nachweis des Einflusses auf den Naturhaushalt sollten zwei, fünf und zehn Jahre nach Beendigung der Baumaßnahmen für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere „Erfolgskontrolluntersuchungen“ durchgeführt werden.

Das bringt es nicht. Das kenne ich aus einem anderen größeren Verfahren. Das muss sofort eingeführt werden. Ich gebe das als Anregung an die Bezirksregierung, dies bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schäfer. – Herr Sandrock.

Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):

Zu diesem Bereich möchte ich auch noch etwas sagen. Wie gerade schon anklang, wird der Verkehr, seien es PKW oder LKW, sehr stark zunehmen. Zu den zum Teil sehr großen Biergärten gibt es auch in der Woche ein erhebliches Verkehrsaufkommen. Am alten Wehr – das hatte ich gestern schon gesagt – gibt es für die Radfahrer einen Rastplatz mit Naturlehrtafeln und Informationstafeln, was auch sehr stark genutzt wird.

Im letzten Jahr wurde mit der Unteren Landschaftsbehörde eine Pflanzenkartierung in diesem Bereich Nordkanal durchgeführt und die Entwicklung betrachtet. Egal, ob es PKW oder LKW sind, stärkerer Verkehr bedeutet in diesem Bereich eine ganz empfindliche Störung des Erholungswertes für die Leute, die wandern und radfahren, sich informieren und die historische Bedeutung dieses Kanals verinnerlichen wollen. Ich glaube, das würde dann zu einer Farce.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Sandrock. – Herr Kames, möchten Sie antworten? – Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Ich möchte zu dem Beitrag von Herrn Schäfer etwas sagen: in Bezug auf das Monitoring, das Sie eben angesprochen haben, ist sehr wohl seitens der Antragstellerin beabsichtigt, es bereits mit Beginn der Baumaßnahmen zu initiieren und diese Strukturen nicht erst nach Beendigung, sondern schon im Vorfeld zu begleiten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Es beruhigt mich ungemein, dass wir hier schon auf einer Wellenlänge sind. In dem Kapitel 5.3.6., vorletzter Abschnitt, steht es ja, aber ich bin immer in der Sorge, dass das alles erst danach gemacht wird. Wir müssen eine Vorausbetrachtung machen, um anschließend einen Gleichstand zu haben und nicht hinterherzulaufen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Auch das hatten wir in der letzten Woche anhand der Problematik des Tierartenspektrums, wozu Herr Henf etwas ausgeführt hatte, gesagt: Wir wollen eben im Vorfeld der gesamten Baumaßnahmen aktiv werden, um nicht irgendetwas zu dokumentieren und damit die Sorgen los zu sein. Wir beabsichtigen in der Tat, diese Dokumentation im Vorfeld zu erstellen, damit man, wenn eine angenommene Entwicklung nicht eintritt, frühzeitig gegensteuern kann. Der Antragsteller hat signalisiert, dass wir dies tun und als Hausaufgabe mitnehmen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Ibach. – Jetzt bitte noch Herr Henf zum Thema Vogelschlag.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Das Thema Vogelschlag stand vor gut einer Woche hier im Raum schon einmal zur Debatte, als über die Flugsicherheit gesprochen wurde. Dazu hat Kollege Dr. Hild von der DAVVL ausführlich referiert. Es gibt natürlich eine Vogelschlagrelevanz im Bereich der Abgrabungsgewässer. Dort sind größere Wasservogelansammlungen zu beobachten, vor allem im Winter. Man muss jedoch sagen, dass sich der Status quo, wie er jetzt ist, nur dahin gehend ändert, dass eine erhöhte Flugfrequenz angestrebt ist. Ansonsten wird sich bei der Flughöhe kaum etwas ändern, sodass die Vogelschlagproblematik zwar von erheblicher Relevanz ist, es aber wahrscheinlich nicht zu drastischen Änderungen kommen wird. Ich kann, weil ich an dem Vogelschlaggutachten nicht mitgearbeitet habe – wie gesagt, das war ein separater Gutachter, der hier vor gut einer Woche sehr ausführlich referiert hat, wie ich gehört habe –, jetzt im Detail nichts sagen. Wenn es detaillierte Nachfragen gibt, müsste man sich da noch einmal einlesen. Das könnte man im Laufe des Tages sicherlich noch einmal vortragen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Henf. – Jetzt habe ich noch eine Nachfrage gesehen. – Herr Kammann, wenn ich mich richtig erinnere.

Rainer Kammann (Stadt Viersen):

Ich muss gestehen, ich bin nicht zu allen Veranstaltungen zum Thema Vogelschlag anwesend gewesen. Ich weiß nicht, ob sich meine Frage dadurch erledigt hat, weil sie schon einmal behandelt wurde, möchte aber dennoch etwas nachfragen. Wissen Sie, ob in den Bereichen dieser Abgrabungsgewässer die Jagdausübung zugelassen ist? Ich vermute, es ist so. Mir sind keine Einschränkungen bekannt. Stellen Sie sich einmal vor, da liegen im September bis Ende Oktober, wenn auf Enten gejagt wird, Tausende Wasservögel auf dem Wasser und in den umstehenden hohen Bäumen sitzen Tausende Krähen und Dohlen, die rasten. Ich möchte Ihre Einschätzung hören, was passiert, wenn dort Schüsse fallen und zur gleichen Zeit Flugzeuge den Platz anfliegen. Ich halte das für ein erhebliches Risiko. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Henf oder Herr Zerbe.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Wie gesagt, Kollege Dr. Hild ist sicherlich darauf eingegangen. Unserer Einschätzung nach wird sich keine gravierende Änderung ergeben. Die Überflugereignisse sind meines Erachtens mit einem Schuss gleichzusetzen, was zum Aufscheuchen der Vogelschwärme auf dem Gewässer führen kann. Insoweit ist das heute schon von Relevanz und wird es auch künftig von Relevanz bleiben, ebenso wie an allen anderen Verkehrsflugplätzen bzw. -häfen, in deren Nähe Abgrabungsgewässer vorhanden sind. In Düsseldorf ist das genauso ein Problem. Dort werden z. B. die Großvögel gezielt bejagt, vor allen Dingen die neozoonen Arten, also Neubürger in der Tierwelt – dort haben sich Kanadagänse und Nilgänse etabliert –, um eben den Schutz des Flugverkehrs zu gewährleisten.

Mein Büro hat sich mit der Vogelschlagproblematik nicht beschäftigt. Ich müsste mich jetzt wieder einlesen, um konkret Antwort geben zu können. Vielleicht können wir uns im Laufe des Nachmittags mal zusammensetzen; dann kann ich Ihnen das gern noch einmal erläutern.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Henf. – Herr Kammann.

Rainer Kammann (Stadt Viersen):

Jetzt aus der Erinnerung, nicht im Detail, meine ich gelesen zu haben, dass man davon ausgeht, dass Vögel einem gewissen Gewöhnungseffekt unterliegen, sie also nicht unbedingt immer dann auffliegen, wenn sich ein Flugzeug nähert. Das gilt allerdings nicht für den Gebrauch von Schusswaffen; das weiß ich aus eigener Erfahrung. Wenn es am Wasser knallt, dann können Sie davon ausgehen, dass die Vögel, die auf dem Wasser liegen und in den umstehenden Bäumen sitzen, aufgeschreckt werden. Aber wenn Sie das Angebot machen, ginge ich darauf gern in einem Gespräch mit Ihnen ein. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Hierzu sei bemerkt, dass das von Ihnen beschriebene Szenario in all den Jahren bis jetzt bei uns am Flugplatz nicht beobachtet worden ist, dass diese Vögel, sofern dort überhaupt eine Bejagung stattfindet, durch Schusswaffen aufgeschreckt würden und dadurch eine Vogelschlaggefahr hervorgerufen wird. Das ist in den letzten 20 Jahren in dieser Form bei uns nicht vorgekommen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Kames. – Eine Nachfrage noch, Herr Schäfer? – Bitte.

Herbert Schäfer (Einwender):

Man muss Herrn Dr. Hild und der sehr umfangreichen Darstellung im Vogelschlaggutachten dankbar sein. Darin ist eine schöne, sinnige Grafik enthalten – auch im Text ist es noch einmal ausdrücklich erwähnt –, in der die Überflughöhe beim Abflug mit 300 Fuß angegeben ist. Man muss sich vorstellen, 300 Fuß sind knapp 100 m. Der Vertreter der DFS hat hier und auch mir im privaten Gespräch zugestanden, dass wir in deutlich niedrigeren Höhen beim Landen überflogen werden. Ich sage wir, weil ich da wohne, etwa 500 m davon entfernt. Sie können sich vorstellen, dass das, was Herr Kammann aus Viersen vorgetragen hat, tatsächlich so ist. Da ist jeder Knalleffekt – ich gehe dort sehr häufig spazieren – damit verbunden, dass Vögel auffliegen. Die Theorie, aus großen Vögeln kleine Vögel zu machen – wie immer man das macht, einschließlich Abschießen der großen Vögel –, ist und bleibt Theorie, denn Herr Dr. Hild hat unter anderem ausgeführt, dass es zu einem Störfall z. B. am Frankfurter Airport gekommen ist, als sich große Schwärme von Staren und Schwalben auf einer Start- und Landebahn niederließen und der Flugverkehr für eine Stunde unterbrochen wurde. Beim Vogelschlag gehen wir also mit Unwägbarkeiten um, die hoffentlich nicht durch die Praxis bewiesen werden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schäfer. – Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Herr Hild hat auch erwähnt, dass das Bird-Control-Verfahren bereits durchgeführt wird. Das geschieht natürlich auch in Zukunft. – Noch ein Satz zu den Überflughöhen: Richtig ist, dass die Anflughöhe sich gegenüber heute, wenn aus dem Bereich Neersen angefliegen wird, nicht verändern wird. Die Schwellenlage der projektierten Bahn liegt im gleichen Bereich wie die der vorhandenen. Die Abflughöhe ergibt sich nicht aus 3°, sondern aus einem steileren Winkel, ist also höher. Wenn die projektierte Bahn in Betrieb wäre, wäre in diesem Bereich die Abflughöhe sogar noch größer, weil die Bahn im östlichen Bereich um etwa 600 m länger hinausragt als im heutigen Zustand. Wir hätten dann also eine größere Abflughöhe als heute.

(Zuruf eines Einwenders: Das kommt aber auf das Gerät an!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Kames. – Herr Hormes, haben Sie noch weitere Nachfragen?

Udo Hormes (Stadt Willich):

Für mich sind jetzt zwei Fragen offen geblieben, zum einen die Frage nach den Eigentumsverhältnissen in den neu zu strukturierenden Gehölzkomplexen im Bereich der Hindernisfreiheit. Zum anderen kann ich Ihnen zum Schutzgut Boden gern aus dem Altlastenkataster der Stadt Willich eine Fläche benennen, die derzeit als Altlast im neu zu erstellenden Flugplatzbereich aufgeführt ist.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Die erste Frage ist akustisch nicht verstanden worden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Hormes.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Wie sollen sich die Eigentumsverhältnisse im künftigen Hindernisfreibereich entwickeln? Sollen die Eigentümer der derzeitigen Waldflächen mit Niederwaldflächen belegt werden, sollen sie Eigentümer dieser Niederwaldflächen bleiben, oder beabsichtigt die Flughafengesellschaft, diese Flächen zu erwerben?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Es ist nicht zwangsläufig gegeben, dass die Flächen erworben werden müssen. Die Eigentümer können an diesen Stellen natürlich Eigentümer bleiben, allerdings mit der Auflage, die Hindernisfreiheit zu akzeptieren. Letztlich ist das eine Auflage, die formuliert werden muss. Ohne dies geht es nicht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Hormes.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Was geschieht, wenn der Eigentümer nicht Eigentümer bleiben möchte, weil ein Wirtschaftswald dort nicht mehr möglich ist?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ein solches Phänomen haben wir auch Anfang der 70er-Jahre gehabt, als die 1.200-m-Bahn gebaut worden ist. Damals sind Entschädigungen für eine Aufwuchsbeschränkung gezahlt worden. Das heißt, der materielle Schaden daraus, bestimmte Baumarten dort nicht mehr anpflanzen zu können oder groß werden zu lassen, ist ausgeglichen worden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Hormes, noch eine Nachfrage? – Bitte.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Aber Eigentümer wollen Sie dort nicht werden?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir sind dabei bzw. haben in diesem Bereich, wo wir durch die beantragte neue Bahn die Grenzen des Flughafens unmittelbar verschieben müssen, schon einige Grundstücke erworben. Ob wir in den Flächen, die nicht unmittelbar als Ausbaufäche gebraucht werden würden, noch zusätzliche Flächen kaufen würden, wäre im Einzelfall zu prüfen und zu bewerten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank; vielen Dank auch Ihnen, Herr Hormes. – Als Nächster hat Herr Walter Cirsovius das Wort.

Walter Cirsovius (Einwender):

Ich wohne Am Bökel in Neersen und bin Einwender und, wie ich mittlerweile erfahren habe, ein Haupteinwender, was auch immer der Unterschied sein möge.

Eigentlich hatte ich vor, zu der Art und Weise, wie sich die Flughafengesellschaft hier präsentiert, einige drastische Worte zu sagen. Ich verkneife mir das aber, denn hier steht etwas weitaus Wichtigeres zur Diskussion, nämlich das Schutzgut Mensch.

(Beifall bei den Einwendern)

Zur Erinnerung: Es hat schon einmal jemanden gegeben, der versucht hat, mit einem unzureichenden Fluggerät aus einem Labyrinth zu entkommen. Wie Sie wissen, ist dieser Mensch in der Nähe von Samos abgestürzt. Ich spreche von Ikarus.

Der Antrag der Flughafengesellschaft kann – allerdings nur unter der Voraussetzung, dass er vollständig, schlüssig und wahrheitsgemäß verfasst worden ist – nichts anderes als die Be-

schreibung darstellen, wie ein bestimmtes Ziel erreicht werden könnte. Was der Antrag nicht kann und will, ist eine Aussage darüber, ob dieses Ziel überhaupt erreicht werden sollte. Das ist einer der Gründe dafür, dass Antragstellerin und Einwender stundenlang aneinander vorbeireden. Es entspricht dem Stand der Erkenntnis von Entscheidungsträgern, dass sich die Diskussion über Projekte der vorliegenden Art nicht auf technische und ökonomische Details beschränken darf. Aber genau das geschieht hier auf weiten Strecken.

Wir leben in einer Zeit der rapiden Technisierung und Globalisierung. Diejenigen, die von dieser Entwicklung profitieren oder es zumindest anstreben, charakterisieren sie fast uneingeschränkt als Fortschritt. Sie bewerten sie als positiv und übernehmen damit eine Verantwortung, die sie gar nicht übernehmen können, ohne sich hoffnungslos zu übernehmen. Man muss doch bei einem technischen Projekt, über das wir auch hier reden, hinterfragen, ob es nicht Werte gibt, die bei bestimmten Fragestellungen prioritär sind. Man muss bei Lösungsversuchen also vor allem darstellen, welche Auswirkungen sie auf Menschen und auf künftige Generationen haben. Man darf sich der Diskussion einer moralischen Bewertung nicht einseitig zugunsten der Technik und Ökonomie und einer halbherzigen Beschäftigung mit ökologischen Gesichtspunkten entziehen. Das hieße ja, jegliche Ehrfurcht vor dem Leben zu verlieren, die Menschenwürde infrage zu stellen und einer Definition berechtigter menschlicher Bedürfnisse aus dem Wege zu gehen.

Aber exakt das ist der Eindruck, den der Antrag der Flughafengesellschaft jedenfalls mir vermittelt hat. All die umfangreichen Planungsunterlagen stellen eine Machbarkeitsstudie dar, über deren Zuverlässigkeit Experten streiten mögen. Ich streite hier insofern nicht mit, weiß ich doch aus eigener Erfahrung, dass ich für jedes Gutachten, das etwas beweist, ein Gutachten beibringen kann, das genau das Gegenteil beweist. Dagegen lassen die Planungsunterlagen in keiner Weise erkennen, womit ihre positive Beurteilung begründet wird. Es wird überhaupt nicht deutlich, wo und wie die Antragstellerin eine Gesamtverantwortung für ihr geplantes Tun zu übernehmen gedenkt. Wohlgermerkt, ich rede hier nicht von der Finanzierung von Doppelfenstern. Nun wird mir die Flughafengesellschaft möglicherweise entgegengehalten, die Gesetzeslage erfordere dies auch nicht. Aber das sehen die Gerichte glücklicherweise anders.

Die Planungsunterlagen haben mir den Eindruck vermittelt, der Mensch und seine legitimen Bedürfnisse blieben hier weitgehend auf der Strecke. Persönliche Schicksale sind nicht Gegenstand des Antrags, ja, mehr noch: Menschen stellen eher lästige Hindernisse in der Planung und beim reibungslosen und schnellen Ablauf des Verfahrens dar. Sämtliche umfangreichen Planungsunterlagen beantworten die Frage nicht, ob die Menschen in der Region die Erweiterung des Verkehrslandeplatzes zu einem Flughafen überhaupt wollen, geschweige denn, ob sie dies brauchen. Man hätte doch die betroffenen Menschen erst einmal in verständlicher Weise darüber aufklären müssen, was beabsichtigt wird und welche Folgen das für jeden Einzelnen hat. Man hätte ihnen die Gelegenheit geben müssen, die entstehenden

Vor- und Nachteile für sich selbst, für ihre Nachkommen, für ihre Heimat, für ihre Lebensqualität usw. abzuwägen. Man hätte viel mehr als eine Anhörung vorsehen müssen. Schließlich sind sie, Zehntausende von Menschen, existenziell betroffen.

Nochmals: Hier geht es nicht um die Finanzierung von Doppelfenstern; hier geht es um eine Wertediskussion. Es geht hier um eine Abwägung, welchen Argumenten Priorität einzuräumen ist. Eine Wertediskussion findet auch hier nicht statt. Einwender, die ihre persönliche Betroffenheit begründen, werden zwar angehört, können aber offensichtlich die Flughafengesellschaft nicht von ihren technologischen und ökonomischen Prioritäten abbringen. Es ist noch schlimmer: Man muss nicht unter Verfolgungswahn leiden, wenn man sich des Eindrucks nicht erwehren kann, dass die Planung die letztendlichen Ziele und Auswirkungen des Vorhabens, wenn es denn realisiert werden sollte, gar nicht erwähnt. Die Sprache ist dem Menschen gegeben, um seine Gedanken zu verbergen, soll Talleyrand einmal gesagt haben. Offensichtlich geht es auch anderen so; sonst wäre nicht zu verstehen, dass in der Bevölkerung Horrorszenarien herumgehen, dass viele Menschen längst resigniert haben und hier gar nicht erst erscheinen. Spricht man sie an, antworten sie: Die machen ja doch, was sie wollen. Hinter solchen Äußerungen steht: Meine ganz persönlichen Sorgen und Bedenken interessieren doch niemanden, geschweige denn, dass sie jemand ernst nimmt, der solch ein Projekt beantragt oder der darüber zu entscheiden hat.

Das Verfahren trägt dazu bei. Ich weiß noch nicht einmal, ob die Bezirksregierung meine Einwendungen gelesen hat. Ich wusste noch nicht einmal, dass die Bezirksregierung meine Einwendungen inklusive persönlicher Daten im Original an die Flughafengesellschaft weitergegeben hat. Ich habe keine Ahnung, was die Flughafengesellschaft mit sämtlichen schriftlichen Einwendungen angestellt hat und wie ein Datenschutz gewährleistet wurde. Ich kann nicht nachvollziehen, wie sich die Bezirksregierung aus den zahlreichen Einwendungen eine Meinung gebildet hat oder sich noch bilden will. Schließlich weiß ich nicht, wie die Bezirksregierung bei einer Entscheidung die Argumente von Flughafengesellschaft und Einwendern gewichtet.

Bedauerlicherweise hat die Presse schweren Defiziten bei der Vorbereitung des Antrags nicht abgeholfen. Wenn es denn schon nicht im Vorfeld des Verfahrens zu einer Kommunikation zwischen allen Beteiligten kam, hätte eine Zeitung, die ihrer Verantwortung gerecht werden will, die betroffenen Menschen umfangreich informieren müssen. Die hier viel gelesene „Rheinische Post“ hat diese Aufgabe nicht wahrgenommen. Wessen Interessen sie stattdessen wahrgenommen hat, muss hier nicht aufgelistet werden.

Ich halte das alles für eine sehr fatale Situation. Es besteht die große Gefahr, dass die Gewichtung der Argumente in eine Schiefelage gerät. Techniker, Kaufleute und Verwaltung haben gelernt, ihre Entscheidungen auf Daten aufzubauen. Wertediskussionen gehören für sie auf Kirchentage. Sie neigen dazu, einer emotional vorgetragenen Betroffenheit nachrangige Priorität einzuräumen, so nach dem Motto: Wo gehobelt wird, fallen nun einmal Späne. Mei-

ne eindringliche Bitte an die Bezirksregierung lautet deshalb: Räumen Sie bei der Entscheidungsfindung den legitimen Bedürfnissen von Zehntausenden von Menschen in der Region, ihrer Nachkommen und ihrer Umwelt die Priorität ein, die ihnen zukommt. – Danke schön.

(Anhaltender Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Cirsovius. Sie können versichert sein, dass all die Punkte, die Sie angesprochen haben, sehr wohl in unsere Entscheidung mit einfließen werden und berücksichtigt werden und dass uns jede Privateinwendung – das betone ich hier noch einmal ausdrücklich – sehr wichtig ist und berücksichtigt werden wird. – Eine Nachfrage dazu? – Bitte; stellen Sie sich bitte kurz vor.

Bettina Müller-Ehret (Betroffene):

Ich wohne in Neersen und bin Betroffene. – Ich habe festgestellt, dass gerade bei der Rede eben einige Mitglieder der Bezirksregierung den Raum verlassen haben. Warum? Warum gerade jetzt?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wir sitzen hier, Herr Marten und ich. Wir hören Ihnen zu. Der Einzige, der von uns noch hier saß, ist Herr Klinger. Er hat eben den Saal verlassen; das ist richtig. Das hatte aber nichts mit der Rede von Herrn Cirsovius zu tun. Wir, Herr Marten und ich, hören Ihnen zu.

Bettina Müller-Ehret (Betroffene):

Ich glaube, es hat noch eine Dame aus Ihrer Ecke den Raum verlassen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das ist die Stenografin gewesen. Sie gehört nicht zur Bezirksregierung. Sie sehen hinter mir zwei Stenografen, die das Wortprotokoll führen. Sie wechseln sich beim Schreiben ab und brauchen gelegentlich eine Pause. Das hatte nichts mit dem Wortbeitrag von Herrn Cirsovius zu tun.

Bettina Müller-Ehret (Betroffene):

Gut. Das hoffe ich, ja.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Eine Nachfrage noch. Bitte.

Andreas Zimmer (Einwender):

In dem Vortrag eben wurde auf das Thema Datenschutz eingegangen. Können Sie dazu ein paar Worte sagen? Es ist mir bis dato auch noch nicht so geläufig gewesen. Ich glaube, hier wurde auch noch nicht darauf eingegangen, inwieweit die Einwände der Betroffenen weitergegeben wurden und wie Datenschutz sichergestellt ist.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das kann ich gern machen, Herr Zimmer. – Wir hatten dieses Thema schon häufiger hier in der Erörterung und haben dazu Stellung genommen. Ich kann Ihnen die Frage aber gern noch einmal beantworten.

Im Wege des Anhörungsverfahrens ist es erforderlich gewesen, dass die Antragstellerin Gelegenheit bekommt, zu all den Argumenten oder Einwendungen, die von betroffener Seite und von den Trägern öffentlicher Belange vorgebracht worden sind, ihre Sicht zu schildern, um hier überhaupt eine sinnvolle Erörterung durchführen zu können. Aus diesem Grunde sind die Argumente, die in den Einwendungen vorgebracht wurden, an die Antragstellerin weitergeleitet worden. Um persönliche Betroffenheiten nachvollziehbar machen zu können, insbesondere die Betroffenheit von Lärm, war es auch erforderlich, dass die Adressen der Betroffenen weitergegeben werden konnten. Das ist ein Verfahren, wie es gerade im Luftverkehrsrecht, bei dem es insbesondere um die Lärmbetroffenheit geht, zulässig ist. Das ist datenschutzrechtlich nicht zu beanstanden. Das ist alles höchstrichterlich abgeklärt worden. Es gibt dazu eine Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung, die im Verfahren zu Berlin-Schönefeld entstanden ist. Da kann man das ganz konkret nachlesen. Sie können sicher sein, dass datenschutzrechtliche Belange davon nicht berührt sind.

Ich sehe noch zwei Nachfragen, Herr Mischke und der Herr im blauen Polohemd. – Herr Mischke.

Ulrich Mischke (Einwender):

Frau Hörr, ich habe es also richtig verstanden, dass beispielsweise meine eigene Eingabe vollständig weitergegeben worden ist, also nichts geschwärzt und nichts getrennt worden ist?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das ist richtig, Herr Mischke.

Ulrich Mischke (Einwender):

Sie haben dieses Urteil des Bundesverwaltungsgerichts erwähnt. Soviel ich weiß, bezieht es sich – das haben Sie auch gesagt – auf eine Entscheidung von Brandenburg.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Auf den Flughafen Schönefeld.

Ulrich Mischke (Einwender):

Ist es richtig oder bin ich da falsch informiert, dass die Landesdatenschutzgesetze in den einzelnen Ländern dies unterschiedlich geregelt haben und dass z. B. in Hessen das Gesetz dies nicht zulässt? Ich habe mir das nordrhein-westfälische Datenschutzgesetz nicht angesehen. Ist das nordrhein-westfälische Datenschutzgesetz wörtlich gleich mit dem brandenburgischen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Diese Frage kann ich Ihnen gern beantworten, Herr Mischke. Ich weiß nicht, ob das nordrhein-westfälische Datenschutzgesetz in allen Punkten mit dem brandenburgischen identisch ist, aber in dem Punkt, um den es hier ging, sind sie sinngemäß identisch, also nicht wortgleich. Von daher konnte diese Entscheidung auch auf unser Verfahren hier angewendet werden. – Bitte schön.

Christian Külbs (Einwender):

Ich wohne in Korschenbroich-Herrenshoff. Meine Frage lautet: Ist der Datenschutzbeauftragte der Bezirksregierung in dieses Verfahren eingebunden und kann er dort sicherstellen, dass die Flughafengesellschaft und die Partner, die in dieser Gesellschaft zusammen sind und auch heute schon sehr konträre Interessen haben und vertreten, kein Schindluder mit diesen Daten treiben können?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das ist abgesichert; das kann ich Ihnen bestätigen. Unser Datenschutzbeauftragter ist in das Verfahren eingeschaltet worden. – Ich hatte noch eine Nachfrage von Herrn Schmitz gesehen.

Theo Schmitz (Einwender):

Ich habe eine Frage zur Art der Beeinträchtigung. Sie sprachen davon, dass Lärm über Schönefeld abgesichert ist. Aber viele Betroffene haben auch gesundheitliche Probleme und Auswirkungen persönlicher Art geschildert. Ich kann mir nicht vorstellen, dass das weitergegeben werden darf. Da bitte ich ausdrücklich um die Quelle.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Die Entscheidung vom Bundesverwaltungsgericht kann ich Ihnen gern heraussuchen; ich habe sie jetzt hier nicht parat. Aber ich kann Ihnen sagen, dass wir diese Fragen im Vorfeld geprüft und mit Ja beantwortet haben. – Vielen Dank. Ich sehe keine weiteren Nachfragen mehr. Dann hat als Nächster Herr Lutter das Wort.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Guten Morgen, meine Damen und Herren! Es geht hier um das Schutzgut Mensch usw. Ich bin der Vorsitzende des Bürgervereins gegen Fluglärm in der Stadt Willich. Sie erinnern sich, im vergangenen Jahr waren aus Willich 4.300 Einwendungen eingegangen, die jetzt alle bei der Flughafengesellschaft liegen. Inzwischen habe ich rund 340 Vollmachten und weitere 50 Vollmachten bekommen. Ich habe sie bei mir. Sie können sie gern einmal durchschauen. Ich möchte nicht im Einzelnen auf alle Einwendungen eingehen. Im Prinzip geht es da in erster Linie um Gesundheit; das hat mich gewundert. Gesundheit ist eigentlich das höchste Gut von Lebewesen, nicht nur von Menschen. Wer nicht gesund ist, kann nicht arbeiten, hat kein Geld und ist dann ein ganz armer Mensch.

Ich möchte auf das eingehen, was sich durch die Einwendungen hindurchzieht. Insgesamt hatte der Airpeace-Verbund letztes Jahr über 17.000 Einwendungen eingebracht. Da gab es eine Regelung, dass ab 51 Einwendungen ein Sprecher etwas sagen darf. Wenn Sie das einmal summieren – ich habe es gerade gemacht –, dann sind wir in einem Monat noch hier oder vielleicht noch länger, aber das wiederholt sich immer wieder. Ich gebe Ihnen den Ordner einmal zum Durchblättern.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Das hätte ich gern wieder.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Selbstverständlich.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ehe ich das vergesse, was eben in Bezug auf Datenschutz angeklungen ist: Ich war etwa zehn Jahre freiberuflich tätig und habe mir von irgendwoher Kunden- oder Adressenmaterial besorgt. Das war teilweise sündhaft teuer und es war eigentlich sündhaft schlecht. Man kann sich eine Kundenkartei aufbauen, beispielsweise mit rund 17.000 Adressen. Da kann man beispielsweise in zwei Jahren, wenn tatsächlich ausgebaut würde, einzeln abfragen: Warum fliegst du nicht ab Gladbach? Aber das nur am Rande.

Fangen wir mit den Vollmachten und den Einwendungen an. Darin wird immer gesagt: Ich habe Kinder und möchte meine Kinder schützen. Oder: Ich bin Mieter bzw. Mieterin, ich bin Eigentümer, ich habe Wohnungen, die ich vermiete. Da geht es natürlich ans Portemonnaie und an die Substanz. Oder: Ich wohne in der An- und Abflugschneise, ich wohne in der Lärmzone. Dort kann man nicht weglaufen. Hin und wieder fahren wir schon einmal weg, dahin, wo es etwas ruhiger ist, wenn beispielsweise sonntags morgens die Schulfieger wie-

der herumdüsen bzw. herumfliegen. Düsen haben sie ja nicht, aber es ist manchmal unerträglich.

Ich rede im Moment für Willich, aber das trifft natürlich auch auf Korschenbroich und Kleinenbroich, Viersen, Kaarst usw. zu. Dann sagt man: Ich brauche die Nachtruhe. Ich bin früher einmal den Schlafgewohnheiten nachgegangen; ich weiß nicht, warum. Man hat vier Stunden Tiefschlaf, wacht kurz auf; wenn man jünger ist, schläft man auch gleich wieder ein. Ist man älter, liegt man eine Weile herum. Ich kenne Leute, die dann aufstehen, lesen, kochen oder stricken. Dann können sie mal wieder vier Stunden schlafen. Dann habe man eigentlich ausgeruht. Wenn das gestört wird, bis 23:00 Uhr oder 24:00 Uhr – –

Heute Morgen flogen sie wieder über Schiefbahn-Knickelsdorf, Anflug auf Düsseldorf. Immer um fünf Minuten vor acht kommt die Fokker 50 von Amsterdam. Die Fokker 50 könnte hier auf der 1.200-m-Bahn auch fliegen. Warum eigentlich nicht? Zu Beginn dieser Veranstaltung wurde sie verdammt; sie werde nicht mehr gebaut, sie fliege nicht mehr usw. Jeden Tag fliegen fünf Maschinen Fokker 50 nach Amsterdam; das sind Zubringer. Warum fliegen sie nicht von Gladbach auf der kurzen Bahn?

Es gibt Leute, die im Schichtbetrieb arbeiten. Das habe ich auch einmal gehabt; das war prima. Das war 1952, herrliches Wetter wie jetzt. Ich war in Wetter an der Ruhr – so heißt ein Ort – und war knackebraun gebrannt; er nickt mit dem Kopf, er ist auch schön braungebrannt. Das war ein herrlicher Sommer, aber ich hatte Schichtbetrieb und deswegen musste ich früh ins Bett und sehr früh aufstehen, aber ich habe es genossen, früh morgens mal eben in der Ruhr ein bisschen zu schwimmen.

Es gibt Leute, die haben Nachtschicht. Mein Schwager in Lünen bei Dortmund hatte Dreischicht-Betrieb. Der arme Teufel hatte Schwierigkeiten mit dem Schlafen, aber irgendwie war sein Job nicht so sehr anspruchsvoll. Er hat nur gegessen und ein paar Hebel bewegt, aber das rund um die Uhr.

Außerdem gibt es Leute mit einem leichten Schlaf. Mit zunehmendem Alter wird man schwerhörig, sagt man. Da ist das nicht mehr das Problem. Aber Kinder brauchen viel Schlaf, werden aber vom Fluglärm erschreckt. Es gibt etwas, was der Mensch braucht, was jedes Lebewesen braucht. Ich habe irgendwann einmal gesagt: Wir Menschen sind nicht vollkommen, wir haben das Schlafbedürfnis, acht Stunden fehlen uns im Schnitt am Tag. Was wir da alles machen könnten! Solche Veranstaltungen beispielsweise oder Tanzen gehen oder Schwimmen gehen oder sonst was. Aber wir Lebewesen brauchen das. Warum? Keine Ahnung; es hat noch keiner erforscht, warum das so ist. Gerade die Kinder, die ja nun etwas lernen sollen und nicht ausschlafen können, werden dann hippelig. Das ist ein Punkt.

Warum muss man denn bis 23:00 Uhr fliegen? Nach Düsseldorf gehen die Landeanflüge bis 24:00 Uhr. Da sind einige Donnerbolzen dabei. Wenn Herr Zerbe verspricht, wir lassen nur

leise Flugzeuge landen, wie will er das eigentlich sortieren? Wenn da einer ankommt, der sagt, ich muss herunter, ich habe keinen Sprit mehr, dann wird nicht gefragt, ob er leise oder laut ist, sondern er muss landen, wenn er nicht herunterfallen soll. – So kann man das mit dem Schutzgut Mensch und der Gesundheit sehen.

Vergangenes Jahr hatten wir ein Formblatt: Kindergarten, Schule und Seniorenheime. Senioren sind immer froh, wenn sie etwas zu sehen haben, aber im Krankenhaus ist das ein bisschen anders. In Neuwerk ist das Krankenhaus wohl nicht mit in die Lärmkalkulation einbezogen. Aber Kindergärten haben wir genug.

(Folie)

Jemand hatte freundlicherweise die Kindergärten und Schulen hineingebracht. Es ist schon eine Unverfrorenheit, wenn wir schon den großen Düsseldorfer Stadtflughafen haben, hier noch zusätzlich einen zu bauen und dann 60 Flugbewegungen pro Stunde zu denen aus Düsseldorf bringen zu wollen. Sie haben im Moment nur 38 Flugbewegungen pro Stunde. Selbst die nutzen sie nicht aus, wie Herr Lange aus Meerbusch immer ganz genau festhält. Um die Mittagszeit zähle ich auch schon mal ein bisschen nach; da sind es mal gerade 17 Flugbewegungen. Angesichts dessen stellt sich wiederum die Frage: Warum muss das hier noch gebaut werden, wenn in Düsseldorf noch Platz ist? In den ersten drei Tage dieser Veranstaltung habe ich notiert, wie oft der Name Weeze gefallen ist. Er ist tatsächlich 35-mal gefallen. Dort gibt es noch viel Luft für Flugzeuge. Alternativen gäbe es also auch noch.

(Folie)

Hier haben wir noch den Straßenlärm, vorhandene Lärmquellen. Ich war im letzten Jahr im September in Bonn gewesen, als das Fluglärmgesetz novelliert wurde, und habe auch vorgetragen. Ich werde es noch einmal als Antrag einbringen, dass man die Änderung des Fluglärmgesetzes, sobald es verabschiedet ist, in das Verfahren einbezieht, genauso wie die EU-Richtlinien, zu denen irgendwer sagte – ich glaube, Sie, Frau Hörr –, sie seien noch nicht rechtskräftig. Die EU-Richtlinien für die Anrechnung von Umgebungslärm ist noch nicht gültig? – Nein.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sie meinen die Umgebungslärmrichtlinie, Herr Lutter?

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ja.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sie ist noch nicht in deutsches Recht soweit umgesetzt worden; das ist richtig.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Danke schön. – Daran können Sie sehen, wie lange es manchmal dauert, bis unsere Politiker so etwas geschafft haben. Wir in der Technik waren immer ein bisschen schneller, mussten schneller sein.

(Folie)

Dort haben wir also die A 52 und die B 7. Ich bin traurig, dass die B 7 damals beim Flugplatzumbau ganz einfach weggenommen wurde. Das war ein kurzer Weg von uns in Knickelsdorf nach Neersen und natürlich auch nach Gladbach, wo wir gern einkauften. Es gab einmal eine Straßenbahn – ne Lektrische gab es da, sagen die Einheimischen – von Krefeld durch Knickelsdorf bis nach Mönchengladbach. Das ist alles weg, zugunsten eines Flugplatzes, der nur für Hobbyflieger gebaut wurde.

Gewerbe haben wir auch, manchmal lautstark in der Nacht, weil dort auch Schichtbetrieb ist. Dort arbeiten Leichtlohnarbeitskräfte mit geringem Stundenlohn; die hatten wir in unseren Betrieben auch, wo produziert wurde, aber das nur nebenher. Schienengüterverkehr gibt es in Anrath.

Dann sagt man: Ich liege im Bereich der An- und Abflugzone, der Lärmzone mit erheblicher Belastung. Dann wird natürlich das Grundgesetz Art. 2 herangezogen – 1948 habe ich mich noch nicht so sehr dafür interessiert; wir hatten damals andere Sorgen –, wonach die körperliche Unversehrtheit und das Leben geschützt werden sollen, was hier in keinerlei Art und Weise mehr passiert.

Zur Kollisionsgefahr waren in der vorletzten Woche die beiden Herren von der Flugsicherung da. Ich habe gedacht: Wenn die als Lotse im Tower sind, dann möchte ich nicht im Flugzeug sitzen. Es ist schlimm, wenn man so denken muss. Vor zwei Jahren passierte das Unglück in Zürich. Haben Sie übrigens mitbekommen, dass der Schadenersatz für das Bodensee-Unglück immer noch nicht geklärt ist? So sieht es dann hinterher aus.

Von einem anderen Punkt, der Wertminderung des Wohneigentums, was schon einmal die Rede. Das müsste hier auch noch auf dem Plan stehen. Auch da wird man in seinem Recht nach Art. 14 des Grundgesetzes verletzt. Das ist alles menschlich. Man hat gespart und weiß Gott was alles. Wir haben uns unser Grundstück tatsächlich vom Munde abgespart. Damals gab es Rama anstatt Butter, außer wenn wir mal in Holland waren, wo die Butter damals wesentlich billiger als in Deutschland war. Man hat dafür gespart und weiß Gott was. Wir sind mit der Eisenbahn nach Holland gefahren statt irgendwo anders hin. Damit nimmt man dem anderen Menschen natürlich etwas weg, Werte, die er sich erspart und geschaffen hat.

Wir wohnen ziemlich dicht an dem Baggersee, der eben angeklungen war. Das ist ein Naturschutzgebiet. Als wir hingezogen sind, sind wir auch gelegentlich darin geschwommen, ob-

wohl das nicht so gern gesehen war. Ich kenne Baggerlöcher aus dem Sauerland. Da ist regelmäßig einer ertrunken, weil sie sehr tief sind und es darin teilweise eine kalte Strömung gibt, aber das nur nebenher. Wir lieben das Naturschutzgebiet um den Baggersee, wir gehen dort häufig spazieren. Das gehört eigentlich zu unserer Lebensplanung. Da soll der See zugekippt werden; dann soll da eventuell noch etwas abgeknipst werden. Sie sollten einmal sehen, wie viele Radfahrer sonntags dort unterwegs sind. Sie sollen dann immer gucken, ob da ein Airbus oder eine B737 oder eine Iljuschin fliegt. Irgendwo hört es da auf.

Bei den Alternativen – ich spreche jetzt für das, was Sie da vor sich haben – wurde weder Weeze ins Kalkül gezogen noch das Areal hier hinter der Arena. Das klang gestern an: In Wickrath und der ganzen Gegend ist so viel Platz. Dort könnte man den kompletten Flugplatz aufbauen; dann haben auch die Gladbacher etwas davon. Diejenigen, die hier zur Arena kommen wollen, wenn einmal im Jahr ein großes Fußballspiel ist, hätten es dann auch gar nicht so weit. Da kann man einen Shuttlebus einrichten. Das ist überhaupt nicht untersucht worden.

Ich bin ein aufmerksamer Zuschauer und Zuhörer. Manchmal ist es erschreckend, wenn man beispielsweise die technischen Geräte hier sieht. Da vorn ist eine Ansammlung von Steckdosen. Ich habe erst einmal geguckt, wofür das ist, für Mikros oder sonst was.

In Japan hat man einen Flugplatz ins Wasser gebaut, ganz einfach aufgeschüttet. Als er fertig war, hat man festgestellt: Der ist immer noch zu klein. Also bauen wir gleich noch einen zweiten daneben. Es ist auch Umweltschutz, wenn man so etwas nicht in die Wohngebiete baut, sondern ein bisschen weiter draußen. Wir haben da ein Riesenbaggerloch von der Braunkohle. Warum macht man das nicht beispielsweise dort? Dann wäre das Loch wieder zu und es wäre ein bisschen Ruhe hier im bewohnten Gebiet für rund Hunderttausend Menschen, die davon betroffen wären und die durch Düsseldorf schon betroffen sind.

Die Prüfung der Sicherheitsaspekte ist immer noch nicht geklärt. Wir hatten vorhin zu Anfang noch eine Diskussion darüber: 300 m Höhenunterschied sollen es sein und dann geht das sicherlich. Man bedenke: Da fliegt eine voll bepackte Maschine von Düsseldorf ab und eine leichtere kommt von Gladbach, aber die schwer bepackte kommt nicht so hoch, sie kann gar nicht so schnell hoch. Wie die Leute so sind: Mein früherer Chef, der nach Frankreich in eine schöne Ecke kurz vor der Biskaya verzogen ist, hat mal von seinen Flugerlebnissen und davon erzählt, was die Piloten sagen, wenn sie oben sind. Das eine war: Eine Pulle Sekt hätten wir gern. Den Rest kann man sich denken. Das nur nebenher.

Zu den unabhängigen Gutachtern: Wenn ich bedenke, was da von der Fachhochschule gekommen ist – Ich habe einen Freund, der Gastwirt gewesen ist. Der redet auch sehr gern.

Die Kostensteigerungen, wenn da umgebaut werden soll – eine Baustraße, noch eine Straße, die Eisenbahn soll verlagert werden usw. –, sind doch gar nicht einkalkuliert. Wer soll

das denn bezahlen? Wir wiederum, wir mit unseren Steuern? – Sie meinen, Rentner zahlen keine Steuern. Erstens werden sie demnächst zur Kasse gebeten und zweitens sind wir, wenn wir tanken oder etwas kaufen, Steuerzahler wie alle anderen auch.

So gesehen, fordere ich die Bezirksregierung auf, diesen Bauantrag ganz einfach mit dem Hinweis zurückzuweisen, dass es reichlich Alternativen gibt, sei es in Weeze oder in Köln. Oder aber es müsste in Düsseldorf mal für Ordnung gesorgt werden, sodass die Slots pro Stunde dort wirklich genutzt werden. Vor allem sollte uns die Nachtruhe, wie ich eingangs schon einmal erläutert hatte, heilig sein, denn all die jungen Leute, die da wohnen, müssen arbeiten, für uns alle. Wenn sie nicht mehr richtig arbeiten können, dann werden sie krank. Wenn sie krank sind, werden sie aus der Firma rausgeschmissen: so ist es heutzutage ganz einfach. Es klang gestern auch ein bisschen an, dass jemand 25 Jahre in einem Betrieb arbeitet. Ich war auch 25 Jahre in einem Betrieb – zehn Jahre, als die stinkenden PKW in Düsseldorf gebaut wurden – und war insgesamt rund 40 Jahre in der Autoindustrie tätig.

Noch einmal die Bitte: Lehnen Sie diesen Bauantrag ganz einfach ab, zum Wohle der Schutzgüter Mensch usw. – Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Lutter. – Als Nächster hat Herr Luining das Wort.

Jan Luining (Einwender):

Guten Tag, meine Damen und Herren! Mein Name ist Jan Luining. Ich vertrete hier den BUND NRW. Der BUND lehnt diesen Ausbau aus Gründen, die wir soeben schon gehört haben und die sich auf das Stichwort Lebensqualität beziehen, ab. Diese Gründe hat er auch in seiner Stellungnahme dargelegt. Ein paar dieser Punkte zähle ich auf: Beispielsweise wird der Neersener Bruch weitgehend zerstört und sehr stark durch Emissionen belastet. Ich habe bereits am Freitag hier erläutert, dass z. B. die Stickoxidbelastung in diesem Gebiet so hoch ist wie nie zuvor. Wir nähern uns allmählich einem Grenzbereich von $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel. Das ist einfach nicht mehr hinzunehmen. Im Landschaftsplan Nr. 9 wird auf den Erholungswert und die Erholungsflächen hingewiesen. Dies wird auch zerstört. Durch den Ausbau werden die größte Nachtigallenpopulation sowie die Lebensräume von Amphibien- und Reptilienarten dauerhaft geschädigt. Das gilt auch bezüglich des Fledermausvorkommens. Die Luftverschmutzung muss dringendst reduziert und nicht erneut maximiert werden, indem wir noch ein Schippchen drauflegen, indem wir den Flughafen ausbauen und dadurch eine Anzahl Slots und Belastung durch Luftverschmutzung ermöglichen.

Die Überschwemmungsgefahr, durch die die Niers immer mehr Wasser zu verkraften hat, besteht heute schon, aber wir bekämen dann richtig Probleme, wenn auch noch vom Flughafen massenhaft Niederschlagswasser hinzukommt, denn man darf auch nicht vergessen,

dass wir mit immer größeren stündlichen Niederschlagsmengen rechnen müssen. Das haben wir in diesem Jahr wieder gesehen. Das ist kaum noch zu bewältigen. Die Niers ist damit überfordert.

Zur Lebensqualität, meine Damen und Herren, gehört eine intakte Umwelt. Diese Umwelt, die momentan nicht mehr intakt ist, wird auf das Schwerste geschädigt. Aus diesen Gründen lehnt der BUND diesen Ausbau ab. Wir haben genug Flugplätze; diesen brauchen wir nicht. Das Recht der Wirtschaft, Herr Zerbe, nämlich zu sagen, was andere dürfen, dürfen wir auch, gilt eben nicht. Wir haben EU-Richtlinien, die dies regeln. Man kann nicht permanent Gefahren und Belastungen stapeln oder zusammenführen. Das geht nicht. Dieses Gebiet hat genug Belastungen. Es braucht nicht noch mehr. Der BUND lehnt aus den in seiner Stellungnahme genannten Gründen den Ausbau ab. – Ich bedanke mich.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Luining. – Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Über das Thema Naturschutzgebiet Neersener Bruch haben wir bereits in der letzten Woche sehr umfangreich mit Herrn Dr. Hövelmann vom Landesbüro der Naturschutzverbände gesprochen. Dabei ist deutlich geworden, dass dort umfangreiche Eingriffe stattfinden. Wir haben auch aufgezeigt, wie man sie kompensieren könnte. Wir haben auch das Tierartenspektrum dargestellt und über die Fledermäuse reflektiert. Das haben Sie eben in Ihrer Einwendung noch einmal dargelegt. Darüber haben wir in der letzten Woche schon einmal gesprochen. Wenn Sie möchten, kann Herr Henf aber auch noch einmal sagen, wie wir die Situation vor Ort beurteilen. Ansonsten kann ich nur auf das Ergebnis von letzter Woche hinsichtlich der Eingriffsintensität verweisen. Es besteht die Eingriffssituation und es werden die Flächen in Anspruch genommen, die seitens der Antragstellerin vorgegeben sind. All diese Eingriffe sind aber in die Eingriffsbilanzierung eingestellt worden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Henf.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Herr Luining, Sie sprachen die Nachtigallen an. Dazu habe ich vor einigen Tagen hier schon einmal referiert. Die Nachtigallenpopulation im Umfeld des Flughafens bereitet uns eigentlich im Zusammenhang mit dem Ausbau am wenigsten Probleme, weil es eine an hochdynamische Lebensräume angepasste Vogelart ist. Sie kommt eben nur dort vor, wo ständig Eingriffe in die Landschaft erfolgen. In einer natürlichen Flussaue geschieht das durch Anlandung und durch Abbrüche automatisch. Im Flughafenumfeld sind diese dynamischen Prozesse

eben durch die Hindernisfreiheit für den Flugverkehr zufällig entstanden. Dort haben sich diese Nachtigallen ansiedeln können. Übrigens ist – das habe ich vor einigen Tagen auch schon einmal erwähnt – nicht die gesamte Population beeinträchtigt, sondern nur eine Teilpopulation der im Neersener Bruch vorhandenen Nachtigallen. Es gibt entlang des Nordkanals noch an etlichen anderen Stellen revieranzeigende Männchen, die durch die Maßnahme nicht betroffen sind. Demzufolge schätzen wir ein, dass sich dort nachhaltig keine Verschlechterung der Nachtigallenpopulation ergeben wird. Durch die Vergrößerung des Bereiches könnte es sogar noch zu einer Ausweitung des möglichen Siedlungsraumes kommen.

Sie gingen dann auf die Beeinträchtigung der Amphibienpopulation ein. Es werden wenige suboptimale Laichgewässer überbaut, in denen Allerweltsarten vorkamen. Es gibt alte Hinweise, dass im Bereich des Nordkanals der Kammmolch – das wäre eine wirklich „wertvolle“ Art – gesiedelt haben kann, aber dieser Kammmolch ist aus meiner Sicht und aus meiner Erfahrung heraus vermutlich durch die Ausbaumaßnahmen des Nordkanals im Rahmen der Euroga beeinträchtigt worden, weil in alle Bereiche Fische eindringen konnten; nachdem dieser Kanal ausgekoffert wurde, sind diese empfindlichen Arten verschwunden.

Die Reptilienvorkommen, die aktuell in diesem Frühjahr nachgewiesen werden konnten, beschränken sich leider auf die Blindschleiche und die Waldeidechse. Die vermuteten Arten Schlingnatter und Zauneidechse – das wären FFH-Anhang-IV-Arten – konnten nicht oder nicht mehr nachgewiesen werden. Das hängt damit zusammen, dass seit vielen Jahrzehnten der Betrieb insbesondere im Bereich der Eisenbahntrasse nicht mehr stattfindet. Der Eisenbahndamm wird nicht mehr freigeschnitten. Kontraproduktiv für den Reptilienschutz ist auch, dass südlich vor der Eisenbahntrasse am nordwestlichen Rand meines Untersuchungsraumes, also in der Nähe des Autobahnkreuzes, Anpflanzungen vorgenommen wurden, was zur Beschattung des noch offenen Bahndammes führt. In einigen Jahren werden dort die Reptilien auch aussterben.

Bedauerlich ist, dass es für den Bereich des Naturschutzgebietes keinen Biotopmanagementplan gibt. Es sind auch keine Pflegemaßnahmen über diejenigen hinaus erkennbar gewesen, die der dort ansässige Angelsportverein durchgeführt hat. Er hat auch den dortigen Fledermausstollen initiiert. Das führte insgesamt dazu, dass das Artenspektrum, das seinerzeit von uns prognostiziert wurde, nicht annähernd erreicht werden konnte. Die selteneren, gefährdeteren Arten waren wohl schon vor Jahrzehnten im Bereich dieses Naturschutzgebietes ausgestorben.

Die Fledermäuse sind tatsächlich – das kann niemand leugnen – stark betroffen. Sie verlieren Teillebensräume, vor allen Dingen Jagdreviere. Um abschätzen zu können, inwieweit die dort im Eingriffsraum siedelnde Fledermauspopulation überhaupt beeinträchtigt ist und ob Quartiere, vor allen Dingen Wochenstuben und Sommerhangplätze, beeinträchtigt sind, wurde im Winter 2004/05 eine Baumhöhlenkartierung durchgeführt. Die Ergebnisse liegen mittlerweile vor. Sie sind dahin gehend zu interpretieren, dass sehr wohl Baumhöhlen bei der

Schaffung der Hindernisfreiheit verschwinden werden, dass aber in den Randbereichen weitere Baumhöhlen vorhanden sind. Bei der Baumhöhlenkartierung konnten keine markanten Kennzeichen an diesen Baumhöhlen gefunden werden, die darauf schließen lassen, dass sie tatsächlich von Fledermäusen besetzt sind.

Nun haben Fledermäuse unterschiedliche saisonale Teillebensräume. Sie wissen, dass sie zur Überwinterung Winterquartiere wie Stollen zum Teil in Hunderten von Kilometern Entfernung anfliegen, z. B. an der Mittelgebirgsschwelle des Bergischen Landes. Die baumhöhlenbewohnenden Fledermausarten waren im Winter eher nicht zu erwarten. Es ist natürlich auch sehr schwierig, eine Baumhöhle in 30 m Höhe mit einem vernünftigen Aufwand darauf zu kontrollieren, ob dort Fledermäuse siedeln. Das kann man mit einem Steiger machen und dann mit einem Endoskop hineingucken, aber das ist ein unverhältnismäßig hoher Aufwand.

Die Betroffenheit der Fledermauspopulation – das sagte Herr Ibach bereits – ist gegeben. Durch die Definition von Ausgleichsmaßnahmen, vor allen Dingen durch die Neubegründung von Wald und hierbei vorrangig von Laubholzgehölzen, soll versucht werden, langfristig die Einflüsse auf die Fledermauspopulation abzupuffern.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Henf. – Herr Sandrock hatte noch eine Nachfrage.

Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):

Guten Tag, meine Damen und Herren. Ich hatte gestern hier meine Rede gehalten. Herr Henf, Sie waren gestern nicht da. Darin habe ich Ihnen noch einmal bezüglich der Nachtigallen widersprochen. Im Zusammenhang mit dem Konzept der dynamischen Lebensräume, das Sie hier vortragen, haben sie ganz richtig festgestellt, dass z. B. vernässte Landschaften, Flussauen und insbesondere das Bruchgebiet hier für Nachtigallen natürlich hervorragend geeignet sind. Aber hier werden 34 ha vernichtet; das ist ganz klar. Wo Sie jetzt auf einmal die Flussauen oder die vernässten Plätze, die sich dynamisch entwickeln können, gesehen haben, habe ich bis jetzt nicht begriffen. Das Einzige, was ich begriffen habe, ist Folgendes: Sie meinen vielleicht, dass sich dieser Flickenteppich von Ausgleichsflächen dynamisch entwickeln könnte, wobei das Konzept dafür auch anders ist.

Dazu kommt noch die dynamische Entwicklung am Nordkanal, die Sie höchstwahrscheinlich auch verschwiegen haben, wo Sie ebenso wie wir festgestellt haben, dass Nachtigallen vorhanden sind, wo aber jetzt schon Abholzungen geschehen und die Regiobahn weitergeführt werden soll. Aber höchstwahrscheinlich empfinden Sie es auch nicht als so schlimm, dass eine Bahn da hindurchgeführt wird: Die Nachtigallen sind ja so dynamisch, dass sie sich dort schon etablieren können.

Auf jeden Fall habe ich aber begriffen, dass bei Ihnen eine Ausweitung der Nachtigallenpopulation gar nicht erwartet wird, sondern dass sich diese Teilpopulation Ihrer Meinung nach

irgendwo anders hin verdrückt. Die Trietbachaue kommt auch nicht infrage. Sie würde sich vielleicht auch entwickeln, wird aber auch vernichtet. Ich weiß nicht, ob Ihr Konzept an diesem Punkt wirklich stimmig ist.

Das nächste Thema sind die Fledermäuse. Ich habe gestern noch einmal eine Kartierung von Herrn Holthausen, einem Fledermausexperten, abgegeben. In der Umweltverträglichkeitsstudie waren drei Fledermausarten als vorhanden benannt worden. Eine vierte wurde von ihm kartiert, die Rauhaufledermaus, die natürlich in dem Bereich um den Kalksandsteinsee zu Hause ist.

Zum Thema Fledermausstollen habe ich noch einmal mit Herrn Lammel gesprochen, weil Sie auch sagten, Sie hätten mit ihm gesprochen oder seien mit ihm in diesem Jahr auf dem Gelände gewesen. Korrigieren Sie mich, wenn ich das falsch verstanden habe. Er war der Meinung, dass Sie in diesem Jahr nicht da waren. Auf jeden Fall hat er noch einmal bestätigt, Herr Holthausen sei in diesem Jahr mit ihm dort gewesen. Sie haben den Fledermausstollen weiter vernässt. Er hat auch gesagt, das Freischneiden des Einflugschlitzes werde an sich immer gewährleistet. Ich hatte Herrn Lammel für gestern hierher bestellt, habe ihm aber abgesagt, als ich sah, dass Sie nicht hier waren; ich wusste nicht, dass Sie heute kommen. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Sandrock. – Wir hatten gestern das Thema technische Planung und heute wieder den Punkt Umweltauswirkungen. Deshalb sind jetzt auch die Herren Ibach und Henf anwesend. – Herr Henf, bitte.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Noch einmal zur Erläuterung der Ökologie der Nachtigallen: Durch die Inanspruchnahme des Flughafens wird es natürlich einen Verlust von Flächen geben. Das ist unstrittig. Dadurch sind eine Vielzahl von Tierarten betroffen. Das ist auch unstrittig. Aber die Nachtigallenlebensräume werden sich aufgrund der unveränderten Nutzung im Umfeld des Flughafens verschieben. Das ist meiner Meinung nach auch unstrittig, wenn man sich mit führenden Ornithologen unterhält, die sich mit diesem Thema beschäftigt haben.

Es gibt also eine Verschiebung der Nachtigallenlebensräume. Dabei wird es eine Vergrößerung des besiedelbaren Bereiches geben. Somit ist die Nachtigall unserer Meinung nach weniger betroffen. Sie wird auch nirgendwohin exportiert werden. Sie soll auch nicht in den Ausgleichsflächen neue Lebensräume finden, sondern sie soll lediglich eine Lebensraumverschiebung erfahren; dabei sprechen wir von 100 m. Nach meiner Erfahrung gerade im Umfeld des Düsseldorfer Flughafens – dort ist etwas Ähnliches vor ein paar Jahren mal gemacht worden – funktioniert das.

Es wundert mich ein bisschen, dass Herr Lammel sich nicht mehr daran erinnern kann. Ich kann mich gut daran erinnern. Ich glaube, es war am 12. Januar, als wir den Fledermausstollen gemeinsam begutachtet haben. Er hat uns die Deckel abgeschraubt, Herr Ibach und ich haben den Stollen von innen kontrolliert und in jede Ecke hineingeschaut. Wir haben einen Krümel Fledermauskot gefunden. Zwei Monate zuvor war ich an gleicher Stelle und ich habe die Einflugschlitze nicht vorgefunden, weil dort eine 2 m hohe Brombeerhecke wuchs. Davon existieren Fotos. Man kann nicht dahin gehend argumentieren, dass der Fledermausstollen, der ohnehin nicht von dem Ausbau des Flughafens betroffen wäre, künftig ein Winterquartier werden könnte. Es ist faktisch keines, weil dort keine Fledermäuse vorhanden sind. Es wäre sehr zu wünschen, dass nach der großen finanziellen und auch organisatorischen Anstrengung dieses Fledermausquartier einmal angenommen werden könnte.

Es tut mir natürlich Leid, dass sich Herr Lammel nicht mehr daran erinnern kann – ich werde sicherlich heute noch einmal mit ihm telefonieren –, dass wir am 12. Januar dort zusammen Beobachtungen gemacht haben. Ich kann das auch anhand von Fotos dokumentieren; auf meiner digitalen Kamera wird das Datum eingeblendet. Daran können Sie genau sehen, wann ich in dem Stollen war.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Henf. – Ich habe jetzt noch vier weitere Nachfragen: Herr Lutter, Herr Hormes, Frau Simon und Herr Sandrock, in dieser Reihenfolge bitte.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Zu den Nachtigallen: Ich hatte 1960 in Hannover zu tun. Da gibt es den wunderschönen Maschsee und nebenan eine ziemlich große Parkanlage. Morgens um 3:00 Uhr sind dort im Mai die Nachtigallen zu hören. Ich weiß nicht, ob man sie wirklich irgendwo anders hin verlagern kann.

Aus dem Baumbestand, der im Moment dort vorhanden ist, sollen, wenn ich das richtig gezählt habe, rund 500 Bäume abgeholzt werden. Kann man auf den Ausgleichsflächen in der gesamten Umgebung, die wie Konfetti aussahen, diese 500 Bäume neu pflanzen oder wie stellt man sich das eigentlich vor?

Die Stadt Willich ist eine junge Stadt. Wir haben in Willich im Schnitt die meisten Kinder in ganz Deutschland. Die Stadt Willich hat einen Hochzeitswald erstellen lassen. Es gibt eine Liste, welche Bäume man dort pflanzen kann. Die Teuersten wären der Gingko biloba mit 142 € und der Amberbaum. Wer bezahlt es eigentlich, wenn jetzt 500 Bäume abgeholzt werden und dafür 500 Bäume neu gepflanzt werden? Beahlt es die Flughafengesellschaft oder werden die Bäume überhaupt wieder angepflanzt? Auf der Korschenbroicher Seite werden knapp 500 Bäume beseitigt. Ich hatte irgendwann einmal erzählt, dass wir hier auf dieser Erde 22 % Sauerstoff haben. Die Bäume erzeugen nun einmal den Sauerstoff, den wir un-

bedingt zum Leben brauchen. Wären Sie Mexikaner oder wohnen Sie in Südamerika in den Anden, dann bräuchten Sie vielleicht nur 19 % Sauerstoff, aber wir hier im Flachland können damit nicht leben. Wer bringt wieder 1.000 Bäume mit der Blätterfläche dorthin, damit wieder entsprechend Sauerstoff erzeugt wird?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Lutter. – Wir sammeln die Nachfragen. – Herr Hormes, bitte.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Ich habe eine Frage an Sie, Herr Henf. – Wenn wir Kartierungen durchgeführt haben, haben wir uns eine Ausnahmegenehmigung bei der Unteren Landschaftsbehörde geholt, um die freilebenden Wildtiere kartieren zu dürfen. Haben Sie eine solche Ausnahmegenehmigung auch über den Kreis Viersen, Untere Landschaftsbehörde, beantragt?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Hormes. – Jetzt gibt es eine weitere Frage. – Frau Simon, bitte.

Ingrid Simon (Einwenderin):

Zu den Ausführungen von Herrn Henf habe ich einige Fragen. Wie schon bekannt ist, wohne ich unten an der Niers. Dort sind schon sehr viele große Bäume zum Opfer gefallen. Ich glaube nicht, dass man oben in den Wipfeln Nisthöhlen gesucht hat.

Ich habe bereits in den letzten Jahren einen starken Rückgang von Fledermäusen bemerkt. Bei uns sind in diesem Jahr ganze zwei Fledermäuse gesichtet worden, während sie uns 1999, als wir dort hinzogen, abends auf der Terrasse regelrecht um die Köpfe geschwirrt sind. Ferner habe ich – das war im Jahr 2000 – einen Eisvogel gesehen, der sich einmal in unsere Gegend verirrt hat. Er hat sicherlich nicht die Schilder gesehen, dass er woanders siedeln soll.

Herr Henf beißt sich an dem Tunnel fest, wo die Fledermäuse nicht nisten. Ich glaube auch nicht, dass er gern in einem Hochhaus wohnte, das man ihm einfach zuweist. Ich glaube, auch die Fledermäuse suchen sich ihren Nistplatz aus. Die Zersiedelung geht immer weiter. Das, was hier geschieht, kommt mir mittlerweile wie eine ganz effektive Salami-Taktik vor, um die Natur zurückzuschrauben. Wozu brauchen wir Natur? Wenn schon Wert darauf gelegt wird, dass wir jetzt mit Flugzeugen über dem Kopf leben dürfen, vor Lärm nicht mehr schlafen können und der Wert unserer Wohngegenden sinken wird, was soll dann noch die Natur? Dann machen wir doch auch die Frösche platt. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Frau Simon. – Auch Herr Sandrock hatte noch eine Nachfrage.

Karl Dieter (Jack) Sandrock (Einwender):

Herr Henf, ich muss erstens doch noch einmal das Thema Nachtigallen aufgreifen; es tut mir Leid. Ihre Annahme, dass sie sich in 100 m Entfernung wieder ansiedelten, ist sehr vage. Das haben Sie auch zum Ausdruck gebracht. Das kann sein. Sie haben in der vorletzten Woche Herrn Kohlshorn aus der Biologischen Station erwähnt. Er wird Ihnen mit Sicherheit auch das Gegenteil sagen. Genauso gut wird er Ihnen sagen, was sonst noch alles verschwunden ist. Es gibt hier keine Ausweitung, sondern eher eine Verringerung dieser Population. Sie können mir doch nicht erzählen, dass an dieser Stelle, wenn mindestens 34 ha gerodet werden – – Darüber hinaus gibt es weitere Flächen, die kurz gehalten werden, so dass wegen der Vogelschlaggefahr vielleicht auch keine Sträucher mit Beeren vorhanden sind. Das verschweigen Sie auch. Sie verniedlichen die Fläche, die verschwindet, und sprechen von 100 m weiter. Auf der einen Seite ist 100 m weiter erst einmal die Autobahn. Es gibt natürlich einen gewissen Wald, der sich dort entwickelt. Es wäre schön, wenn sie dann auch wiederkämen. Auf der anderen Seite ist 100 m weiter der Eschert mit seinem Graben, an dem auch schon die eine oder andere Nachtigall ist.

Ich habe es schon einmal erwähnt: In diesem Planfeststellungsverfahren ist leider die Verlegung der Regiobahn nicht integriert. Ich glaube durchaus, dass es irgendwo vielleicht schon eine abgemachte Sache ist, die Regiobahn weiter zu verlegen, auch die Verlegung über oder durch den See.

Über etwas anderes ist hier noch gar nicht geredet worden, weil es auch nicht Bestandteil des Verfahrens ist, aber es könnte ebenfalls eine Beeinträchtigung werden: In der letzten Zeit tauchen immer wieder Berichte über den „Eisernen Rhein“ auf. Es wurde geschrieben, dass mit 14,9 Millionen € die Strecke schnellstens aktiviert werde. Über den Industriezug wird hier gar nicht gesprochen; das will ich auch gar nicht. Aber das alles sind Dinge, die im Hintergrund lauern. Wenn hier von Salami taktik geredet wird, dann kann ich das nur unterstreichen.

Zweitens komme ich noch einmal zu den Fledermäusen. Sie hatten letztens gesagt, dass Sie natürlich auch Vorschläge gemacht haben, wie man den Fledermausstollen verbessern kann. Das ist doch richtig?

(Zustimmung von Manfred Henf [Antragstellerin])

An dieser Stelle möchten Sie natürlich, dass die Fledermäuse dort hineingehen. Das nehme ich Ihnen auch ab. Wir möchten selbstverständlich auch, dass es einmal ein wirkliches Refugium wird. Dieser Stollen ist mit unendlich viel Arbeit und viel Geld aufbereitet worden. Ich nehme an, Sie haben auch Verbesserungsvorschläge gemacht, z. B. zum Einflug. Wenn er

tatsächlich kurzfristig zugewachsen sein sollte, dann kann ich nur noch einmal sagen: Der Angelverein ist an sich ein Verein, der das Gelände sehr gut pflegt. Wenn es mal passiert sein sollte, dann kann es nur kurzfristig der Fall gewesen sein. In der Regel ist dieser Stollen frei. Herr Holthausen hat dort im Einflug Fledermauskot gefunden. Es ist so. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Sandrock. – Damit schließe ich die Nachfragerunde ab und fahre gleich in der Rednerliste fort. Aber die Antragstellerin hat Gelegenheit zur Stellungnahme. – Bitte.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Zunächst zu der Frage nach der Ausnahmegenehmigung: Sie war aus meiner Sicht nicht notwendig, weil visuelle Beobachtungen durchgeführt worden sind, die nicht, wie es z. B. bei einer entomologischen Untersuchung stattgefunden hätte, Fang und Tötung der Tiere beinhalteten. Vielmehr ist kein Tier durch die Beobachtung im Gelände zu Schaden gekommen.

Herr Sandrock, meines Erachtens ist es jetzt klar, dass wir in dem Fledermausstollen waren. Das wurde ein bisschen infrage gestellt. Ich kann mir nicht vorstellen, warum Herr Lammel sich daran nicht mehr erinnern kann. Aber ich muss als Gutachter – mehr kann ich auch nicht als Gutachter – den Ist-Zustand feststellen und daraus die Betroffenheit der einzelnen Tierartengruppen ableiten sowie entsprechende Maßnahmen vorschlagen. Wenn ich in einem potenziellen Winterquartier keine Fledermäuse und noch nicht einmal oder kaum Spuren von ihnen finde, kann ich keine Betroffenheit feststellen. Wenn ich feststelle, dass dieser Fledermausstollen zumindest in den zwei Jahren zuvor aufgrund der Entwicklung der Brombeerhecke für Fledermäuse nicht erreichbar war, dann kann ich sogar sagen, dass es potenziell in diesem Zeitraum zumindest keine Möglichkeit gab, dass sich dort eine Fledermauspopulation ansiedeln konnte. Selbstverständlich wäre es schön – das hoffe ich –, wenn sich dort aufgrund von Nässungsmaßnahmen einmal eine Fledermauspopulation einfände.

Die Dame fragte nach dem Rückgang der Fledermäuse und merkte an, dass sie in ihrem Umfeld weniger Tiere sieht. Das kann durchaus sein. Fledermäuse haben sehr traditionelle Lebensweisen. Wenn z. B. in Ihrem Umfeld mal ein großer baumhöhlenreicher Baum geschlagen worden ist, kann es sein, dass die Fledermäuse dort verschwinden. Es ist im Gegenteil so, dass die Fledermäuse seit einigen Jahrzehnten verstärkt den urbanen, also den menschlich geprägten Raum besiedeln. So ist beispielsweise die Zwergfledermaus eine Fledermausart, die in den letzten Jahrzehnten immer stärker sogar an modernen Gebäuden gesichtet wird. In Ihrem Fall kann ich davon ausgehen, dass es eine Einzelfallbeobachtung war. Wie gesagt, es kann an irgendeiner Kleinigkeit liegen, dass Sie dort weniger Tiere finden, beispielsweise daran, dass irgendwo ein Dachstuhl saniert worden ist, in dem die Fledermäuse hingen. Aufgrund der guten Untersuchungsmethoden, die mittlerweile zur Verfügung stehen, z. B. mit dem Bat-Detector-Einsatz – das ist ein Ultraschallwandler, der früher

unerschwinglich war und den sich jetzt auch der ehrenamtliche Naturschutz leisten kann –, wissen wir inzwischen viel mehr über die Verbreitung der Fledermäuse.

Die Fledermausarten, die im Neersener Bruch gefunden worden sind – die vierte Art kam jetzt hinzu, wie Herr Sandrock schilderte; das sind Arten, die in diesem Raum weit verbreitet sind – sind tatsächlich betroffen. Diese Betroffenheit muss im Rahmen der Bilanzierung des Eingriffes eben festgestellt werden; entsprechende Maßnahmen – bei den Fledermäusen geht das nur sehr langfristig – müssen definiert und umgesetzt werden. Eine Betroffenheit ist aber auf jeden Fall gegeben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Henf. – Jetzt noch eine allerletzte Nachfrage von Herrn Hormes.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Wie haben Sie die Amphibien kartiert, wenn Sie die Tiere nicht gefangen haben?

Manfred Henf (Antragstellerin):

Durch Sichtbeobachtung und durch Reusenfänge. Dadurch werden die Tiere aber nicht beeinträchtigt.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Durch Reusenfänge. – Ich bin in dieser Beziehung wirklich nicht der Fachmann; ich habe nur die Bundesartenschutzverordnung durchgelesen. Da steht in § 13, Verbotene Handlungen:

Es ist verboten, in folgender Weise wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten und der nicht besonders geschützten Wirbeltierarten, die nicht dem Jagd- oder Fischereirecht unterliegen, nachzustellen, anzulocken, zu fangen oder zu töten.

Wenn Sie eine Kartierung mit Reusen durchführen, dann fangen Sie die Tiere.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Richtig. Aber es ist gängige Auffassung, dass die Tiere durch dieses wenige Stunden dauernde Verbleiben in den Reusen nicht geschädigt werden und dass man es nicht unter dem Aspekt des Fangens sehen kann. Dazu könnte ich Ihnen entsprechende Grundlage der Landesanstalt für Ökologie zur Verfügung stellen.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Das wäre auf der einen Seite sehr nett; auf der anderen Seite bitte ich Sie, sich mit der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Viersen in Verbindung zu setzen, um gegebenenfalls diese Genehmigung nachträglich zu beantragen. Falls eine Genehmigung erforderlich ist,

wovon ich ausgehe, stelle ich fest, dass diese Kartierung nicht rechtens durchgeführt worden ist und somit auch nicht verwendet werden kann.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Hormes. – Dazu noch ein kurzer Nachtrag von Herrn Henf.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Dann kann ich Sie dahin gehend beruhigen, dass auf jeden Fall bei den keine Genehmigung benötigenden Anteilen der Kartierung, eben bei der Sichtbeobachtung, das gleiche Artenspektrum an gleicher Stelle festgestellt werden konnte. Die Reusenkartierung ist eigentlich nur eine methodische Hilfe zur genaueren, detaillierteren und quantitativen Kartierung. Alle Arten, die während der Reusenkartierung gefragt worden sind, sind auch nachts bei der Scheinwerferbegehung festgestellt worden; sie ist sicherlich nicht genehmigungspflichtig.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön so weit. – Ich hatte gesagt, ich möchte die Nachfragerunde beenden. Ich nehme Sie gern wieder auf die nächste Liste, aber Herr Zimmer und auch die nächsten Redner warten schon seit Längerem. Von daher fahre ich erst einmal in der Rednerliste fort. – Herr Zimmer, bitte.

Andreas Zimmer (Einwender):

Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Ich spreche in erster Linie in meinem Namen und natürlich im Namen aller, die sich meinen Ausführungen anschließen werden. Ein paar Worte zu meiner Person: Ich komme aus Neersen und bin damit Betroffener. Von Beruf bin ich Wirtschaftsinformatiker. Ich berate internationale Unternehmen in Fragen der Wirtschaftlichkeit und Effektivität.

Ich bitte Sie um Nachsicht, dass ich aus aktuellem Anlass noch einmal kurz einen Ausflug weg vom eigentlichen Tagesthema machen werde, der allerdings mittelbar mit dem Tagesthema im Zusammenhang steht. Bei dieser Erörterung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens handelt es sich letztendlich um das Erstellen einer Bilanz, in der die Vorteile auf der Aktivseite – Arbeitsplätze, wirtschaftliches Wachstum und Prosperieren der Region hier – den Nachteilen gegenübergestellt werden müssen, unter anderem der Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch und der Natur.

In der letzten Woche, so habe ich gehört – ich war leider nicht da –, ist kurz auf die Pressemeldung über eine Marktstudie von einer renommierten Unternehmensberatung McKinsey zum Thema Billigflieger eingegangen worden. Das kam am Freitag; die Studie wurde am Donnerstag veröffentlicht. Auch gestern wurde das Thema Billigflieger erneut angesprochen

und von Ihnen, Herr Zerbe, der Billigflieger nach Mönchengladbach eindeutig bejaht. Ich nehme dies zum Anlass, um kurz inhaltlich auf die Studie einzugehen und daraus Konsequenzen für dieses Planfeststellungsverfahren abzuleiten und zu beantragen. Übrigens ist die Studie meines Wissens weder im Auftrag des Antragstellers noch des Antragsgegners erstellt worden und damit leidlich neutral. Sie kann von der Internetseite von McKinsey heruntergeladen werden; sie steht in der Public Domain.

(Folie: Wachstum Billigflieger)

Ein kurzer Blick auf ein paar Daten und Fakten – ich fasse mich ganz kurz; Sie können das alles nachlesen und in Ruhe durchschauen – in Bezug auf den europäischen Markt: Ryanair und Easy Jet sind ganz klar die dominanten Anbieter und teilen sich ungefähr 50 % des Marktes. Air Berlin kommt mit etwas Abstand, hat in Deutschland allerdings eine weitaus größere Bedeutung. Die operativen Margen sind recht beachtlich, zumindest von Ryanair und Easy Jet. Bei anderen Billiganbietern geht McKinsey von niedrigeren Margen aus, sogar von einer negativen Marge.

(Folie: Marktanteil/Penetration Biligflieger)

Allerdings zeigt McKinsey auch, dass erste Anzeichen von Sättigung zu sehen sind. Sie vermuten einen Saturierungspunkt, der bei ungefähr 23 Sitzen pro 1.000 Einwohnern liegt. Ich habe bei McKinsey nachgefragt. McKinsey sieht die Catchment Area für Billigflieger nicht bei 50 km zum Flughafen, sondern weitaus größer. Ich weiß nicht genau, welche Catchment Area hier zugrunde gelegt ist, aber üblicherweise legt McKinsey anderthalb Autostunden bzw. 150 bis 200 km Radius um den Flugplatz zugrunde, um Billigflieger zu bewerten.

(Folie: Erträge/Sitzauslastung)

Eine ganz klare Markttendenz ist Folgendes: Auf der linken Seite sehen Sie, dass die Erträge pro Passagierkilometer bei den Marktführern zurückgehen, die immerhin für 50 % sprechen. Auf der rechten Seite sehen Sie, dass dies wiederum durch höhere Sitzauslastung und Break-even-Sitzauslastung abgefangen wird, die leicht steigt, aber bei weitem nicht so stark, wie der Ertrag pro Passagierkilometer sinkt. Das zeigt einen Preiskampf. In der Wirtschaft folgt auf einen Preiskampf normalerweise eine Konsolidierungsphase. Das kann man in verschiedenen Industrien immer wieder sehen.

(Folie: Resümee)

Diese Folie zeigt das Resümee, das McKinsey zieht: Die Wachstumsaussichten für Billigflieger haben sich deutlich abgeschwächt. Die Nachfragestimulation wird zunehmend durch einen Verdrängungswettbewerb ersetzt. Die Angebote der Fluggesellschaften werden immer homogener. Billigflieger, Charter- und Linien-Airlines kämpfen um dieselben preissensitiven Kundengruppen. Das Segment der Billigflieger wird weiter ein Experimentierfeld für neue

Konzepte. Wichtig für diesen Fall ist: Der Markt der Billigflieger wird sich weiter konsolidieren. Viele europäische Gesellschaften werden scheitern. Bis 2010 werden nur noch zwei bis drei nachhaltig profitabel sein.

Die Schlussfolgerung der Studie zeigt eine deutlich veränderte Marktsituation in 2010 und deutet auf einen ruinösen Wettbewerb in den Jahren bis dahin. Der Linien- und Ferienfliegermarkt wird von den Folgen dieses Wettbewerbs bestimmt nicht ausgeschlossen sein. Wenn Sie sich in die Details der Studie vertiefen, dann werden Sie sehen, dass sich die Service zunehmend verwischen und dass die Unterschiede zumindest zwischen einem Linienflieger und einem Billigflieger, aber auch zu einem Ferienflieger einander deutlich überlappen.

Beide, Markt und Wettbewerb, sind von der Flughafengesellschaft Mönchengladbach nicht beeinflussbar. Daran können Sie nichts machen, das wird passieren. Es sei dahingestellt, ob es in dem Extrem, wie es von McKinsey prognostiziert wird, oder in einer etwas abgeschwächten Form geschieht, aber die Wahrscheinlichkeit, dass dies passiert, ist relativ hoch.

Jetzt stellt sich die Frage, wie Gladbach gewappnet ist, um sich auf diese Situation einzustellen. Ein Preiskampf beeinflusst die Preise, die Carrier für Exits und Handling zu zahlen bereit sind. Außerdem wird ein Preiskampf die Basen der Carrier deutlich reduzieren. Das heißt, es werden weniger Basen, an denen Carrier größere Betriebe unterhalten, in Deutschland vorhanden sein. Konsolidierung bedeutet ganz simpel, dass mehr Flughäfen um weniger Carrier konkurrieren. Die große Frage ist: Wie wird Gladbach darum konkurrieren?

Demzufolge **beantrage** ich,

die Ergebnisse dieser Studie vom 23. Juni 2005 als weitere Entscheidungsgrundlage in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen.

Ferner **beantrage** ich

eine Nachbesserung der Antragsunterlagen durch den Antragsteller zu folgenden Punkten: Welche Alleinstellungsmerkmale – Unique Selling Points – hat der Standort Mönchengladbach?

Ich weiß, das haben wir schon einmal gesagt; ich möchte es aber wiederholen.

Welche über die Bedarfsermittlung hinausgehenden betriebswirtschaftlichen Maßnahmen, z. B. Marketing, Vertrieb, bestehende Absprachen mit Carriern etc., sollen sicherstellen, dass die dargestellten Beförderungszahlen und damit die gewünschten ökonomischen Effekte – Arbeitsplätze, Wirtschaftswachstum in der Region – erreicht werden?

Welche weiteren Voraussetzungen und Investitionen werden von der öffentlichen Hand – Bezirksregierung, Bund, Land, Kommune – benötigt, um die Attraktivität und den Bestand von Mönchengladbach sicherzustellen, insbesondere unter Berücksichtigung des Worst-Case-Szenarios der drastischen Konsolidierung der Carrier?

Wie skizziert die Flughafengesellschaft aus der momentanen Situation die weitere, langfristige Entwicklung des Flughafens und welche potenziellen Maßnahmen, z. B. weiterer Ausbau der Start- und Landebahn zur Verbesserung der Marktposition, werden gesehen?

Als kurze Begründung lege ich einen Punkt dar, den ich noch nicht genannt habe: Die aktuelle Studie von McKinsey stellt eine beginnende Übersättigung des Ferien- und Billigfliegermarktes dar. Sie prognostiziert eine deutliche Konsolidierung. Sollten sich diese Prognosen als richtig erweisen, wird der Wettbewerb unter den Flughäfen um Fluganbieter drastisch verschärft. Die Flughäfen Düsseldorf, Weeze, Köln/Bonn und Mönchengladbach – wenn ich die Catchment Area gemäß McKinsey ansetze, kommen noch Hahn und Paderborn an die Grenze und kommen Maastricht, Eindhoven und Dortmund definitiv hinein – konkurrieren dann um maximal zwei oder drei Billiganbieter.

Die Schaffung von Arbeitsplätzen und die positiven Auswirkungen auf die Wirtschaft der Region sind wesentliche Bestandteile der Begründung für den Ausbau des Flughafens Mönchengladbach. Von der öffentlichen Hand wird erwartet, die Erreichung dieser Ziele durch Investitionen – Infrastruktur, politische Intervention, Schaffung weiterer Standortvorteile für die Region – zu unterstützen. Von uns, den Bürgern, wird erwartet, mit den Konsequenzen zu leben. Das Beispiel von Venture Capital in der freien Wirtschaft zeigt, dass heutzutage nur dann investiert wird, wenn detaillierte Geschäftsplanung, Marktstudie und das Vertrauen in die Kompetenz des Managements, diese Planung zu erreichen, vorliegen. Das sollte auch für diese öffentlichen Investitionen gelten.

Die Erreichung der ökonomischen Ziele, die durch den Ausbau des Flughafens Mönchengladbach angestrebt werden, sind durch die vorliegende Studie ernsthaft infrage gestellt. Sie müssen sich vorstellen, dass dieser Preiskampf der Billiganbieter auch bei Charter- und Linien-Airlines seine Spuren hinterlassen wird. Man kann es also nicht isoliert betrachten.

Ich erachte es daher als zwingend notwendig, den Antrag um die oben angeführten Punkte nachzubessern und eine saubere Entscheidungsgrundlage herzustellen. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Zimmer. – Herr Zerbe dazu?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Vielen Dank, Herr Zimmer, für Ihren Vortrag und Ihre Einwendungen. Sie sprechen die McKinsey-Untersuchung an und kommen zu dem Ergebnis, dass McKinsey für den Bereich der Billig-Airlines bestimmte Größenordnung als erreichbar annimmt. Es gibt dazu natürlich auch andere Meinungen. Die DLR geht davon aus, dass sich der Anteil der Billigflieger am deutschen Markt und am europäischen Markt auf bis zu 40 % ausweiten könnte. Da lassen sie uns einfach einmal sehen, wie die Entwicklung tatsächlich werden wird.

Sie haben gefragt: Wie ist Gladbach gewappnet? Was sind die USP des Standorts? – Ganz einfach: Wir verfügen gemeinsam mit dem Flughafen Düsseldorf über eines der größten und interessantesten Einzugsgebiete. Ich habe hier vor zwei, drei Wochen einmal geschildert, wie viele Einwohner im 50-km-Umkreis wohnen. Sicherlich ist es richtig, dass ein Billigangebot auch Fluggäste anzieht, die außerhalb dieses Umkreises wohnen. Das ist ein Phänomen, das Sie heute in Hahn sehen. Wir haben bei uns ebenfalls erkannt, als wir das Air-Berlin-Angebot hatten, dass Leute teilweise auch 100 km angereist sind, um preiswert nach Wien oder nach Zürich zu kommen, weil es damals in Düsseldorf dafür nur sehr hochpreisige Angebote gab.

Wir wollen sicherlich die Kostenvorteile im Vergleich zu anderen Flughäfen erhalten. Unsere heutigen Lande- und Abfertigungsentgelte liegen deutlich unter den Düsseldorfer Entgelten. Wir wollen auch in Zukunft z. B. in Bezug auf die technische Ausgestaltung unserer Anlagen weniger Wert auf hochpreisige Architektur legen, sondern mehr auf Funktionalität sowie auf schnelle und preisgünstige Abläufe im Terminal und auf dem Vorfeld. Ich glaube, dass wir mit dieser Strategie den richtigen Weg gehen.

Auch der Punkt „Absprachen mit Gesellschaften“ ist schon mehrfach angesprochen worden. Ich kann doch keine rechtsverbindliche Absprache mit einer Airline treffen, die mich verpflichtet, eine Startbahn zur Verfügung zu stellen, auf der ein Airbus fliegen kann, solange ich keinen Genehmigungsbescheid habe. Da beißt sich einfach die Katze in den Schwanz.

Außerdem sprachen Sie Investitionen der öffentlichen Hand an. Ich könnte mir so etwas hinsichtlich der Erschließung durch eine Autobahn vorstellen, aber wenn man sich um uns herum umschaute, so sieht man, dass wir eigentlich hervorragend an das Autobahnnetz angebunden sind. Ich sehe da eigentlich nicht mehr viele Punkte, die die öffentliche Hand erbringen müsste. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Zerbe. – Herr Klinger hatte noch eine Nachfrage.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Herr Zimmer, Sie haben eingangs Ihrer Rede die Neutralität der McKinsey-Studie erwähnt. Ich lese diesbezüglich nur die beiden Autoren aus der Agenda vor; dann kann sich jeder selber sein Urteil darüber bilden. Einer der Autoren ist Dr. Lucio Pompeo von McKinsey & Company; der andere Autor ist John Kohlsaas von Easy Jet, einer der großen Billig-Airlines.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Zimmer.

Andreas Zimmer (Einwender):

Herzlichen Dank für die Richtigstellung, aber ich glaube, Easy Jet hat hier keinen Antrag gestellt.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Das hat auch niemand behauptet!)

Für dieses Verfahren ist diese Studie hinlänglich neutral. Easy Jet steht hier nicht zur Diskussion; sie stellen keinen Flughafenantrag.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das ist richtig.

Andreas Zimmer (Einwender):

Ich möchte kurz etwas zu den Punkten erwidern, die Sie angebracht haben, Herr Zerbe. Bis zu 40 % des Marktes von Billiganbietern – das steht in keinerlei Widerspruch zu der Studie und auch in keinerlei Widerspruch zu der prognostizierten Entwicklung einer Konsolidierung im Preiskampf eines Anbieters, der für den Preiskampf gewappnet ist, wie z. B. Ryanair. Sie haben die operativen Margen gesehen. Sie fliegen zu Billigpreisen und sind besser gewappnet als ein Großanbieter wie beispielsweise Lufthansa oder LTU. Das ist einfach so. Sie können damit umgehen und wissen, wie das Spiel gespielt wird.

Ich glaube, niemand verlangt von Ihnen, rechtsverbindliche Absprachen zu treffen. Das können Sie nicht, das ist klar. Aber Absichtserklärungen sind in der Wirtschaft durchaus gang und gäbe, Papiere, die belegen, dass miteinander gesprochen wurde und dass Mönchengladbach als Basis ab irgendwann unter bestimmten Voraussetzungen in Erwägung gezogen wird. Das sind Papiere, die Sie durchaus bekommen könnten.

Zu den öffentlichen Investitionen: Die Autobahnanbindung ist gut, ohne Frage.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Sie ist ja vorhanden!)

Aber ist die bestehende Autobahn im Sicherheitskonzept des Flughafens so tragbar? Diese Frage ist zumindest nach meinem Dafürhalten nicht ausreichend beantwortet. Ich vermute, dass dort heftig umgebaut und verlegt werden muss und auch Straßen geändert werden müssen, weil es letztendlich doch eine Beeinträchtigung geben wird. Gut, das ist eine Vermutung.

Die andere Sache ist, dass die Konkurrenz in Köln durch den öffentlichen Personennah- und -fernverkehr angebunden ist. Das ist ein Standortvorteil, der gerade im Billigsegment nicht von der Hand zu weisen ist. Insofern erwarte ich dort auch Investitionen. – Ansonsten habe ich keine weiteren Kommentare.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Zimmer. – Eine letzte Entgegnung, Herr Zerbe; dann möchte ich den Vertretern der Schlossfestspiele Neersen das Wort erteilen. – Bitte, Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ad eins: Das ist jetzt nicht mehr ganz verständlich. Sie fragen uns vorwurfsvoll, ob Investitionen der öffentlichen Hand zur Anbindung erforderlich seien, und stellen gleichermaßen heraus, dass der Flughafen Köln diese Anbindung schon bekommen habe.

Ad zwei: Wir gehen natürlich in unserer Wunschliste – das habe ich auch in der letzten Woche gesagt – davon aus, dass es wünschenswert wäre, einen seriösen Billiganbieter an den Platz zu bekommen. Aber unsere Bemühungen zielen genauso gut auf die Bereiche Linie und Charter.

Weiter sprachen Sie einen Punkt an, auch wenn man noch keine Verträge hätte, wofür Sie Verständnis haben, könnte man doch sagen, von wem schon Absichtserklärungen vorliegen. – Wenn Sie in einem Wirtschaftsunternehmen tätig sind, dann kennen Sie es, dass Absichtserklärungen abgegeben werden, aber man sich durchaus verpflichtet, diese vertraulich zu behandeln. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön so weit. – Ich danke Ihnen, Herr Zimmer. – Somit können wir zum eigentlichen Tagesordnungspunkt zurückkommen. Als Nächste hat Frau Mahjoub-Thiel das Wort.

(Andreas Zimmer [Einwender]: Ganz kurz!)

– Bitte schön, Herr Zimmer.

Andreas Zimmer (Einwender):

Interpretiere ich diese Aussage jetzt richtig, dass Ihnen Absichtserklärungen vorliegen, Sie diese Erklärungen aber nicht veröffentlichen wollen, oder heißt das, dass wir uns jetzt denken sollen, Sie hätten Absichtserklärungen?

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Kann das so im Raum stehen bleiben, Herr Zerbe? – Bitte schön.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich überlasse das Ihrer Interpretation.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke.

(Andreas Zimmer [Einwender]: Danke für das Vertrauen! – Norbert Schlöder geht zum Rednerpult.)

– Sie sind nicht Frau Mahjoub-Thiel, nehme ich an.

(Allgemeine Heiterkeit)

Norbert Schlöder (Vertreter):

Nein, aber ich bin der Vorsitzende des Festspielvereins der Schlossfestspiele Neersen. Ich wäre als nächster Redner an der Reihe. Wir sind im Team gekommen, nämlich Frau Mahjoub-Thiel als Geschäftsführerin und außerdem Herr Gerwers als Beigeordneter der Stadt Willich für Kultur.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön.

Norbert Schlöder (Vertreter):

Wir wollen uns ergänzen. Wenn es Nachfragen gibt, werden mir meine Kollegen zur Seite stehen.

Meine Damen und Herren, wir haben uns schon lange gegen den Antrag der Flughafengesellschaft auf Planfeststellung gewehrt, und zwar schon am 3. Mai 2004. Vor der historischen Kulisse des Schlosses Neersen findet seit 1984, also jetzt in der 22. Saison, in den Sommermonaten von Mai bis August Freilichttheater statt. Professionelle Schauspieler und Schauspielerinnen von namhaften Theatern kommen zusammen, um in der theaterfreien

Ferienzeit Freilichttheater zu bieten. In jedem Jahr werden auf der Freilichtbühne mit circa 500 Plätzen zwei klassische Abendstücke und für die kleinen Theatergäste ein Kinderstück inszeniert. Neben der Freilichtbühne hat sich darüber hinaus eine Studiobühne im Schlossgarten etabliert.

Mit dieser Konzeption sind die Festspiele Schloss Neersen die einzige professionelle Freilichtbühne am linken Niederrhein und in Nordrhein-Westfalen und somit einmalig. Die Theateraufführungen werden jährlich von mehr als 25.000 Gästen von nah und fern besucht. Somit haben die Festspiele Schloss Neersen einen wichtigen kulturellen Stellenwert für die Region und stellen für die Stadt Willich einen überaus bedeutenden Standortfaktor dar. Die Schirmherrschaft über die Festspiele Schloss Neersen hat bisher in jedem Jahr der Minister für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport sowie der Ministerpräsident des Landes, bisher Peer Steinbrück, übernommen. Ich nehme an, dass sich dies auch fortsetzen wird und im nächsten Jahr Herr Rüttgers die Schirmherrschaft übernehmen wird.

Die Festspiele Schloss Neersen haben sich zum kulturellen Höhepunkt für die gesamte Region entwickelt und Willich weit über deren Grenzen bekannt gemacht. Sie gehören zum Profil und zur Identität einer Stadt, die dadurch ein noch attraktiverer und begehrterer Wirtschaftsstandort ist. Der Ausbau des Flughafens greift ohne erkennbaren Nutzen in zerstörerischer Weise in eine blühende Kulturlandschaft ein.

Die Freilichtbühne liegt direkt an der An- und Abflugschneise des Flughafens. Durch den Flugverkehr werden die Aufführungen auf der Freilichtbühne schon jetzt erheblich gestört. Seit Jahren finden deshalb Gespräche mit dem Flughafen Mönchengladbach statt, um während der Spielzeit ein Miteinander von Freilichttheater und Flugverkehr zu finden. Hierbei sind insbesondere Überflüge der Flugzeuge vom Flughafen Düsseldorf sowie von Privat- und Schulflugzeugen am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach zu nennen; so war es zumindest in der Vergangenheit.

Bereits jetzt wird durch die Summenpegel ein Maß erreicht, das das Freilichttheater beeinträchtigt. Belastungen bestehen bereits jetzt durch den Straßenlärm von der A 52, B 7 und A 45. Eine Ausweitung des Flugbetriebs in dem vom Antragsteller beabsichtigten Umfang ist nicht nur störend, sondern existenzbedrohend. Die zu erwartenden erhöhten Flugbewegungen und die damit verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastungen führen zu einer Beeinträchtigung der Rechte auf Lebensqualität und Gesundheit der Theaterbesucher und aller Mitwirkenden. Der Neubau der Start- und Landebahn stellt damit eine Verletzung des Rechts auf körperliche Unversehrtheit und unter Umständen eine Lebensgefährdung gemäß Art. 2 des Grundgesetzes dar, die nicht gerechtfertigt ist. Auch ein rechtswidriger Eingriff in die Rechte nach Art. 5 Abs. 3 wird hier gerügt.

Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erstellte Umweltverträglichkeitsstudie führt bezüglich der Schlossfestspiele Neersen an, dass, obwohl die Grenzwerte im Prognosejahr

2015 eingehalten werden, bei Veranstaltungen unter freiem Himmel neben dem vorhandenen Lärmpegel, ausgehend von den Autobahnen, mit Störungen durch Fluglärm zu rechnen ist. Die Prognosesituation 2015 im Vergleich zur bestehenden Situation zeigt deutlich höhere Emissionspegel. Wesentliche Ursachen dafür sind: Erhöhung der jährlichen Flugbewegungen um 32 %, Zunahme der Bewegungszahl für Strahlflugzeuge von 600 auf 40.000, längere Schallemissionszeiten durch die Verlegung und Verlängerung der Start- und Landebahn. Die stärksten Pegelerhöhungen ergeben sich an den Enden der neuen Start- und Landebahn insbesondere im Südosten. Durch die Verlängerung und Verlegung der Start- und Landebahn wird der Spielort Schloss Neersen direkt betroffen, sodass dieses Freilichttheater in seiner Existenz gefährdet ist.

In den Anträgen der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH finden sich widersprüchliche Aussagen. Es wurden keine alternativen Varianten untersucht, beispielsweise die bessere wirtschaftliche Zusammenarbeit der vorhandenen Flughäfen Düsseldorf und Köln in punkto Auslastung vorhandener Kapazitäten. Die Verpflichtung, vorhandene Möglichkeiten und Kapazitäten der bestehenden Fläche effizienter als durch den Neubau einer Start- und Landebahn zu nutzen, wird nicht beachtet. Es liegt keine ausführliche Prüfung der Sicherheitsaspekte der beiden sich beeinträchtigenden Flughäfen Mönchengladbach und Düsseldorf bei Starts und Landungen durch unabhängige Gutachter vor.

Die Grenzen bezüglich Raum und Nachfrage sind für 2,8 Millionen Passagiere auf zu kleinem und zu engem Raum geplant. Jetzt schon erkennbare empirische Werte der Nachfrage der letzten Jahre am Standort Mönchengladbach wurden nicht berücksichtigt. Die Planrechtfertigung sowie das Gesamtvorhaben „Neubau der Start- und Landebahn“ basieren bezüglich Nachfrage und Bedarf im Wesentlichen nicht auf empirischen Werten der letzten Jahre, sondern lediglich auf optimistischen Prognosen. Die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zur Verkehrsanbindung werden in unzulässiger Weise von der öffentlichen Hand bezahlt. Künftige bis zu einem eventuellen Baubeginn zu erwartende Kostensteigerungen sind nicht kalkuliert. Die Entwicklungsmöglichkeiten der nordrhein-westfälischen Flughäfen zwischen Amsterdam und Frankfurt sind begrenzt. In den Gutachten findet diese Einschränkung keine Berücksichtigung.

Der Verein Festspiele Schloss Neersen e. V. ist in großer Sorge, dass die Festspiele beim Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach nicht mehr fortgeführt werden können und damit eine über Jahre gewachsene kulturelle Einrichtung von überregionaler Bedeutung sterben wird. Wir appellieren daher an die Entscheidungsträger, sich für den Erhalt der Festspiele einzusetzen. Ich habe eben erwähnt, dass schon seit Jahren Gespräche mit dem Flughafen Mönchengladbach stattgefunden haben. Wir fragen uns, wie es in Zukunft möglich sein wird, ein Miteinander von Flughafen, wenn er denn ausgebaut werden sollte, und Festspielen zu erreichen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir haben schon in der letzten Woche eingehend zu den Neersener Schlossfestspielen Stellung genommen. Insofern will ich meinen Vortrag aus der letzten Woche nicht wiederholen. Er ist mit seinen Argumenten protokolliert.

Ich möchte auf einen Punkt eingehen, den Sie jetzt vortragen. Sie kritisieren in Ihrer Einwendung – das ist vermutlich die Einwendung der Stadt Willich und hat gar nichts mit den Neersener Schlossfestspielen zu tun –, die Grenzen bezüglich Raum und Nachfrage für die angenommenen 2,8 Millionen Passagiere seien auf zu beengtem Raum geplant. Das ist ein Argument, das in vielen Mustereinwendungen der Stadt Willich vorhanden war. Daher will ich darauf eingehen. Sie gehen auch auf die Entwicklung in Amsterdam und Frankfurt ein; auch dazu ein paar Bemerkungen.

Nach Expertenmeinung – das haben wir schon öfter vorgetragen – wird sich der Luftverkehr in den nächsten zehn Jahren verdoppeln. Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrszahlen insbesondere in und zwischen den Ballungsräumen steigen werden. Insofern ist die Lage des Flughafens Mönchengladbach für die Befriedigung der wachsenden Nachfrage aus und in den Ballungsraum Düsseldorf/Mönchengladbach prädestiniert. Es ist anzumerken, dass Passagierzahlen von 2,8 Millionen Passagieren – dieser höhere Wert ist nämlich die Prognose für 2015 – schon Wachstumsgrößen sind, die etwa am Flughafen Frankfurt innerhalb des Jahres 2004 im Vergleich zu 2003 zusätzlich generiert wurden. 2004 gab es in Frankfurt 51,1 Millionen Passagiere; 2003 waren es 48,3 Millionen.

Jetzt zu dem Argument, die Grenzen bezüglich Raum und Nachfrage seien auf zu beengtem Raum geplant: Wenn man sieht, dass in Frankfurt innerhalb eines Jahres fast 3 Millionen Passagiere mehr an- und abgeflogen sind, dann muss man fairerweise eigentlich auch darstellen, dass sich der Raum und die Grenzen des Frankfurter Flughafens nicht verändert haben; zumindest ist uns das nicht bekannt. Am Münchener Flughafen war in den letzten zehn Jahren nahezu eine Verdoppelung der Fluggastzahlen zu verzeichnen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich die Zahl der abfliegenden Fluggäste an 18 ausgewählten Flughäfen von 1993 bis 2003 um 53 %. Auch hier lag keine räumliche Veränderung vor.

Darüber hinaus ist die hiesige Region Nordrhein-Westfalen und insbesondere die Region Düsseldorf, Mönchengladbach, Viersen, Krefeld, Neuss für ausländische Besucher und ausländische Wirtschaftsunternehmen und Investoren eine der bedeutendsten Regionen in Deutschland und Nordeuropa. Wir weisen auch auf den hohen Exportanteil aus der Region hin. Insofern können wir die Einwendungen, Grenzen und Raum seien zu beengt für die prognostizierten Fluggastzahlen, einfach nur zurückweisen.

Außerdem sprechen Sie davon – auch das ist ein Argument, das immer wieder in den Formulareinwendungen kommt; ich glaube, das haben mehrere Hundert eingereicht –, die Entwicklung der NRW-Flughäfen sei durch die Lagebeziehung zwischen den Zentren Amsterdam und Frankfurt begrenzt und dies sei in den Gutachten nicht berücksichtigt worden. Ich möchte auch dazu kurz Stellung nehmen: Die Flughäfen Amsterdam und Frankfurt als Drehscheiben des internationalen Luftverkehr haben in den letzten Jahren eine sehr starke Entwicklung genommen. Das ist unverkennbar. Sie haben für viele Luftverkehrsgesellschaften eine herausragende Hub-Funktion, insbesondere im Interkontinentalverkehr. Der Flughafen Frankfurt verzeichnete 2003 z. B. 458.000 Flugbewegungen und darüber hinaus 1,5 Millionen t Luftfracht und 126.000 t Luftpost. 2003 waren am Flughafen Schiphol 408.000 Bewegungen zu verzeichnen. Knapp 40 Millionen Passagiere nutzten diesen Airport. Das Frachtvolumen betrug 1,3 Millionen t, das Postaufkommen 47.000 t.

Hinsichtlich Frankfurt ist zu erwähnen, dass derzeit ein Planfeststellungsverfahren zum Bau einer weiteren Landebahn betrieben wird. Auch dort tragen die Gegengutachter das Argument des fehlenden Bedarfs vor. In Amsterdam ist seit 2003 ein neuer Runway in Betrieb, die Polderbahn. Im Übrigen zeichnet sich der Flughafen Schiphol ebenfalls durch Nachtflugverkehr aus. Beide Flughäfen zeichnen sich dadurch aus, dass starkes Wachstum nach Zurverfügung-Stellung entsprechender Infrastrukturen erfolgte. Darüber hinaus – auch das ist nicht unbekannt – sind an beiden Plätzen die sogenannten National Carrier Lufthansa und KLM von dominierender Stellung.

Jetzt möchte ich auf eine Broschüre der Landesregierung NRW eingehen. Das ist die Publikation „Destination NRW“ oder mit der zweiten Überschrift „Destination November Romeo Whiskey“. Ich zitiere aus dieser Broschüre der Landesregierung.

(Zurufe von den Einwendern)

– Bitte?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe hat das Wort.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich zitiere:

Das Land Nordrhein-Westfalen hat in der Vergangenheit unter anderem mit seinem dezentralen Luftverkehrskonzept und der kontinuierlichen Förderung des Ausbaus des Luftverkehrs die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass NRW an den internationalen Luftverkehr angebunden wurde und damit hochwertige Mobilitätsangebote entstan-

den sind und ferner der nordrhein-westfälische Luftverkehrsbedarf auch im Land selbst abgewickelt werden kann,

– ich betone das: „im Land selbst abgewickelt werden kann“ –

in der Branche selbst und in luftverkehrsnahen Bereichen Arbeitsplätze gesichert und geschaffen wurden, die regionale Wirtschaft am Wachstum des Flugverkehrs partizipiert und sich die Luftfahrt in Nordrhein-Westfalen im internationalen Wettbewerb behaupten kann.

Mit einem entsprechenden Infrastrukturangebot in NRW kann nach unserer Sicht nicht von einer begrenzenden Lagebeziehung gesprochen werden; vielmehr soll Verkehr mit allen oben genannten positiven Auswirkungen in der Region selbst abgewickelt werden. Im Übrigen profitieren die beiden angesprochenen Flughäfen Frankfurt und Schiphol in großem Maße von Luftverkehrskunden, die nicht aus deren Einzugsbereich stammen. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe, ich konnte Ihren Ausführungen jetzt leider nichts entnehmen, was direkt mit dem Redebeitrag von Herrn Schlöder zu tun hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Insbesondere bitte ich Sie, noch einmal auf die letzte Frage von Herrn Schlöder nach dem Miteinander der Festspiele und des Flughafens einzugehen. – Vorher möchte Herr Marten auch noch eine Ergänzung vornehmen. – Bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das Zitat einer Hochglanzbroschüre einer ehemaligen Landesregierung könnte den Eindruck erwecken, als sei die Bezirksregierung als Teil der Landesverwaltung dadurch in ihrem Urteil gebunden. Diesem Eindruck widerspreche ich energisch. Egal, was in dieser Broschüre steht, sind wir hier, um einen Antrag zu bescheiden. Dies tun wir nach bestem Wissen und Gewissen und nicht nach Broschüren, die eine ehemalige Landesregierung herausgegeben hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich habe gehört, dass Herr Schlöder von der begrenzenden Lagebeziehung zwischen den Zentren Amsterdam und Frankfurt gesprochen hat, und bin auf dieses Thema eingegangen.

(Norbert Schlöder [Vertreter]: Darf ich meine Frage wiederholen?)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielleicht könnten Sie dann zu dem Miteinander der Festspiele und des Flughafens auch noch einige Worte sagen.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ja. – Ich muss eben blättern; ich bitte um Entschuldigung. Ich muss bei manchen Punkten einmal auf ein Stück Papier sehen.

Das, was Herr Schlöder angesprochen hat, dass jedes Jahr mit uns gesprochen wird, um Lärmbelästigungen für die Schlossfestspiele auszuschließen, ist richtig. Nach einer lange geübten Praxis geben wir allen Piloten, die bei uns am Platz beheimatet sind – sie können wir auch gut erreichen – Hinweise auf den Termin der Festspiele und bitten sie dann, das Schloss während der Festspiele nicht zu überfliegen. Das gilt insbesondere für die Fluggeräte, die eine Platzrunde über dem Bereich fliegen. Ich meine, dass dieser Bitte auch entsprochen wird. Wir machen das schriftlich. Bis heute haben wir auch keine Beschwerden von Festspielbesuchern in konkreter Form bekommen.

Wir haben schon darauf hingewiesen, dass aus unserer Sicht auch die allgemeine Wetterlage und die Wetterlage im Einzelnen ein ausschlaggebendes Kriterium für oder gegen einen Festspielbesuch im Freien darstellt. Auch die Programmgestaltung ist sicherlich für den Erfolg der Festspiele eine wesentliche Ursache. Dazu habe ich vor einer oder anderthalb Wochen ausgeführt. Wir sind der Auffassung, dass einzelne Lärmereignisse nicht dazu führen, dass sich potenzielle Besucher gegen einen Festspielbesuch entscheiden. Wir sehen auch keine existenzielle Bedrohung der Festspiele. Auch aus dem Lärmgutachten lässt sich nicht ableiten, dass die Schlossfestspiele wegen des entstehenden Fluglärms entfallen. Wir sehen auch keine Auswirkungen für die in der Region angesiedelten Unternehmen, welche die Kulturszene schätzen. – So viel als Stellungnahme zu diesem Thema.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Ich habe jetzt noch drei weitere Nachfragen. – Herr Gerwers.

Christoph Gerwers (Stadt Willich):

Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Ich möchte die Gelegenheit nutzen, den Vortrag von Herrn Schlöder, dem Vorsitzenden des Festspielvereins, zu unterstützen. Ich bin Kulturdezernent der Stadt Willich und zugleich Mitglied des Vorstandes des Festspielvereins.

Zunächst nehme ich Stellung zu der Äußerung von Herrn Zerbe, dem Geschäftsführer der Flughafengesellschaft, die er heute abgegeben hat, will aber zuvor meinem Befremden darüber Ausdruck verleihen, dass offensichtlich in der letzten Woche, ohne dass der Festspiel-

verein hier zugegen war, über die Festspiele gesprochen worden ist und Herr Zerbe dort offensichtlich ausführliche Beiträge geleistet hat, die ich nicht kenne, die mir aber vom Hörensagen berichtet worden sind. Dazu werde ich im zweiten Teil ebenfalls Stellung nehmen.

Sie haben gerade ausgeführt, dass insbesondere die Wetterlage dazu führt, ob ein Besucher die Festspiele besucht oder nicht. Da kann ich Ihnen nicht ernsthaft widersprechen. Es ist in der Tat so: Wenn es um 19:30 Uhr in Strömen regnet, dann wird sicherlich der eine oder andere Festspielbesucher, der noch keine Karte hat, die Festspiele auch am Abend nicht besuchen. Ich weise aber darauf hin, dass sehr viele Karten bei uns im Vorverkauf abgesetzt werden und dass diese Besucher selbstverständlich an dem Abend auch erscheinen werden. Wir haben es in der Vergangenheit sehr häufig erlebt, dass wir auch bei Regen gespielt haben. Ganz im Gegenteil, diese Vorstellungen haben sich durch eine besondere Atmosphäre ausgezeichnet, weil nämlich Festspielbesucher und Ensemble sich beiderseits bemüht haben, diesen Abend zu einem schönen Abend werden zu lassen. – Das vorab.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Außerdem haben Sie gerade ausgeführt, dass sich potenzielle Festspielbesucher vom Betrieb des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach nicht abhalten lassen werden. Darum geht es hier heute nicht. Es geht darum, dass wir, der Festspielverein Schloss Neersen, als Veranstalter uns nicht mehr imstande sehen, die Festspiele überhaupt durchzuführen, wenn zu besorgen ist, dass gerade in der Zeit ab 20:15 Uhr im Minutentakt laute Flugzeuge entweder an- oder abfliegen. Sie kennen die Situation in Düsseldorf gerade in den Abendstunden. Es ist eine erhebliche Belastung – die Willicher Bürger wissen das auch aus der jüngsten Vergangenheit –, wenn die Flieger in Düsseldorf hereinkommen. Das erlebt man jetzt an jedem Abend. Wir haben die große Sorge, dass der Schwerpunkt des Flugverkehrs in den Abendstunden liegen und die Durchführung der Festspiele damit nahezu ausgeschlossen sein wird. Das heißt, selbst wenn wir potenzielle Festspielbesucher hätten, könnten sie nicht kommen, weil gar keine Festspiele mehr stattfänden.

Des Weiteren gehe ich auf die Äußerung von Herrn Zerbe in der letzten Woche ein – ich gebe zu, ich kenne sie nur vom Hörensagen –, als er sinngemäß antwortete, die Schlossfestspiele Neersen führten im Wesentlichen Kindertheater durch.

(Widerspruch und vereinzelt Lachen bei den Einwendern)

Diese Äußerung ist falsch. Die Festspiele Schloss Neersen führen auch Kindertheater durch. Dafür schämen wir uns nicht. Wir haben in jeder Saison bis zu 14.000 Besucher der Kinderstücke, im Wesentlichen Kinder in Begleitung der Eltern. Diese Kinderstücke werden zum Teil durch die Eintrittspreise für Erwachsene finanziert. In Zeiten von PISA schämen wir uns nicht, dass wir Kindern kulturelle Bildung anbieten.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir haben beispielsweise in der jetzigen 22. Spielzeit insgesamt 83 Aufführungen; 28 davon sind Kinderstücke. Ein Stück ist ein sogenanntes Benefizstück. Dabei wird dieses Kinderstück für einen guten Zweck durchgeführt. Das findet selbstverständlich in den Abendstunden statt, wäre also auch von einem Ausbau des Verkehrslandeplatzes betroffen. 55 Abendveranstaltungen für Erwachsene werden durchgeführt, sodass ich hier noch einmal feststelle: Der überwiegende Anteil der Aufführungen ist für Erwachsene bestimmt und findet in den Abendstunden statt; er wäre durch den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach nicht nur gefährdet, sondern möglicherweise ausgeschlossen. In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass wir in diesem Jahr den 400.000. Besucher begrüßen werden. Ich halte dies für einen Standort wie die Stadt Willich für eine bemerkenswerte Zahl.

Herr Schlöder hat darauf hingewiesen, dass die Festspiele natürlich auch ein weicher Standortfaktor sind. Ich ergänze das noch: Die Festspiele Schloss Neersen sind auch auf Sponsoring angewiesen. Unter unseren Sponsoren sind zwölf Firmen, die die Festspiele mit erheblichen Beträgen unterstützen. Wir sind dabei, diesen Kreis der Sponsoren weiter zu vergrößern. Ich brauche nicht weiter zu erwähnen, dass die Festspiele Schloss Neersen auch den Wohnstandort deutlich attraktiver gestalten. Sie kennen die Einwohnerentwicklung in der Stadt Willich in den letzten Jahren. Etwa 8.000 Menschen sind nach Willich gezogen. Ich glaube, dass dabei nicht nur die hervorragende Infrastruktur in Sachen Schule eine Rolle gespielt hat, sondern auch die Festspiele Schloss Neersen.

Ferner weise ich darauf hin, dass ich mit Datum vom 22. Juni den Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen angeschrieben und ihn gebeten habe, sich dafür einzusetzen, dass es keinen weiteren Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach gibt und die Festspiele in ihrem Bestand erhalten bleiben. Insofern habe ich die Aussage der die neue Landesregierung tragenden Fraktionen in ihrer Koalitionsvereinbarung angeführt, in der es heißt: Erstens. Wir nehmen die Sorgen der Menschen im Umland ernst. Zweitens. Wir setzen uns dafür ein, dass insbesondere die kulturelle Infrastruktur des Landes erhalten wird. – Dazu gehören auch die Festspiele Schloss Neersen.

Gestatten Sie mir zum Abschluss meiner Ausführungen eine kritische Bemerkung. Sie richtet sich nicht gegen die Genehmigungsbehörde, aber ich möchte es trotzdem an dieser Stelle loswerden: Ich halte es für befremdlich, dass der Antragsteller neben der Genehmigungsbehörde sitzt, während die Antragsgegner hier im Plenum vortragen. Ich begründe dies auch: Als Vertreter der Stadt Willich in Prozessen habe ich es so kennen gelernt, dass beispielsweise das Verwaltungsgericht allein vorn sitzt und Antragsteller und Antragsgegner oder Kläger und Beklagter gleichberechtigt vor der entscheidenden Stelle vortragen. Ich wundere mich, dass das hier nicht der Fall ist. Ich hoffe aber trotzdem, dass dies die Entscheidung der Genehmigungsbehörde nicht beeinträchtigt. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Gerwers. – Ich habe jetzt noch zwei weitere Stellungnahmen oder Nachfragen von Herrn Schmitz und Herrn Ewald notiert.

Hermann Schmitz (Einwender):

Herr Zerbe, Sie haben aus der Broschüre der Landesregierung erneut ausgiebig die Vorteile des Flughafens laut der Prognosen zitiert, wogegen Herr Marten bereits Stellung genommen hat. Wie Sie wissen, zitiere ich gern aus Ihrer Studie „Regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Mönchengladbach – Derzeitiger Stand und Perspektiven“. Ich mache erneut darauf aufmerksam, dass 80 % der Unternehmen in dieser Region kein oder kaum Interesse am Ausbau des Flughafens Mönchengladbach haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Ewald, bitte.

Rolf Ewald (Betroffener):

Ich möchte auf drei Bemerkungen eingehen, Herr Zerbe. Ich glaube, Sie machen es sich etwas zu einfach. Ich halte es für unbestritten, dass Wachstum im Luftverkehr stattfindet. Es ist auch bekannt, dass sich das Luftverkehrswachstum an ganz wenigen Kulminationspunkten kristallisiert, nämlich an Drehkreuzen. Den Beweis für die Schlussfolgerung, die Sie aus dem Wachstum in Nordrhein-Westfalen bzw. in der Bundesrepublik oder in Europa ziehen, Sie würden hier in Mönchengladbach an diesem Kuchen teilhaben, konnten Sie leider bis jetzt nicht antreten.

Ich komme auf Ihre Bemerkung am Anfang zurück, als Sie so betonten, dass in Ihrem Einzugsbereich 7,8 Millionen Menschen wohnen und dazu auch Düsseldorf gehöre. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein Düsseldorfer nach Mönchengladbach geht, um von hier abzufliegen, wenn er weiß, welches Verkehrsangebot bei ihm vor der eigenen Haustür besteht. Das ist für mich nicht nachvollziehbar.

Wenn Sie in Bezug auf die McKinsey-Studie anführen, an der Erstellung dieser Studie habe der Chef von Easy Jet teilgenommen, und Sie uns suggerieren wollen, man sehe die Handschrift, dann kann ich nur sagen: Das ist völlig belanglos, denn über eines sind wir uns wohl alle im Klaren: Der Herr von Easy Jet hat sicherlich ein paar Leute in der Marktforschung, die die Konkurrenz sehr intensiv beobachten. Deren Kenntnisse sind da sicherlich mit eingeflossen. Ich glaube, dass man das, was hier vorgestellt worden ist, ohne Weiteres abnehmen kann.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Eine Ergänzung von mir: Diesen Hinweis hat Herr Klinger gegeben, nicht Herr Zerbe.

Rolf Ewald (Betroffener):

Okay, ist auch akzeptiert. – im Übrigen verweise ich darauf, dass wir vor einigen Jahren eine Diplomarbeit zum Thema „Flughafenaffinität von Gewerbestandorten“ begleitet haben, weil wir bei Fluggastbefragungen festgestellt hatten, dass Mitarbeiter aus Firmen, die in Gewerbestandorten tätig sind, besonders häufig das Flugzeug in Anspruch nehmen. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist in einer einzigen Karte visualisiert worden und zeigt sehr deutlich: Ja, es ist richtig, die Annahme oder die Vermutung wurde bestätigt. Es liegt natürlich auch irgendwie auf der Hand, dass mit zunehmender Entfernung in diesem Fall vom Standort Düsseldorf die Flughafenaffinität sinkt bzw. umgekehrt: Je näher man an den Flughafen Düsseldorf herankommt, umso größer war die Flughafenaffinität sowohl beim Incoming als auch bei Outcoming auf der Passagerebene wie auf der Frachteebene.

Ich habe lange genug überlegt und glaube sagen zu können, Herr Zerbe, dass ich Ihrem Platz mehr als gewogen bin, aber ich habe bis zum heutigen Tage auch nach 30 Jahren Berufserfahrung in Düsseldorf noch nicht erkannt und auch noch nicht nachgewiesen bekommen, dass hier ein Bedarf besteht, dass Sie eine Chance haben, eine Airline hierher zu holen. Ich warte immer noch darauf. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Ewald. – Ich frage noch einmal Frau Mahjoub-Thiel, ob sie noch sprechen möchte. – Sie ziehen Ihren Redebeitrag zurück. Vielen Dank. – Frau Simon, Sie haben noch eine Nachfrage.

Ingrid Simon (Einwenderin):

Nein, ich habe keine Nachfrage, aber ich habe die ganze Zeit etwas auf dem Herzen, das ich noch loswerden möchte. Vielleicht ist es das Wort nicht zum Sonntag, sondern zum Mittag.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Okay.

Ingrid Simon (Einwenderin):

Es ist zwar nichts Neues, es ist auch nicht auf meinem Mist gewachsen, aber ich glaube, jeder kennt es:

Erst wenn der letzte Baum gerodet, der letzte Fisch gefangen, der letzte Fluss vergiftet ist, werdet ihr feststellen, dass man Geld nicht essen kann.

Das ist eine indianische Weisheit, die wohl jeder über Greenpeace kennt.

Außerdem möchte ich noch etwas bemerken, was mir gerade einfiel; es geht auch mehr in Richtung Ethik. Ich kann es jetzt nicht wörtlich wiedergeben, weil ich das seit Jahren einfach nur so im Hintergrund schlummern habe: Den Wert einer Gesellschaft kann man daran messen, welche Fürsorge sie den kleinsten aller Kreaturen beimisst. – Das ist von Abraham Lincoln.

Wir haben so oft von Szenarien gesprochen; deswegen wage ich jetzt einmal eine Prognose.

(Folie)

Dieses Szenario möchte ich zur Prognose umwandeln. Demnächst werden wir das, was wir gleich auf der Leinwand sehen werden, mit Flugzeugen sehen. Das sind Baumriesen, die sich jegliche vom Menschen geschaffene Bauten zurückerobern. Ich glaube, wir brauchen gar nicht mehr so lange zu warten. Ich habe in Mönchengladbach den Abend erlebt, als die Air Berlin den Laden verlassen hat. Das letzte Flugzeug war noch nicht ganz von der Rollbahn, da fingen sie an, die Computer und alles andere herauszuräumen. Da herrschte eine ähnliche Endzeitstimmung, wie sie auf diesen Abbildungen deutlich wird.

Noch ein letztes Wort: Ein Bekannter von mir, der Statistiken gemacht hat – er hat einen ziemlich guten Namen; deswegen möchte ich ihn nicht nennen –, hat zu mir gesagt: Traue keiner Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast. – Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Frau Simon. – Herr Schäfer hatte auch noch eine Nachfrage. – Bitte.

Herbert Schäfer (Einwender):

Mit Genehmigung von Ihnen, Frau Hörr, darf ich aus einer Broschüre zitieren, die der Flugplatz selber angelegt hat: Das ist 13.01, Umweltverträglichkeitsstudie, Erläuterungsbericht, Herr Zerbe. Auf Seite 83 kann man nachlesen:

Von überregionaler Bedeutung sind auch die kulturellen Veranstaltungen am Schloss Neersen ... und der Schlosspark Neersen als einer der sieben Standorte der Dezentralen Landesgartenschau sind die im Untersuchungsgebiet ansässigen EUROGA-Projekte.

Auf der nächsten Seite geht es weiter:

Der Neersener Park mit angrenzendem Waldstück ist ein beliebtes Naherholungsziel. Er gilt als idealer Ort für eine Vielzahl von kulturellen Veranstaltungen, besonders in der Sommersaison. Die Neersener Schlossfestspiele sind überregional bekannt.

Auf das Folgende verzichte ich; das haben wir Ihnen in der vorigen Woche bereits vorgetragen. Ich durfte Ihnen auch das Festspielprogramm überreichen. – Ich führe nur noch von Seite 85 an:

Die für die Erholung besonders geeigneten vielfältig ausgestatteten Landschaftsräume des Neersener Schlossparks ... erfahren täglich große Störungen durch den Verkehrslärm der A 44 und besonders A 52 sowie den bereits vorhandenen Fluglärm.

Wir sind also vorbelastet. Herr Zerbe, genug ist genug. Mehr wollen wir nicht. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Es ist jetzt 13:06. Wir unterbrechen die Erörterung für eine Stunde und treffen uns um 14:05 Uhr wieder.

(Unterbrechung von 13:06 Uhr bis 14:07 Uhr)

Es ist 14:07 Uhr. Als nächster Redner hat Herr Volker Große das Wort. – Bitte schön.

Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):

Ich vertrete die Belange des Rhein-Kreises Neuss als Träger der Landschaftsplanung und spreche hier noch einmal die Betroffenheit der Schutzgebiete im Rhein-Kreis Neuss aufgrund des Ausbaus des Flughafens an, insbesondere, weil die Auswirkungen auf die Schutzgebiete meines Erachtens in dem landschaftspflegerischen Begleitplan und der UVS zumindest bezüglich der formalen Auswirkungen nicht ausreichend gewürdigt wurden.

Erst einmal ist festzustellen, dass durch den Landschaftsplan des Kreises um den Flughafen und die Erweiterung in großem Umfang Schutzgebiete festgesetzt wurden. Das sind einerseits Landschaftsschutzgebiete, die direkt betroffen sind.

(Folie)

Der dargestellte Landschaftsplan zeigt, dass im Westen das Landschaftsschutzgebiet der Niersaue liegt, dass sich dort komplett das Landschaftsschutzgebiet der Trietbachaue erstreckt und dass im Bereich des Nordkanals sowie im Bereich des Jüchener Baches jeweils ein Landschaftsschutzgebiet liegt. Eine andere Schutzkategorie, nämlich Naturschutzgebiet, ist das NSG Pferdsbroich/Großenbroich, das im östlichen Bereich noch hier insgesamt hellblau mit dem Entwicklungsziel 7 dargestellt ist. In diesem Gebiet soll der Biotop- und Artenschutz weiterentwickelt werden. Dazu wurde auch ein Pflege- und Entwicklungsplan erstellt, der entsprechende Maßnahmen vorsieht.

Innerhalb dieser festgesetzten Schutzgebiete ist ein ganz spezieller Schutzzweck Anlass gewesen, diese Gebiete zu schützen. In den Landschaftsschutzgebieten geht es insbesondere darum, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter zu erhalten oder wiederherzustellen und die Vielfalt, Eigenart oder Schönheit des Landschaftsbildes zu schützen. Der Schutz ist insbesondere aufgrund der besonderen Bedeutung der Gebiete für die Erholung festgesetzt worden. Hier wurden vom Rhein-Kreis Neuss bereits diverse Maßnahmen durchgeführt, um die Erholungseignung zu steigern, insbesondere im Bereich südwestlich des Naturschutzgebietes Pferdsbroich durch das Flurbereinigerungsverfahren Kleinenbroich. Dort wurden umfangreiche landschaftsgestaltende Anlagen vorgesehen, um auch hier den Erholungswert des Gebietes zu steigern.

Bezüglich der Betroffenheit dieser Schutzgebiete ist festzustellen, dass der gesamte Raum insbesondere der Landschaftsschutzgebiete in hohem Maße vom regionalen Erholungsverkehr frequentiert wird. In diesem Zusammenhang muss ich feststellen, dass in der UVS eine konkrete Wirkungsprognose bezüglich der Beeinträchtigungen der Erholungseignung nicht vorgelegt wurde. Der Raum ist gut ausgestattet und für die Erholung erschlossen; dies hat einen entsprechend intensiven landschaftsgebundenen Erholungsverkehr zur Folge.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Erholungseignung des Gebietes sind aufgrund der Verlärmung des Umfeldes sowie der visuellen Störungen durch den Flugbetrieb zu erwarten. Insbesondere die als Schutzzweck festgesetzte Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft und deren Erholungseignung würden durch den Flugbetrieb massiv beeinträchtigt. Bezüglich des Schutzzweckes Biotop- und Artenschutz, der außer in den Landschaftsschutzgebieten insbesondere in dem Naturschutzgebiet Pferdsbroich Schutzgegenstand war und ist, ist festzustellen, dass aufgrund des Flugbetriebes massive Beeinträchtigungen und Verluste der Vogelbestände zu erwarten sind.

Insgesamt ist festzuhalten, dass der Landschaftsplan diese Festsetzungen getroffen hat, um letztlich das Wohl der Allgemeinheit zu schützen, das wiederum in den einzelnen Schutzzwecken, die ich aufgeführt hatte, zum Tragen kommt. Die dargestellten Beeinträchtigungen durch den Ausbau des Flughafens, durch den Flugbetrieb, durch die direkten und indirekten Beeinträchtigungen beispielsweise durch die Herstellung der Hindernisfreiheit in dem Landschaftsschutzgebiet Trietbachaue erfordern wiederum eine besondere formale Vorausset-

zung, nämlich eine Befreiung nach § 69 Landschaftsgesetz. Diese bedarf wiederum besonderer Voraussetzungen. In dem hier vorliegenden Fall wäre eine Befreiung nur nach § 69 Abs. 1b Landschaftsgesetz denkbar, wenn nämlich die Voraussetzungen gegeben sind, dass überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Beeinträchtigten ermöglichen könnten, also eine Befreiung, die im Rahmen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erteilt werden muss, wenn sie aus diesem überwiegenden Grund des Wohls der Allgemeinheit geboten wäre.

Damit kommen wir letztlich wieder auf den Punkt des Bedarfs, denn solange der Bedarf für den Ausbau nicht gegeben ist und mit dem Wohl der Allgemeinheit begründet wird, ist sicherlich auch diese Befreiung nach § 69 nicht möglich. Diesen Zusammenhang wollte ich noch einmal darstellen. Wir können jetzt weiter über diesen Punkt reden. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Große. Möchten Sie noch weitere Ausführungen machen?

Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):

Die anderen Gegenstände unserer Stellungnahme sind in den entsprechenden Punkten vorgetragen worden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sie liegen uns vor.

Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):

Insbesondere in Bezug auf die Kompensationsflächen ist dies umfangreich erörtert worden. Das waren jetzt nur noch spezielle Anmerkungen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Sie haben die Planungspositionen im Zusammenhang mit den Schutzgebietsausweisungen angesprochen. Ich sehe das etwas anders, Herr Große. Wir haben diese Schutzgebietsausweisungen im Rahmen der UVS dargestellt und die Betroffenheiten in dieser Form berücksichtigt. Ich gehe auf die Flächen ein. Unter den Schutzgebieten sind zum einen das Landschaftsschutzgebiet Trietbachau/Raderbroicher Busch und zum anderen das Landschaftsschutzgebiet Niersaue/Neersbroicher Busch aufgrund von Flächeninanspruchnahmen direkt betroffen. Darüber hinaus gibt es auch noch Betroffenheiten im Rahmen der zu gewährleistenden Hindernisfreiheit.

Die Betroffenheit im Bereich des Kreises Neuss für das Landschaftsschutzgebiet Trietbachaue belaufen sich auf etwa 21 ha und für das Landschaftsschutzgebiet Niersaue/Neersbroicher Busch auf etwa 16,7 ha. Die Inanspruchnahmen resultieren gerade im Bereich der Trietbachaue daraus, dass dort die Erweiterungsflächen liegen, die für die Trietbachverlegung und den Retentionsraum erforderlich sind. Darin liegen die primären Inanspruchnahmen, weil sich der Flughafen in nördliche Richtung ausbreitet. Die anderen Inanspruchnahmen resultieren letztendlich aus der Hindernisfreiheit, wobei sich die Betroffenheit im Kreis Neuss in allen drei Gebietskörperschaften hier am geringsten darstellt.

Den Einfluss von Lärm auf die Erholungsfunktion haben wir im Rahmen der UVS und im Rahmen der Sondergutachten dargestellt. In den Lärm- und Fluglärmgutachten und im Lärmmedizinischen Gutachten sind meines Erachtens hinreichende Ausführungen gemacht worden, wie sich die Situation in Bezug auf den Status quo verändern wird, wie sich die Lärmkonturen, die Lärmschutzzonen A bis C, verändern werden und welche weiterreichenden Eingriffe stattfinden werden. An dieser Stelle muss man deutlich machen, dass sich die ausgewiesenen Schutzgebiete natürlich jetzt schon jeweils im An- und Abflugbereich der bestehenden Anlage befinden. Selbstverständlich wird es mehr Flugbewegungen geben, aber alle diese Dinge sind im Rahmen der Sondergutachten, insbesondere der Lärmgutachten, dargestellt, sodass dies entsprechend Berücksichtigung gefunden hat.

Außerdem haben Sie zum Vogelbestand im Pferdsbroich ausgeführt. Auch das ist im Rahmen des Vogelschlaggutachtens dargestellt worden. Es gibt diese Flugsicherheitsrelevanz am Pferdsbroich, die aber auch schon jetzt im Bestand existiert.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Ibach. – Herr Große.

Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):

Es ist richtig, dass die allgemeinen Darstellungen, die Sie jetzt aufgezählt haben, auch im Rahmen der UVS und des LBP aufgearbeitet worden sind. Ich hatte unter anderem die konkrete Wirkungsprognose im Rahmen einer Prognose der Beeinträchtigung der Erholungseignung angesprochen. Dazu ist keine Bestandsaufnahme gemacht worden. Wie kann ich ohne Bestandsaufnahme oder zumindest einer konkreten Darstellung die Wirkung prognostizieren? Das ist sicherlich in dieser Form nicht möglich.

Im Weiteren hatte ich vor allen Dingen formalrechtlich auf diese Notwendigkeit und den Zusammenhang mit der Befreiung hinweisen wollen, der einfach existiert. Darauf wurde im landschaftspflegerischen Begleitplan nicht eingegangen; das ist möglicherweise verständlich. Aber dies ist Verfahrensgegenstand der Planfeststellung. Zur Beeinträchtigung der Avifauna insgesamt sind umfangreiche Ausführungen gemacht worden; allerdings stellt sich die Frage, ob dies mit den Schutzzwecken vereinbar ist. Da kommen wir weniger zu der rein natur-

schutzfachlich-inhaltlichen Fragestellung, sondern zu einer formalrechtlichen Fragestellung, auf die ich noch einmal besonders hinweisen wollte.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Eine Verständnisfrage: Sie sprachen eben von der Bestandserfassung. Meinen Sie die Erfassung im Bereich der Erholungsnutzung oder welche Erfassung meinen Sie?

Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):

Richtig. Die Bestandserfassung der Erholung ist nicht durchgeführt worden.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Ich meine doch, dass wir das gemacht haben. Wir haben im Rahmen der Ausführungen zum Schutzgut Mensch auch auf die Erholungsnutzung hingewiesen und dies im Rahmen der Planungspositionen deutlich gemacht. Herr Schäfer hat das eben zitiert. Wir reden auch über die regionalen Grünzüge, die ebenfalls dargestellt worden sind. Richtig ist, dass wir kein Kartenwerk erstellt haben, in dem Wanderwege oder dergleichen explizit dargestellt wurden. Aber gerade im südöstlichen Bereich der Trietbachaue werden gar keine Wege direkt beansprucht. Die Veränderungen, die sich ergeben, haben wir dargestellt. Sie liegen im Bereich des künftigen Retentionsraumes, wo Wegeverbindungen angeschnitten und unterbrochen werden, die wieder neu an das Wegesystem angebunden werden müssen.

Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):

Ich meine weniger die Untersuchungen aufgrund von Wegeführungen, die möglicherweise geändert werden, sondern eine konkretere Ableitung der Erholungseignung des Raumes sowie eine entsprechende Darstellung, inwiefern diese Erholungseignung durch den erhöhten Flugbetrieb beeinträchtigt wird.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Wir haben in der UVS sehr deutlich gemacht, dass es bereits jetzt Beeinträchtigungen gibt. Es gibt An- und Abflugbereiche. Wir haben dargestellt, wie sich das hinsichtlich des Lärms auswirkt. Dafür sind auch Sondergutachten angefertigt worden, die dokumentieren, wie sich die Lärmkonturen verändern. Von daher erkenne ich aus meiner Sicht keinen Nachbesserungsbedarf.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Ibach. – Ich habe eine Zwischenfrage von Herrn Schmitz. – Können wir sie zulassen, Herr Große?

Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):

Ja, bitte.

Hermann Schmitz (Einwender):

Aber in der Niersaue sind die Kriterien von Erholung und Freizeit sehr hoch; sie werden doch massiv beeinträchtigt. Dazu haben Sie keinerlei Aussagen gemacht. Das waren doch nur allgemeine Aussagen, bezogen auf Lärm, Emission und sonstige Dinge. Ich habe hier noch nichts gehört und auch nichts gelesen. Sagen Sie bitte konkret, wo Sie das gemacht haben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schmitz. – Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Wie heute Morgen ausgeführt, haben wir im Scoping einen ökologischen Untersuchungsrahmen festgestellt und abgestimmt, inwieweit die gesamten Schutzgutbetrachtungen erfolgen sollen. Da, wo die Niersaue betroffen ist, ist dies auch in der UVS dargestellt. Wir reden hier auch über die Trietbachaue. Die Auswirkungen auf die Niersaue, die außerhalb des bioökologischen Untersuchungsraumes liegt, sind im Rahmen der Sondergutachten und des Lärmmedizinischen Gutachtens sehr konkret dargestellt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Noch eine weitere Nachfrage, Herr Schmitz? – Bitte.

Hermann Schmitz (Einwender):

Es ist richtig, dass die Auswirkungen des Lärms dargestellt sind. Aber die Frage in Bezug auf den Freizeitwert und den Erholungswert ist nicht beantwortet worden. Ich kenne dazu keine Angabe, aber sie sind massiv betroffen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Ibach noch einmal.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Einmal abschließend noch: Im Rahmen des Scopings ist dieser Untersuchungsraum für die einzelnen Schutzgüter festgelegt worden; ihn haben wir betrachtet. Wenn Sie Flächen außerhalb dieser Bereiche ansprechen, dann können sie natürlich nicht Gegenstand der UVS sein. Aber wir haben einen Untersuchungsraum festgelegt und ihn haben wir betrachtet.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Große, noch eine Nachfrage?

Volker Große (Rhein-Kreis Neuss):

Es ging jetzt nicht um den Untersuchungsraum in dem Sinne, sondern darum, ob die Erholungseignung konkret genug erfasst wurde, ob beispielsweise die Frequenz der Erholung überhaupt erhoben wurde. Dazu kenne ich aus den vorliegenden Unterlagen nichts.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Gut, dann haben Sie jetzt Ihre Meinungen ausgetauscht. – Herr Ibach noch einmal dazu.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Einmal noch, wenn Sie die Frequenz ansprechen: Wir haben keine Zählung gemacht, um zu dokumentieren, wie das aussieht, sondern ich beziehe mich hier auf die sehr deutlichen Aussagen im GEP, dass es sich hierbei um einen regionalen Grünzug handelt, der eine hohe Bedeutung hat. Von daher erübrigt sich meiner Meinung nach eine Zählung. Der Status quo oder die Wertigkeit ist eigentlich durch andere Planungspositionen ziemlich deutlich vorgegeben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Dann hat als Nächster Herr Christian Külbs das Wort.

Christian Külbs (Einwender):

Schönen guten Tag, meine Damen und Herren! Ich wohne in Korschenbroich und bin als Betroffener heute hier, allerdings auch als gewählter Vertreter. Ich möchte Nachfragen zu verschiedenen Bereichen stellen bzw. die Bezirksregierung sensibilisieren, denn das, was ich bisher gehört habe, wenn ich – berufsbedingt leider nur gelegentlich – anwesend sein konnte, verdeutlicht, dass alle unsere Bedenken verniedlicht werden, während die Vorteile, die der Antragsteller vorgebracht hat, immer ziemlich groß aufgeblasen werden.

In den Unterlagen gibt es einige Ungereimtheiten, z. B. in Ordner 3 Abschnitt 10. Auf Seite 12 geht es um das Grundwasser. Wir in Korschenbroich sind natürlich vom Grundwasser betroffen und dadurch bin ich sehr stark sensibilisiert. Dort wird angegeben, dass die Fließrichtung des Grundwassers in nordnordöstlicher Richtung verlaufe und der Grundwasserstand, wenn man eine Beeinflussung unberücksichtigt lässt, bei circa 37,50 m über NN liegen werde. Das trifft ein, wenn der Bergbau mit den Sümpfungsmaßnahmen entfällt und keine sonstigen Absenkungsmaßnahmen z. B. durch Entnahme der Wasserwerke durchgeführt werden. Potz Blitz! Wer ist an der Flughafengesellschaft zu 30 % beteiligt? Die NVV. Siehe da, die Wasserwerke der NVV Lodshof/Waldhütte wurden vor einigen Jahre mit dem Hinweis abgestellt, die Auswirkungen auf die Problematik in Korschenbroich seien sehr gering und betragen maximal nur einen Dezimeter, aber die notwendigen Kosten wären zu groß, um die Wasserwerke wirtschaftlich betreiben zu können.

Nunmehr lesen wir in den Antragsunterlagen, dass die NVV die Wasserwerke wieder in Betrieb nehmen wollen, zum einen mit verhältnismäßig schneller Wirkung – 2 Millionen m³/a sollen gefördert und irgendwo hingebracht werden –; zum anderen soll es weiter ausgebaut werden. Es sollen sogar neue Brunnen gebaut werden bzw. Brunnen in Betrieb genommen werden, die noch nie in Betrieb gewesen sind. Das Ganze ist im Zusammenhang zu sehen, denn es wird dann eine Entnahme durch die Wasserwerke weiter in eigener Regie durchgeführt. Damit kann man also die Grundwassersituation ad acta legen. In diesem kleinen Rahmen werden künftig also 4,2 Millionen m³/a gefördert werden.

(Folie)

Die NVV hat das selbstverständlich hervorragend verkauft, z. B. der Kreisgrundwasserkommission und unserem Landrat. Als Ergebnis der Unterarbeitsgruppe 4, Optimale Ausnutzung des Grundwasserdargebots im betreffenden Raum, steht da:

Die NVV AG beabsichtigt, aus dem Grundwassereinzugsgebiet Waldhütte/Lodshof jährlich 2,2 Millionen m³ Grundwasser zu Trinkwasserzwecken zu fördern. Der notwendige Leitungsbau ist für die Jahre 2007/2008 geplant. Mit der Förderung soll im Jahr 2009 begonnen werden.

Komisch: 2009 soll doch auch der Flughafen in Betrieb gehen, wenn man es so will. Es besteht überhaupt kein Zusammenhang. Hier wird es als Wohltat für die Grundwasserbetroffenen in Korschenbroich verkauft.

Darüber hinaus ist abzusehen, dass ein öffentliches Wasserversorgungsunternehmen zukünftig vom Wasserwerk Waldhütte/Lodshof Rohwasser bis zu einer Menge von 2 Millionen m³/a beziehen wird. Damit wäre dann eine Auslastung des Wasserwerks bis zur gültigen Wasserrechtshöhe möglich. Mit dieser Maßnahme kann die Zahl der betroffenen Gebäude in der Stadt Korschenbroich um circa 25 % verringert werden.

Das möchte ich gern sehen. Aber das ist eine Information, die an den Landrat bzw. dann noch weiter in die Kreisgrundwasserkommission gegeben wird. So liegt es mir hier vor.

In Anlage 10/2, Hydraulische technische Berechnungen, Seite 6 unter Punkt 2.2 wird angeführt, dass das Retentionsbecken durch einen Bodenabtrag bis in tiefere Schichten erzielt werden soll. Auf Seite 7, Absatz 2.5, heißt es dann weiter:

Die geplante Sohle des Retentionsbeckens liegt 0,8 m unterhalb der dort dann zu erwartenden Grundwasserlinie.

Ebenfalls in Ordner 3 auf Seite 13 unter Abschnitt 4.1.5, Bodenverhältnisse, wird aufgeführt, dass dieser Retentionsraum so angelegt wird, dass ein gravierender nachteiliger Eingriff in die jetzigen Verhältnisse stattfindet. Dies findet jetzt in dieser Weise statt, weil auf Seite 13 unter „Bodenverhältnisse“ festgeschrieben wird, dass das Flughafengelände – da, wo die Landebahn liegt – in einem ehemaligen Mooregebiet liegen soll. – Das war Seite 13.

Auf Seite 17 steht unter 4.2.8, Variantenentscheidung:

Aus Gesprächen mit Behörden ergab sich, dass eine Trasse gefunden werden soll, die möglichst dicht an dem derzeitigen Trietbachverlauf liegt, um durch bestehende Moor- und Torfgebiete zu führen und diese auch weiterhin zu bewässern.

Ich verstehe die ganze Antragsituation nicht. Einerseits heißt es, es sei eine ehemalige Moorlandschaft, ein ehemaliges Mooregebiet; andererseits wird gesagt, die Triet müsse so verlegt werden, dass das noch vorhandene Moor wieder bewässert wird. Denken Sie bitte außerdem an Folgendes: Wenn man eine Landefläche in ein Mooregebiet baut, dann gibt es mächtige Probleme. Deswegen ist meines Erachtens auch eine Mächtigkeit von 4 m für die Landebahn ausgewiesen. Wenn man dann wiederum berücksichtigen, dass die Fließrichtung des Grundwassers – vom Antragsteller selber eingestellt – in nordnordöstliche Richtung liegt, dann geht also ein 2,5 km langer stabiler Sperrriegel in den Grundwasserbereich hinein und verhindert, dass das Grundwasser ordnungsgemäß in die normalerweise übliche Richtung weiterfließt. Die Mächtigkeit von 4 m Beton bedeutet, dass der Sperrriegel nicht nur 4 m tief reicht, sondern dass die Verdichtung noch wesentlich weiter geht. Wenn dann Flugzeuge mit Normallasten von 150 t herunterkommen, dann können Sie sich vorstellen, dass sie, wenn sie aufsetzen, noch ein paar Tonnen mehr haben. Die Verdichtung in den Untergrund wird also wesentlich stärker.

Der Einfluss dieser Maßnahme auf die problematische Grundwassersituation kann vom Antragsteller nun wirklich nicht als seriös betrachtet und als in allen Facetten gelöst dargestellt werden. Hier ergeben sich sehr viele Ungereimtheiten, die im Unterschied zu unseren Einwendungen immer verniedlicht werden. Hier kann man nun wirklich nicht sagen, dass das umfassend betrachtet und lösungsorientiert dargestellt worden ist.

Durch Zufall ist mir gestern etwas aus der „Verkehrsrundschau“ in die Hand gefallen. Es wurde auch in der „FAZ“ vom 24. Juni dieses Jahres auf Seite 12 veröffentlicht. Es geht um die vergleichbare Situation beim Ausbau von Kassel-Calden. Dort wird ein Statement des Board of Airline Representative in Germany – kurz Barig genannt – angeführt. Diese Vereinigung vertritt 110 Airlines – Sie hören richtig –, die in Deutschland tätig sind. Da heißt es eindeutig und sehr konsequent:

In Deutschland tätige Flughafengesellschaften machen Front gegen einen weiteren Ausbau von Regionalflughäfen wie Kassel-Calden.

Man könnte an dieser Stelle Kassel-Calden streichen und dafür Mönchengladbach setzen.

Zusätzliche Standorte, die dauerhaft aus Steuermitteln finanziert würden,

– dies träfe hier in diesem Fall nicht zu, hoffen wir –

drohten Verkehr von bestehenden Drehscheiben abzuziehen und dort die Kosten zu verteuern, kritisierte der Dachverband Barig am heutigen Tag. Um das deutsche Flughafensystem weiterzuentwickeln, sei über den Ländern die „ordnende Hand“ des Bundes nötig.

Um am erwarteten Wachstum des weltweiten Luftverkehrs teilzuhaben, müssten die größten deutschen Flughäfen in Frankfurt/Main und München ausgebaut werden. Nötig sei auch der inzwischen für 2011 geplante Bau des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg International. Kleinere Flughäfen, die nicht dauerhaft rentabel zu führen seien, sollten dagegen geschlossen werden oder geschlossen bleiben.

Das ist die klare Aussage von 110 in Deutschland tätigen Airlines, an der wohl kaum jemand vorbei kann.

Mit Sicherheit gibt es vom Antragsteller wieder einen Hinweis, das sei nur auf Kassel-Calden bezogen und es würden keine Steuergelder investiert, aber wenn die Kosten für die Brunnen von der NVV getragen werden und dann von den Beziehern des Wassers in Korschenbroich oder in Mönchengladbach und in anderen Orten, die der NVV angegliedert sind, bezahlt werden müssen, diese Mittel jedoch dem Flughafen zugute kommen, dann ist das eine Subvention über unsere Taschen. Ich weiß nicht, ob das rechtens ist.

Außerdem habe ich noch eine Frage – es soll gestern behandelt worden sein –: Die L 382, die Verbindung von der Autobahnabfahrt Neersen in Richtung Korschenbroich, ist eine der Haupteinfallstraßen. Über diese Landstraße, die stark frequentiert und auch mit Schwerlastverkehr belastet ist, fliegen die Maschinen verhältnismäßig niedrig, denn knapp 150 m weiter beginnt bereits die Landebahn. Was soll mit dieser Straße passieren, wenn die Landebahn in Betrieb genommen wird? Wird diese Landstraße umgelegt? Wird dort eine Ampelanlage gebaut? Oder lässt man es so und sagt, es gebe keine Windschleppen, denn wir wollen es nicht, und wenn dort ein LKW fährt und in eine solche Windschleppe gerät, wenn ein Flugzeug im Landeanflug ist, dann habe er halt Pech gehabt? Ich weiß nicht, ob das genau betrachtet worden ist. – Das war es erst einmal. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Külbs. – Herr Amend, antworten Sie? – Bitte.

Martin Amend (Antragstellerin):

Ich versuche die ersten Fragen zu beantworten und gebe dann weiter. – Sie sprachen den Grundwasserstand an. Das hatten wir schon einmal erörtert. Als höchster Grundwasserstand sind in diesem Bereich 36,50 m angegeben, wenn alle Wasserwerke und alles andere abgestellt sind. Damit liegt er 1 m unter dem tiefsten Punkt der Landebahn, der mit 37,50 m angegeben ist. Der Deckenaufbau der Landebahn ist hier mit 1,10 m erläutert worden. Die genannten 4 m muss gleich mein Kollege hinterfragen.

Richtig ist, dass die Sohle des Regenrückhaltebeckens, das den neuen Retentionsraum für die Niers bilden soll, bei 36 m liegt. In Gesprächen mit den entsprechenden Fachbehörden ist gesagt worden, wir müssten für unsere Planung den höchsten je zu erwartenden Grundwasserstand, der aus den Grundwassergleichen hervorgeht, als Planungsgrundlage heranziehen. Das wären 36,50 m. Aus diesem Grunde musste dieser Retentionsraum nach unten gedichtet werden, damit diese 50 cm als Retentionsraum im Hochwasserfalle und bei diesem Grundwasserstand nicht verloren gehen. Die Sohle ist entsprechend dimensioniert worden, damit sie dem Auftrieb in diesem Falle standhält. Das ist in den Unterlagen nachgewiesen worden. Somit hätten wir in diesem Bereich gespanntes Grundwasser, würden aber dadurch die Grundwasserfließrichtung in keinerlei Weise beeinflussen.

Es ist auch richtig, dass wir in den Unterlagen aufgeführt haben, dass das Wasserwerk den Betrieb wieder aufnehmen kann, allerdings mit der Maßgabe, dass die Wasserrechte, wie sie bisher erteilt wurden, nicht verändert werden, sodass sich auch die Trinkwasserschutz zonen dementsprechend nicht verändern.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Külbs direkt dazu.

Christian Külbs (Einwender):

Auf Seite 12 im Ordner 3, Abschnitt 10 steht unter 4.1.3 zum Grundwasser, definitiv vom Antragsteller hineingeschrieben: Der Grundwasserstand ist zwischen 37 m und 37,50 m; nicht 36,50 m, sondern 37,50 m. Wenn ich von diesem Maß den Retentionsraum herunterrechne, den Sie mir gerade dargestellt haben – natürlich wird er mit einer Folie abgedeckt, aber um den Auftrieb abzusichern, müssen Sie wieder 1 m Erde oben auftragen –, ist es ein Nullsummenspiel. Also gehen Sie doch noch ein bisschen weiter in die Tiefe, damit Sie überhaupt einen Retentionsraum bekommen; anderenfalls hätten Sie wieder eine Seenlandschaft. Insgesamt ist dies also nicht schlüssig. Es bleiben mehr Fragen, als Sie Antworten

geben können. Deshalb bitte ich die Bezirksregierung: Entscheiden Sie für die vielen Bürger, die berechnigte Bedenken und Ängste haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Noch eine Nachfrage von Herrn Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Wir hatten gestern die Frage nach dem Worst-Case-Pegel aus dem Düllmann-Gutachten. Ich habe gerade bei Frau Rothe nachgefragt, ob dieser Wert inzwischen nachgetragen wurde, denn er sollte gestern nachgetragen werden. Über die 37,50 m wurde bereits gestern diskutiert. Ich will von der Antragstellerin hören, welcher Pegel in diesem Gutachten steht, denn diese Frage sollte beantwortet werden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Houben. – Herr Amend, können Sie Antwort geben? – Bitte.

Martin Amend (Antragstellerin):

Das müssen wir erst einmal prüfen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dann stellen wir die Frage noch einmal zurück, aber im Laufe des Tages werden Sie sich dann noch einmal zu Wort melden.

Martin Amend (Antragstellerin):

Ja.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Verjans.

Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):

Wenn ich mich recht entsinne, ist diese Frage gestern bereits folgendermaßen beantwortet worden: Erstens liege die Startbahn auf 37,50 m, zweitens liege der höchste zu erwartende Grundwasserstand – so haben Sie es gestern dargestellt – bei 36,50 m. Sie hätten dementsprechend – darauf bezog sich gestern meine Nachfrage – noch 1 m zwischen dem höchsten zu erwartenden Grundwasserstand und – so hatte ich es zumindest gestern verstanden – der Oberkante der Start- und Landebahn. Darum möchte ich jetzt wissen, wie groß die Aufbauhöhe der Start- und Landebahn ist. Herr Külbs hat eben 4 m genannt, Sie haben mir gestern 1,10 m genannt. Außerdem haben Sie mir gesagt, dass die Start- und Landebahn

eventuell noch von 37,50 m um 50 cm nach oben verschoben werden könne, sodass Sie keine Grundwasserprobleme bekämen. An dieser Stelle hätte ich gern geklärt, ob denn nun Grundwasserprobleme bestehen oder nicht. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Matysiak.

Franz Matysiak (Antragstellerin):

Unser Flughafenbezugspunkt, der etwa in der Mitte der Startbahn liegt, liegt bei 37,50 m, nach meinem Wissen 1 m über dem höchsten Grundwasserstand. Das ist der tiefste Punkt der S-/L-Bahn; zu beiden Seiten geht es hoch. Der exakte Aufbau ist noch nicht definiert. Erfahrungsgemäß liegt ein Aufbau für die angesetzte Tragfähigkeit ungefähr bei 1,10 m. Die Angabe 4 m Beton stammt nicht von mir.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Zu den anderen angesprochenen Punkten wird Herr Amend spätestens nach der Pause Stellung nehmen. – Vielen Dank. – Eine Nachfrage sehe ich noch von der Dame ganz hinten.

Monika Thiel (Betroffene):

Ich wohne in der Nähe der Startbahn, 400 m entfernt. Mich interessiert, ob das Gebiet, in dem das Trinkwasser gefördert werden soll und über das jährlich 2,8 Millionen Passagiere fliegen, im Wasserschutzgebiet oder direkt daneben liegt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Frau Thiel. Sie stehen gleich noch als Rednerin auf der Rednerliste. – Kann die Frage jetzt beantwortet werden oder kann Herr Amend später dazu Stellung nehmen? – Herr Amend.

Martin Amend (Antragstellerin):

Ich werde dazu gleich Stellung nehmen. Ich war nicht mehr darauf vorbereitet, dass das Thema Trietbach noch einmal angesprochen wird, weil das im Bereich der Technischen Planung liegt. Das heißt, ich muss meine Unterlagen noch einmal holen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Gut, das ist in Ordnung. – Als nächste Rednerin hat Frau Irma Kruse-Moné das Wort.

Irma Kruse-Moné (Einwenderin):

Sehr geehrte Frau Hörr, meine Damen und Herren! Zuerst bedanke ich mich bei Herrn Cirsovius, der heute Morgen genau das gesagt hat, was ich auch sagen möchte. Perfekt! – Ich wohne in Kleinenbroich gleich neben der Maternusschule, dem Kindergarten am Hallenbad und der Sportstätte. Ich verfolge die Erörterung schon einige Zeit und möchte auch einmal einen kleinen Beitrag dazu bringen.

Irgendwann wurde von der Antragstellerin gesagt, hier nähmen so wenige Leute als Privatpersonen teil. Aber die meisten Einwender – ich kenne viele – sind berufstätig, z. B. meine drei Söhne. Sie sind in Kleinenbroich aufgewachsen, in einer ruhigen Umgebung, so, wie man es sich für eine optimale Entwicklung eines jeden Kindes wünscht. Sie besuchten zuerst zwei Jahre den Kindergarten am Hallenbad, wo sie, sobald das Wetter es erlaubte, draußen spielen konnten. Danach waren sie Schüler in der Maternusschule, wo sie einen sehr guten, ruhigen Unterricht hatten. Ein vernünftiger Anfang des Schullebens ist Basis für die Zukunft. Jetzt sind sie zwischen 29 und 32 Jahren alt und stehen alle drei als Diplomwirtschaftsingenieur mitten im Berufsleben und können nicht mal kurz hier vorbeikommen, weil sie abends oft erst spät zu Hause sind, genauso wie Sie, meine Damen und Herren. Sie haben ihre Einwendungen schriftlich gemacht. Was denken Sie? Wenn alle 17.000 Einwender nochmals hierher kämen und ihre Rede halten wollten – selbst, wenn nur 2.000 kämen –, entstünden hier chaotische Zustände.

Die Vertreter der Städte sowie von Airpeace und anderen Bürgerinitiativen bringen alles zur Sprache, was in den Beschwerdebriefen vorgebracht wurde. Mit den Tausenden im Saal ließe es sich nicht so gut wie in den letzten Wochen kommunizieren. Es wird zwar schon mal etwas dazwischengerufen und dann logischerweise an unsere Wortmeldung appelliert. Wie wäre das mit 2.000 Leuten? Vernünftige Gespräche könnten unmöglich stattfinden, besonders, weil alle emotional sehr geladen sind, denn es geht um Kinder, Gesundheit, Existenz, Altersvorsorge und Eigentum.

Ich habe mit vielen Leuten sehr enthusiastisch über die Veranstaltungen des Erörterungstermins gesprochen, aber die meisten denken, es sei Zeitverschwendung. Sie sagen, dass die Entscheidung sowieso schon gefallen sei. Ich erachte es tatsächlich als sehr interessant, habe viel gelernt und werde es in der nächsten Woche vermissen, denn jeden Tag werden wir hier wieder mit Stellungnahmen aus den Gutachten überrascht, wobei man mit gesundem Menschenverstand nur sagen kann: Irgendetwas ist hier ganz schön faul. Dazu zählen die falschen Daten, die im Planfeststellungsverfahren irrtümlicherweise vorkamen: Diskette vertauscht. Wenn man etwas veröffentlicht, liest man es doch noch einmal durch, oder nicht? Wenn jemand sein Gutachten abliefern, kontrolliert er doch noch einmal, ob seine Arbeit exakt weitergegeben wird.

Ich bin keine Expertin, aber für mich ist der Mensch das Wichtigste auf der Welt, insbesondere das Kind. Oder hört es sich besser an, wenn ich „eine äußerst empfindliche Art“ sage, um es mit den Fledermäusen zu vergleichen?

(Beifall bei den Einwendern)

Es ist viel über Nachtigallen, Frösche, Kuckucke, Fledermäuse, Feuchtbiotope, Baumbestände usw. gesprochen worden. Auch ich bin Naturliebhaberin und freue mich über Flora und Fauna. Aber auch jeden Menschen gibt es nur einmal auf der Welt; darum sollten wir sorgfältig mit ihm umgehen und ihn in den Mittelpunkt des Verfahrens stellen. Daher war ich sehr enttäuscht, dass beim Gutachten über die Gesundheit und die Lärmbelastung allein vom Psychologen ein Gutachten abgegeben wurde und dass er allein als Sachverständiger zur Beurteilung herangezogen wurde. Oder habe ich das falsch verstanden? Ich glaube, dass es jeden interessiert, was z. B. ein Hals-Nasen-Ohrenarzt über Tinnitus und andere Spezialisten hierüber denken. Ist ein Onkologe hinsichtlich des Krebsrisikos gefragt worden, ein Kinderarzt in Bezug auf die Entwicklung eines Kindes, ein Arzt für Geriatrie, weil wir alle gesund alt werden wollen? Nochmals: Ich bin keine Expertin, aber ich nehme an, es sind mehr Gutachten über sachliche Fakten als über eventuelle Schäden für die Gesundheit angefertigt worden.

(Beifall bei den Einwendern)

Der Psychologe hat meines Erachtens alles zu sehr verharmlost: Erst wenn das Kind in den Brunnen gefallen ist, wird gehandelt. Erst nach Messungen wird über Maßnahmen wie Dreifachverglasung verhandelt. Auf die Frage, wie es sich mit dem Schulhof verhalte, blieb er eine Antwort schuldig.

Nachbarn von uns hatten, als Air Berlin noch flog, ihr Enkelkind im Kinderwagen in den Garten gestellt. Das Kind reagierte dermaßen heftig, als ein Flugzeug im Landeanflug über ihr Grundstück flog, dass später – man kannte ja die Zeiten der Flugzeuge – das Kind rechtzeitig hereingeholt wurde. Ich denke jetzt an den werdenden Vater, der gestern da war und demnächst von Herrn Zerbe besucht wird. Sein Kind muss leider drinnen hinter Dreifachverglasung groß werden.

Ich habe eine Frage an die Damen und Herren von der Bezirksregierung. Sie sind alle noch ziemlich jung und könnten doch Eltern von Kindergarten- bzw. Schulkindern sein. Seien Sie ganz ehrlich: Möchten Sie Ihre Kinder in Kleinenbroich oder Neersen einschulen? Seien Sie ehrlich zu sich selbst und fragen Sie sich dann, ob Sie es mit Ihrem Gewissen – Gott sei Dank erwähnte Herr Marten heute Morgen sein Gewissen – vereinbaren können, einen Flugplatz in Mönchengladbach zu bewilligen.

Wie Sie hören, komme ich aus den Niederlanden. Dort könnte dieser Flughafen nicht so gebaut werden; das wurde hier schon einmal erwähnt. Sie alle können sich bestimmt an die

Bijlmermeerkatastrophe in Amsterdam erinnern. Muss es hier erst so weit kommen? Damit wurde auch nicht gerechnet.

Am Freitag wurde die Entflammbarkeit von Kerosin heruntergespielt; sie sei nicht so schlimm wie Benzin. Wenn man Flugzeugkatastrophen sieht, z. B. die in Paris mit der Concorde – mehrere Menschen aus Mönchengladbach sind dabei ums Leben gekommen –, so gibt es immer ein Inferno. Wenn hier, in dieser dicht besiedelten Umgebung, so etwas mit einem Flugzeug, mit Tanklastwagen oder einem Tanklager passieren sollte, werden zahlreiche Menschen ihr Leben verlieren oder ihr ganzes weiteres Leben unter fürchterlichen Schmerzen von Brandwunden leiden müssen. Können Sie das verantworten?

Ich wünsche allen Leuten hier für die Zukunft eine erholsame und ruhige Nachtruhe, auch den Damen und Herren von der Bezirksregierung und der Antragstellerin. Wir als Betroffene hier im Saal können theoretisch in lärmfreie Gegenden umziehen. Aber Sie, die Verantwortlichen, nehmen Ihr Gewissen überallhin mit und können davor nicht weglaufen. Ihr Gewissen wird Sie immer verfolgen. Auch wenn „nur“ ein Mensch zu Schaden kommt, sind Sie dafür verantwortlich und schleppen diesen Altraum Ihr weiteres Leben mit sich herum. Sie können nicht sagen, das hätten Sie nicht gewusst, denn alles wird hier im Protokoll festgehalten. Alle schlimmen Szenarien sind vorgespielt worden. Die Ankläger werden Sie dann damit konfrontieren. Ein Menschenleben ist mehr wert als alle anderen utopischen Hirngespinnste der Antragstellerin. In diesem Sinne Gute Nacht! – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Frau Kruse.

Irma Kruse-Moné (Einwenderin):

Außerdem möchte ich noch zwei Briefe meiner Söhne vorlesen, die berufstätig sind. Sie haben auch Beschwerdebriefe geschickt:

Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit möchte ich Sie als Steuern zahlender Mitbürger der Stadt Mönchengladbach auffordern, Ihre hochtrabenden und meiner Meinung nach unsinnigen, den Ausbau des Mönchengladbacher Flughafens betreffenden Pläne aufzugeben und sich mit Ihrer gesamten Energie und Konzentration den wirklich wichtigen und dringenderen Problemen, die diese Stadt zweifelsohne hat, zuzuwenden.

(Beifall bei den Einwendern)

Gering qualifizierte Langzeitarbeitslose mit leeren Versprechungen von einer Vielzahl von neuen Arbeitsplätzen für dumm zu verkaufen, wenn nicht sogar zu verhöhnen, halte ich für genauso wenig sozial, wie die Nachbargemeinden und deren Bewohner mit den Abfallprodukten in Form von Luftverschmutzung und Lärmbelästigung des von Ihnen propagierten Wirtschaftswunders „Flughafenausbau“ zu behelligen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich frage mich, wie freudig erregt Sie wohl reagieren würden, wenn Ihr Nachbar seinen Müll über den Zaun in Ihren Garten werfen würde.

Wenn Sie nun behaupten, dass die nicht einwandfrei bewiesenen Vorteile eines Flughafenausbaus die Sie nicht direkt betreffenden Nachteile aufwiegen, so stellt sich doch die meiner Meinung nach berechnete Frage, warum die Landebahn nicht um 90° gedreht wird, sodass die Stadt Mönchengladbach ihre eigenen Bewohner mit Ihrem Flughafen, den damit verbundenen blühenden Landschaften und im Endanflug befindlichen Touristenbomben beglückt. Sie würden schnell feststellen, dass sich die schon jetzt kaum vorhandene Begeisterung und Unterstützung seitens der Mönchengladbacher Bürgerinnen und Bürger innerhalb kürzester Zeit in blanke Wut über dieses fragwürdige Projekt wandeln würde.

Abschließend möchte ich Sie bitten, meinen Zynismus zu entschuldigen und die angebrachten Bedenken und Argumente gegen den Ausbau des Flughafens nicht zu ignorieren. Gerne hätte ich meine Einwände persönlich vorgetragen; jedoch bin ich zurzeit aus beruflichen Gründen verhindert.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Hochachtungsvoll, Jasper Kruse.

(Beifall bei den Einwendern)

Sehr geehrte Damen und Herren, da ich als Berufstätiger keine Gelegenheit habe, persönlich bei Ihnen vorstellig zu werden, möchte ich über diesen Weg nochmals meine Bedenken bezüglich des Flughafenausbaus in Mönchengladbach mitteilen. Hierbei möchte ich nicht auf die Ihnen wohl bereits bekannten Auswirkungen bezüglich des Lärm, der verlorenen Wohnqualität oder der Umweltbelastung einge-

hen, sondern lediglich kurz einen Denkanstoß zu den laut Flughafenbefürwortern positiven Auswirkungen auf die Mönchengladbacher Industrie geben.

In der Presse war zu diesem Thema immer mal wieder zu lesen, dass die Mönchengladbacher Industrie sich angeblich vom Ausbau des Flughafens eine bessere Anbindung für ihre internationalen Kunden sowie für ihre Außendienstmitarbeiter verspricht. Wenn man sich die Industrie in unserer Stadt nun ansieht, so ist doch immer noch die Textilindustrie und der damit verbundene Textilmaschinenbau für Mönchengladbach prägend. Als ein Mitarbeiter des wohl größten Textilmaschinenbauunternehmens in Mönchengladbach kann ich daher über diese Aussagen in der Presse nur schmunzeln, da unsere Kunden in erster Linie in China, Indien und Pakistan sitzen und ich mir kaum vorstellen kann, dass Verbindungen in diese Regionen für den Mönchengladbacher Flughafen rentabel sein könnten. Vielmehr profitieren unsere Kunden und Mitarbeiter vom erfolgten Ausbau der Autobahn A 44 nach Düsseldorf, da sie nun innerhalb einer halben Stunde vom internationalen Flughafen Düsseldorf in Mönchengladbach sein können. Bei normaler Verkehrslage auf der Krefelder Straße brauchen sie vermutlich zehn Minuten weniger, was aber nach einem Langstreckenflug wohl auch nicht mehr ausschlaggebend sein sollte.

Mit freundlichen Grüßen, Jelmer Kruse

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Zerbe, ich war im letzten Jahr schon einmal bei Ihnen. Ich habe Ihnen einen Brief geschrieben und Sie damals gefragt, ob Sie sich einmal auf den Platz vor der Maternusschule stellen und sehen wollen, wie die Flugzeuge über Sie fliegen. Ich bin froh, dass Sie gestern dem Vater die Zusage gemacht haben, ihn zu besuchen.

Ich habe jetzt noch eine Frage. Mein Mann und ich sind am Sonntag einmal am Flughafen vorbeigeradelt. Da war diese große Linie nach Stettin. Ich habe Unterlagen vom Flughafen mitgenommen. Stimmen die Flugzeiten auf dem Plan?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Sagen Sie mal eben, was im Plan steht? Das ist nach Heringsdorf und dann weiter nach Stettin?

Irma Kruse-Moné (Einwenderin):

Das ist nämlich meine Frage. Ich habe hier drei Pläne mit drei unterschiedlichen Abflugzeiten. Ich habe hier das Buch von Düsseldorf International. Darin steht: Man fliegt um 8:20 Uhr von Stettin und kommt um 14:40 Uhr an. Hier habe ich den Sommerflugplan vom Mönchengladbacher Flughafen. Darin steht: wir fliegen nicht um 8:20 Uhr ab; hiernach fliegt das Flugzeug um 9:20 Uhr ab und kommt um 15:40 Uhr an. Das ist immer derselbe Flug. Außerdem habe ich einen Plan, am Sonntag mitgenommen; danach fliegt das Flugzeug um 8:20 Uhr ab und kommt um 15:40 Uhr an. Es gibt ein Linienflugzeug auf Ihrem Flughafen, für das es drei unterschiedliche Flugzeiten gibt. Ich habe große Bedenken, wenn Sie so „sorgfältig“ arbeiten, wenn da vielleicht 100 Flugzeuge fliegen.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Der letzte Flugplan ist natürlich immer der aktuelle. Diese lange Flugzeit resultiert daraus, dass das Flugzeug an manchen Tagen in Stettin startet, nach Heringsdorf fliegt, von Heringsdorf nach Münster, Münster–Heringsdorf und dann wieder nach Gladbach. Aber noch einmal: Die Zeiten bekommen wir von den Airlines genannt. Der letzte ausgelegte Plan ist immer der aktuelle. Der Düsseldorfer Flugplan ist vermutlich deutlich älter.

Irma Kruse-Moné (Einwenderin):

Das hier ist ein Flugplan, gültig vom 15. Mai 2005 bis zum 30. Oktober 2005. Ich gehe davon aus, dass das, was bei Ihnen liegt, aktuell ist – Stand 25. April -: 9:20 Uhr hin, 15:40 Uhr zurück. Neu, Stettin; bemerken Sie: easy und schnell. Sehr schnell, wenn man in Stettin um 8:20 Uhr fliegt und man um 15:40 Uhr in Mönchengladbach ankommt! Ich habe schon solche langen Flüge gemacht, aber ich war dann wohl ungefähr auf der anderen Seite der Welt.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Frau Kruse, Sie haben jetzt meine Antwort nicht zur Kenntnis genommen. Ich habe gesagt: Das Flugzeug fliegt an manchen Tagen von Stettin nach Heringsdorf, dann von Heringsdorf nach Münster, dann von Münster nach Heringsdorf und von Heringsdorf nach Mönchengladbach. Dadurch kommt diese lange Zeit zustande.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Frau Kruse.

Irma Kruse-Moné (Einwenderin):

Herr Zerbe, das verstehe ich auch, denn da steht Stop over. So dumm bin ich nun auch wieder nicht. – Ich habe dort auch gesehen, dass die Ratten scheinbar das sinkende Schiff verlassen, denn es fiel mir auf, dass Stockheim, ein sehr renommiertes Restaurant, ab morgen am Mönchengladbacher Flughafen nicht mehr funktioniert. Ich weiß auch nicht, warum, aber es ist jetzt geschlossen.

Außerdem habe ich noch eine Frage an Herrn Henf. – Herr Henf, Sie haben heute Morgen über den Ist-Zustand von Nachtigallen, Fledermäusen und ich weiß nicht was allem erzählt. Haben Sie auch den Ist-Zustand der Bewohner, der Kinder, der älteren Leute, großer Leute, kleiner Leute, dicker Leute, dünner Leute, armer Leute, reicher Leute untersucht? Oder werden nur alle Fledermausarten gezählt? Sie brauchen dafür nicht in 30 m Höhe Wohnungen zu untersuchen, Sie brauchen nicht Restkot irgendwo abzukratzen;

(Heiterkeit bei den Einwendern)

genau diese Sache wurde in dieser Woche erwähnt, ein ganz klein wenig Restkot von einer Fledermaus. Denken Sie an die Kinder und zählen Sie sie mal bitte! – Danke schön für Ihre Aufmerksamkeit.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Henf.

Manfred Henf (Antragstellerin):

Sicherlich werden jetzt einige Aspekte der Untersuchung durcheinander geworfen. Mein Part war es, die tierökologischen Probleme zu bearbeiten und nicht die menschlichen Probleme. Dafür gab es andere Gutachter. Ich sitze hier – auch, weil es mein Dienstgeschäft ist – und bitte darum, dass wir auf einer Basis diskutieren, auf der wir möglichst viel Polemik vermeiden. Ich sitze gelegentlich auch mal an Ihrer Stelle. Ich weiß, dass da Emotionen hochkommen; allerdings denke ich, dass man dies auf ein Mindestmaß zurückführen sollte. Hier sind

auch viele betroffene Mitarbeiter von Behörden anwesend, die gelegentlich auch Erfahrungen damit gemacht haben, wie man in solchen Verfahren sachlich miteinander umgeht. Auf einen solchen Stand möchte ich gern wieder zurückkommen.

Wenn Sie fachliche Fragen zu den tierökologischen Aspekten haben, kann ich sie gern beantworten. Zur Belastung von Menschen durch Lärm, Abgase und all das, was möglich sein kann, hat es meines Erachtens schon ausreichend Diskussionen gegeben. Aber auf solche Fragen kann ich Ihnen nicht antworten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Henf. – Herr Zerbe möchte noch ergänzen. – Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Es gehört nicht ganz zum Thema. Frau Kruse, Sie hatten die Firma Stockheim angesprochen. Der Vertrag mit der Firma Stockheim ist beendet. Wir werden zum 1. Juli einen neuen Betreiber der Gastronomie haben. Aber das kommt nicht nur auf Flughäfen vor, das passiert in vielen Bereichen. Sie werden nach wie vor ab 1. Juli wieder eine gute Betreuung in unserem Restaurant bekommen. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Zerbe. – Jetzt eine Anmerkung von mir: Frau Kruse, Sie haben viele wichtige Dinge angesprochen, die wir auch in unserer Entscheidung berücksichtigen werden. Sie haben auch unser Gewissen angesprochen und können versichert sein: Wir werden uns die Entscheidung nicht leicht machen.

(Beifall bei den Einwendern – Irma Kruse-Moné [Einwenderin]: Da bin ich beruhigt! Danke!)

Jetzt habe ich die Information bekommen, dass wir einige betroffene Landwirte unter uns haben. Herr Scholz sagte mir gerade, dass er gern noch einmal das Wort ergreifen möchte. Mir wurde gesagt, dass Herr Kreutzer auch sprechen möchte. Ich bitte diejenigen, die außerdem noch das Wort ergreifen möchten, sich mit Handzeichen zu melden; dann kann ich das schon einmal notieren. – Herr Scholz, Sie haben das Wort.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Einen schönen guten Tag, Frau Hörr, meine Damen, meine Herren! Herr Marten hatte mich heute Morgen gebeten, zu der Betroffenheit der landwirtschaftlichen Betriebe, die aufgrund der Kompensationsmaßnahmen existenzgefährdet sind, einiges zusammenzustellen, da wir erst einmal die Betroffenheit einfach nur pauschal sowohl über das Planungsgelände als auch über die Kompensationsmaßnahmen dargelegt haben. Es sind 13 Betriebe, die ich jetzt

hier nicht namentlich aufführen werde. Aber ich werde Herrn Marten dazu gleich eine detaillierte Liste übergeben.

Acht der 13 Betriebe sind ausschließlich über Kompensationsmaßnahmen betroffen. Bei diesen Betroffenen handelt es sich bis auf einen einzigen Fall, in dem einzelne Flächen dem Antragsteller relativ sicher zugehören, ausschließlich um Flächen, für die bisher keinerlei Gespräche geführt worden sind, was uns dargestellt wurde. Es gibt einen weiteren Betrieb, der sowohl im Plangebiet selber als auch über Kompensationsmaßnahmen betroffen ist. Allerdings sind nur 10 % im Plangebiet selber. Vier Betriebe sind direkt über das Plangebiet und zusätzlich durch Kompensationsmaßnahmen betroffen, wobei die Existenzgefährdung allein schon über das Plangebiet komplett vorhanden ist. Die zusätzlichen Kompensationsmaßnahmen verschärfen die Situation noch.

Meines Erachtens sind die meisten der jetzt gerade angekommenen Vertreter von Betrieben wegen der Lärmbelastung und wegen der Kompensationsmaßnahmen hier. Es ist gestern bereits dargelegt worden, dass für diese Kompensationsflächen bis auf wenige Ausnahmen keine Gespräche mit den Eigentümern und Betroffenen geführt worden sind. Wie konkret seitens der Bezirksregierung damit umgegangen werden wird, ist sicherlich noch offen. Die Landwirtschaftskammer hat dazu einen Antrag auf ein Deckblattverfahren gestellt. Das heißt nicht, dass es so kommt, aber es ist zumindest ein Antrag von uns.

Ich halte das für ausreichend, um den Betriebsvertretern, die hergekommen sind, Informationen darüber zu geben, denn sie waren bislang so informiert, dass heute über diese Punkte genauer gesprochen werden sollte, und haben sich deswegen freigemacht. Von daher ist es nett von Ihnen, dass Sie mich dazwischengeschoben haben, um das hier ein bisschen kundzutun. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Scholz. Herr Marten hat direkt an Sie eine Nachfrage.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Damit wir uns richtig verstehen: Sie haben eben zwei Begrifflichkeiten gewählt, zu denen ich nachfragen will. Wir haben in der letzten und in dieser Woche zum einen von den Ausgleichsflächen gesprochen; Sie haben jetzt eben zum anderen den Begriff „im Plangebiet betroffen“ gewählt. Sind das die vom Ausbau des Flughafens unmittelbar betroffenen Flächen?

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Ja, es geht wirklich um die Flächen, die durch die Verlängerung der Start- und Landebahn und die Erweiterung des sonstigen Raumes nach Süden hin – da gibt es auch noch einige Flächen, die hinzugenommen werden sollen, auch für die Verlegung des Trietbaches – direkt betroffen sind. Das sind ganz konkrete Existenzgefährdungen, die sich daraus ergeben, während einige der Existenzgefährdungen ausschließlich daraus resultieren, dass von den betreffenden Betrieben die Flächen bewirtschaftet werden, auf denen Kompensationsmaßnahmen beabsichtigt sind.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Marten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich frage noch einmal nach: Das heißt, das sind Flächen, die auf dem geplanten Ausbau liegen? Ich habe in Erinnerung, dass wir diese Frage in der vorigen Woche angesprochen hatten. Da hieß es, dass die Eigentümer dieser Flächen Bescheid wüssten und diese Flächen auch verfügbar seien.

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

Eben haben Sie das eingeschränkt, indem Sie sagten, auch mit einigen dieser Eigentümer sei bisher noch nicht verhandelt worden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Scholz.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Ja. Soweit ich informiert bin – das können Einzelne dann selber sagen –, sind vor etwa anderthalb Jahren einmal informelle Gespräche geführt worden. Meines Wissens sind von den landwirtschaftlichen Betrieben keine Vereinbarungen getroffen oder Zusagen gemacht worden. Ich habe nicht mit allen gesprochen, aber im Großen und Ganzen ist mir bekannt geworden, dass zwar informelle Gespräche geführt worden sind, die eventuell auch schon in Richtung Verhandlungen gehen sollten, aber seit etwa anderthalb Jahren darüber nicht mehr weiter intensiver gesprochen wurde. Das ist mein Informationsstand, wobei ich natürlich nicht mit jedem Einzelnen jetzt noch einmal konkret darüber gesprochen habe, denn es geht ja auch um Pächterprobleme. Aber mit einigen der Eigentümer ist meines Wissens nicht wirklich konkret über Zusagen für diese Flächen gesprochen worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Darf ich die Frage an Sie richten, Herr Zerbe, oder müssen wir, um diese Frage abzuklären, auf Herrn Gathen warten?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wann kommt er heute?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Er ist für 18:00 Uhr vorgesehen.

(Widerspruch bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Dann werden wir die Frage nachher um 18:00 Uhr noch einmal aufgreifen. Wenn sich die Eigentümer hier zu Wort melden wollen, sind sie natürlich gern aufgerufen, dies zu tun.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Scholz. – Ich erteile Herrn Kreuzer das Wort. – Bitte.

Heinz-Theo Kreuzer (Einwender):

Ich wohne auf der Friedrich-Kreutzer-Straße in Korschenbroich und bewirtschafte einen landwirtschaftlichen Betrieb in unmittelbarer Nähe des Flughafens. Ich bin in der Weise betroffen, dass von meinem Eigentum etwa 20 % zum Flughafenbau benötigt werden. Darüber bin ich vor knapp anderthalb Jahren kurz informiert worden. Ich habe von Anfang an gesagt: Ich werde niemals meine Zustimmung dazu geben und bis zur Enteignung dafür kämpfen, weil diese Flächen für mich sehr wichtig sind. Ihr Verlust wäre existenzbedrohend.

Außerdem ist festzuhalten, dass auf den Flächen, auf denen die Verlegung des Trietbaches geplant ist, ein Auffangbecken bzw. Erweiterungsbecken des Trietbaches bzw. der Rückstau der Niers in Betracht käme. Wenn ein Rückstau stattfände, würde ich mit meinem Betrieb komplett unter Wasser stehen, weil der Rückstau das Grundwasser weiter hoch drückte. Das wäre der nächste Punkt.

Weiter merke ich an, dass ich einen Sohn habe, der ab 1. August dieses Jahres den Beruf als Landwirt ergreifen wird und den Betrieb fortführen will. Dessen Existenz würde damit ebenfalls kaputtgemacht. Die ganze Situation stellt sich für uns also wirklich als existenzvernichtend dar. Das gebe ich hier zur Kenntnis. Bis heute ist kein Quadratmeter an Fläche an die NVV verkauft worden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Kreutzer. – Ich frage direkt nach: Habe ich es richtig verstanden, dass die Flächen, die zu Ihrem Betrieb gehören, nicht zum Ausgleichsflächenpool zählen, sondern vom Ausbau direkt betroffen wären?

Heinz-Theo Kreutzer (Einwender):

Richtig. Sie sind direkt vom Ausbau betroffen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Jetzt der Herr im karierten Hemd.

Franz Windbergs (Einwender):

Wir sind die Nachbarn der Familie Kreutzer und wohnen auch auf der Friedrich-Kreutzer-Straße. Richtig ist, wie Herr Kreutzer gerade erwähnt hat, dass uns im Herbst 2003 Herr Gathen von der NVV angerufen und darum gebeten hatte, einmal vorbeikommen zu können; er sagte, es handele sich um die Erweiterung des Flughafens Mönchengladbach. Nach einer Terminabsprache kam er vorbei und hat uns die Pläne gezeigt und erklärt, um welche Dimensionen es geht. Wir sind dann so verblieben, dass er sich wieder melden werde. Ich habe ihm daraufhin – ich werde gleich noch einen Vortrag halten – unseren Betrieb kurz gezeigt, weil wir in den letzten Jahren einige Investitionen vorgenommen haben, und ihn gleich gefragt, wie sie sich das vorstellten. Unsere Flächen sind auch Eigentumsflächen, die der Flughafen benötigt. Davon ist bisher nichts verkauft und dafür ist auch noch kein Angebot gemacht worden. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Auch dabei handelt es sich nicht um Ausgleichsflächen, sondern um Ausbauflächen?

Franz Windbergs (Einwender):

Um Eigentumsflächen, die für den Ausbau benötigt werden, außerdem um Pachtflächen, die wir bis jetzt bewirtschaften, über die wir natürlich nicht die gleiche Macht haben. Es geht auch um Pachtflächen, die als Ausgleichsflächen benötigt werden. Wir sind doch relativ stark betroffen. Die Eigentumsflächen werden aber für den Flughafenausbau bzw. für den dazu erforderlichen Straßenbau, die Trietbachverlegung etc. gebraucht.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Windbergs. Geben Sie das Mikro bitte weiter?

Peter Bolten (Einwender):

Ich wohne in Korschenbroich, Bauesweg, und musste 1975 mein Ackerland am Hof zum Bau der Autobahn abgeben. Dafür habe ich Austauschflächen bekommen, die jetzt bepflanzt werden sollen. Damals, als mein Ackerland am Hof wegging, habe ich von der Bundesregierung Ersatzland bekommen. Diese Flächen sollen jetzt bepflanzt werden. Das sehe ich nicht ein.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Darf ich dazu auch noch eine Nachfrage stellen? Wo liegt die Fläche genau?

Peter Bolten (Einwender):

Ich habe einen Plan mit; darauf kann ich es Ihnen zeigen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ja, das wäre wunderbar.

Peter Bolten (Einwender):

Das sind die zwei Parzellen, an denen die Nummern 26 und 27 stehen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Sind das Austauschflächen?)

– Das müssten Ausgleichsflächen gewesen sein, so wie ich es verstanden habe. Herr Zerbe, es wäre sicherlich hilfreich, wenn wir noch einmal den Plan mit den Ausgleichsflächen und den Plan des Vorhabens auflegten.

(Karte)

Können Sie bitte die Flächen 26 und 27 noch einmal einblenden? – Danke schön. – Herr Bolten, das sind Ihre Flächen?

Peter Bolten (Einwender):

26 und 27, ja.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Marten regt an, dass auch Herr Kreutzer und Herr Windbergs uns ihre Flächen auf dem Plan zeigen. Wenn beide Herren nach vorn kämen, könnten wir uns das

auf dem Plan noch einmal anschauen. Herr Kames, legen Sie bitte die Karte auf, die Sie jetzt in der Hand haben. Dann könnten Herr Windbergs und Herr Kreutzer die Flächen zeigen.

(Karte)

Nehmen Sie bitte das Mikrofon und erläutern Sie es etwas.

Heinz-Theo Kreutzer (Einwender):

Der Hof liegt an dieser Stelle und die Fläche, die dafür gebraucht würde, ist direkt in unmittelbarer Nähe, das heißt gegenüber vom Hof. Es würden gut 5 ha gebraucht, die mein Eigentum sind. – Dazu käme diese Fläche, die noch einmal 2 ha groß ist. Sie würde gebraucht. – Diese Fläche, die ebenfalls gebraucht würde, ist zu drei Viertel zugepachtet. Das sind alles Flächen, die unmittelbar in Hofnähe liegen. Solche Flächen sind für einen Landwirt natürlich besonders wertvoll und wichtig, da die Fahrerei heute immer mehr zunimmt. Hinzu kommt, dass ich auf meinem Betrieb Milchviehhaltung betreibe. Dafür ist es unerlässlich, Mieten anzulegen. Wenn mir diese Flächen genommen würden, wäre der Platz für meine Mieten nicht mehr vorhanden und ich müsste das Futter aus größerer Entfernung heranschaffen, was einen täglichen Zeitaufwand von wesentlicher Bedeutung mit sich brächte. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Kreutzer. – Herr Windbergs.

Franz Windbergs (Einwender):

Wie gesagt, wir sind die unmittelbaren Nachbarn. Wir liegen gleich daneben. Unsere Eigentumsparzelle mit gut 4,5 ha ist hier vorn, genau zwischen Kreuzers Flächen. Die Pachtfläche ist die restliche. Wir bewirtschaften praktisch die Flächen auf der ganzen Seite, immer im Wechsel. Klar, durch den Flughafen gehen die Flächen hier nicht ganz weg, aber hier kommt noch eine neue Zuordnung zu der Straße als Zufahrtsstraße. Dadurch werden die Parzellen so durch- oder abgeschnitten, dass sie für uns praktisch verloren sind.

Hier sind noch 6 ha Pachtflächen, hier oben ist 1 ha Pachtfläche, hier unten 2,5 ha Pachtflächen, hier oben noch mehrere Ecken. In Richtung Büttger Wald liegen Flächen, die als Ausgleichsflächen vorgesehen sind. – Kann ich meine kurze Rede jetzt noch vortragen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Natürlich.

Franz Windbergs (Einwender):

Ich bewirtschafte mit meiner Frau, unseren drei Kindern und meinen Eltern einen landwirtschaftlichen Betrieb mit Schwerpunkt Ackerbau und Pensionsviehhaltung. Der Betrieb liegt circa 800 m südlich der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach.

In den letzten Jahren wurde der Betrieb so umstrukturiert, dass er für die Zukunft existenzfähig ist. Unser Betrieb beherbergt zurzeit circa 60 Pensionspferde, wobei wir sehr viel Wert auf artgerechte Haltung legen. Das heißt, dass täglicher Weidegang der Tiere für uns selbstverständlich ist. Um für die Zukunft gerüstet zu sein, begannen wir 1998 mit dem Umbau der Kuhställe zu Pferdeställen. Im Jahr 2000 erfolgte der Bau einer Reithalle, 2003 wurde ein neuer Pferdestall für 20 Pferde gebaut. Eine Longierhalle ist in Planung.

Durch den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach und die Nähe dazu verschlechtert sich unsere persönliche Lebensqualität durch Lärm- und Kerosinbelastung erheblich. Ruhe- und Erholungsphasen in unserer arbeitsfreien Zeit werden unmöglich.

Aufgrund folgender Punkte wird die Wirtschaftlichkeit unseres Betriebes stark gefährdet: Verlust von 4 bis 5 ha Eigentumsfläche vor dem Hof, die momentan für mehr als die Hälfte der von uns gehaltenen Pensionspferde als Weide- und Bewegungsfläche dient. Gleichzeitig dient ein von uns angelegter Reitweg auf dieser Fläche zum Ausritt über den Büttger Wald ins Schiefbahner Bruch, wo man dann auf ein umfangreiches Reitwegenetz trifft. Unsere Kunden suchen bei uns Ruhe und die Nähe zur Natur. Allein durch den Wegfall dieser Flächen und der damit verbundenen Ausreitmöglichkeiten wird die Attraktivität unseres Betriebs zerstört. Durch den Ausbau käme es zum Verlust von 10 ha hofnahen, gepachteten Ackerflächen und zum Verlust von 3 bis 4 ha Ackerfläche für Ausgleichsflächen. Bei einer Betriebsfläche von momentan circa 80 ha wäre dies ein Verlust von knapp 25 % der Betriebsfläche. Der Verlust von 4 bis 5 ha Eigentumsflächen, die uns als Weide für die Pferde dient, ist nicht durch weiter entfernte Ausgleichsflächen zu ersetzen, weil man die Tiere täglich morgens zur Weide führt und abends wieder hereinholt.

Wir sind von der Idee, in einer landschaftlich reizvollen Lage einen Pferdebetrieb zu betreiben, überzeugt. Meine Familie steht mit all ihren Kräften hinter unserem Betrieb, den wir bis jetzt auch zukunftsfähig gestaltet haben. Uns ist es unbegreiflich, wie der Antragsteller fremde Betriebe und Existenzen überplant, ohne die Nöte und Ängste der Betroffenen im Vorfeld abzuklären.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Aufgrund all dieser Tatsachen sind wir gegen den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach. Wir hoffen, dass die Bezirksregierung – vor allem deren Vertreter hier vor Ort – die Bedenken der betroffenen Bürger sehr ernst nimmt. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Ich habe jetzt noch drei weitere Nachfragen von Herrn Hormes, Herrn Houben und Herrn Mischke notiert, frage aber auch die anwesenden Landwirte, ob sich von ih-

nen noch jemand zu Wort melden möchte. – Das ist der Fall. Dann machen wir das in dieser Reihenfolge. – Herr Hormes.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Zu den Flächen, die für den Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach benötigt werden, gehören auch etliche Flächen der Stadt Willich. Es gibt einen Ratsbeschluss, dass diese städtischen Flächen nicht an die Flughafengesellschaft oder die NVV veräußert werden. Dies gebe ich zu Protokoll.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Mischke.

Ulrich Mischke (Einwender):

Bezogen auf die Flächen, die unmittelbar für den Flughafenausbau benötigt werden, hatten wir – zumindest habe ich das so in Erinnerung – von der Flughafengesellschaft gehört, es seien dazu Verhandlungen geführt worden. Nach dem, was ich jetzt hier gehört habe, habe ich folgende Fragen an die Flughafengesellschaft: Was verstehen Sie eigentlich unter Verhandlungen? Das, wovon ich gehört habe, waren keine Verhandlungen.

Die zweite Frage ist: Wer führt eigentlich die Verhandlungen? Führt sie die Flughafengesellschaft? Ich habe das nicht ganz verstanden. Ich habe gehört, die Landwirte seien von der NVV angesprochen worden. Ich weiß natürlich, dass sie an der Flughafen GmbH Mönchengladbach beteiligt ist, aber Antragstellerin ist zunächst einmal die Flughafen GmbH. Mich interessiert, warum nicht Sie, sondern die NVV diese Informationsgespräche – Verhandlungen waren das wohl nicht – geführt hat.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Zerbe, können Sie dazu direkt antworten? – Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Die Frage ist einfach zu beantworten. Unser Gesellschafter NVV hat einen Bereich Liegenschaften und wir haben in unserem Haus keine entsprechende Kompetenz in Bezug auf Grundstücksbewertung. Insofern haben wir damit eine Dienstleistung für uns eingekauft.

(Ulrich Mischke [Einwender]: Und zur ersten Frage?)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Mischke, noch eine Nachfrage.

Ulrich Mischke (Einwender):

Die erste Frage lautete: Was verstehen Sie unter Verhandlungen? Verstehen Sie das, was die Landwirte hier geschildert haben, als Verhandlungen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Zu diesem Punkt kann auch Herr Gathen noch Ausführungen machen, wenn er gegen 18:00 Uhr hier anwesend sein wird.

(Zuruf: Der soll antanzen!)

Jetzt hat der Herr im blauen Hemd das Wort.

Hans-Josef Jülich (Einwender):

Ich bin 43 Jahre alt, bin verheiratet und habe zwei Kinder. Ich bin Landwirt und bewirtschafte einen landwirtschaftlichen Betrieb in Kaarst-Vorst auf der Kleinenbroicher Straße 100. Unser Betrieb umfasst zurzeit eine Betriebsfläche von 58 ha. Dazu werden etwa 65 Milchkühe mit Nachzucht gehalten, sodass sich insgesamt rund 130 Tiere in meinem Betrieb befinden.

Als ich im letzten Jahr von den Ausgleichsmaßnahmen für Ihr Vorhaben erfuhr, habe ich schriftlich Einspruch eingelegt. Er bezog sich auf die von Ihnen angegebenen Grünflächen von circa 4,25 ha. Nun sind wir von unseren juristischen Institutionen und dem Landwirtschaftsverband informiert worden, dass noch zahlreiche Flächen hinzukommen. Das heißt, dass in Ihrem Flächenverzeichnis oder Ankaufsverzeichnis weitere Flächen enthalten sind, die auf diesen Plänen gar nicht grün ausgewiesen sind.

(Zurufe: Aha!)

Das bedeutet im konkreten Fall für mich, dass zu den 4,25 ha noch weitere rund 12 ha hinzukommen. Ich werde also, wenn es denn zu dem Bau des Flughafens kommt, insgesamt über 16 ha Fläche verlieren. Bei einer intensiven Viehhaltung, bei der jede Menge Gülle anfällt – diese Flächen befinden sich etwa 1,5 km vom Hof entfernt –, ist es für mich natürlich sehr wichtig, überhaupt solche Flächen zu haben, um die Gülle ausbringen und vor allen Dingen Futter für die Tiere anbauen zu können, das hofnah geerntet werden kann, sodass die Kosten relativ gering sind, denn jeder Kilometer, den wir fahren müssen oder den die Lohnunternehmer fahren müssen, wird in Zukunft wahrscheinlich immer teurer werden.

Das heißt im Klartext – in meinem Familienbetrieb arbeiten zwei Arbeitskräfte, meine Frau und ich –, bei einem Verlust von fast einem Drittel der Fläche werde ich einen Großteil der Betriebsprämien verlieren, weil ich dann die Grenze von zwei Großvieheinheiten je Hektar wesentlich überschreiten werde und mir dadurch die Betriebsprämien gekürzt werden. Mein Betrieb wäre dadurch binnen kürzester Zeit nicht mehr existenzfähig. Das heißt, in meinem Betrieb gehen zwei Arbeitsplätze verloren. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Jülich. – Herr Tillmanns.

Johannes Tillmanns (Einwender):

Es handelt sich um die Fläche Nr. 23 in dem vorliegenden Plan. – Ich hatte heute Morgen schon erwähnt, dass ich von der Fläche Nr. 25 betroffen bin. Sie war in dem Plan auch grün eingezeichnet. In diesem Plan sind die rot eingezeichneten Flächen im Flächenverzeichnis für Ausgleichsflächen angegeben, aber auf der ersten Karte sind die Flächen, die hier grün eingezeichnet sind, nicht grün eingezeichnet. Dadurch kommt bei Herrn Jülich dieses Mehr an Flächen zustande.**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Tillmanns, zeigen Sie das bitte vorn auf dem Plan, der ausgelegt worden ist, denn der Plan, den Sie jetzt hochgehalten haben, ist eine Karte von Herrn Scholz. Wenn Sie es vorn auf dem Plan zeigten, dann könnten wir alle das sehen. Das könnten auch Herr Jülich oder Herr Scholz machen.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Vielleicht übernehme ich das.

(Martin Rothe [Einwender]: Das kann er doch machen!)

– Es geht jetzt um mehrere Punkte; deswegen biete ich an, das zu übernehmen. Eines der Probleme, das ich auch aufgeführt habe, besteht darin, dass Bewirtschafter nicht erkennen konnten, welche Flächen wirklich betroffen sind, wir als Landwirtschaftskammer uns aber auf das Grundstücksverzeichnis gestützt haben.

Das heißt für Sie, Herr Jülich, dass die Landwirtschaftskammer in Ihrem Fall praktisch die gesamten Flächen, die im Grunderwerbsverzeichnis stehen und von Ihnen bewirtschaftet werden oder zumindest 2003 bewirtschaftet wurden – das war die Basis zum damaligen Zeitpunkt –, konkret angegeben hat. Das kann sich in diesen ein, zwei Jahren durch Zupachtungen ein bisschen verschoben haben; das ist der normale Lauf der Dinge. Aber Sie können daher relativ sicher sein, denn Sie haben erstens einen Einspruch eingelegt und damit bekundet, dass Sie mit Flächen betroffen sind und sich existenzgefährdet fühlen. Die Landwirtschaftskammer hat das in Ihrem Fall auch getan. Sie hat sich in all den Fällen, die ich vorhin vorgetragen habe, auf das Grunderwerbsverzeichnis und nicht auf die Karte gestützt.

(Karte)

Es geht vor allen Dingen um folgende Flächen: Es geht um die Fläche, in der die 24 steht. Die 24 selber ist damit gar nicht gemeint. Im Grunderwerbsverzeichnis steht hier ein großer Block an Flächen, die unter der Codenummer 23 laufen, während die 24 mit zu den oberen,

grün dargestellten Flächen gehört. Das ist auch das, was Herr Tillmanns gemeint hatte. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Zeigen Sie bitte auch noch einmal die Flächen von Herrn Jülich?

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Die Flächen von Herrn Jülich liegen allesamt hier in diesem Block zwischen 21 und 24.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Gut, vielen Dank. – Gibt es noch weitere Zwischenfragen oder Nachfragen aus dem Kreis der betroffenen Landwirte? – Dann danke ich Ihnen soweit. Wir werden gegen 18:00 Uhr, wenn Herr Gathen anwesend ist, das Thema noch einmal aufgreifen. – Herr Amend.

Martin Amend (Antragstellerin):

Ich möchte die offene Frage zu den Grundwasserständen beantworten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Gut; bitte.

Martin Amend (Antragstellerin):

Wir beziehen uns in der Planung immer auf den höchsten zu erwartenden Grundwasserstand, ermittelt in einem Grundwassermodell vom Erftverband. Das ist das dazugehörige Stempelfeld.

(Karte)

Das ist ein Auszug aus dieser Karte. – Hier sehen Sie den heutigen Flughafen. Das sind die sogenannten Grundwassergleichen. Hier können Sie lesen: 36,50 m. Das heißt, im Bereich der Landebahn ist der höchste zu erwartende Grundwasserstand 36,50 m. Das setzt sich dann auch weiter in Richtung Eschertgraben auf diesem Niveau fort. Die angegebenen maximal 37 m bis 37,50 m sind im Plangebiet definiert worden. Das ist also der höchste zu erwartende Grundwasserstand im Plangebiet. Das heißt, im Bereich des Rückhaltebeckens haben wir im Extremfall einen Grundwasserstand von 37 m zu erwarten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Amend. – Dazu gibt es Nachfragen von Herr Dr. Verjans und Herrn Houben.

Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):

In Ihrer Anlage 14.05 ist ausgeführt, dass der oberste Punkt der Landebahn auf 38 m liegt. Im Gebiet geben Sie auf Seite 156 gerade diese 37 m bis 37,50 m als höchsten zu erwar-

tenden Grundwasserstand an. Sie haben das jetzt etwas schwammiger formuliert, indem Sie sich darauf berufen haben, dass das in diesem Gesamtgebiet gilt. Ich lege jetzt aber einmal die 1,10 m zugrunde, die Sie einmal genannt haben, die für die Landebahn als Mächtigkeit in Anspruch genommen werden. Dann ergibt sich eine Höhe von 36,90 m im Gebiet. Damit kommen Sie bei der Baumaßnahme auf jeden Fall mit dem Grundwasser in Konflikt.

(Beifall bei den Einwendern)

Martin Amend (Antragstellerin):

Ich glaube, das ist gestern von meinem Kollegen beantwortet worden: Wenn der tiefste Punkt der Landebahn auf 37,50 m liegt, der Grundwasserstand 36,50 m beträgt und die Landebahn 1,10 m stark ist, befände sie sich in diesem Fall 10 cm im Grundwasser.

(Lachen bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Bitte ganz ruhig. – Herr Dr. Verjans.

Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):

Sie führen in Ihrer Anlage 14.05 aus, dass die Oberkante der Landebahn auf 38 m liegt. Das ist die Anlage 14.05 im Spiekermann-Gutachten. – Einerseits erzählen Sie mir, dass die Mächtigkeit der Landebahn 1,10 m beträgt. Das sind für mich 36,90 m. Andererseits erzählen Sie mir jetzt, dass das nicht richtig sei. Ja, welche Zahlen stimmen denn eigentlich? Das möchte ich tatsächlich einmal wissen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielleicht können wir das jetzt noch in Ruhe aufklären. – Herr Amend oder Herr Matysiak.

Martin Amend (Antragstellerin):

Weil es in diesem Fall um die Landebahn geht, bitte ich Herrn Matysiak, das zu erklären.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Matysiak.

Franz Matysiak (Antragstellerin):

Die 37,50 m sind der tiefste Punkt der S-/L-Bahn und gleichzeitig der Flughafenbezugspunkt, der mitten im System der Pisten liegt. Er wird im AIP und in den Veröffentlichungen der Bezirksregierung bekannt gemacht. Der tiefste Punkt, 37,50 m, steigt in beiden Richtungen an, Richtung 38 m oder 37,95 m; auf jeden Fall liegen die anderen Punkte höher. Genauso steigt

oder bleibt gleich das Grundwasser, 36,50 m an dem tiefsten Punkt, und steigt oder fällt in die anderen Richtungen, sodass wir in etwa, über die Bahn gesehen, diese Differenz von 1 m haben. Wir haben gestern noch einmal erläutert, dass diese 37,50 m mit einer Genauigkeit im Bereich von Dezimetern angegeben sind, sodass man solche Werte, wenn sie dann exakt festliegen, auch auf 37,60 m oder auf 37,40 m legen kann.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Matysiak. – Jetzt hat Herr Houben noch eine Nachfrage. – Bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Dazu wäre es praktisch, den Plan noch einmal aufzulegen.

(Karte)

Vielleicht können Sie einmal zeigen, wie weit die Verlängerung der Landebahn auf die 37-m-Linie zuläuft, denn Sie haben eben gerade die vorhandene Bahn gezeigt. Die neue Bahn wird nach Südosten 1 km länger sein und auf die 37-m-Linie zulaufen. Ich möchte wissen, bis wohin das geht.

Die zweite Frage ist: Wird sich unter der Start- und Landebahn, deren Aufbau insgesamt 110 cm stark ist, natürlicher Boden befinden oder müssen darunter noch Stabilisierungsmaßnahmen für das Gelände vorgenommen werden?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Matysiak.

Franz Matysiak (Antragstellerin):

Dazu war gestern der Bodengutachter anwesend, der verschiedene Baumaßnahmen vorgeschlagen hat. Ich glaube, in diesem Bereich gibt es auch Torflinsen usw., die man stabilisieren muss. Diese Stabilisierung ist, wenn dieses Bauwerk so kommt, über eine Kiespackung vorgesehen. Dies ist aus Sicht des Gutachters für die Grundwasserstände und die Grundwasserfließrichtung unschädlich. Hinsichtlich der Höhenlage sind wir in diesem Bereich auf jeden Fall deutlich über 38 m. Die heutige Bahn liegt an diesem Punkt auch schon über 38 m.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Mit dieser Antwort bin ich insgesamt überhaupt nicht zufrieden. Ich wollte nicht wissen, wie das da oben aussieht, sondern ich habe ganz klar nach dem gefragt, was Sie so vorsichtig

als Stabilisierungsmaßnahmen angesprochen haben. Darauf hätte ich gern eine Antwort: Wie tief muss das Gelände insgesamt ausgekoffert sowie mit Kies und anderen Materialien erneut gefüllt werden, damit anschließend oben darauf die Bahn gebaut werden kann? Diese Angabe möchte ich möglichst genau haben.

Der andere Punkt ist auch noch offen: Wohin zielt am Ende die Spitze der Bahn? Bei welcher Höhe wird sie, bezogen auf den Grundwasserspiegel, liegen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Matysiak.

Franz Matysiak (Antragstellerin):

Der Bodengutachter Erdbaulaboratorium Essen hat diese Varianten untersucht. Ich bin im Moment überfragt, wie tief exakt diese Gründung erfolgt.

(Unruhe bei den Einwendern)

Herr Estermann war gestern da.

(Zurufe von den Einwendern)

Wir wissen, dass eine Stabilisierung erforderlich ist. Es ist aus unserer Sicht auch keine Ausnahme, wenn bei Baumaßnahmen aus Stabilisierungsgründen Kiespackungen eingebracht werden, um Torflinsen zu ersetzen, die da irgendwo anstehen können.

Nach der exakten Höhe müsste ich Herrn Kames fragen; ich habe keinen Längsschnitt da. An dem Bahnende ist es deutlich über 38 m.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Matysiak. – Herr Klinger hat noch eine Ergänzung; danach werden Herr Dr. Verjans und Herr Külbs das Wort erhalten. – Bitte.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Ich habe auch noch eine Frage zur Pistenstärke. Sie haben gestern angegeben, es solle ein PCN-Wert von 65 bei einer Stärke von 1,10 m erzielt werden. Wie führen Sie dazu die Piste aus? Wie stark ist die derzeitige Piste mit einem PCN-Wert von 30?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Matysiak, können Sie oder Herr Kames antworten? – Das ist nicht möglich. – Dann Herr Dr. Verjans.

Dr. Josef Theo Verjans (Stadt Korschenbroich):

Ich lasse hier eine Seite aus dem Gutachten Spiekermann auflegen. Das ist die eben genannte Anlage 14.05. Darin ist die Oberkante sowohl der alten als auch der neuen Start- und Landebahn mit 38 m angegeben. Ausgehend von dem eben genannten Wert von 1,10 m Ausbautiefe der Start- und Landebahn – so will ich es jetzt einmal nennen – kommt man damit auf 36,90 m.

Des Weiteren zitiere ich von Seite 156 der Umweltverträglichkeitsstudie. Dort steht wortwörtlich:

Im Jahr 2002 wurde vom Erftverband im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen und des Kreises Neuss

– beteiligt war in diesem Zusammenhang das Staatliche Umweltamt in Krefeld, das diese Karte also mit erstellt hat –

ein Grundwassermodell erstellt. Das Plangebiet liegt im Modellbereich. Im Rahmen des Gutachtens des Erftverbandes wurde ein Grundwassergleichenplan mit den theoretisch höchsten zu erwartenden Grundwasserständen erstellt. Diese liegen im Planungsgebiet bei 37,00 bis 37,50 m über NN und somit bereichsweise über der Geländeoberkante. Diese Höhe beschreibt ein Szenario, welches dann eintritt, wenn sich die Grundwasserabsenkung aufgrund des Tagebaus im Planungsgebiet nicht mehr bemerkbar macht und auch sonst keine weitere Absenkung durch Grundwasserentnahmen der umliegenden Wassergewinnungsanlagen bewirkt wird.

Damit ist nachgewiesen – Sie schreiben es selbst –, dass die Start- und Landebahn mit ihrer Ausbautiefe, selbst wenn wir einmal unterstellen, dass diese 1,10 m ausreichen, im Grundwasser liegt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Vielleicht als Ergänzung Herr Külbs und dann auch noch Herr Houben.

Christian Külbs (Einwender):

Ich habe es nicht durch eigenes Wissen, sondern ich habe Spezialisten gefragt. Ich bin mit der Grundwassersituation in Korschenbroich sehr befasst und habe in der Zwischenzeit einiges Fachwissen. Mir wurde gesagt, dass die Flughafengesellschaft beabsichtige, auf der gesamten Fläche – dort, wo die künftige Landebahn hingebaut werden soll – das gesamte Gelände auszukoffern. Dort, wo die Torflinsen, die Einschlüsse, sind, müsse erneuert wer-

den. Der Rest müsse mit Zement, mit einer ganz speziellen Emulsion, die beim Haupteigentümer, der Flughafengesellschaft, sehr oft eingesetzt werde, nämlich Hochtief, vermischt und wieder eingebracht werden. Auf diesem mächtigen Koffer, der dort unten in das Erdreich eingebracht worden sein wird, werde dann die eigentliche Landebahn aufbetoniert und das seien diese 1,10 m. Das, was sich darunter befinden wird, wird hier geflissentlich verschwiegen. Aber das hat einen genauso stabilen Untergrund bzw. eine stabile Festigkeit wie die Landebahn oben selbst.

Das entspricht nämlich dem Problem, das man heute mit der Landebahn hat: Nicht die Länge ist ausschlaggebend, sondern die Nichttragfähigkeit zum Untergrund. Ich habe das unangenehme Gefühl, dass man sich mit Absicht dumm stellt. Dagegen verwahre ich mich. Wir sind nicht so dumm, das alles nicht zu bemerken.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Külbs. – Herr Houben hatte auch noch eine Nachfrage. – Bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Erstens trifft das, was Herr Külbs gerade gesagt hat, genau den Punkt: Die Mitarbeiter der Flughafengesellschaft beschäftigen sich seit Jahren mit diesem Plan. Niemand kann mir glaubhaft beibringen, dass man keine Idee davon hat, welchen Umfang die Baumaßnahme hat. Wenn unterhalb der 110 cm Beton – ich spekuliere jetzt einmal – noch ein oder zwei weitere Meter ausgekoffert und irgendwie verfüllt werden müssen, dann kann speziell Herr Kames mir nicht erzählen, dass er davon nichts weiß, dass ihm der Umfang nicht klar ist. Ich möchte hier also einfach eine Antwort auf folgende Frage haben, wie viele Meter tief das Gelände ausgekoffert und erneut verfüllt werden muss, damit wir uns ein Bild vom Umfang der Baumaßnahme machen können und wissen, worüber wir hier eigentlich reden.

Zweitens ist immer noch nicht auf der Karte gezeigt worden, wo sich die Spitze der dann neu gebauten Landebahn in Bezug auf die Grundwassergleichen befinden wird. Das möchte ich einmal sehen und auf die Frage nach dem Umfang möchte ich eine Antwort haben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Huben. – Herr Matysiak oder Herr Zerbe. – Herr Amend, Sie hatten sich auch noch zu Wort gemeldet.

Martin Amend (Antragstellerin):

Ich will die Frage, die ich keine Gelegenheit zu beantworten hatte, weil immer wieder Einwendungen gekommen sind, jetzt beantworten.

(Folie)

Das Ende der Landebahn habe ich hier mit dem Kugelschreiber gekennzeichnet. Dort können Sie sehen, dass die Grundwassergleiche ungefähr auf halbem Weg zwischen 37 m und 37,50 m ist.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Das ist also weit entfernt von der 36,5-m-Linie. Vorhin wurde versucht, den Eindruck zu erwecken, dass der Referenzpunkt die 36,5-m-Linie sei. Jetzt sehen wir, dass man deutlich oberhalb der 37-m-Linie ist.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Amend.

Martin Amend (Antragstellerin):

So, wie das Grundwasser ein Gefälle hat, hat auch die Landebahn ein Gefälle. An der Stelle, an der das Grundwasser 37,20 m hat, liegt die Landebahn auf 38 m und etwas höher. Das hat Herr Matysiak erläutert. Da, wo das Grundwasser bei 36,50 m ist, hat die Landebahn eine Höhe von 37,50 m.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Amend. – Jetzt noch einmal Herr Matysiak zu den Baumaßnahmen.

(Franz Matysiak [Antragstellerin]: Eine Minute!)

– Eine Minute noch; gut. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Gestern war der Gutachter Herrn Estermann von der Firma ELE da. Da die Frage gestern bei der Technischen Planung nicht gestellt worden ist, müssen wir jetzt selbst in den Bericht hineinsehen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Gut, dann kann das eruiert werden. – Herr Hormes hat auch noch eine Nachfrage.

Udo Hormes (Stadt Willich):

Wenn jetzt noch weitere Recherchen geführt werden, merke ich an, dass bei mir immer noch eine Frage bezüglich der prozentualen Anteils der Ausgleichsflächen offen geblieben ist. In dieser Zeit könnte Herr Ibach mir diese Frage beantworten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. Diese Nachfrage hatten wir auch noch auf dem Plan. – Herr Ibach, können Sie das direkt beantworten? Dann schieben wir das dazwischen. – Bitte.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Diese Frage kann ich beantworten. – Wir haben gestern die verfügbaren Flächen dargestellt. Ich habe das zusammengerechnet. Im Begleitplan hatten wir einen externen Kompensationsbedarf von 730 Punkten ausgewiesen. Wir können 198,4 Punkte mit den verfügbaren Flächen bereits darstellen. Das entspricht etwa 29 % des externen Kompensationsbedarfs an Ökopunkten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Ibach. – Brauchen Sie noch einige Zeit, Herr Zerbe? – Dann lassen wir den nächsten Redner zu Wort kommen. – Entschuldigung, Herr Marten; Sie hatten auch noch eine Nachfrage. Bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich komme noch einmal auf das Thema Ausgleichsflächen und Ausbaufächen zurück. Da der Antragsteller sicherlich auch dazu recherchieren wird, stelle ich die Frage jetzt, erwarte die Antwort aber erst, wenn Herr Gathen gegen 18:00 Uhr anwesend sein wird. Schauen Sie bitte einmal nach, ob die Ausgleichsflächen 18, 19 und 30 im Grunderwerbsverzeichnis und/oder im Eigentumsverzeichnis auftauchen. Ich möchte dann um 18:00 Uhr Herrn Gathen fragen, wie es um die Grundstücksverfügbarkeit der Ausbaufächen bestellt ist. Ich schlage vor, dass wir wieder wie bei den Ausgleichsflächen Fläche für Fläche durchgehen, um darüber einen Überblick zu bekommen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Marten. – Es gibt keine weiteren Nachfragen. Dann können wir entsprechend der Rednerliste fortfahren. Herr Kruse hat das Wort.

Hans Kruse (Einwender):

Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Bei mir verstärkt sich immer mehr der Eindruck, dass wir hier hinters Licht geführt werden sollen. Aber diese Seifenblasen zerplatzen immer mehr. In den vergangenen Tagen habe ich immer wieder meine Zweifel an den vorgelegten Kenndaten geäußert. Sie wurden auf der Basis einer nicht begründeten Zahl von

Fluggästen von 2,8 Millionen errechnet. Meine Bedenken werden – so wurde mir heute Morgen zugesichert – in die Entscheidung über die Planfeststellung einbezogen.

Vor circa zwei Wochen fielen mir beim Thema Lärm die meines Erachtens unlogischen Unterschiede der Lärmbewertung der Orte Eickerend und Maternusschule auf. Beide liegen in circa 200 m Abstand, etwa in gleichem Abstand zum Verkehrslandeplatz. Auf der Karte, die vor zwei Wochen dort hinten an der Wand angeschlagen war, erschienen bei Eickerend die Punkte 30 und 24. Dabei schien der Punkt Eickerend sogar noch etwas weiter entfernt zu sein. Ich habe eine Karte mitgebracht. Man kann sehen, wo die Punkte liegen und wo die Landebahn liegt.

(Karte)

Sie sehen hier den Verkehrslandeplatz und hier die Ortschaft Eickerend mit dem Punkt 30 – das ist die Maternusschule – und dem Punkt 24 – das ist, wie uns in der letzten Woche zugesichert wurde – der Messpunkt Eickerend. Das ist an der Oststraße, an dieser Ecke. Wenn ich jetzt hier die gerade Verlängerung ziehe, dann kann ich erkennen, dass die Unterschiede nicht sehr groß sein dürften.

Ich habe mir einmal die Mühe gemacht und die Lärmwerte, die für beide Orte in den Unterlagen der Planfeststellung beschrieben werden und hinsichtlich derer gesagt wird, es gebe Unterschiede zwischen ihnen, graphisch dargestellt. Diese Darstellung möchte ich ebenfalls auflegen.

(Folie)

Darüber hinaus habe ich das im Vergleich mit der Neersener Pappelallee gemacht. Diese Werte habe ich herausgesucht, um Schulen zu vergleichen. Sie sehen zunächst die Summierung von täglichen Lärmereignissen, seien es Abflüge oder Landungen. Hier ergeben sich 154 Flüge und für das Eickerend, blau gezeichnet, ebenfalls 154 Flüge. Für Neersen West sind es 148; es kommt mir auf die Flüge an. Ich schliesse daraus, dass die Verteilung in beide Richtungen ungefähr gleich ist. Das geht aus den Anzahlen der Lärmereignisse hervor: 148, 154 und 154.

Natürlich frage ich mich, wie die Windverhältnisse sind und welchen Einfluss sie haben. Scheinbar haben sie hier keinen Einfluss, da wir meist West- bzw. Ostwind haben. Egal, aus welcher Richtung der Wind weht: Der einfliegende oder startende Flieger hat den Wind von der Seite. Somit kann man die Flugzeuge bequem hin- und herschieben, wie es gerade passt, damit die gewünschten Lärmwerte herauskommen. Das ist auch wichtig, um die Schutzzonen zu errechnen. Ich habe speziell dieses Beispiel gewählt, weil das für die Schulen sehr wichtig ist. Ich kann es kurz vorlesen: Maternusschule 56,8 dB(A), ein L_{eq} 4; uns wurde gesagt, ein L_{eq} 3 von 59,3 dB(A). Für die Pappelallee weiß ich den Wert von L_{eq} 4 jetzt nicht, aber den von L_{eq} 3: Er beträgt 59,8 dB(A).

(Ulrich Mischke [Einwender]: 57,6!)

– 57,6 dB(A), also etwa identisch oder vergleichbar.

Wir haben auch gehört, dass aus lärmmedizinischen Gründen die Grenze von 60 dB(A) für Schutzmaßnahmen wichtig ist. Sie sehen, dass diese Werte knapp unter 60 dB(A) liegen.

Wenn man nun die Flugbewegungen je nach Bedarf hin- und herschiebt, ist es ohne Weiteres möglich, dass es nicht exakt diese Flugbewegungen sind, sondern dass auf der einen Seite einmal etwas mehr geflogen wird als auf der anderen Seite; dann wird eben auf der anderen Seite etwas weniger geflogen. Es ist gar nicht anders machbar, dass es, statistisch gesehen, häufig Tage gibt, an denen entweder auf der einen Seite oder auf der anderen Seite die Lärmwerte überschritten werden.

Jetzt zu den Verteilungen, die mich etwas stutzig gemacht haben. In diesem Zusammenhang kann ich nur von der Maternusschule und von Eickerend reden, weil sie vergleichbar sind. Wie gesagt, sie liegen nebeneinander, etwa 200 m Luftlinie voneinander sowie vom Flughafen entfernt. Blau ist die Maternusschule dargestellt: zwischen 50 und 55 dB(A), ungefähr gleich, 71,5 zu 71,2 dB(A). Bei 55 bis 60 dB(A) sind es 0,8 bzw. 0,7 – etwa gleich. Bei 60 bis 65 dB(A) sind es 3,9 bzw. 0,2 – nicht gleich. Bei 65 bis 70 dB(A) sind es 0,6 für die Maternusschule und 4,2 für Eickerend – nicht gleich. Bei 70 bis 75 dB(A) sind es 7,2 bzw. 5,8 – ungefähr gleich. Bei 75 bis 80 dB(A) sind es 44,9 für die Maternusschule und 36,3 für Eickerend. Bei 80 bis 85 dB(A) ist es genau umgekehrt: Da hat die Maternusschule nur 25,3 – „nur“ ist übertrieben; das ist natürlich auch eine ganze Menge – und Eickerend hat 35,3.

Ich habe den Eindruck, dass entweder andere Flugzeugtypen oder ein anderer Flugzeugmix zum einen über Eickerend und zum anderen über die Maternusschule fliegen. Ist es möglich, dass man vielleicht im Vorfeld, weil es sich um eine Schule handelt, gesagt hat, man müsse darauf achten, die 60 dB(A) nicht zu überschreiten?

Jetzt komme ich noch einmal auf Neersen-West zu sprechen. Ich habe gehört, dass die dortige Schule wohl noch näher am Verkehrslandeplatz als die Maternusschule liege; somit fliegen die Flugzeuge dort tiefer. Ich sehe jedoch, dass ungefähr die gleichen Werte erreicht werden. Mein Rückschluss ist, dass der Mix der Flugzeuge in dieser Richtung bei etwa gleicher Flugzeugzahl ein anderer ist als der Mix, der über die Maternusschule fliegt. Das heißt, die größeren, schwereren, lauterer Maschinen gehen in Richtung Kleinenbroich und die anderen – zumindest hier in dieser Planung – in Richtung Neersen.

Aus diesen Zahlen habe ich meinen Rückschluss gezogen. Mit den Werten, die Sie uns hier vorlegen, kann ich nicht leben. Ich kann nicht einschätzen, welches Risiko einer Gefährdung ich demnächst zu erwarten habe, denn bei diesen Zahlen handelt es sich um die immer genannten 2,8 Millionen Flugpassagiere. Bei 9 Millionen, für die der Flughafen ausgelegt ist,

oder bei einer Änderung der Flugrichtung hätten wir deutlich höhere Lärmbelastungen zu erwarten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Kruse. – Herr Kames möchte Ihnen antworten. Anschließend hat auch Herr Klinger noch eine Ergänzung. – Herr Kames, bitte.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Herr Kruse, wenn wir das Beispiel Eickerend/Maternusgrundschule und den Lärmmesspunkt Eickerend nehmen, dann fliegen an beiden Stellen selbstverständlich genauso viele Flugzeuge. Wenn Sie es aufaddieren, ist deren Anzahl identisch. Es sind zwei Punkte gewählt worden; obwohl sie räumlich nicht sehr weit auseinander liegen, haben wir alle festgestellt: Es gibt in einzelnen Lärmpegelbereichen leichte Unterschiede. Die Anzahl ist bei beiden mit 154 Flügen identisch. Es fliegt also über den Bereich der Maternusgrundschule das gleiche Fluggerät wie über den Bereich Eickerend.

Unterschiedliche Werte im näheren Umfeld des Flugplatzes – so umschreibe ich das – und die Tatsache, dass es im Bereich Neersen zum Teil höhere Werte in Bezug auf die Anzahl der Überflüge gibt, die eingeflossen sind, hängen natürlich damit zusammen – ich mache es noch einmal am Beispiel Eickerend fest –, dass dort ausschließlich IFR-Ab- und Anflüge stattfinden. Je näher wir an den Platz kommen – ich nenne das Stichwort Platzrunden –, desto häufiger gibt es Überflüge im Bereich Neersen, Schiefbahn oder auch im Bereich Herrenshoff. Dadurch kommt selbstverständlich eine ganz andere Anzahl von Überflügen zustande, weil dort auch noch VFR-Platzrundenüberflüge, also Flugbewegungen nach Sichtflugregeln, und die im Eickerend nicht zu berücksichtigenden direkten VFR-Ab- und Anflugstrecken einzukalkulieren sind. Die Differenz erklärt sich also wie folgt: Im Eickerend gibt es den IFR-Flugbetrieb und eine Anzahl von 154 Überflügen. Das können sowohl Starts als auch Landungen sein, je nachdem, welche Betriebsrichtung gilt. Ich kann Ihnen auch versichern, dass das gesamte Datenerfassungssystem immer auf der gleichen Grundlage der Windrichtung erstellt worden ist. Ich will Ihnen nicht unterstellen, Sie behaupteten, wir hätten die Zahlen so lange gedreht, bis wir knapp unter 60 dB(A) kamen. Das muss ich deutlich von mir weisen. Es hat sich so ergeben.

Die Anzahl zeigt auch: Wir haben 154 Überflüge im Bereich Eickerend. In der gleichen Flugzeugklasse hat beispielsweise am westlichen Ortsrand von Neersen aber auch noch der dort in Platznähe durchgeführte, eben erwähnte Sichtflugbetrieb – Platzrunden oder sonstige direkte Sichtab- und -anflüge – Lärmauswirkungen, die sich natürlich im unmittelbaren Nahbereich, wenn sich das Flugzeug im Endanflug befindet, teilweise überschneiden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Kames. – Herr Klinger.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Herr Kruse, ich fand Ihren Vortrag ganz toll. Ich habe mich in die Situation zurückversetzt, als ich mein erstes Lärmgutachten auswerten musste. Damals bin ich genau auf diesen Punkt gestoßen: Mensch, das kann doch nicht sein. Die Anzahl der Lärmereignisse ist auf der einen Seite genauso hoch wie auf der anderen Seite; man hat doch den Wind mit einer Verteilung von 80 % zu 20 % angegeben. Nun ist es aber so: Flugzeuge müssen grundsätzlich gegen den Wind landen und starten. Was auf der einen Seite herunterkommt, das geht auf der anderen Seite hoch. Deshalb ist diese Verteilung von 50 % zu 50 % oder die Anzahl der Lärmereignisse immer identisch. Auf der einen Seite sind es Starts und auf der anderen Seite sind es Landungen. Deshalb ist die Anzahl der Lärmereignisse in der Nähe des Platzes, abgesehen von kleinen Abweichungen, weitestgehend identisch, wie Sie auch gezeigt haben.

Dann kam Ihre Frage: Auf der einen Seite war der Wert doch höher, die einzelnen Ereignisse beispielsweise zwischen 75 und 80 dB(A)? Genau das ist dann die Seite, auf der mehr Starts stattfinden. Deshalb ist dort die Anzahl der höheren Lärmereignisse größer. Das korreliert dann mit der Windverteilung, die angegeben worden ist. Hinzu kommt das, was Herr Zerbe sagte: Es können Zahlen fehlen; das liegt schlicht und ergreifend an der Trennung IFR-Verkehr auf festgelegten Routen und den VFR-Bewegungen, die abzuzählen sind, die auf den Platzrunden gewertet werden.

Hans Kruse (Einwender):

Danke schön, Herr Klinger. Mir fehlt immer noch das Verständnis dafür, dass bei gleichem Flugzeugmix derartige Unterschiede in Bezug auf startende oder landende Maschinen am Eickerend und an der Maternusschule bestehen, wo die Flugzeuge aus gleicher Richtung an- oder abfliegen, und zwar zwischen 75 und 80 dB(A) sowie zwischen 80 und 85 dB(A): Bei 75 bis 80 dB(A) hat die Maternusschule die höheren Werte, aber bei 80 bis 85 dB(A) das Eickerend. Das geht mir gegen jegliche Logik.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Klinger.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Auch das versuche ich zu beantworten. Die AZB oder die Rechnung, die da angestellt worden ist, habe ich mathematisch nachzuvollziehen versucht. Lärm breitet sich kreisförmig aus. Den größten Lärmschalldruck erfährt man auf der kürzesten Entfernung, nämlich auf der Geraden. Das ist bei den Lärmberechnungen genauso: Unterhalb einer festgelegten Flugroute ergeben sich die höchsten Werte. Wenn man nur ein bisschen seitlich davon abweicht, dann kommt zu der Geraden dieses Stückchen noch hinzu. Nehmen wir diese 200 m. Nur aufgrund der Entfernung ist das dann nicht mehr 200 m. Vielmehr ergibt sich die Entfernung von der Lärmquelle zu dem 200 m seitlich entfernten Messpunkt nach dem Pythagoras:

$a^2 + b^2 = c^2$; daraus wird die Wurzel gezogen. Das kann durchaus je nach Flughöhe einige dB(A) ausmachen. Das ist tatsächlich so.

Hans Kruse (Einwender):

Jetzt bleibe ich mal beim Pythagoras. Wenn ich hier die Hypotenuse habe, dann ist das die Entfernung zum Flughafen. Ist das richtig?

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Sie müssen immer das Lot – –

Hans Kruse (Einwender):

Es geht über den Winkel und den geringen Abstand, den kleinen Winkel, der dabei herauskommt. Da sind sie bei 200 m Flughöhe. Da gibt es zum einen keine großen Unterschiede; es kann sich um einen halben oder um einen Meter handeln. Mehr Unterschied ist da nicht. Ich bezweifle, ob die Flugzeuge direkt über das Eickerend oder direkt über die Maternusschule fliegen. Als dortiger Anwohner habe ich den Eindruck, dass sie direkt über mein Haus, das heißt über die Maternusschule, fliegen.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Ihr Eindruck ist vollkommen richtig. Auch das ist in diesem Rechenprogramm, das dem AZB zugrunde liegt, berücksichtigt. Die Quelle wird nicht nur linienförmig auf den Abflugrouten geführt, sondern es wird auch eine Varianz auf dieser Idealspur – so nenne ich sie einmal – berechnet. Da ist die AZB, die hier auch angewendet worden ist – – Sie ist sicherlich in manchen Punkten zu kritisieren. Das ist auch beschrieben worden. Wenn man immer wieder die gleichen Werte eingibt, kommt immer wieder das gleiche Ergebnis heraus. Insofern kann man an dem Rechenverfahren aus meiner Sicht kaum rütteln. – Man kann an den Eingabedaten rütteln.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke soweit. – Herr Kruse, könnten wir das dann so stehen lassen?

Hans Kruse (Einwender):

Ich werde doch noch – –

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Noch eine Nachfrage. Bitte.

Hans Kruse (Einwender):

Ich habe natürlich auch gesagt: Ich vergleiche die Werte; folglich muss da irgendwo ein Fehler sein. Woran kann es liegen, dass das so ist? Das heißt, es kann im Randbereich von den

80 bis 85 dB(A) und den 75 bis 80 dB(A) sein, dass da eine gewisse Flugzeugkategorie gerade in die nächsthöhere Klasse oder in die nächstniedrigere Klasse kommt. Aber bei einem Unterschied von zehn von 135 Ereignissen ist das durchaus erheblich.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Der Flugzeugmix, den Sie angesprochen haben, ist nicht variabel. Er geht als Eingangsgröße in die Rechnung ein. Das ist auch in dem DES beschrieben: Soundso viele Luftfahrzeuge der Klasse S 5.2 fliegen auf der Abflugroute xyz. Das ist nicht variabel; insofern kann man daran nichts drehen.

Hans Kruse (Einwender):

Am Flugzeugmix über Eickerend und Maternusschule für diesen Vergleichsfall drehe ich nicht. Er ist konstant. Das sind die Angaben der Antragstellerin mit soundso vielen Ereignissen. Diese Ereignisse vergleiche ich hier.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Dann habe ich Sie missverstanden. Entschuldigung.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Vielen Dank auch an Sie, Herr Kruse.

(Beifall bei den Einwendern)

Als nächste Rednerin hätte Frau Thiel das Wort. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Kruse, ich will noch einen Satz loslassen. Sie haben gerade gesagt, wir bauten den Flughafen für 9 Millionen Passagiere. Ich vermute, Sie beziehen sich damit auf das Papier von Herrn Faulenbach, der ausgerechnet hat, was passierte, wenn alle prognostizierten Starts und Landungen im Linien- und Charterverkehr, also die 45.300 Flugbewegungen, mit Boeing 757 geflogen würden, die über 200 Sitze hat. Das ist ein völlig unrealistisches Rechenmodell, sonst nichts.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön soweit. – Ich meine, das können wir so stehen lassen, Herr Kruse.

(Hans Kruse [Einwender]: Eigentlich nicht!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Eine Nachfrage dann dazu. – Bitte.

Hans Kruse (Einwender):

Herr Zerbe, ich versuche bereits die ganze Zeit, aus Ihnen etwas herauszukitzeln, nämlich, wie viele Fluggäste tatsächlich hier später einmal abfliegen werden. Das richtet sich zum einen wahrscheinlich nach der Marktsituation; das sehe ich ein. Sie werden so viele fliegen lassen, wie der Flughafen ermöglicht. Das sind in etwa die 9 Millionen, die unser Gutachter festgehalten hat, auf jeden Fall deutlich mehr als die von Ihnen genannte Zahl. Damit verschlimmert sich für uns das Horrorszenario, das Sie auf uns zukommen lassen wollen. Zum anderen geht es um die Frage: Ab wann rechnet sich der Flughafen? Wenn Sie das irgendwie einmal loswerden könnten, dann trügen Sie zur Beruhigung von vielen Anwohnern bei. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Kruse. – Frau Thiel.

Monika Thiel (Betroffene):

Frau Kruse aus Kleinenbroich hat mir schon das Wort aus dem Mund genommen. Deshalb wird meine Ansprache hier sehr kurz.

Der Flughafen Mönchengladbach heißt Düsseldorf/Mönchengladbach. Aufgrund der Betonung von Düsseldorf wissen wir, wer hier das Sagen hat, nämlich Düsseldorf. Wer in Düsseldorf Slots hat, bekommt keine in Mönchengladbach. Derjenige wird wohl eher nach Düsseldorf gehen. Die Infrastruktur in Düsseldorf ist für die Flughafengesellschaften wesentlich interessanter als die in Mönchengladbach, weil andere Flughafengesellschaften die Abfertigung übernehmen. Wenn gesagt wird, Bürger aus Belgien würden hier abfliegen – das ist 90 km entfernt –, dann meine ich, dass sie eher von Brüssel abfliegen. Bürger aus der Gegend hier fahren nach Amsterdam; insofern würde ich mich wundern, wenn Holländer ausgerechnet hier in Mönchengladbach abfliegen wollten.

Eine Bemerkung zur NVV: Mit dem Geld, das ich für Strom, Gas und Wasser bezahle, bezahle ich gleichzeitig die roten Zahlen in Mönchengladbach. Der Betreiber arbeitet mit Prognosen; meine Prognose ist, dass die roten Zahlen demnächst vielleicht noch röter werden.

Dann haben wir Feinstäube, Lärm und Schallwellen. Das betrifft auch ungeborene Kinder, kleine Kinder und ältere Mitbürger sowie Bürger, die Stressfaktoren unterliegen. Mit diesen Belastungen ziehen wir uns unsere Zappelphilippe heran.

Zu Kleinenbroich sei noch kurz erwähnt, dass es kein Randgebiet ist, sondern unser zweites Zentrum in Korschenbroich und zwei Drittel aller weiterführenden Schulen in Kleinenbroich liegen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich frage mich, warum ein Flughafen in einem so dicht besiedelten Gebiet gebaut werden soll. Ich habe heute Kirschen geerntet. Ich hoffe nicht, dass sie demnächst auf dem Sondermüll landen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Als Nächster hat Herr Schäfer das Wort.

Herbert Schäfer (Einwender):

Sehr geehrte Frau Hörr, vielen Dank. – Ich kehre zu dem Thema zurück, das als Überschrift über dem heutigen Tag steht: Umwelt. All das, was Sie vorgetragen haben, bezieht sich auch auf die Umwelt. Das macht doch sehr deutlich, dass wir uns hier nicht in Kästchen und Grenzwerten bewegen, die mathematisch genau ermittelt werden; vielmehr haben wir ein komplexes System vor uns. Das ist eben das Leben. Es macht unsere Zivilisation aus, Leben in bestimmten Richtlinien einzufangen. Wer daneben steht, der muss sich gefallen lassen, dass er in die Diskussion gerät, wie es so schön heißt.

Ich stelle hier für den BUND Kreisverband Viersen einmal dar, was wir bisher verlangt haben und was uns hoffentlich auch gewährt werden wird. Wir fordern ein Zielabweichungsverfahren nach § 19 und eine Raumverträglichkeitsstudie nach § 14, denn nur so kann man das Ganze wirklich erfassen. Man kann es nicht durch Verweise in Abrede stellen, das sei gar nicht so wichtig und nicht nötig, wir brauchten das alles nicht, denn wir wüssten, wie es in anderen Fällen funktioniere. Das kann es nicht sein, denn wir haben hier ein komplexes System vor uns.

Da steht zunächst einmal das Schutzgut Mensch im Vordergrund. Dieses Schutzgut wird durch Immissionen und Lärm mit Wirkungen auf das Wohnen und das Wohnumfeld, die Grundschulen und Kindergärten bis an die Schwelle der erheblichen Belästigung und weit darüber hinaus belastet.

Die Schutzgüter Tiere und Pflanzen fasse ich zusammen: Die Beseitigung von 34 ha Wald ist in diesem Raum schlicht und ergreifend unerträglich. Sie schließt nicht nur die Verdrängung der Tiere ein, sondern macht es einfach unmöglich, dass wir diese Lebensräume für die Tiere erhalten.

Das Schutzgut Boden ist hier bereits angesprochen worden. Er hat eine wichtige Funktion für die Lebensform der bäuerlichen Landwirtschaft, von der weite Teile gerade im Kreis Viersen geprägt sind. Wenn wir das alles wegnehmen, dann brauchen wir uns nicht darüber zu wundern, dass die Menschen jegliche Zuversicht in die Zukunft verlieren. Wir wollen eine le-

benswerte Gegenwart und eine erlebenswerte Zukunft sichern. Nach unserer Auffassung tun wir das nicht mehr, wenn wir dem Ansinnen folgen, das hier zur Diskussion steht.

(Beifall bei den Einwendern)

Das Schutzgut Wasser, Grund- und Oberflächenwasser, ist ein Thema, das mich persönlich über Jahrzehnte beschäftigt. So gesehen, haben wir unendlich viele Erkenntnisse gewonnen: Schon seit den 80er-Jahren wissen wir, wie gefährlich der Eingriff durch den Braunkohletagebau ist. Jetzt wollen wir – nur ganz kleinräumig – wieder ein solches Experiment mit ungewissem Ausgang machen. Das kann es ja wohl nicht sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Sprechen wir vom Schutzgut Klima und Luft, dann wird es sehr spannend, weil wir uns in der großen Diskussion über das Thema Klimaveränderung befinden, die anscheinend jetzt auch dem Letzten die Problematik deutlich macht. Sinnigerweise wurden als erste die Versicherungen darauf aufmerksam, denn da geht es ans Geld. Wenn es jetzt ans Geld geht, dann müssen wir geradezu aufschreien, dass wir hier so tun, als wäre dies keine Gefährdung für das Klima, wenn sie auch sehr kleinräumig und quantitativ sehr gering zu sein scheint. Aber die neuesten Ergebnisse der Klimaforschung besagen, dass wir uns von den früher angenommenen 6 % Beeinflussung des Klimas heute schon in den Bereich von neun bis 14 % bewegen. Sie merken an der Spannweite der Prozentwerte: Es gibt unterschiedliche Auffassungen, die ich als Laie nicht abschließend bewerten will und kann. Aber es ist etwas im Gange. Wir haben die Klimamaschine irgendwie durcheinander gebracht. Das wollen wir jetzt hier noch fördern, indem wir ungeahnt viele Flugbewegungen über unseren Häuptionen zulassen wollen?

Nicht zuletzt das Schutzgut Landschaft wird durch einen erheblichen Eingriff gebrandmarkt – ich gebrauche das Wort bewusst –: Wir brennen etwas ein, was in den vorhergehenden Generationen undenkbar war, indem wir einfach Landschaft zerstören, weil wir dem wirtschaftlichen Erfolg eines einzelnen Unternehmens, hier einer privaten Gesellschaft, den Vorrang geben wollen, die selbstverständlich alles unter das Motto der Daseinsvorsorge und der Befriedigung der Bedürfnisse des Allgemeinwohls stellt. Das kann es aber so nicht sein, wenn wir weiterhin für die Generationen Verantwortung übernehmen wollen, vor allen Dingen für die nachfolgenden Generationen der Kinder und Kindeskinde.

(Beifall bei den Einwendern)

In der Umweltverträglichkeitsstudie gibt es – für mich sehr erhellend – auch das Schutzgut Kultur. Darunter wird nicht nur das erfasst, was wir heute diskutiert haben, nämlich die Festspiele Neersen; vielmehr befinden wir uns hier in einem uralten Kulturraum, dessen Besiedlung zum Teil vor 7.000 Jahren begonnen wurde, weil es hier so fruchtbares Ackerland gab. Er hat vielen Generationen Schutz, Nahrung und Obdach gewährt. Das könnte sich ändern.

Ich hatte bereits in den vergangenen Tagen von dem Eingriff in eine intakte Siedlungsstruktur gesprochen.

Die intensive Flächeninanspruchnahme bei den Eingriffen in den Wald und den Grünlandkomplex sind ausreichend diskutiert worden: Es kann wirklich nicht mehr hingenommen werden. Wenn ich es richtig gerechnet habe, beträgt die Versiegelung durch die Bauvorhaben – nicht nur durch die Start- und Landebahn, sondern auch durch alles Zubehör zu einem komplexen Flughafen – 45 ha; das ist hier noch gar nicht angesprochen worden. Man stelle sich das vor: Wir kämpfen jetzt im Rahmen der kommunalen Gliederungen darum, die Versiegelung zurückzudrängen, während wir hier auf einen Schlag 45 ha kaputt machen. Das ist auch nur bedingt ausgleichbar. Die Diskussionen hier laufen sich bereits an der Problematik der Ausgleichsflächen fest. Lassen Sie es mich im Sinne der Schulnoten sagen: Das, was die Flughafengesellschaft Mönchengladbach/Düsseldorf hinsichtlich der Ausgleichsflächen bietet, verdient nach dem Schulnotensystem, das trotz PISA immer noch gültig ist, eine glatte Sechs.

(Beifall bei den Einwendern)

Es kann nicht sein, dass Sie zu Beginn eines Planfeststellungsverfahrens diese Fragen nicht geklärt haben, sondern sich jetzt darauf zurückziehen, dass Ihr Sachverständiger handeln müsse. Es kann wirklich nicht sein; Herr Zerbe, es ist unerträglich. In kommunalen Gremien muss man bei Vorhaben, selbst wenn die damit verbundenen Veränderungen nur 100 m² betreffen, zunächst einmal nachweisen, dass man sich mit allen Umliegenden bereits vorher geeinigt hat; anderenfalls braucht man das Papier gar nicht auf den Tisch zu legen, denn dann würde man, auf Deutsch gesagt, gleich abgeschmiert. Das kann es wirklich nicht sein.

Deshalb sage ich: Die Stellungnahme der Landesverbände NABU, BUND und LNU tragen wir unverändert mit. Sie sind hier vorgetragen worden, zum einen durch den BUND und zum anderen durch das Landesbüro der Naturschutzverbände. Sie kennen die Vorgänge; ich will das nicht noch einmal vertiefen. Ich habe mich sehr gefreut, dass Sie erklärt haben, in das Planfeststellungsverfahren die SOP-Richtlinie aufzunehmen. Das wird sehr spannend. Ich will hier nicht die übrigen Menschen damit beglücken, dazu jetzt noch detaillierte Ausführungen zu machen; aber ich bin dankbar dafür. Sie können sich darauf verlassen: Wir werden das sehr kritisch begleiten. Wenn es jemals zu einer Genehmigung käme, machten wir vom Recht der Verbandsklage Gebrauch. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schäfer. – Ich frage die Antragstellerin jetzt noch einmal, ob zu dem Thema Baumaßnahmen und Höhen der Landebahn noch vor der Pause Auskunft gegeben werden kann oder ob wir das auf nach der Pause verlegen.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Nach der Pause!)

– Okay, dann machen wir jetzt erst eine halbe Stunde Pause. Es ist jetzt 16:35 Uhr und um 17:05 Uhr geht es weiter.

(Unterbrechung von 16:35 Uhr bis 17:10 Uhr)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meine Damen und Herren, wir setzen die Erörterung fort. Je länger der Erörterungstermin dauert, desto notwendiger sind die Pausen. Alle verspüren das sicherlich an sich selbst. Für diejenigen, die heute vielleicht zum ersten Mal oder nur gelegentlich hereinschauen: Heute ist der 14. Verhandlungstag. Sie dauerten in der Regel über 10 Stunden. Das schlaucht ganz schön, nicht nur die Verhandlungsleitung; sie hat vielleicht noch den einfachsten Job. Das gilt vor allem für die Bürgerinitiativen, für die Träger öffentlicher Belange und – das sollten wir nicht vergessen – für die Antragsteller, die ständig Gegenstand der Begierde sind. Da muss man sich gelegentlich auch einmal eine Pause gönnen.

Ich habe gehört, dass Herr Houben und Herr Stiller, die auf der Rednerliste in umgekehrter Reihenfolge standen, getauscht haben. Dann hat Herr Houben anschließend das Wort; zunächst möchte aber Herr Matysiak ergänzend auf die Fragestellung antworten, die vor der Pause aufgeworfen wurde. – Bitte.

Franz Matysiak (Antragstellerin):

Es geht um den Aufbau der Start- und Landebahn und die Boden- oder Erdarbeiten, die in diesem Bereich erforderlich werden. Wir zitieren aus dem Laborbericht vom Erdbaulabor ELE aus Essen. Dieses Labor haben wir unter anderem gewählt, weil sie seinerzeit die bestehende Bahn errichtet haben und Erfahrungen mit den Bodenwerten am Flugplatz Gladbach hatten. ELE hat Aufschlüsse entlang der geplanten Bahnachse gemacht und Profile erstellt. Eines für den kritischen Bereich ist hier dargestellt.

(Folie)

Mit der Bahnoberkante liegen wir immer mindestens 1 m oberhalb des Grundwassers. Vom Bauablauf her ist Folgendes vorgesehen: Oberbodenabtrag und Bodenaustausch bis zum Erreichen bindigen oder tragfähigen Bodens. Das gelingt in den Bereichen von minus 300, also ungefähr aus Richtung Autobahnkreuz Neersen in Richtung Landstraße bis plus 400. In dem Bereich von 400 bis 1.325 trifft man auf diesen nicht tragfähigen Boden bzw. einige Torflinsen. Um die Tragfähigkeit zu erreichen, ist ein Verfahren erforderlich. ELE hat mehrere Verfahren vorgeschlagen. Es gibt Bodenaustauschverfahren über Rammsondierungen, die dann mit Kies verfüllt werden, und Suspensionsverfahren, mit denen der Boden verbessert wird. Das geht über einen Bereich von circa 925 m im Bereich Mitte der Bahn und hat dort

mit 3 m den tiefsten Punkt, der hier dargestellt ist. Dieser Aufbau bzw. Bodenaustausch ist erforderlich, um den PCN-Wert für das Bemessungsflugzeug Code D zu erreichen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Wollen Sie ergänzen, Herr Amend? – Nein. Dann spricht Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Das macht uns einigermaßen deutlich, was da passieren wird und passieren muss und dass dort deutlich mehr als 1,10 m auf die gesamte Breite der Bahn ausgekoffert werden muss.

Ich muss mich selber ein wenig sputen; ich habe ab 18:00 Uhr Ratssitzung in Korschenbroich. Deswegen werde ich wirklich ein bisschen Gas geben. Aber es gibt einen Punkt, auf den ich aus gegebenem Anlass zurückkommen muss. Dazu habe ich mir heute noch einmal drei Presseerklärungen des Fördervereins aus dem Internet ausgedruckt, die ich nachher der Bezirksregierung auch zu Protokoll gebe, einfach weil ich glaube, dass man ein paar Dinge einmal deutlich machen muss.

Zuerst spreche ich die Erklärung an, die als letzte erschienen ist, und zwar etwa einen Tag oder zwei Tage, bevor wir hier so richtig losgelegt haben. Darin heißt es:

Auf allen nur erdenklichen Wegen appelliert der Förderverein Flughafen Mönchengladbach an seine Mitglieder, insbesondere Unternehmer, aber auch die Bürger der Stadt, sich beim Planfeststellungsverfahren zu engagieren.

Jetzt kommt der Punkt, den ich kritisiere:

Es wird telefoniert, gemailt, gefaxt und geworben, insbesondere bei denjenigen, die ihre positive Grundhaltung zum Flughafen ausbau rechtzeitig schriftlich eingereicht haben.

Wir erinnern uns: Zu Anfang hat die Bezirksregierung uns mitgeteilt, dass es etwa 5.000 positive Einwendungen und Anregungen gegeben hat. – Der nächste Satz:

Denn nur sie haben Gelegenheit, bei der mittlerweile nicht öffentlichen Anhörung ihre Meinung zu äußern.

Meines Erachtens ist dies eindeutig falsch und irreführend. Ich glaube, dass ein Teil der Presseveröffentlichungen, die wir erlebt haben, auch hierauf zurückgeht. – Der letzte Satz in diese Presseerklärung lautet:

Im Rahmen seiner Kampagne „Bahn frei für die lange Startbahn“ wirbt der Förderverein ... ab morgen in der Region mit Radiospots für den Ausbau des Flughafens.

Ferner lesen wir von Herrn Stattrop, dass wir, die Vertreter öffentlicher Belange und die Initiativen, Verfahrensfehler bemängelten, Befangenheitsanträge stellten, Polemik pur und Verdrehung der Tatsachen betrieben usw. Am Ende dieser Mitteilung weist er noch einmal darauf hin, dass der im Frühjahr 2000 gegründete Verein mehr als 100 Mitglieder hat. Diese mehr als 100 Mitglieder und einige weitere bekommen regelmäßig Post vom Förderverein. Das ist der gegebene Anlass, auf den ich mich jetzt beziehe: Am Abend oder am Nachmittag des Mittwochs der vergangenen Woche ging eine Rund-Mail an die Mitglieder und an dem Förderverein nahe Stehende, in der Herr Stattrop als Vorsitzender des Fördervereins noch einmal dazu aufruft, an dem darauffolgenden Tag hier zahlreich zu erscheinen. Der letzte Satz in diese E-Mail lautet:

Sie können jederzeit mit Ihrer Wortmeldung Ihrer Meinung für den Ausbau Nachdruck verleihen.

Wir alle, die hier gewesen sind – viele von uns sind während der gesamten 14 Tage der Erörterung hier gewesen –, erinnern uns; mein Gedächtnis gibt nur drei Redebeiträge von Befürwortern des Ausbaus her, die alle am ersten Tag vorgetragen wurden. Alle anderen Appelle des Fördervereins haben niemanden hierher bewegt, um für den Ausbau zu sprechen. Für den Ausbau haben wir hier nur die Antragstellerin und ihre Beauftragte gehört.

Nun möchte ich Ihnen vorlesen, woran das liegt, denn ich habe hier die Antwort auf diese Mail, die der Förderverein in der letzten Woche verschickt hat. So, wie sie mir hier vorliegt, kann Ich sie der Bezirksregierung leider nicht in die Hand geben, weil ich gebeten wurde, den Namen des Unternehmens und den Namen der Absenderin herauszunehmen. Das werde ich bis Donnerstag nachholen und es dann nachreichen. Aber den Text darf ich hier, autorisiert durch die Schreiberin, vorlesen:

Schönen guten Tag! Da ich selber in der Touristik tätig bin, liegt mir sicherlich viel an einer guten Anbindung der Kunden an Flughäfen in einem bestimmten Einzugsgebiet. Da eine optimale Nähe und gute Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Flughäfen Köln, Düsseldorf und Weeze besteht, sehe ich für einen weiteren Flughafen in der Region keinen Bedarf. Abgesehen davon, kränkelt der Flughafen Weeze langsam vor sich hin und kämpft um sein Überleben. Weiterhin lag der mangelnde Erfolg des Flughafens Mönchengladbach nicht an einer fehlenden verlängerten Startbahn, sondern am mangelnden Bedarf und dem Management.

Ich möchte gar nicht weiter darauf eingehen, wie viele Reklamationen und verärgerte Kunden wir hatten, da Flüge immer wieder verschoben wurden und ausgefallen sind. Oder – Ironie an – lag es tatsächlich an den überfüllten Fliegern, die auf der zu kurzen Startbahn nicht landen konnten???!!! – Ironie wieder aus. – Von den Steuergeldern, die verschwendet werden, möchte ich gar nicht erst sprechen.

Oder die Einschränkungen, die der Flughafen Mönchengladbach durch Starts und Landungen des Flughafens Düsseldorf zwecks gemeinsamer Bereiche in An- und Abflug hinnehmen muss. So kann man einen pünktlichen Linienflugbetrieb einfach nicht gewährleisten. Es macht keinen Spaß, den Kunden so etwas zu verkaufen.

Das war nicht jemand von den Bürgerinitiativen, das war nicht jemand aus den Städten, sondern das ist eine verantwortliche Abteilungsleiterin in einem großen Reisebüro hier in der Region um den Flughafen Mönchengladbach. Meines Erachtens macht dies ziemlich deutlich, was von der vom Förderverein propagierten Unterstützung innerhalb der Unternehmen zu halten ist.

(Beifall bei den Einwendern)

In einer weiteren Pressemitteilung macht der Förderverein darauf aufmerksam:

Neben den Unternehmen sind es aber auch die Städte Korschenbroich, Neuss, Willich oder Viersen, die den Flughafen Düsseldorf-Mönchengladbach als Standortfaktor schätzen.

Dies ist, mit Verlaub gesagt, eine platte Lüge. Auf der Internetseite der Stadt Korschenbroich findet der Verkehrslandeplatz nicht einmal Erwähnung. Bei den anderen – so habe ich heute selber recherchiert – ist auf den Internetseiten nichts weiter als das Vorhandensein des Verkehrslandeplatzes erwähnt. Das kann man bitte nicht als „Standortfaktor schätzen“ und damit werben bezeichnen.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Zerbe, ich habe zwar gestern hier nur kurz gegessen, aber ich musste feststellen, dass Sie mit Ihrer Technik, Personen anzugreifen und Dinge arg zu verharmlosen, durchaus weitemachen. Ich erinnere Sie an das Kindertheater, das Sie im Zusammenhang mit den Festspielen in Neersen veranstalteten. Besonders hat mich geärgert, dass Sie einen Vertreter der Stadt Willich mit Pater Leppich verglichen haben. Ich will Ihnen zugute halten, dass Pater Leppich zumindest etwas Gutes im Sinn hatte und der Vergleich insofern harmloser ist, als er auf den ersten Blick klingen mag.

Bei der Recherche heute im Internet sind mir zwei nette Bildchen auf der Seite untergekommen. Auf dem einen steht:

Gladbach ohne Flug ist wie Hamburg ohne Hafen.

Ich kann nur wie der Kollege aus Tönisvorst das mit dem Flug mal ein bisschen anders sagen: Der Landeplatz ist für Mönchengladbach wirklich ein Fluch, aber der Hafen ist für Hamburg ein echter Segen.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das war es, Herr Houben?

Wolfgang Houben (Einwender):

Das war es!

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut. – Dann hat Herr Stiller das Wort. – Bitte sehr.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Ich möchte ein paar kritische Anmerkungen zu dem machen, was den Planunterlagen als Umweltverträglichkeitsstudie beigegeben worden ist. Aber gestatten Sie mir vorab noch eine Vorbemerkung zu den Diskussionen, die zu den Grundstücksfragen geführt werden. Das ist aus meiner Sicht ein Trauerspiel.

(Beifall bei den Einwendern)

Man kann eigentlich von der Antragstellerin erwarten, dass sie sich schon bei Einleitung des Verfahrens Gedanken über die Verfügbarkeit der Flächen gemacht hat. Spätestens dann, wenn im Rahmen der Stellungnahmen, die vor mittlerweile 13 Monaten eingegangen sind und in denen unter anderem vom Rhein-Kreis Neuss auf beide Punkte hingewiesen worden ist, seitdem aber offensichtlich nichts geschehen ist, um diese Frage zu klären – das ist hier mehrfach erklärt worden –, lässt das für mich eigentlich nur einen Schluss zu: Es fehlt aufseiten der Antragstellerin an Ernsthaftigkeit, sich mit diesen Fragen beschäftigen zu wollen.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun aber zu meinem eigentlichen Thema; das ist die Umweltverträglichkeitsstudie, die den Planunterlagen beigegeben ist. Es beginnt schon damit, dass ich mit den Namen gewisse Schwierigkeiten habe, denn ein Papier, Herr Ibach, das zu 95 % deckungsgleich ist, ist im GEP-Verfahren als Raumverträglichkeitsstudie vorgelegt worden. Das sind für mich eigent-

lich zweierlei Paar Schuhe, schon allein von der Maßstäblichkeit. Im GEP-Verfahren reden wir über ein regionalplanerisches Verfahren und hier über eine Vorhabenzulassung. Sicherlich sind da Fragestellungen mit unterschiedlicher Aussageschärfe zu beantworten.

Jetzt sind wir hier im Planfeststellungsverfahren. Insofern verwende ich den Begriff Umweltverträglichkeitsstudie – als solche ist sie titulierte – und rufe noch einmal kurz in Erinnerung, worum es bei der Umweltverträglichkeitsprüfung eigentlich geht.

(Folie)

Ich habe die Erläuterung des Zweckes des UVP-Gesetzes hier noch einmal aufgelegt:

Zweck dieses Gesetzes ist es, sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen

1. die Auswirkungen auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden,
2. das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung so früh wie möglich bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit berücksichtigt wird.

Zum Verhältnis von UVS und UVP hat Herr Ibach dies ausgeführt. Die UVP obliegt letztendlich der verfahrensführenden Behörde, also die abschließende Bewertung der Umweltauswirkungen. Die hier vorliegende UVS soll jedoch die Grundlage hierfür bieten.

Eine andere Vorbemerkung: Ich kenne sehr viele Umweltverträglichkeitsstudien aus anderen Vorhaben, insbesondere aus dem Bereich des Straßenbaus. Dabei hat sich ein allgemeiner Stand der Technik entwickelt und durchgesetzt, wie solche Umweltverträglichkeitsstudien aufgebaut werden. Vor diesem Hintergrund hatte ich sehr große Schwierigkeiten im Umgang mit dem, was uns hier als Umweltverträglichkeitsstudie vorgelegt worden ist. Ich möchte jetzt nicht auf alle Kritikpunkte eingehen, denn das füllte den Abend; ich beschränke mich auf drei Punkte, die aus dem hervorgehen, was dort oben an der Tafel steht. Das ist erstens der Begriff Umweltvorsorge, also die Frage der Maßstäblichkeit, nach der Umweltwirkungen darzustellen sind. Das ist zweitens der Punkt der Frühzeitigkeit, also der Zeitpunkt, zu dem die Umweltverträglichkeitsstudie erstellt werden soll. Drittens geht es um die Schutzgüter, die explizit genannt worden sind. Herr Schäfer hat sie eben durchdekliniert. Die UVP zeichnet sich durch einen expliziten Schutzgutbezug aus. Das heißt, die Wirkungen sind bezogen auf die Schutzgüter darzustellen.

Ich beginne mit dem Begriff Frühzeitigkeit: Üblicherweise wird die Umweltverträglichkeitsstudie zu einem sehr frühen Zeitpunkt des Verfahrens erstellt. Ziel ist es, mit den dann vorhandenen Informationen die Umweltauswirkungen abzuschätzen und auf dieser Grundlage Erkenntnisse für eventuell erforderliche detaillierte Untersuchungen bzw. bauliche oder andere

Maßnahmen zu gewinnen, die zur Vermeidung von Umweltauswirkungen zu entwickeln sind, und diese in das Verfahren einzubringen.

Hier wurde genau der andere Gang gewählt: Sämtliche Fachgutachten, auf die sich die UVS bezieht, wurden vorher erstellt. Die UVS ist letztendlich im Wesentlichen eine Zusammenstellung der vorhandenen Gutachten. Das birgt ein großes Problem: Alle Fehler, Mängel oder Unzulänglichkeiten, die in den Fachgutachten entstanden sind, werden eins zu eins in die UVS übertragen. Ich möchte die Diskussion über das Lärmtechnische Gutachten, das Bodenlärmgutachten und das Luftverunreinigungsgutachten nicht wieder aufrühren. Alle Schwachpunkte, die diesen Gutachten anhaften, sind eins zu eins in die UVS transportiert worden. Das ergibt sich zwangsweise aus dem gewählten Ansatz.

Der zweite Punkt, zu dem ich gleich noch kommen werde, besteht darin, dass die UVS, wie sie hier erstellt worden ist, ein Problem in Bezug auf die Bewertungsmaßstäbe enthält. Die einzelnen Fachgutachten gehen von vollkommen unterschiedlichen Bewertungsmaßstäben aus, und zwar denjenigen, die sich aus der jeweiligen Rechtsgrundlage oder Materie ergeben. Ich mache das einmal beispielhaft an dem Bereich Lärm deutlich: Das Lärmtechnische Gutachten entlehnt seine Bewertungsmaßstäbe aus dem Fluglärmsgesetz, einer Gesetzesmaterie, die nicht aus der Umweltvorsorge kommt, wie sie hier bei der UVP gefordert ist, sondern eindeutig aus dem Bereich der Gefahrenabwehr. Dazu muss man nur den Zweck des Gesetzes lesen. Das heißt, man kommt automatisch zu dem Punkt, dass nur der Bereich der Gefahrenabwehr abgedeckt werden kann, wenn die Ergebnisse mit der Darstellung der Zonen nach Fluglärmsgesetz abgeschnitten werden, aber nicht der weiter gehende Bereich der Umweltvorsorge. Ähnliches gilt für die Zonen nach LEP. Auch die Schutzzonen nach LEP sind kein Umweltvorsorgegesichtspunkt, sondern dienen dazu, Zonen für Planungs- und Baubeschränkungen abzudecken. Auch das ist sicherlich kein Maßstab, der unter Umweltvorsorgegesichtspunkten aufgestellt ist. Wenn man eine UVS anfertigt, indem diese Werte unreflektiert übernommen werden, gelangt man zu relativ kuriosen Ergebnissen.

(Karte)

Diese Abbildung stammt aus der Karte „Untersuchungsräume/Wirkzonen“, wobei ich jetzt nicht weiß, was was ist. Die rote Ellipse, auf der jetzt die Pfeilspitze liegt, stellt meines Erachtens den Bereich 55 dB(A) aus dem Bodenlärmgutachten dar. Wenn ich die UVS richtig lese, dann ist das der Bereich, in Bezug auf den der Verfasser der UVS meint, dass dort Umweltwirkungen durch Bodenlärm vorhanden seien.

Jetzt nehme ich die äußere gelbe Ellipse mit C. Das ist die Schutzzone nach den Vorgaben des LEP, Schutz gegen Fluglärm. Sie liegt bei 62 dB(A). Allein die Größenordnungen der flächigen Ausdehnung führen, grob geschätzt, zu dem Ergebnis: Offensichtlich sind die Lärmauswirkungen durch Bodenlärm von der betroffenen Fläche her genauso groß wie die-

jenigen durch Fluglärm. Ich glaube, jeder erkennt, dass das nicht sein kann. Es ist einfach methodisch bedingt, weil die Bewertungsmaßstäbe unreflektiert übernommen werden.

Ehrlich gesagt, kann ich nicht verstehen, warum das gemacht worden ist, denn teilweise finden sich ohne Weiteres Ansätze im textlichen Teil der UVS, die ein bisschen weiter gehen. Ich zitiere von Seite 86 der UVS; dort werden aus durchaus eher vorsorgeorientierten Regelwerken – beispielsweise aus der DIN 18005, an die sich der Schallschutz im Städtebau anlehnt – folgende Beurteilungswerte abgeleitet: 53 dB(A) für Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, 55 dB(A) für Wohngebiete, 60 dB(A) für Mischgebiete, 65 dB(A) für Gewerbegebiete. Wenn Sie schon diese Werte – aus meiner Sicht vollkommen zu Recht – ableiten, warum stellen Sie dann nicht die Umweltauswirkungen für diese Bereiche dar? Ich kann es nicht verstehen. – So kann man das im Prinzip für alle Schutzgüter durchdeklinieren. Das passt vorn und hinten nicht.

Bei dem zweiten Punkt gehe ich eher auf den Stand der Technik bei Umweltverträglichkeitsstudien ein.

(Folie)

Das ist ein Beispiel aus einem Straßenbauvorhaben. Ich habe es ganz bewusst gewählt, weil es sich ebenfalls um eine Ausbauplanung handelt. Das ist aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren zum sechsspurigen Ausbau der A 57 im Bereich zwischen Autobahnkreuz Meerbusch und weiter im Norden bis zum Autobahnkreuz Moers.

Farbig unterlegt sehen Sie hier den Untersuchungsraum. In den unterschiedlichen Gelb- bzw. Rottönen erkennen Sie die Konflikträchtigkeit des Ausbaivorhabens mit den umliegenden Bereichen. Dies hier ist eine Karte, die über alle betroffenen Schutzbereiche aggregiert ist, also vom Mensch bis hin zum kulturellen Erbe. Das Gleiche gibt es aber auch für jedes einzelnen Schutzgut. Hieran kann man sehr gut und mit einem kurzen Blick nachvollziehen, wo die einzelnen Konfliktbereiche liegen und welche Intensität sie aufweisen: Das Gelbe ist vergleichsweise unproblematisch; das sind die gelben Flächen bei der Raststätte „Geismühle“ oder im Bereich unmittelbar an der Autobahn, wo die Flächen erheblich vorbelastet sind. Die roten Flächen sind in diesem Beispiel die intensiv genutzten Wohngebiete. Sie können auch sehen, dass hier die Empfindlichkeiten und die Umweltauswirkungen sehr gut differenziert werden können. Beispielsweise wird die lockere Bebauung geringer bewertet als die geschlossene Wohnbebauung im Bereich von Ossum und Bösinghoven.

Solche Darstellungen sind eigentlich Stand der Technik. Eine UVS, die heute angefertigt wird, greift auf so etwas zurück. Das ermöglicht es, die Umweltauswirkungen wirklich transparent zu machen und sie anschließend umfassend darzustellen. Herr Ibach, Sie haben einzelne Punkte im Text immer wieder aufgeführt, aber ich habe den Eindruck, dass das eher zufällig geschehen ist: Wenn Sie eine Erholungsnutzung gefunden haben, dann haben Sie

sie aufgenommen. Haben Sie eine, die daneben liegt, nicht gefunden, ist sie nicht enthalten. Eine wirklich umfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Projektes kann diese Umweltverträglichkeitsstudie aus meiner Sicht nicht vermitteln. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Ibach, Sie sind angesprochen.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Herr Stiller, sicherlich ist Ihre Auffassung richtig, dass dies Stand der Technik ist, um die Umweltauswirkungen im Straßenbau darzustellen. Mit Verlaub, auch wir haben schon zahlreiche Umweltverträglichkeitsstudien erarbeitet, möglicherweise in einer anderen Darstellungsweise, in einer anderen Matrix. Ich halte es für gutachterlich durchaus vertretbar, unterschiedliche Herangehensweisen zu dokumentieren. Gerade bei Straßenbauvorhaben gibt es ein sehr stringentes Modell, um diese Dinge darzustellen, aber es ist letztendlich nicht zwingend erforderlich, dies auch in allen anderen Umweltverträglichkeitsstudien darzustellen.

In Bezug auf die Darstellung, die Sie bezüglich der Fachgutachten und des Zeitpunktes der Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie gegeben haben, reflektiere ich wirklich ausdrücklich auf den im August 2001 durchgeführten Scopingtermin. Dort haben wir in dem von uns unterbreiteten Vorschlag für das Scopingpapier, in dem auch die Untersuchungsräume der anderen Fachgutachten dargestellt worden sind, die in die Umweltverträglichkeitsstudie eingebunden werden sollen, sehr klar auf den Untersuchungsrahmen und die Untersuchungsräume hingewiesen. Das ist dort ganz klar festgelegt worden. Der Untersuchungsrahmen und die Untersuchungsräume sind letztendlich in vollem Umfang umgesetzt worden und in die UVS aufgenommen worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Können Sie diesen Untersuchungsraum darstellen?

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Wir haben im Rahmen des Scopingpapiers einen Vorschlag zum bioökologischen Untersuchungsbereich gemacht. Er ist aufgrund von Anregungen der Träger öffentlicher Belange noch erweitert worden. Der Untersuchungsraum hat sich gegenüber unserem Vorschlag nahezu verdoppelt. Ebenso sind in diesem Papier die Untersuchungsräume der Sondergutachten zu Fluglärm, Bodenlärm und Luftschadstoffen dargestellt worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Können Sie es einmal vorn ausbreiten, damit das Publikum das auch sehen kann? – Wenn Sie es nicht präsent haben, kann ich es Ihnen geben. Es liegt hier auf dem Tisch.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Können Sie es eben noch erläutern?

(Karte)

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Auf dieser Karte aus dem Scopingpapier, das Diskussionsgrundlage im Scopingtermin gewesen ist, sehen Sie Folgendes: Die gelb dargestellten Flächen waren die Vorschlagsflächen des Untersuchungsraums seitens der Antragstellerin. Im Rahmen des Scopingtermins sind auf Vorschlag von Trägern öffentlicher Belange weitere Flächen aufgenommen worden, die für die Dokumentation des bioökologischen Untersuchungsraums einbezogen werden sollten. Einerseits resultierte das aus der Hindernisfreiheit, die zu berücksichtigen ist, andererseits aber auch aus naturschutzfachlichen Belangen, sodass wir angrenzende Schutzgebiete im Pferdsbroich und im Bereich der anderen Schutzgebiete im Kreisgebiet Neuss, Viersen ergänzend dargestellt haben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Ibach. – Herr Stiller.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Zunächst zwei Anmerkungen zu der Antwort von Herrn Ibach: Erstens. Das Beispiel, das ich für den Straßenbau gebracht habe, war ganz bewusst als Beispiel gedacht, um deutlich zu machen, wie der Stand der Technik ist, wie man Umweltverträglichkeitsstudien aufbauen kann. Wir machen das nicht aus Selbstzweck, sondern um das Verfahren transparent zu machen und um die Umweltauswirkungen darzulegen.

Ich schätze an sich Ihr Büro; das wissen Sie auch. Ich weiß, dass Sie es auch besser können. Deshalb hat es mich gewundert, dass wir es nicht haben. Wir bekommen nämlich ein riesengroßes Problem. Sie brauchen nicht die MU für die Straßenbauer anzuwenden. Aber Herr Große hat eben schon gesagt, dass eine Wirkungsprognose fehlt; nehmen wir nur einmal das Schutzgut Mensch. Eigentlich stimme ich vollkommen mit Ihnen überein, dass Sie mit den Faktoren Wohnen und Erholung wesentliche Punkte des Schutzgutes Mensch abgedeckt haben. Ich finde aber in der UVS an keiner Stelle, wo sich die Wohngebiete und Erholungsgebiete befinden; außerdem finde ich nicht, wo sie in ihrer Wertigkeit dargestellt sind. Allein das gibt doch erst die Möglichkeit, die Umweltwirkungen darzulegen. Es ist doch ein Unterschied, ob es sich um einen platten Acker, der für die Erholung weniger Wert hat, oder um den Schlosspark in Neersen handelt, der mit erheblichen öffentlichen Mitteln top restauriert ist und eine ganz klasse Anlage für die Naherholung ist, und zwar nicht nur für die Neersener, sondern auch für Leute aus der Region. Das muss man doch verorten und darstellen.

(Beifall bei den Einwendern)

Zweitens zum Scopingtermin: Es ist richtig, wir hatten einen Scopingtermin. Der Untersuchungsrahmen, der hier liegt, ist der bioökologische Untersuchungsrahmen. Er ist im Wesentlichen auch abgedeckt; ich gucke mal nicht auf jede einzelne Fläche. Man kann doch aber den bioökologischen Untersuchungsraum eins zu eins auf den Untersuchungsraum für das Schutzgut Mensch übertragen. Zumindest die angrenzenden Wohnbereiche müssten dann mit aufgenommen werden. Der bioökologische Untersuchungsraum hört ganz bewusst gerade dort auf. Bei Straßenbauvorhaben nimmt man gerade noch die erste Wohnbebauung mit hinein. Sie haben diesen Untersuchungsraum – ich verweise auf die Karte Untersuchungsräume Wirkzonen – bei anderen Schutzgüter sehr locker gehandhabt, indem Sie die Sachen eins zu eins übernommen haben.

Mir ist nicht verständlich, dass Sie beim Bodenlärm bei 55 dB(A) abschneiden, weil der Fachgutachter in Ermangelung von anderen Rechtsnormen auf diese allgemeinen Richtwerte von 55 dB(A) für Wohngebiete zurückgegriffen hat, während Sie es beim Fluglärm anders handhaben. Für andere Bereiche wie Boden oder Wasser sind überhaupt keine Untersuchungsräume festgelegt worden. Auch da wäre es leicht möglich, einen Untersuchungsraum abzugreifen, meinetwegen nach den Ergebnissen des Scopingtermins. Wenn Sie keinen anderen haben, dann nehmen Sie den bioökologischen Untersuchungsraum – meines Erachtens passte er auch ganz gut; er geht sogar ein bisschen darüber hinaus – und stellen dann in diesem Bereich die Empfindlichkeiten oder Wertigkeiten des Bodens dar. Auch dafür gibt es Möglichkeiten, sei es, dass Sie die Erträge der Landwirtschaft, die Seltenheit der Böden oder ein anderes Kriterium wählen.

Das ist einfach mittlerweile Stand der Technik; so werden Umweltverträglichkeitsstudien aufgebaut. Sie haben diese Punkte teilweise im Text angesprochen. Es ist ja nicht so, dass Sie es nicht gemacht hätten. Aber um es zu vermitteln, reicht das nicht aus. Daher komme ich zu dem Ergebnis und zu dem Schluss, dass diese Umweltverträglichkeitsstudie eben nicht geeignet ist, die Umweltauswirkungen des Vorhabens darzulegen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Es gibt jetzt eine Nachfrage für den BUND. – Bitte sehr.

Peter-Jasper Meerheim (BUND):

Sehr merkwürdig in der gesamten Umweltverträglichkeitsstudie sind die verwendeten Karten, weil sie immer nur ein zweidimensionales Bild vermitteln. Aber wir wissen: Bei Umweltauswirkungen handelt es sich immer um dreidimensionale Auswirkungen. Es ist eigentlich Standard, sie dreidimensional darzustellen: Höhe, Breite, Tiefe. Warum wird dieser Standard hier nicht verlangt?

Dies gilt z. B. für den Lärm. Ich war zufällig anwesend, als darüber gesprochen wurde. Beim Lärmgutachten hat man einen Untersuchungsraum konstruiert, den ich als Aquarium bezeichnen möchte. Das heißt, um den Flugplatz herum wurde ein dreidimensionaler Raum – ich glaube, er reichte bis in 1.500 m Höhe – mit einzelnen Quader mit spezifischen Lärmwerten konstruiert, die im Einzelnen abgefragt werden konnten. Dabei hat man vollkommen vergessen, dass sich die Flugzeuge in einem dreidimensionalen Raum bewegen und nicht nur in dem Aquarium. Anderenfalls träten sie in den Untersuchungsraum ein, würden darin genau untersucht werden und verließen ihn wieder, wenn sie aus ihm hinausflögen, um in einen anderen dreidimensionalen Untersuchungsraum zu gelangen.

Diese Flugzeuge tauchten, wenn sie auf einem weiteren Flugplatz landeten, wieder in einen spezifischen Untersuchungsraum ein, der für den anderen Flugplatz berechnet wird, denn ich nehme an, dass das überall so gemacht wird. Zwischendurch ist wohl nichts gewesen? Das kann ja wohl nicht sein. Man muss also das Flugzeug und seine Auswirkungen ununterbrochen und nicht nur an den Orten dreidimensional beobachten, wo es startet bzw. landet, denn Auswirkungen hat es auch auf den Kanaren.

Ebenso wundert mich die fehlende Dreidimensionalität in den Bauunterlagen. Hier wurden schon die Risiken bei sehr hohem Grundwasserstand angesprochen. Das ist auch eine dreidimensionale Erscheinung; es handelt sich um Länge, Breite und Tiefe von Wassermassen. Wenn man einen Flugplatz baut, dann muss man auskoffern – es geht wiederum um Länge, Breite und Tiefe, also um Dreidimensionalität. Auch wenn der Lärm auf eine Wohnbebauung einwirkt, dann sind Länge, Breite und Tiefe zu berücksichtigen. Es wurde auch gesagt, dass sich der Lärm kugelförmig ausbreitet. Bei Rundflügen ist die Besonderheit zu beobachten, dass sich die Lärmpegel überschneiden und daher an ganz bestimmten Punkten im Gelände stärker sind.

Außerdem weise ich auf die Dreidimensionalität im Worst-Case-Fall hin, das heißt, wenn ein Flugzeug abstürzt. Der Worst Case im Vorfeld wurde flächig gesehen. Es ist nicht dargestellt worden, dass das Kerosin im Vorfeld abgelassen, also eine Kerosinwolke ausgestoßen wird, bevor es abstürzt. Wenn es auf einer Fläche abstürzt, wo dies keine Menschenleben fordert, dann weiß jeder, dass es an dieser Stelle, am Fundort des Wracks, abhängig vom Flugzeugtyp – uns wurden hier sehr viele Flugzeugtypen genannt – verschiedene dreidimensionale Auswirkungen geben wird. Abgesehen von den verunglückten Menschen und den entsprechenden Verbrennungsflächen, gibt es dreidimensionale Nachwirkungen im Umweltbereich, die eine Bodenauskoffern erfordern, weil das Kerosin in der Fläche ausgetragen worden ist. All diese Angaben kann ich in der UVS nicht finden. Wieso hält man es nicht für nötig, dies darzustellen? Darin zeigt sich die fehlende Dreidimensionalität der Karten in den Unterlagen, die sich durch das gesamte Verfahren zieht.

Im Namen der Umweltverbände **beantrage** ich daher,

die verfahrensführende Behörde möge eine dreidimensionale Darstellung aller möglichen Fälle im Umweltbereich vom Antragsteller fordern.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Meerheim. – Ich habe eine Nachfrage. Habe ich es richtig verstanden, dass Sie beim Scopingtermin dabei waren?

Peter-Jasper Meerheim (BUND):

Nein, ich war nicht dabei.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Aber Ihr Verband?

Peter-Jasper Meerheim (BUND):

Ja, der Verband war dabei.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich hatte es eben so verstanden, als ob Sie persönlich dabei gewesen wären. – Herr Ibach, möchten Sie darauf antworten? – Ich habe das Problem, dass ich beim Scopingtermin auch nicht zugegen war, weil es vor meiner Zeit war. Deswegen interessiert es mich durchaus, ob die Frage der Dreidimensionalität angesprochen wurde.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Es ist richtig, Herr Reh vom BUND war beim Scopingtermin als Vertreter der Naturschutzverbände dabei. Von ihm sind einige Forderungen erhoben worden, was zu untersuchen sei. Aber die Dreidimensionalität ist dort nicht separat gefordert worden. Es wurde nicht erwähnt und nicht protokolliert.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Okay, herzlichen Dank. – Es ist 17:51 Uhr; wir haben noch Zeit. – Herr Stiller noch einmal.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Zu den Festlegungen des Untersuchungsrahmens im Scopingtermin: Das ist wie bei jedem anderen Scopingtermin auch gelaufen. Wenn hier dargestellt wird, dass der Untersuchungsraum einvernehmlich zwischen allen Beteiligten festgelegt worden sei, dann ist das in dieser Form nicht richtig. Gerade in Bezug auf die Problematik Lärm hat man keine Einigkeit erzielen können. Dazu gab es Forderungen aller Kommunen aus dem gesamten Rhein-Kreis Neuss, auf die Problematik im Zusammenhang mit dem durch den Flughafen Düsseldorf verursachten Lärm einzugehen. Man hat das im Scopingtermin nicht gelöst und die verfahren-

rensführende Behörde hat sich dann zurückgezogen – das ist auch ihr gutes Recht – und gesagt, sie werde es festlegen.

(Widerspruch von Christoph Ibach [Antragstellerin])

Insofern wehre ich mich ein bisschen, dass man es jetzt so darstellt, dass der Untersuchungsraum im Scopingtermin einvernehmlich von allen Beteiligten festgelegt worden sei. Jeder, ob Träger öffentlicher Belange oder der BUND, hat sicherlich die Möglichkeit, diese Positionen wieder aufzugreifen. Meiner Erinnerung nach ist zwar der eben dargelegte bio-ökologische Untersuchungsrahmen festgelegt worden; das gilt aber nicht für alle anderen Bereiche.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, dass Sie das noch einmal richtiggestellt haben, Herr Stiller. – Dann gehe ich in der Rednerliste weiter und rufe Frau Ingrid Mozek auf.

Ingrid Mozek (Einwenderin):

Guten Tag, meine Damen und Herren. – Ich heiße Ingrid Mozek und bin Betroffene. Bevor ich auf meine persönliche Betroffenheit eingehen werde, habe ich eine Frage zu den Ausgleichsflächen, die gestern in einer Karte dargestellt worden sind und die an verschiedensten Punkten im Einzugsgebiet des Niederrheins festgelegt waren. Das heißt für mich, dass der wunderbare Bereich unseres Naherholungsgebietes, der durch die Euroga ausgebaut worden ist, in einzelne Flächen zerstückelt wird, wobei manche Eigentümer wahrscheinlich noch gar nicht wissen, dass sie davon betroffen sind. Diese Teilflächen suche ich mir dann in Niederkrüchten oder stückweise in Anrath. Oder wo suche ich sie mir überhaupt? Die dort ausgewiesenen Flächen sind wahrscheinlich Grünflächen. Oder ist es anders?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Die externen Ausgleichsflächen sind primär Ackerflächen.

Ingrid Mozek (Einwenderin):

Wenn es Ackerflächen sind, muss ich mich, wenn ich nach Niederkrüchten fahre, vorher erkundigen, um zu wissen, dass die Ackerfläche, vor der dann ich stehe, die Ausgleichsfläche für ein bestimmtes Stück Neersener Bruch ist?

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Ich bitte um Entschuldigung, aber ich habe nur zwei Ohren und habe gerade hier hingehört. Würden Sie Ihre Frage bitte wiederholen?

Ingrid Mozek (Einwenderin):

Ich wohne in Neersen; ich fahre dorthin und muss mich vorher informieren, an welcher Stelle in Niederkrüchten ich diese Ackerfläche finde. Dann stehe ich da und sage mir: Das ist das Stück, das mir als Ersatz für das Stück Neersener Bruch von da bis da angeboten wird. Habe ich das so zu verstehen?

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Sie haben im Grundsatz Recht. Ja, das sind z. B. Flächen in Niederkrüchten. In diesem Fall sind es allerdings keine Ackerflächen, sondern Waldflächen, die als Angebot hineingenommen worden sind. Es gibt in der UVS und in dem Begleitplan bestimmte Eingriffsintensitäten in Waldflächen. Wir sprechen zum einen über Waldverlustflächen und zum anderen über Wuchsbeschränkungen aufgrund der Hindernissituation. Teilweise werden diese Einschränkungen durch Waldumwandlungsmaßnahmen kompensiert. Das findet man unter anderem in Niederkrüchten.

Ingrid Mozek (Einwenderin):

Wenn ich Gebiete suche, in denen ich mich in der Form erholen kann, wie ich es bis jetzt in Neersen und Umgebung machen konnte, dann nehme ich mir also eine Karte, fahre nach Niederkrüchten und besuche dort den Acker, fahre anschließend nach Anrath, wo auch noch drei Stücke ausgewiesen sind, und dahin, wo die Karte sonst noch solche Gebiete aufzeigt. Das ist für meine Begriffe keine Ausgleichsfläche!

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Außerdem bin ich der Meinung, dass es eine Ausgleichsfläche überhaupt nicht gibt. Das, was durch den Beton versiegelt wird, der verbaut werden wird, um diesen Flugplatz herzurichten, ist weg. Die mir angebotene Ausgleichsfläche ist ohnehin schon vorhanden. Für mich bedeutete eine Ausgleichsfläche, dass sie zusätzlich gebracht werden müsste, vielleicht aus dem Weltall. – Es gibt keine Ausgleichsflächen. Das, was durch den Flugplatz betoniert wird, ist weg.

(Beifall bei den Einwendern)

Das, was mir stückweise irgendwo angeboten wird, hat überhaupt nichts mit dem zu tun, was durch die Versiegelung aufgrund des beantragten Ausbaus verloren geht. – Das war nur eine Randbemerkung zu dem, was mir gestern aufgefallen ist.

Ich will noch etwas zu meiner persönlichen Betroffenheit sagen. Mein Mann und ich wohnen in Neersen auf der Hermann-Brangs-Straße und sind durch den eventuellen Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach aufs Härteste betroffen. Wir haben beide sehr schwerwiegende gesundheitliche Probleme, die uns seit einiger Zeit sorgenvoll in die Zukunft blicken lassen. Diese Sorgen haben sich durch den geplanten und beantragten Ausbau des

Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach zu einem riesengroßen Problem erweitert. Dieser Ausbau stellt sich für uns wie ein drohender Krieg dar, der uns unsere Heimat, unsere Lebensqualität und unsere Alterssicherung in Form eines Einfamilienhauses nimmt und unsere Gesundheit zusätzlich in einem unerträglichen Ausmaß belastet, wie ein Krieg, der die Flugzeuge in 130 bis 200 m Höhe wie Bomber über unsere Köpfe hinwegfliegen lässt, sodass die Kinder in Schulen und Kindergärten gesundheitlich beeinträchtigt werden und ängstlich und erschrocken beim Überfliegen zusammenzucken werden, ähnlich, wie ein Vorredner dies von seiner Enkelin, die in Elmpt aufgewachsen ist, berichtet hat, wie ein Krieg, der mit einem Federstrich beschlossen wird und in Kauf nimmt, dass in dieser Region 70.000 bis 100.000 Anwohner durch Lärm, Emissionen und finanzielle Einbußen bis hin zur Existenzbedrohung betroffen sein werden.

Nun hört man von den Kritikern der Ausbaueegner immer wieder, dass man sich dem Fortschritt nicht entgegenstellen dürfe und dass hierfür eben Opfer gebracht werden müssten. An dieser Stelle frage ich: Opfer? Wofür? Es machte für mich noch Sinn, wenn es im weiten Umkreis keinen Flughafen gäbe; aber wie schon vielfach ausgeführt, hat Deutschland europaweit die größte Flughafendichte. Hier in der Umgebung gibt es mehrere Flughäfen: circa 18 km entfernt in Düsseldorf, 60 km entfernt in Weeze, 70 km entfernt in Dortmund und 90 km entfernt in Köln/Bonn. Weitere Flughäfen sind im nahen Ausland, in Maastricht und Lüttich, vorhanden. Opfer also wofür? Dafür, dass einige wenige durch den Ausbau Profit machen? Dafür, dass Low-Cost-Carrier Leute zu niedrigen Preisen in irgendwelche Urlaubsgebiete fliegen? Dafür, dass die Betreiber irgendwann vielleicht Profit machen, sollte sich das Projekt je als wirtschaftlich erweisen, denn alle Berechnungen beruhen auf Prognosen und die Antragsunterlagen unterstellen keinen Bedarfs-, sondern einen Angebotsflughafen?

Ich habe seit dem 30. Mai bis auf wenige Ausnahmen am Erörterungstermin teilgenommen, über viele Tage und Stunden, aber kein Argument, das von der Antragstellerin zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach vorgetragen wurde, hat mich von der zwingenden Notwendigkeit eines Ausbaus überzeugt.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Ich habe von all diesen Tagen und Stunden nur eines mitgenommen: Was hier geplant ist, nämlich 18 km von einem internationalen Flughafen einen weiteren regionalen Flughafen mit den beschriebenen Sicherheitsrisiken, die für mich überhaupt nicht ausgeräumt werden konnten, und mit den damit verbundenen Schäden für Mensch und Natur errichten zu wollen, ist durch nichts zu rechtfertigen. Ich bitte den beantragten Neu- und Ausbau nicht zu genehmigen. Sollte es doch zu einem Ausbau kommen, werden wir mit allen uns zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln dagegen kämpfen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich mache diese Einwendung zusätzlich zu den durch meinen Rechtsanwalt Dr. Martin Mozek schriftlich eingereichten Einwendungen. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Anhaltender Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Frau Mozek. – Einerseits haben wir verabredet, dass ab 18:00 Uhr den Berufstätigen Gelegenheit gegeben wird, hier zu uns zu sprechen. Es liegen elf Wortmeldungen vor. Das heißt, die nächsten zwei Stunden wären, wenn wir uns einen Zehnminutenrhythmus vorstellen, damit ausgefüllt, was ja nicht schlecht ist. Andererseits ist mittlerweile Herr Gathen anwesend, der uns zu den Grundstücksverhandlungen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens auch noch Auskunft geben soll. Ich wäre also sehr dankbar, wenn wir beide Aspekte noch innerhalb der nächsten zwei Stunden behandeln könnten. – Als nächsten Redner rufe ich Herrn Coenen auf. – Sie können selbstverständlich auch vom Sitzplatz aus sprechen, wenn Sie wollen.

Hans-Joachim Coenen (Einwender):

Mein Name ist Hans-Joachim Coenen; ich bin Betroffener. Leider konnte ich wegen eines Arbeitsunfalls nicht eher teilnehmen. Die Stellungnahme, die Herr Sonnath vom Landwirtschaftsverband für mich und andere Berufskollegen abgegeben hat, unterstreiche ich. Ich will sie jetzt nicht im Einzelnen vorlesen; sie liegt schriftlich vor. Insofern ist das wohl nicht nötig.

Eine andere, sehr brisante Frage bereitet mir seit drei bis vier Wochen Bauchschmerzen: Können Grundstückseigentümer enteignet werden? Wenn es möglich ist, möchte ich dazu von dem Gremium eine Aussage haben. Liegt die Sache bei einem Flughafen genauso wie beim Straßenbau? Vor kurzem las ich in der Zeitung, dass hierbei ein anderes Verfahren gilt. Das brennt mir sehr auf den Nägeln. Dazu möchte ich heute Abend etwas hören; dafür bin ich hierher gekommen. Wird das Enteignungsverfahren in Bezug auf die Start- und Landebahn bzw. die benötigten ökologischen Ausgleichsflächen unterschieden?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir hatten das Thema schon mehrfach angesprochen. Theoretisch ist es möglich, auch für sogenannte privatnützige Zwecke – den Flughafen baut ja nicht öffentliche Hand, sondern eine private Gesellschaft – Grundstücke zu enteignen, als letzte Möglichkeit, wenn es nicht anders ginge. Aber wir haben gerade zum Thema Ausgleichsflächen schon die Erklärung gehört, dass hier versucht wird, Wege zu finden; man will sich mit den Privaten gütlich einigen. Die Schwelle für eine Enteignung ist auch in diesem Bereich so hoch, dass ich sie eher für theoretisch und nicht für praktisch überschreitbar halte.

Manche haben die Ausführungen zu diesem Thema als Drohung empfunden. Das haben wir dann wieder relativiert. Die Frage nach der Flächenverfügbarkeit zieht sich seit mindestens einer Woche durch den Erörterungstermin. Wir haben sie zum einen bei den Ausgleichsflächen und zum anderen heute Nachmittag hinsichtlich der Ausbauflächen problematisiert. Auch da waren uns Fragen aufgekommen, die wir mit Herrn Gathen heute Abend noch abklären möchten. – Herr Coenen, ich danke Ihnen. – Jetzt rufe ich Herrn Erich Bieber auf.

Erich Bieber (Einwender):

Meine Damen und Herren, Sie hören jetzt einen ganz anderen Beitrag; Sie können sich alle ganz entspannt zurücklehnen. Das, was wir jetzt machen werden, wird ganz nett.

Guten Tag, meine Damen und Herren! Zuerst möchte ich uns vorstellen. – Das ist meine Nachbarin, Frau Katharina Schmidt aus Willich-Neersen, ebenfalls direkt Betroffene. Mein Name ist Erich Adolf Bieber, ebenfalls aus Willich-Neersen. Eingangs möchte ich ein wenig zur Entspannung der Atmosphäre beitragen. Es soll nur eine kleine Aufmerksamkeit sein. Keine Geschenke, bitte!

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Darauf lege ich Wert.

Erich Bieber (Einwender):

Wir sind nicht mit leeren Händen gekommen; wir haben für die Damen ein Blümchen mitgebracht, um sie zu erfreuen. Du kannst anfangen.

(Frau Schmidt verteilt an die Damen und Herren auf den Podesten an der Stirnseite des Saales Rosen und kleine „Kümmerling“-Flaschen. – Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das habe ich noch nie erlebt.

Erich Bieber (Einwender):

So ist das im Leben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Fahren Sie ruhig fort.

Erich Bieber (Einwender):

Für die Herren haben wir zum Trost einen „Kümmerling“ mitgebracht.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Hatten Sie das gestern auch schon vor?

Erich Bieber (Einwender):

Ja. Ich war gestern irrtümlich angemeldet. Ich bin extra am Freitag hierher gekommen, um mich für heute 18:00 Uhr anzumelden. Ich wusste nicht, dass Sie mich gestern schon erwartet haben. – Danke an Frau Schmidt. Du hast mir sehr geholfen.

(Allgemeiner Beifall)

Seien Sie alle ganz locker und entspannt. Ich stelle Ihnen keine schwierigen oder unangenehmen Fragen, lasse aber zum Schluss auch keine Fragen Ihrerseits zu.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Nachfolgend hören Sie nun meine Beweggründe, weshalb ich hier stehe, um meine Sorgen kundzutun.

Ich habe drei Kinder, zwei Mädels und einen Sohn, und vier Enkelkinder. Zwei meiner Enkelkinder wohnen mit ihren Eltern, Sohn und Schwiegertochter, auf dem Niersweg in Willich-Neersen und sind auch direkt Betroffene. Meine beiden Enkelkinder, acht und fünf Jahre alt, heißen Hannah und Nina. Hannah ist die Große und geht schon zur Schule. Nina ist die jüngere und geht in den Kindergarten.

(Folie)

Nina ist für mich ein ganz besonderes Kind. Wenn ich sie sehe, geht mir das Herz auf; das muss ich offen zugeben. Kurz: Sie ist ein richtiger Sonnenschein. Meine Kinder und meine Enkelkinder sind mein ganz persönlicher Grund, weshalb ich heute hier stehe, um meine große Sorge um meine Familie und um die betroffene heranwachsende Generation kundzutun. Es ist für mich der einzige Grund, für dieses junge Leben und auch für die Umwelt und Natur mit allen mir zur Verfügung stehenden Mitteln und Kräften zu kämpfen.

Selbstverständlich habe ich auch einige Immobilien, wohne selbst auf der Friedrich-Ebert-Straße in Willich-Neersen und bin somit Betroffener. Meine Immobilien befinden sich im Stadtgebiet von Willich, Krefeld und Mönchengladbach. Diesen meinen Besitz und mein Eigentum gilt es ebenfalls zu schützen.

Es sind viele sachkundige Argumente und Gutachten gegen den Ausbau des Flughafens Mönchengladbach gehört worden. Viele kluge Leute haben sich pro und kontra mündlich und schriftlich geäußert. Aber, meine Damen und Herren, haben Sie denn schon einmal die betroffenen Menschen gefragt, was sie wollen? Hätten wir, die Betroffenen, die Möglichkeit eines Referendums oder einer Volksbefragung, wäre die Antwort des Volkes wohl eindeutig:

Es käme zu einer glatten Absage zum Flughafenausbau von Mönchengladbach. Davon sind wir wohl alle überzeugt.

(Beifall bei den Einwendern)

Meine Damen, meine Herren von der Bezirksregierung, auf den Schultern der eigentlichen Entscheidungsträger lastet eine schwere Bürde; noch viel schlimmer ist, dass sie auf deren Gewissen lastet. Sollten Sie, die Verantwortlichen der Bezirksregierung, was wir, die Betroffenen, alle nicht hoffen und nicht glauben wollen, sich doch gegen uns, gegen das Volk entscheiden, weil es Ihre Obrigkeit so vorgibt oder gar aus eigener Überzeugung,

(Beifall bei den Einwendern)

dann sei der Herrgott Ihrer armen Seele gnädig.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Dann können die verantwortlichen Entscheidungsträger nur hoffen, dass wir, die Betroffenen, die Kraft haben, Ihre menschenfeindliche Entscheidung durch Gesetzeskraft zu kippen. Ziel ist, uns, unseren Kindern und Kindeskindern eine menschliche Heimat zu erhalten.

Wie weit das Vertrauen des Volkes in Politik, Verwaltungsobrigkeit oder Gerichtsbarkeit überhaupt noch vorhanden ist, ist Ihnen hinlänglich bekannt. Sie können uns Zusagen mündlicher oder schriftlicher Art machen, es bestehe keinerlei Gefahr für Leib und Leben der betroffenen Bevölkerung; im Ernstfall, am Tage X, sind Ihre Zusagen völlig wertlos, sowohl für uns als auch für Sie.

Damit Sie meine bzw. unsere Sorgen deutlich erkennen und verstehen, versetzen wir uns virtuell in das Jahr eins nach Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn: Ich besuche meine Kinder und meine Enkelkinder auf dem Niersweg in Willich-Neersen. Ich streiche meinen Enkelkindern über ihre blonden Haare. Plötzlich stelle ich eine ölige Schicht auf meinen Handflächen fest. Ich bitte meine Schwiegertochter, sie möge den Kindern doch öfter die Haare waschen. Ich erhalte zur Antwort: „Das ist Kerosinstaub von den Flugzeugen, die über uns fliegen. Ich habe das untersuchen lassen.“ – Meine Antwort: „Alle haben diesen Fall damals doch ausgeschlossen und fest zugesagt und bestätigt.“

Wir schreiben das Jahr drei nach Inbetriebnahme der Start- und Landebahn: Ich besuche meine Kinder und meine Enkelkinder. Sie spielen in ihrem großen Garten. Ich rufe sie beide; sie hören mich nicht. Ich frage meine Schwiegertochter: „Warum hören mich die Kinder nicht?“ – „Weil sie hörgeschädigt sind, Opa. Das hat die Untersuchung ergeben.“

(Beifall bei den Einwendern)

In Gedanken höre ich wieder die Zusicherung der Verantwortungsträger: „Wir schließen diesen Fall aus. Es kommt niemand durch Fluglärm zu Schaden.“

An einen möglichen Super-GAU am Tage X wie in Überlingen am Bodensee oder einen möglichen Terroranschlag auf landende oder startende Flugzeuge und auf das Tanklager möchte ich hier nicht eingehen, um nicht noch mehr Sorgen zu wecken. Aber niemand von der Entscheidungsträgerseite soll einst sagen können, er habe die Tragweite seiner Entscheidung nicht gewusst, nicht bedacht, nicht erkannt, er sei nicht verantwortlich oder zuständig gewesen. Am Tage X reicht ein Achselzucken, ein Kopfschütteln oder ein Phrasensatz des Bedauerns nicht aus.

Da ich kein Bettler oder Bittsteller bin, fordere ich die Entscheidungsträger der Bezirksregierung hiermit auf, den Antrag der Antragstellerin Flughafengesellschaft Mönchengladbach zum Ausbau des Flughafens Mönchengladbach abzulehnen. Damit könnten unsere Kinder und Kindeskiner in Zukunft weiterhin menschenwürdig leben; damit würde die mögliche Belastung Ihres Gewissens abgewendet.

(Beifall bei den Einwendern)

Zum Schluss verrate ich noch ein Geheimnis, eine kleine Geschichte. Vielleicht werden Sie darüber schmunzeln, vielleicht auch nicht. – Ich bin im Sternzeichen des Löwen geboren. Ein afrikanisches Sprichwort sagt: Menschen, die in diesem Sternzeichen geboren sind, sterben nicht wirklich. Sie legen sich nur hin zum Schlafen und wenn sie gerufen werden, dann stehen sie auf. – Falls ich den Tag X der Katastrophe nicht überleben sollte und ich gerufen werde, so werde ich kommen und die Entscheidungsträger finden. Falls jene den Rand meines schwarzen Buschhuts berühren, werden sie zu Staub zerfallen. – Ich danke Ihnen.

(Anhaltender Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Bieber. Sie haben sich zwar Nachfragen verboten, aber ich kann dennoch eine Anmerkung machen. Gerade Ihre letzten Worte lassen mich Ihnen doch eine Alternative zu Ihrem Kümmerling nahe bringen. Ihre Geste war ja sehr lieb und nett, aber nach 140 Stunden Erörterung wäre es vielleicht auch möglich, nach Düsseldorf zu fahren und den berühmten Killepitsch zu besorgen, so nach dem Motto: Bevor Sie uns killen, pitschen wir uns einen.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Genug des Spaßes; es geht um ein ernstes Thema. – Ich würde jetzt gern noch zwei Redner zu Wort kommen lassen und dann die Fragen an Herrn Gathen einschieben – ich hoffe, Sie

sind damit einverstanden –, sodass wir beide Seiten abhandeln. Als nächster Redner steht Herr Gernot Karlsböck auf der Rednerliste, dann Frau Beatrice Artmann.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Guten Abend! Ich wohne in Neersen, Am Hagwinkel 73. Ich hatte am Freitag hier schon einmal etwas zu meinen persönlichen Ängsten und Sorgen in Bezug auf mich und meine Familie, meine Frau und meine zweijährige Tochter, vorgetragen.

Mir sind am Freitag einige Dinge aufgefallen, zu denen ich kurz nachfragen möchte. Es sind hauptsächlich Fragen, die mir der Antragsteller sicherlich mit Ja oder Nein beantworten kann. Die erste Anmerkung bezieht sich noch einmal auf das Thema Sicherheit. Meine Frau war auch ziemlich besorgt bezüglich des Kerosintanklagers. Dazu wurde vonseiten der Behörde relativ leichtfertig gesagt, es sei ähnlich wie Diesel nicht sehr leicht entzündbar. Ich habe nachgesehen und gefunden, dass der Flammpunkt von Diesel bei 80° und der von Kerosin bei 55° liegt. Das ist meines Erachtens ein großer Unterschied.

Zu meinen Fragen: Erstens. Sind die Anforderungen der Richtlinie 96/92/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen in den Antragsunterlagen respektive Gutachten berücksichtigt?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Der Antragsteller bitte! – Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ich kann vom Grundsatz her sagen, dass alle entsprechenden Richtlinien berücksichtigt worden sind.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das habe ich akustisch nicht verstanden.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Entschuldigung. – Alle zu berücksichtigenden Richtlinien sind auch berücksichtigt worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Diese Richtlinie und auch die Änderungen der Richtlinie 2003/105/EG sind somit berücksichtigt worden. – Die nächste Frage: Wie hoch ist die Menge an gelagertem Kerosin zurzeit und wie hoch wird sie sein?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Zurzeit haben wir 80 m³ Kerosin in unterirdischen Tanks gelagert. Je nach Fortschritt sind in der Endplanung bis zu vier Tanks vorgesehen, Fassungsvermögen je Tank 1.236 m³.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Karlsböck.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Wer ist der Sicherheitsbeauftragte Ihres Unternehmens?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Das geschieht über einen Mitarbeiter der Flughafengesellschaft Düsseldorf.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Der Leiter der Flughafengesellschaft Düsseldorf? – Nein? Doch nicht?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Diese Funktion wird von fachkundigen und dafür bestellten Mitarbeitern der Flughafen Düsseldorf GmbH auch bei uns wahrgenommen.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Es sind also Mitarbeiter des Flughafens Düsseldorf?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ja.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Ich habe noch eine Frage. Wahrscheinlich gibt es interne und externe Notfallpläne. Sie fallen vermutlich unter den Punkt 9 der Richtlinie 2003/96/280/EG. Sind die externen Notfallpläne bereits der Öffentlichkeit vorgelegt worden? Ist die Öffentlichkeit hierüber informiert worden bzw. wann wird die Öffentlichkeit informiert? Ist die Öffentlichkeit auch über die möglichen schweren Unfälle und deren Auswirkungen und über die mögliche Anzahl der betroffenen Personen informiert worden?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Wir haben für den Flughafen selbstverständlich einen genehmigten Sicherheitsplan sowie Alarmplan. Auch im Zusammenhang mit der Bezirksregierung existieren meines Wissens die überörtlichen Notfallpläne. Ich kann jetzt hier nur vom Flughafen sprechen. Wir haben selbstverständlich die für uns vorgeschriebenen Alarm- und Notfallpläne auch jetzt schon. Es ist Bestandteil der Betriebsgenehmigung, diese ständig vorzuhalten. Sie existieren natürlich jetzt schon für den Flugplatz.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Okay. – Abschließende Frage hierzu: Sie haben gesagt, die genannten EG-Richtlinien würden berücksichtigt. Darin steht:

... die Abschätzung des Ausmaßes und der Schwere der Folgen der ermittelten schweren Unfälle und möglichen Unfälle einschließlich Karten, Bilder oder gegebenenfalls entsprechender Beschreibungen, aus denen die Bereiche ersichtlich sind, die von derartigen Unfällen in dem Betrieb betroffen sein können.

Das muss also irgendwo einsehbar sein. Wo kann ich es oder wo kann die Öffentlichkeit es einsehen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Zu der Planung gibt es sie meines Wissens noch nicht.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Das gibt es nicht?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Zu dem geplanten Projekt.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Meiner Meinung nach müsste es sie nach dieser Richtlinie geben. – Können Sie mir bitte noch den Namen des Sicherheitsbeauftragten des Flughafens Düsseldorf nennen, der für Sie zuständig ist?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das wird nachgereicht.

(Vereinzelt Lachen bei den Einwendern – Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Das sind doch mehrere!)

Gernot Karlsböck (Einwender):

Der nächste Komplex bezieht sich auf den Lärm. Ich wüsste gern die Anzahl der Flugbewegungen für 2002, 2003 und 2004. Das ist sicherlich sehr leicht zu sagen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das wird herausgesucht.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Kann ich einen Moment warten?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die Zeit ist ein bisschen kostbar. Vielleicht können Sie schon zur nächsten Frage kommen.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Okay, dann mache ich erst einmal weiter. Die nächste Frage an die Flughafenleitung: Wurde die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm in den Gutachten und Antragsunterlagen vollständig berücksichtigt?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Nein.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die Antwort ist richtig.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Wurden die Lärmpegel L_{day} und L_{night} in den entsprechenden Gutachten gemäß der Richtlinie berechnet?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Folgerichtig: Nein.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Es gibt auch noch andere Sachen, die nicht übereinstimmen könnten, nicht nur der Lärmpegel. – Wurden die Dosis-Wirkungs-Relationen entsprechend der Richtlinie aufgestellt?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Entschuldigung, wenn die Richtlinie nicht angewandt worden ist, dann erübrigen sich doch die Folgefragen dazu.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Es ist also gar nichts angewandt worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das Thema hatten wir hier schon unter dem Gesichtspunkt, dass sie noch nicht in innerdeutsches Recht umgesetzt worden ist.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Sie ist noch nicht in innerdeutsches Recht umgesetzt?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Es gibt einen Beschluss des Deutschen Bundestages, Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 181. Sitzung am 16. Juni 2005 die beiliegende Beschlussempfehlung des Vermittlungsausschusses zu dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm angenommen.

Das heißt doch, dass es jetzt umgesetzt wird.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wird, ja. Richtig.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Dann sehe ich das so: Es wurde ein Lärmgutachten erstellt, wozu es seit 2002 eine EG-Richtlinie gibt, die von der Bundesregierung hätte umgesetzt werden müssen, die aber nicht umgesetzt wurde, die nicht berücksichtigt wurde, die mittlerweile jetzt umgesetzt ist. Sie wurde nicht berücksichtigt, obwohl es sie gab und obwohl man auch wusste, dass sie umgesetzt wird – die Frage ist nur, wann sie umgesetzt wird –, aber sie ist bis dato in dem kompletten Verfahren nicht berücksichtigt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Richtig.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber das ist auch nichts Besonderes. Man kann nur geltendes Recht umsetzen.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Wenn es jetzt geltendes Recht wird – es gibt den Beschluss des Deutschen Bundestages vom 16. Juni –, sind Sie dann verpflichtet, dieses Recht zu berücksichtigen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Selbstverständlich.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Das heißt, sämtliche Gutachten über Lärm müssten entsprechend der EG-Richtlinie neu bearbeitet werden. Korrekt?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein, nicht korrekt. Vielmehr müssen wir beurteilen, ob sich aus der neuen deutschen Gesetzgebung Folgerungen für die Gutachten ergeben. Das ist nicht zwangsläufig der Fall.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Wenn die neue deutsche Gesetzgebung jetzt sagte, L_{day} und L_{night} sollen verwendet werden, dann müssten Sie das so machen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nicht unbedingt; die Umgebungslärmrichtlinie setzt im Wesentlichen auf Aktionspläne auf, die von den Kommunen, soweit ich das in Erinnerung habe, noch erstellt werden müssen. Aber Einzelheiten des Gesetzes kenne ich leider noch nicht.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Haben Sie mittlerweile die Zahlen für die Flugbewegungen?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Jawohl. – Im Jahr 2002 waren es 70.080 Motorflugbewegungen, im Jahr 2003 waren es 59.814 Flugbewegungen und im Jahr 2004 waren es 41.930 Flugbewegungen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie sind dran.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Die Bundesregierung muss dem Umweltbundesamt bis zum 30. Juni 2005 bekannt geben, ob dieser Flughafen Mönchengladbach als Großflughafen eingestuft werden muss oder eingestuft wird. Das Kriterium sind über 50.000 Flugbewegungen jetzt oder künftig. Damit wäre er Großflughafen, unabhängig davon, welche Flugzeuge da landen und starten. Wissen Sie, ob der Flughafen Mönchengladbach bzw. dieses Gebiet als Ballungsraum jetzt zum 30. Juni mit an das Umweltbundesamt gemeldet und entsprechend an die Europäische Kommission weitergegeben wird?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Kenne ich nicht.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Das sagt Ihnen nichts? – Okay.

Ich lese noch ganz kurz etwas aus dieser Richtlinie vor:

... auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten, Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm, soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.

Das ist das Ziel dieser Richtlinie, die jetzt vom Deutschen Bundestag umgesetzt wurde.

Dann folgt das, was ich eben sagte: Die Mitgliedstaaten müssen bis zum 30. Juni 2005, also in drei Tagen – das steht auch in dem Beschluss des Bundestages –, weitergeben, welche Ballungsräume und Flughäfen darunter fallen. Sie können jetzt aber nicht sagen, ob das gemacht wird? – Das ist wichtig für diesen Raum. Es geht um die Aktionspläne und darum, wann sie erstellt werden müssen. 2007 dann?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es ist doch eben schon zweimal gesagt worden: Wir wissen nicht, was gemeldet worden ist. Allerdings müssen die Aktionspläne meines Wissens erst in 2007/2008 erstellt werden.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Es ist richtig, dass die Aktionspläne dann erst erstellt werden müssen. Das gilt aber nicht die Meldung der Gebiete, die darunter fallen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das habe ich auch nicht behauptet.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Ich halte es nur noch einmal kurz für mich fest: Diese Richtlinie, die seit 2002 existiert, wurde in den gesamten Planunterlagen nie berücksichtigt. Diese Richtlinie, die erst mit dem Beschluss vom 16. Juni 2005 vom Deutschen Bundestag angenommen wurde, hätte aber schon längst von der deutschen Bundesregierung umgesetzt werden müssen. Man wusste auch, dass diese Richtlinie dort letztendlich mit einfließen muss, hat dies aber trotzdem nicht gemacht. Insofern stelle ich noch einmal den **Antrag**,

dass der Planfeststellungsantrag abgelehnt wird.

Falls er nicht abgelehnt wird, werde ich persönlich – ich weiß nicht, wie das geht, weil ich kein Jurist bin – auf jeden Fall Beschwerde bei der Europäischen Union dagegen einlegen oder dies veranlassen. Falls das nichts nützt, werde ich unter Umständen auch Beschwerde oder Klage gegen die Bundesregierung erheben, weil die Richtlinie nicht umgesetzt wurde. Das wird wahrscheinlich nicht gehen. Aber auf jeden Fall werde ich Beschwerde bei der Europäischen Union erheben, denn es ist meiner Meinung nach eine Ungeheuerlichkeit: Da liegt eine europäische Richtlinie vor. Man weiß, dass diese Richtlinie umgesetzt wird, aber man hält sich nicht daran, indem man sagt: Diese Richtlinie interessiert uns erst einmal nicht; die Deutschen haben sie noch nicht umgesetzt, auch wenn die Europäische Union den Deutschen schon gesagt hat, dass sie die Richtlinie jetzt umsetzen müssen. Jetzt ist sie umgesetzt, jetzt kann auch noch von der Regierung reagiert werden, jetzt kann noch einmal gesagt werden: Macht diese Gutachten entsprechend oder wartet bis spätestens 2007 ab, bis die entsprechenden Lärmkarten erstellt wurden, bis das alles ein Konzept für diesen Ballungsraum wird. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Noch eine Nachbemerkung, Herr Karlsböck: Wenn Sie sich die Richtlinie einmal anschauen, dann werden Sie sehen, dass den Ländern bei der Umsetzung dieser Richtlinie ein großer Spielraum überlassen wurde, welche Werte sie annehmen und welche Tages- und Nachtzeiten sie definieren. Es wurde also den Ländern überlassen, Einzelheiten zu regeln. Man wendet natürlich nicht die Richtlinien an, sondern erst die Gesetze, die die entsprechenden Länder verabschiedet haben. Ein Gesetz ist erst verabschiedet und in Kraft, wenn es im Bundesgesetzblatt veröffentlicht worden ist.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Sie sagen also, den Ländern wurde es überlassen? Wo steht das? Im Gesetzentwurf der Bundesregierung?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein, in der Richtlinie. Das habe ich doch gerade gesagt.

Gernot Karlsböck (Einwender):

In der Richtlinie?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja.

Gernot Karlsböck (Einwender):

In der EG-Richtlinie?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Können Sie mir bitte den Passus nennen, in dem das steht?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Mir liegt es nicht vor, aber den dürften Sie schnell finden. Die Richtlinie ist nicht so lang. – Aber Sie können das gleich in Ruhe studieren. Wenn Sie dazu noch Fragen haben, dann melden Sie sich einfach wieder.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Auch im Gesetzentwurf steht ganz klar, dass das entsprechend übernommen wird.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir reden jetzt von zweierlei. Sie reden jetzt vom Gesetzentwurf; ich habe gesagt, die Richtlinie hat den Ländern Spielraum gelassen. Jedes Land hat das für sich definiert.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Die Richtlinie lässt den Ländern bedingt Spielraum. Meiner Meinung nach gelten hier die zusätzlichen Lärmindizes:

In einigen Fällen kann zusätzlich zu L_{day} und L_{night} und gegebenenfalls L_{day} und L_{even} die Verwendung besonderer Lärmindizes und damit verbundener Grenzwerte angebracht sein.

Die meinen Sie wahrscheinlich. Einige Beispiele werden im Folgenden genannt: Die betreffende Lärmquelle ist nur über kurze Zeiträume in Betrieb, beispielsweise weniger als 20 % der gesamten Tageszeit im Jahr. In einem oder mehreren der betrachteten Zeiträume treten im Durchschnitt sehr wenige Schallereignisse auf, beispielsweise weniger als ein Schallereignis pro Stunde – ich weiß nicht, ob das beim Flughafen zuträfe; dann wäre ich ja noch zufrieden –, wobei ein Schallereignis definiert werden kann als Schall, der weniger als 5 Minuten anhält, oder der Lärm hat eine starke Niedrigfrequenzkomponente. Worunter fiel das?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Was fiel worunter?

Gernot Karlsböck (Einwender):

Unter welchen dieser drei Punkte, die Sie eben nannten?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie haben anscheinend nicht zugehört. Ich habe gesagt, die Richtlinie überlässt den Ländern Spielräume, zum einen bei der Festsetzung des Grenzwertes, zum anderen bei der Festsetzung, was Tages- bzw. Nachtzeit ist. – Nehmen Sie es doch einfach so zur Kenntnis und beschäftigen Sie sich mit dieser Richtlinie. Wenn Sie dann Fragen haben, können Sie sich gern noch einmal zu Wort melden. Das gegenseitige Vorhalten von Zitaten bringt, ehrlich gesagt, wenig.

(Buh-Rufe und vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Gernot Karlsböck (Einwender):

Also:

Die Mitgliedstaaten können für Sonderfälle wie beispielsweise die in Abschnitt 1 genannten Fälle zusätzliche Lärmindizes verwenden.

Diese Sonderfälle habe ich Ihnen gerade vorgelesen. Aber Sie wollen mir jetzt nicht sagen, worunter das fällt? Ich habe Ihnen ja die drei Fälle vorgelesen. – Es tut mir Leid, hier steht nicht mehr.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich kann Ihnen nachher noch einmal die Stellen zeigen, die die Spielräume eröffnen.

Gernot Karlsböck (Einwender):

Ja.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Dann rufe ich Frau Beatrice Artmann auf.

Beatrice Artmann (Einwenderin):

Ich heiße Beatrice Artmann und bin seit 1997 wohnhaft in Neersen auf der Kirchhofstraße, bin verheiratet und habe zwei Kinder, 7 und 9 Jahre alt. Sie sitzen auch im Publikum. Sie besuchen beide die Vinhovenschule auf der Pappelallee. Mein Mann, ebenfalls anwesend, ist in Neersen aufgewachsen.

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Vorsitzender, leider konnte ich bislang erst einmal einen Erörterungstermin persönlich wahrnehmen, und zwar, als es um die von dem Flughafen aus gehende zusätzliche Lärmbelastung ging. Die Befürworter des Ausbaus sprachen davon, die Belastung sei nicht sonderlich hoch. Maßgeblich sei ohnehin der Innenbereich der Wohnung, sodass einer Belastung im Zweifel durch entsprechende Isolationsmaßnahmen begegnet werden könne.

Wissen Sie, was ich mich gefragt habe? – In welcher Welt leben eigentlich diejenigen, die dies so lapidar aussprechen.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Meine Damen und Herren, entschuldigen Sie bitte, aber eine solche Annahme geht an den tatsächlichen Gegebenheiten vorbei. Nur ein kleiner Bruchteil des Lebens findet hinter verschlossenen Fenstern und Türen statt. Wo findet Ihr Leben in der Freizeit statt? Wo suchen Sie normalerweise tagtäglich Erholung? – Im Freien, klar. Sie genießen das Vogelgezwitscher auf Balkon und Terrasse, Sie arbeiten im Garten, spielen mit den Kindern Ball, unternehmen eine Radtour, joggen, walken usw.

Wer wird durch die genannte Prämisse, im Zweifel gebe es Schallschutz, wieder einmal am stärksten betroffen? – Auch klar: Es sind die Kinder als diejenigen, die in der Schulpause nach draußen strömen, um ihrem Bewegungsdrang folgen zu können, um neue Konzentrationsfähigkeit zu gewinnen, Kinder, die nach der Schule und den Hausarbeiten ins Freie strömen, um dort heruntollen zu können, um Fahrrad zu fahren, im Sandkasten zu buddeln usw. Das wollen Kinder auch nicht nur bei Sonnenschein und schönstem Wetter. Die meisten müssen jeden Tag ins Freie, weil ihnen sonst etwas fehlt und sie einfach nicht ausgelastet sind. Die Kinder werden in ihrer Entwicklung Schaden nehmen, wenn sie außerhalb des Hauses einer regelmäßig wiederkehrenden Lärmbelastung ausgesetzt sind.

(Beifall bei den Einwendern)

Ihnen jedenfalls wird man, auch wenn man dies den Erwachsenen zuzumuten versucht, nicht durch Verweis auf die Möglichkeit von Schallschutzmaßnahmen zumuten können, den ganzen Tag im schallschutz- und immissionsgesicherten Haus zu verbringen.

Jeder weiß zudem, wie wichtig der Aufenthalt und die Bewegung im Freien für die Gesunderhaltung des Körpers ist, insbesondere für das Immunsystem. Für Kinder gilt dies in ungleich stärkerem Maße. Warum sonst sollen bereits Babys – übrigens bei jedem Wetter – stundenlang an die frische Luft gebracht werden? In jedem Pädagogikbuch ist zudem nachzulesen, wie wichtig es ist, die Natur zu erforschen, sie bewusst zu erleben: weil es eine Art Meditation beinhaltet, der Entwicklung von Wahrnehmungsvermögen und Konzentrationsfähigkeit dient. Nicht umsonst wurde im Schlosspark Neersen ein Naturlehrpfad angelegt, der nicht nur regelmäßig von der ansässigen Grundschule und den beiden Kindergärten besucht wird, sondern auch von Ortsfremden sehr gut angenommen worden ist.

Für mich entsprechen die Bedingungen in Neersen und Umgebung derzeit denen eines Naherholungsgebietes. Der Schlosspark wurde neu gestaltet, es wurden Radwanderwege und Spielstraßen gebaut usw. Möglicherweise sollten wir es nun bedauern, dass wir bislang keine Kurtaxe zahlen mussten. Es ist nicht nachvollziehbar, wie dieses gewachsene gesunde Wohnumfeld mit mehr als wackeligem Zahlenmaterial aus rein wirtschaftlichen Überlegungen eines Einzelunternehmens und weniger weiterer potenzieller Nutznießer in Gefahr gebracht werden kann.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Für meine Kinder, meinen Mann und mich gehört die Nutzung des Außenbereiches unseres Grundstücks, also Balkon, Terrasse, Garten und See, genauso zur Eigentumsnutzung wie die Nutzung des Innenbereiches des Wohnhauses. Schließlich bezieht sich sämtliche Steuerlast auch auf das gesamte Grundstück und nicht nur auf die Grundfläche des eigentlichen Wohnhauses, die in unserem Fall noch nicht einmal 5 % der Grundstücksfläche ausmacht.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir, insbesondere die Kinder und ihre Freunde, sind zur Gesunderhaltung auf die Nutzung des Außenbereiches zwingend angewiesen. Hinzu kommt, dass bei uns ständig alle möglichen Fenster und Türen offen stehen müssen, damit man sich wohlfühlen kann, besonders ich, da ich auf ständige Frischluftzufuhr angewiesen bin. Zudem bin ich extrem lärmempfindlich, was jede Form künstlich erzeugten Lärms anbelangt, also Motorenlärm. Ich werde nicht in der Lage sein, eine Dauerbeschallung, der ich mich nicht werde entziehen können, nervlich zu ertragen. Vielen anderen Einwohnern wird es ähnlich ergehen.

Es muss wohl nicht besonders darauf hingewiesen werden, dass ein Verkauf des Grundstücks bei der zu erwartenden verstärkten Lärm- und Schadstoffbelastung mit immensen Vermögensverlusten verbunden sein wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Das wird zur Folge haben, dass die übrigens von den meisten Grundeigentümern mit dem Ausbau, der Erhaltung oder dem Erwerb von Grundeigentum bezweckte Vorsorge für das Alter mit einem Federstrich zunichte gemacht werden wird.

Unabhängig davon werden viele Menschen entwurzelt werden. Das ist heute bereits angesprochen worden. In dem betroffenen Gebiet leben viele Familien bereits seit Generationen. Die Familie des Vaters meines Mannes lebt z. B. seit Anfang des 19. Jahrhunderts in Neersen. Unser Grundstück wurde von den Eltern meines Mannes 1960 erworben und bebaut. Ich bin von Dortmund – dort bin ich geboren und aufgewachsen, also auch sehr bodenständig – nach Neersen gezogen, um meinem Mann den Erhalt des Familienbesitzes zu ermöglichen. In unserem Fall wäre im Zweifel der gesamte Lebensstandard, unsere Altersvorsorge, die Vorsorge für die Ausbildung unserer Kinder durch die fortwährenden Investitionen in die darüber hinaus im Familienbesitz stehenden Miethäuser in Neersen – direkt gegenüber unserem Privatgrundstück – bedroht, möglicherweise sogar zerstört. Das gesamte insoweit investierte Geld wäre verloren. Wer zieht schon freiwillig in ein fluglärm- und schadstoffbelastetes Gebiet? Die Mieten werden sinken. Diejenigen, die es ermöglichen können, werden wegziehen. Der Mittelstand, insbesondere das Handwerk, wird wegbrechen, weil es keine Aufträge mehr gibt.

(Beifall bei den Einwendern)

Meine Damen und Herren, Sie werden mit Flughafenausbau hier dauerhaft eine andere Bevölkerungsstruktur schaffen.

Soweit etwaige Vorteile für die Mönchengladbacher Wirtschaft von den Befürwortern ins Feld geführt werden, darf – nur vorsorglich – angemerkt werden, dass andere Wirtschaftsstandorte nachteilig betroffen sein werden, weil Neersen und die gesamten anderen betroffenen Gebiete mit Naherholungswert und als Gebiete mit hohem Wohnwert wegfallen werden. Keiner der Wirtschaftsbetriebe wird bei Anwerbung neuen Personals mehr mit diesem sogenannten weichen Standortfaktor Werbung betreiben können. Dieser Standortfaktor wird zunächst einfach nicht mehr gegeben sein und Nordrhein-Westfalen, hier insbesondere der linke Niederrhein, wird einen weiteren Wettbewerbsnachteil für die Ansiedlung und Erhaltung von Wirtschaftsbetrieben in diesem Land erfahren.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Meine Damen und Herren, es geht bei Ihrer Entscheidung nicht nur um absehbare Entwicklungsdefizite der Kinder und Jugendlichen, nicht nur um Gesundheitsgefährdungen für die Wohnbevölkerung, um greifbare Eigentumsverletzungen, tiefgreifende Eingriffe in die Vorsorgeplanungen der betroffenen Bevölkerung, nicht nur um die Zerstörung von Natur, die Inkaufnahme erheblicher Absturzrisiken, die Entwertung der getätigten öffentlichen und damit

auch bürgerfinanzierten Investitionen, sondern es geht auch – möglicherweise ist zumindest das relevant – um die weitere Zerstörung vorhandener Lebensqualität, was Nordrhein-Westfalen dauerhaft einen weiteren erheblichen Standortnachteil bei der Ansiedlung und dem Erhalt von Wirtschaftsunternehmen bringen wird. – Danke schön.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Frau Artmann. – Herr Gathen, wir haben den Hinweis bekommen, dass Frau Lübke, die als übernächste Rednerin auf der Rednerliste steht, aus zeitlichen Gründen vorgezogen werden möchte. Diesem Wunsch möchte ich nachkommen. Einverstanden? – Wunderbar; Frau Kirsten Lübke hat also das Wort.

Kirsten Lübke (Einwenderin):

Ich habe nichts vorbereitet, sondern bin einfach nur so gekommen, um meine Betroffenheit deutlich zu machen. Sie haben vielleicht gesehen, dass ich mit meinen zwei Kindern hierher gekommen bin, die jetzt gerade draußen spielen.

Wir sind vor zweieinhalb Jahren nach Kleinenbroich gezogen und haben uns im Vorfeld, weil wir aus Düsseldorf kamen, genau erkundigt, ob dieses Gebiet für uns alle schön und angenehm ist, denn wir wollten doch eine Menge Geld hier investieren, was wir auch getan haben. Wir haben uns also schlau gemacht: Gibt es Grundwasserprobleme? – Sie haben wir Gott sei Dank nicht. Wir wohnen auf der Ruhrstraße, parallel zur Einflugschneise, die dann demnächst kommen wird. Dann haben wir uns den kleinen Flughafen angesehen, von dem ich auch schon einmal abgeflogen bin und der mich bis dato auch nicht weiter gestört hat, weil er wirklich sehr klein und überschaubar war. Auf die Frage, ob er ausgebaut werden kann, sagte mir das Verkehrskonzept des Landes Nordrhein-Westfalen: Nein, auf gar keinen Fall soll dieser Flughafen ausgebaut werden, weil es wirtschaftlich keinen Sinn macht.

(Beifall bei den Einwendern)

Auch über die Hubs habe ich mich damals informiert; das war ebenfalls ganz klar: In Europa werden nur drei Hubs überleben; das werden London, Frankfurt und Amsterdam sein. Alle Regionalflughäfen werden zur Bedeutungslosigkeit verkommen. Finanziert wird das Ganze, wie wir in Weeze schön sehen, nur über Steuergelder. Das heißt, meine Kinder werden nicht nur über mich betroffen sein, weil wir hier wegziehen müssen, weil wir das nervlich überhaupt nicht mehr aushalten können.

Ich habe meinem Sohn damals vor zweieinhalb Jahre hoch und heilig versprechen müssen, dass wir hier bleiben. Er geht hier zur Schule. An dieser Schule haben wir im letzten Jahr, als das bekannt geworden ist, die Eltern mobilisiert. Bis auf eine Ausnahme haben sich alle Eltern gegen diesen Flughafen ausgesprochen, weil die Kinder nicht mehr draußen spielen

können. Die Lehrer wissen im Moment nicht – Herr Rothe ist einer dieser Lehrer –, wie sie dort demnächst unterrichten sollen.

Meine kleine Tochter ist zweieinhalb Jahre alt; sie kommt jetzt in den Kindergarten. Ich habe extra einen Kindergarten mit einer riesigen schönen Freifläche ausgesucht. Das kann ich auch knicken. Am besten stecke ich sie in einen Bunker.

Das alles sind Sachen, die ich nicht mehr besonders witzig finde. Ich glaube, witzig findet sie keiner von uns. Es ist ein finanzielles Problem. Wie meine Vorrednerin sagte, tragen wir alle bundesweit einen eventuellen finanziellen Verlust über die Steuergelder. Wir hier werden persönlich Riesenverluste in Kauf nehmen müssen. Damit wird auch der Flughafen ein Riesenflop werden, denn dann ziehen wirklich Sozialhilfeempfänger hierher, Leute, die auf billiges Wohnen angewiesen sind. Damit haben Sie keine Leute, die hier einkaufen. In Mönchengladbach sehen Sie im Moment schon das Geschäftsterben. Das wird sich weiter fortsetzen. Damit tut sich hier niemand einen Gefallen.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Es wundert mich sehr – das habe ich nicht verstanden, vielleicht, weil ich politisch überhaupt nicht gebildet bin –, wie eine Bezirksregierung ein klares Ja zu einem Vorhaben sagen kann, obwohl es auf Bundesebene und auf Landesebene ein so klares Nein zu diesem Ausbau gibt.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Das verstehe ich nicht; darauf brauchen Sie mir auch keine Antwort zu geben, denn das ist Politik.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Darf ich Sie einmal kurz unterbrechen?

Kirsten Lübke (Einwenderin):

Gern.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir haben nicht Ja gesagt. Wir hören uns hier das Für und Wider an und wir entscheiden danach.

Kirsten Lübke (Einwenderin):

Ich hoffe es sehr. – Ohne Ihnen zu nahe treten zu wollen: Es erinnert mich ein bisschen an Kasperletheater. Ich habe es gerade meinem Sohn erklärt. Es ist so ähnlich, wie wenn er im Vorfeld zu seiner Lehrerin geht und sagt, er habe die Eins schon, aber ein leeres Blatt ab-

gibt. Das, was ich hier bislang an Unterlagen gesehen und was ich mir im Internet angeschaut habe, halte ich für so rudimentär, dass derjenige Schüler, der Vergleichbares bei Herrn Rothe oder wem auch immer ablieferte, eine glatte Sechs bekäme.

(Beifall bei den Einwendern)

Das lässt für mich ganz persönlich nur den Schluss zu, dass das Thema durch ist. Sie wissen es selber: Ihr Chef, der zwar jetzt nicht mehr involviert ist, hat schon Ja gesagt. Wir hatten das gleiche Thema in Düsseldorf in Bezug auf die LTU-Arena. Sie ist damals ganz klar von Herrn Erwin durchgedrückt worden; heute stehen sie mit einem Millionenloch da und wissen nicht, wie sie dieses Ding füllen sollen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich hoffe es sehr. Die Bilder von den Enkeln brachten es vorhin zum Ausdruck: Lassen Sie Ihr Gewissen sprechen; dann können Sie nur Nein sagen.

(Zuruf eines Einwenders: Haben die nicht!)

– Doch, das glaube ich. Auch die haben alle Familie. Ich glaube daran, weil ich es glauben will.

Außerdem bedeutet es wirklich ein wirtschaftliches Fiasko. Wozu brauchen wir hier noch einen Flughafen, wenn eine Pilotenvereinigung, die darauf angewiesen ist zu fliegen, gemeinsam sagt, das mache keinen Sinn, weil wir genügend Flughäfen hätten, wenn ein Flughafen wie Köln/Bonn sagt, er habe ein Drittel oder 40 % freie Kapazitäten, die man nutzen könne? Wir haben Weeze, wir haben Dortmund. Etwas Vergleichbares gibt es nirgendwo in Europa. – Damit bin ich am Ende meiner Ausführungen. Herzlichen Dank, dass Sie mich vorgezogen haben.

(Anhaltender, lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielleicht können Sie noch kurz zuhören. – 150 Stunden Erörterung als Kasperletheater zu bezeichnen, halte ich für etwas gewagt. Wir geben uns wirklich Mühe, das Thema von allen Seiten zu beleuchten; das ist unsere Aufgabe und wir kommen dieser Aufgabe nach. Sie mögen argwöhnen – das ist Ihr gutes Recht –, aber eine persönliche Bitte habe ich: Stecken Sie uns nicht mit Herrn Erwin in einen Sack. Das verbitte ich mir.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Gathen, wenn wir Sie jetzt mit der Bitte, es sehr zügig abzuhandeln, kurz einschieben, damit wir noch genügend Einwendern die Gelegenheit geben, ihr Anliegen vorzutragen,

dann können Sie bitte mit der Karte über die Vorhabensflächen auf dem Flughafengelände nach vorn kommen und wieder einmal die spannende Frage erläutern, mit welchen privaten Grundstückseigentümern bereits Verhandlungen aufgenommen worden sind und mit welchen von ihnen noch nicht.

Zur Information für die Zuhörer, die heute Nachmittag nicht anwesend waren: Wir hatten heute Nachmittag Besuch von einigen Landwirten aus der näheren Umgebung des Flugplatzes, die darüber klagten, dass Betriebsflächen von ihnen in Anspruch genommen würden. Wir wollen diesen Punkt hier etwas näher beleuchten.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Guten Abend, meine Damen und Herren! Ich bin Leiter der Abteilung Immobilienmanagement bei der NVV AG. Die NVV AG ist zu circa 30 % Gesellschafter am Flughafen Mönchengladbach. Anfang 2003 hat der Vorstand der NVV entschieden, in den Grunderwerb für den Flughafen einzusteigen. Ich möchte kurz erläutern, was wir getan haben, schicke aber als Erstes voraus, dass die NVV in der Region als örtlicher Versorger für Solidität, Kontinuität und Seriosität steht.

(Lachen bei den Einwendern)

Ich möchte also deutlich machen, dass wir bei diesen Grundstücksverhandlungen in äußerster Fairness versuchen, dieses komplexe Thema zusammen mit den Eigentümern zu bewältigen. Selbstverständlich wissen wir, dass es wie ein Puzzle zu sehen ist, wenn wir bei einer zu erwerbenden Fläche von circa 85 ha bei circa 90 betroffenen Eigentümern etwa 50 ha Ackerfläche erwerben müssen. Bei den Landwirten, die ich besucht habe, habe ich versucht, darum zu werben, wenn denn dieses Projekt und diese Maßnahme durchgeführt werden muss, doch bitte zu kooperieren und zu versuchen, dieses Puzzle gemeinsam zu erledigen. Ohne diese Kooperationsbereitschaft und den Willen, aufeinander zuzugehen, lässt sich ein solch riesiges Grundstücksprojekt nicht ohne Härten über die Bühne bringen. Das schicke ich voraus, damit hier deutlich wird, dass erstens nicht, wie Herr Stiller eben sagte, keine Ernsthaftigkeit an den Tag gelegt wurde, gerade bei den Grunderwerben in der direkten Ausbaufäche, und dass wir als NVV mit unserem Namen zweitens für diese Solidität in dieser Grundstücksangelegenheit stehen und selbstverständlich wissen, dass es ein schwieriges Thema ist, das den Einzelnen sehr nahe geht.

Ich wünsche mir, dass Sie sich bei den Grundstückseigentümern, bei denen wir Grunderwerb realisiert haben – circa 22 Grundstücke sind schon erworben worden –, nach unserer Verhandlungsweise erkundigen. Wenn sich ein Eigentümer, dem wir das Haus abgekauft haben und der in diesem Haus geboren wurde – das ist jetzt vielleicht etwas polemisch –, bei mir, als er uns das Haus übergab, unter Tränen für die faire und saubere Verhandlungsweise bedankte,

(Lebhafter Widerspruch bei den Einwendern)

dann ist das eine Bestätigung unserer Vorgehensweise. Hier sollte auch einmal deutlich gemacht werden, dass wir keine Scharlatanerie an den Tag legen.

(Zuruf eines Einwenders: Den kenne ich doch!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Können Sie das noch einmal mit Zahlen belegen? Sie sagten, mit 22 Eigentümern seien Sie sich handelseinig.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Ich möchte durchgehen, was wir getan haben. Wir haben mit den Verhandlungen 2003 begonnen. Ich zeige ihn einmal den nördlichen Grundstücksbereich:

(Karte)

Die rosa dargestellten Flächen sind diejenigen, die zu erwerben sind. Alle dortigen Eigentümer sind 2003 angeschrieben worden, damals noch von der EWMG, der Entwicklungsgesellschaft der Stadt Mönchengladbach. Als dann die Verhandlungen von uns geführt worden sind, wurden auch alle Eigentümer auf unseren Namen aufmerksam gemacht. Wir haben dort, im nördlichen Bereich, Grunderwerb da realisiert, wo die Leute bereit waren zu verkaufen. Wenn sie auf uns zugekommen sind und gesagt haben, sie wollten ihr Wohnhaus verkaufen und wüssten, dass der Flughafen kommen werde, dann haben wir Grunderwerb realisiert.

(Martin Rothe [Einwender]: Dazu muss man direkt etwas sagen!)

– Wie bitte?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein. Ich hörte das gern im Zusammenhang. Es haben sich sehr viele Nachfrager gemeldet.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Auf diese Weise haben wir das im nördlichen Bereich gemacht. – Im Bereich der östlichen und südlichen Grundstücke haben wir den überwiegenden Teil der Grundstückseigentümer angesprochen. Ich habe gehört, heute seien zwei Eigentümer da gewesen und hätten über unsere Verfahrensweise gesprochen. Darf ich die Namen nennen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein, bitte nicht.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Am 4. Dezember 2003 waren wir bei zwei Eigentümern und haben ihnen die Planfeststellungsgrenzen vorgestellt. Diesen Eigentümern haben wir ein konkretes Kaufangebot gemacht und es mit einem Preis belegt. Wir haben darum gebeten, sich wieder mit uns in Verbindung zu setzen, falls der angebotene Preis interessant sein sollte. Meine Karte ist dort abgegeben worden. Das ist der Status bei diesen beiden Eigentümern, wobei einer von ihnen die Forderung aufgestellt hat: Wenn du mein Land möchtest, dann nur hofnah in dreifacher Quadratmeterzahl. Das war der Status an dieser Stelle.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Können wir es nicht ein bisschen einfacher machen? Wir haben insgesamt rund 95 Eigentümer, so sagten Sie.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Ich habe sie eben ganz kurz durchgezählt. Es sind 80 bis 90 Eigentümer.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Mit wie vielen Eigentümern haben Sie noch nicht gesprochen?

Peter Gathen (Antragstellerin):

Persönlich gesprochen oder angeschrieben?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Oder der Flughafen.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Angeschrieben wurden mindestens zwei Drittel dieser Eigentümer, persönlich gesprochen wurde vielleicht mit einem Drittel.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich habe die Zahl nicht verstanden.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Ich könnte sie Ihnen zusammenstellen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ungefähr.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Ich würde sagen, mit 80 % der Leute ist entweder schriftlich oder mündlich Kontakt aufgenommen worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Also mit 20 % nicht. Wie viel Fläche haben diese 20 %?

Peter Gathen (Antragstellerin):

Grob geschätzt, sind das 15 bis 20 ha, obwohl es sich überwiegend um Bruchflächen der Stadt Willich und um Eigentumsflächen der Deutschen Bundesbahn handelt. Mit der überwiegenden Zahl der Privateigentümer ist in diesem Fall abweichend von dem Thema Ausgleichsflächen gesprochen oder Schriftverkehr geführt worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Mir geht es in erster Linie um die privaten Eigentümer, insbesondere diejenigen, die landwirtschaftliche Betriebe haben.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Mit allen Eigentümern, die landwirtschaftliche Betriebe haben, haben wir Kontakt aufgenommen.

(Zurufe von Einwendern: Nein! – Stimmt nicht!)

– In der Flughafenfläche, in der Planfeststellungsfläche. Im Planfeststellungsbereich.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das werden wir gleich noch einmal aufgreifen, wenn Sie das Wort bekommen haben. – Wollen Sie weiter ausführen oder sollen wir hier erst einmal einen Break machen?

Peter Gathen (Antragstellerin):

Ich kann noch etwas zu der weiteren Verfahrensweise aufgrund der Erkenntnisse sagen: Wir wissen, dass wir versuchen müssen, die Betriebe mit Land zu bedienen. Wir beschäftigen uns seit 2003 mit Tauschflächen. Wir haben in direkter, unmittelbarer Nähe des Flughafenbereiches bereits 6 ha Tauschflächen erworben. Darüber hinaus sind wir in einem Radius von 6 km mit umfangreichem Flächenpotenzial in Verhandlung, aber noch nicht zum Abschluss gekommen.

Wie gesagt, ich stehe hier mit dem Namen der Firma dafür, dass wir versuchen müssen, dieses Grundstücksproblem im Konsens in den Griff zu bekommen, um hier keine Härtefälle aufkommen zu lassen. – Danke sehr.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Goltsch.

Hubertus Goltsch (Einwender):

Mein Name ist Hubertus Goltsch. Ich bin Vorsitzender der Interessengemeinschaft Herrenshoff. Dazu muss ich kurz ausführen – das hängt mit dem zusammen, was ich sagen werde –, dass diese Interessengemeinschaft in den 70er-Jahren gegründet wurde, als wir die Allgemeine Luftfahrt, die sogenannte Sportfliegerei, dort bekämpft haben. Wir stehen also in sehr langem Kontakt mit den unterschiedlichsten Bewohnern dieser Gegend. Dazu gehören auch etliche Landwirte.

Ich habe mich zu dem Zeitpunkt gemeldet, als Herr Gathen sagte, er gehe seriös vor. Wir hören bei unterschiedlichsten Gelegenheiten – besonders in privaten Gesprächen, weil die Vorstandsmitglieder die Leute aufgrund des ständigen Kontaktes gut kennen – von den Landwirten ebenfalls, wie Herr Gathen vorgegangen ist. Herr Gathen baut – das muss ich einfach einmal loswerden – dort ein Horrorszenario auf, wenn die Landwirte nicht willig sind.

(Beifall bei den Einwendern – Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]:
Das ist ja unverschämt!)

Ich bin erst seit 18:00 Uhr hier. Ich habe es von einem Landwirt hier gehört, der sich nicht umsonst wegen der Enteignung sorgt. Herr Gathen hat einen Landwirt, von dem ich das persönlich weiß, mit den Worten verlassen: „Wenn du nicht verkaufen willst, dann wirst du eben enteignet! Schluss!“

(Beifall bei den Einwendern – Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]:
Das ist eine Unverschämtheit!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Gathen dazu.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Das ist schlichtweg eine Lüge. Das stimmt nicht. Dann möchte ich diesem Herrn gegenüberstehen. Das ist schlichtweg gelogen.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Jetzt reicht es!)

Die Landwirte, die hier sind, möchten, wenn sie die Stirn oder die Stärke haben, doch bitte meine Verhandlungsführung darstellen, selbst wenn sie nicht zufrieden sind, dass ich nur einmal bei ihnen war und seitdem darum gebeten habe, sich mit mir in Verbindung zu setzen, sobald sie wissen, wie sie sich ihre Entwicklung vorstellen, oder sich vorstellen könnten,

das zu entwickeln. Ich habe bei keinem einzigen Eigentümer jemals mit einer Enteignung gedroht. Das stelle ich ausdrücklich hier in den Raum. Das stimmt definitiv nicht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Goltsch hat das vom Hörensagen und nicht aus eigenem Erleben.

Hubertus Goltsch (Einwender):

Ich habe mit einem Landwirt persönlich gesprochen. Er hat dies mir gegenüber so geäußert. – Herr Marten, ich werde auf gar keinen Fall den Namen preisgeben, denn der Mann hat auch noch Angst.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist richtig. – Nennen Sie bitte Ihren Namen.

Ulrich Gens (Einwender):

Mein Name ist Ulrich Gens. Ich komme aus Kleinenbroich und bin, wie wahrscheinlich alle hier, mehrfach betroffen, aber eben auch als Eigentümer von landwirtschaftlicher Fläche betroffen. Ich bin ausgebildeter Agraringenieur, übe diesen Beruf aber nicht aus. Von daher bin ich aber nicht ganz fremd in dieser Materie.

Ich persönlich habe zur damaligen Zeit ein Schreiben der Entwicklungsgesellschaft der Stadt Mönchengladbach bekommen. Dieses Schreiben war unverschämt. Darin wurde mir praktisch gesagt, ich brauche nur noch vorbeizukommen und eine Unterschrift zu leisten. Der Preis für das Grundstück war auch schon aufgeführt. Ich sollte nur noch kommen und unterschreiben; damit wäre ich dann alle Sorgen los und der glücklichste Mensch der Welt.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Ich habe auf dieses Schreiben geantwortet und mich zunächst ganz klar zu der Form des Schreibens geäußert und den in meinen Augen unverschämten Ton bemängelt.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Anschließend habe ich gesagt, dass ich als Eigentümer bitte gefragt werden möchte, wenn ich irgendetwas verkaufen soll, wenn man mir ein Angebot unterbreiten will, das dieses Grundstück betrifft. Völlig abgelehnt habe ich, dass ich in eine Verhandlung über ein Grundstück gehe, für das mir der Preis vorher schon diktiert wird. Das alles war die Entwicklungsgesellschaft der Stadt Mönchengladbach. An sie ist dieses Schreiben gegangen, von ihr habe ich das Schreiben bekommen. Nach diesem Schreiben habe ich weder von der Entwicklungsgesellschaft der Stadt Mönchengladbach noch von der NVV irgendetwas zu diesem Thema gehört. Es hat sich niemand, aber auch überhaupt niemand bemüht, mich überhaupt einmal zu kontaktieren, um mich zu fragen, wie ich überhaupt zu einem Verkauf stünde.

Mich würde interessieren, wie Sie Ihre Aussage, Sie hätten fast alle Privateigentümer angesprochen, mit Ihren Zahlen von 80 % und 20 % in Verbindung bringen. Ich weiß auch von anderen Leuten, dass es bei ihnen genauso verlaufen ist. Ich behaupte ganz einfach, dass Sie hier mit Zahlen operieren, die nicht stimmen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich behaupte weiterhin, dass Sie bis heute in Kleinenbroich persönlich nicht 10 % der betroffenen Landwirte angesprochen haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe möchte erwidern.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Gens, ich darf dazu auch noch einmal ganz kurz ergänzen. Ich glaube, wir haben im Frühjahr zusammengesessen.

(Ulrich Gens [Einwender]: Moment! Das war in anderer Angelegenheit!)

– Darf ich – –

(Ulrich Gens [Einwender]: Darüber können wir uns später unterhalten!
Ich habe jetzt mit ihm gesprochen!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie sind dran, Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Gens, wir haben im Frühjahr zusammengesessen; da ging es um die Frage der Hinderisfreiheit. Wir haben Ihnen Gutachten über den Wert der Bäume zur Verfügung gestellt. Wir haben seit Ostern von Ihnen nichts mehr gehört. In diesem Gespräch mit Ihnen bei mir im Büro haben wir auch über Ankäufe gesprochen, die die NVV tätigt. Ich meine Ihnen auch den Namen von Herrn Gathen gegeben zu haben.

(Ulrich Gens [Einwender]: Was tut das zur Sache?)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie sind dran.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das als Ergänzung. Sie haben aber dann wahrscheinlich nicht weiter reagiert.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Dann Herr Gens.

Ulrich Gens (Einwender):

Wir haben in ganz anderer Angelegenheit miteinander gesprochen; die Unterlagen dazu habe ich hier. Dazu werde ich später noch kommen.

Hier, Herr Zerbe, geht es nicht darum, was wir beide in irgendeinem Gespräch besprochen haben; es geht darum, dass er sagt, er habe mit den Betroffenen gesprochen. Das ist in meinen Augen die Unwahrheit. Sie können jetzt nicht, nur weil wir ein Gespräch zu einer ganz anderen Angelegenheit hatten und das vielleicht am Rande – – Nein, das ist am Rande so gesagt worden. Sie haben zu mir gesagt, jetzt sei ein günstiger Augenblick, dieses Stück Wald zu verkaufen, da man jetzt aufgrund der gesamten Situation einen günstigen Preis erzielen könne. Meine Antwort darauf war: Ich habe gar kein Interesse, das so zu verkaufen,

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Richtig, gar nicht zu leugnen!)

weil ich eben Betroffener bin. Das hat mit seinen Ausführungen aber auch gar nichts zu tun.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Jetzt Frau Hörr.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Marten. – Herr Gathen, ich habe auch noch eine Nachfrage. Sie haben eben gesagt, Sie hätten etwa 80 % der Eigentümer angeschrieben und mit ihnen Kontakt aufgenommen. Mich interessiert bezüglich der Ausbauf Flächen, also der Flächen, die direkt vom Ausbau des Flughafens betroffen sind oder wären: Wie viele Eigentümer haben Ihnen definitiv abgesagt und mitgeteilt, dass sie an einem Verkauf nicht interessiert sind? Vielleicht können Sie das auch in Hektargrößen beziffern.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Ich möchte die Prozentangabe richtig stellen. Ich habe gesagt, dass 80 % angeschrieben bzw. angesprochen worden sind. Ich habe gesagt, dass die erste schriftliche Kontaktaufnahme durch die EWMG, die Entwicklungsgesellschaft der Stadt Mönchengladbach, stattgefunden hat. Anfang 2003 hat man umgeschwenkt, dass die NVV die Grundstücke erwerben

sollte. Dann hat die EWMG alle Eigentümer angeschrieben, dass die NVV die Grundstücksverhandlungen führt, und meinen Namen genannt.

(Ulrich Gens [Einwender]: Mich nicht!)

– Gut, das lässt sich sicherlich überprüfen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Hörr.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Meine Frage bezog sich darauf, dass ich, wenn ich Sie angesprochen habe, nicht Sie persönlich meine, sondern die NVV oder weitere Vertreter, also dass von Antragstellerseite Kontakt mit den betroffenen Eigentümern aufgenommen wurde. Jetzt noch einmal meine Frage: Wie viele definitive Absagen haben Sie erhalten? Wie viele Eigentümer gibt es also, die nicht verkaufen möchten? Das interessiert mich bezüglich der Ausbauflächen.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Im nördlichen Bereich habe ich mit den Leuten Grunderwerb getätigt, die auf mich zugekommen sind. Ich zeige Ihnen den Bereich noch einmal.

(Unruhe bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Gathen – –

Peter Gathen (Antragstellerin):

Das ist eine zweigeteilte – –

(Zurufe von den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Gathen, wir hatten heute Nachmittag – da waren Sie nicht anwesend – von zwei betroffenen Landwirten gehört, dass sie definitiv nicht verkaufen möchten. Das ist auch der Hintergrund meiner Frage. Mich interessieren also nicht die Ausgleichsflächen, sondern diejenigen Flächen, die direkt vom Ausbau betroffen sind.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Nein, ich spreche direkt von den Ausbauflächen. – Wir haben bei diesen zwei Eigentümern eine mündliche Verhandlung geführt. Es ist keine definitive Absage von diesen zwei Eigentümern gekommen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Haben Sie darüber hinaus noch Absagen bekommen?

Peter Gathen (Antragstellerin):

Nein.

(Zurufe von den Einwendern: Zusagen?)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Tillmanns, hatten Sie sich zu Wort gemeldet?

(Unruhe bei den Einwendern)

Franz Windbergs (Einwender):

Für die Leute hier, die nicht Bescheid wissen: Ich bin Landwirt. Ich hatte heute Mittag hier schon einmal kurz die Situation geschildert. – Herr Gathen, es ist richtig, dass Sie mich im Herbst 2003 anriefen und um einen Termin baten, zu dem Sie dann auch zwei oder drei Wochen später gekommen sind. Sie haben uns die Situation erklärt. Dann haben Sie uns die Pläne für den Flughafenausbau auf den Tisch gelegt. Sie haben uns aber auch kein Angebot unterbreitet.

(Zustimmung von Peter Gathen [Antragstellerin])

– Welches Angebot? Sie nicken jetzt, Herr Gathen.

Peter Gathen (Antragstellerin):

Wir haben mündlich über einen Kaufpreis gesprochen.

Franz Windbergs (Einwender):

Das ist unwahr. Das stimmt nicht.

(Beifall bei den Einwendern – Widerspruch von Peter Gathen [Antragstellerin])

– Nein, das stimmt nicht. Es gibt keine Zahlen. Sie haben gesagt, es werde eventuell eins zu drei getauscht für Eigentumsflächen. Das haben Sie so gesagt. Dann habe ich Ihnen unsere Situation geschildert, wie ich sie heute Mittag hier auch geschildert habe. Dann haben Sie zu mir gesagt: Sie können auch alles verkaufen. Das haben Sie gesagt.

Dabei sind wir dann geblieben. Ich habe Ihnen damals noch – das wissen Sie auch genau – unseren Betrieb bei einem Rundgang vorgestellt. Wir sind dann so verblieben – –Wenn man einen Plan eine Stunde vorher auf den Tisch gelegt bekommt und es um Eigentum geht,

dann sagt man nicht so einfach, man verkaufe jetzt. So sind wir verblieben und ich habe bis zum heutigen Tage nichts mehr gehört.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut. – Sind weitere Landwirte da, die sich zu Wort melden wollen? – Herr Kreutzer und dann Herr Tillmanns.

Heinz-Theo Kreutzer (Einwender):

Ich bin genauso Betroffener. Ich bin der Nachbar von Herrn Windbergs. Herr Gathen war ebenfalls bei mir. Ich kann die Situation nur genauso darstellen. So, wie sie bei Herrn Windbergs gewesen ist, ist sie auch bei mir gewesen: Es ist ein Preis gesagt worden, der eventuell gezahlt werden würde; das stimmt. Es ist auch gesagt worden, dass von seiner Seite aus eventuell getauscht werden könnte. Danach ist nie mehr eine Verhandlung aufgenommen worden, weder von seiner noch von unserer Seite aus. Ich habe es heute Nachmittag schon gesagt: Auf diese Flächen sind wir dringendst angewiesen, weil es hofnahe Flächen sind. Die Gründe sind bekannt; ich habe sie heute Nachmittag dargelegt. Vonseiten der NVV ist auch keine weitere Tätigkeit aufgenommen worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Tillmanns, bitte.

Johannes Tillmanns (Einwender):

Ich komme aus Kleinenbroich. In meinem Fall handelt es sich aber nicht um Flächen für den Ausbau, sondern um Ausgleichsflächen. Ich kann von sämtlichen bekannten Landwirten sagen, dass keiner von irgendeinem angesprochen worden ist, ob die Flächen zur Verfügung stehen. Ich kann mir auch nicht vorstellen, wie es zustande kommen kann, dass man angesichts von Betrieben, deren Existenz wirklich gefährdet ist, wie es bei Herrn Windbergs, bei Herrn Kreutzer, bei Herrn Jülich oder bei mir der Fall ist, einfach einen Plan in die Welt setzt: Das können wir aufforsten, das können wir aufforsten, das können wir aufforsten. Vielleicht geschieht das vor dem Hintergrund – ich weiß nicht, ob es so ist –: Wir warten das Verfahren ab, ob wir gewinnen; dann sind wir am längeren Hebel und dann müssen die Leute verkaufen oder wir können sie unter Druck setzen. Das halte ich nicht für richtig.

(Beifall bei den Einwendern)

Peter Bolten (Einwender):

Bei mir werden auch Parzellen als Ausgleichsflächen benötigt. Bei mir ist bis heute noch kein Mensch gewesen.

(Zuruf einer Einwenderin: Aha! – Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut. Das hatten wir bei den Ausgleichsflächen vor ein paar Tagen auch schon feststellen müssen. – Herr Gathen, wollen Sie abschließend noch etwas dazu sagen?

Peter Gathen (Antragstellerin):

Wenn Herr Kreuzer jetzt hier ist, möchte ich ganz kurz auf seine Äußerung und auch auf die Aussage von Herrn Windbergs eingehen. – Ich glaube in dem Gespräch durchaus gesagt zu haben, dass das eine erste Kontaktaufnahme ist und dass die NVV bereit ist, zu versuchen, dieses Puzzlespiel zu lösen. Ich habe aber auch meine Karte dagelassen und Sie gebeten, sich nach diesem Gespräch mit mir in Verbindung zu setzen, um die weitere Lösung zu besprechen. Insofern ist das eine korrekte Abwicklung gewesen,

(Unruhe bei den Einwendern)

die sicherlich an anderer Stelle intensiver war. Ich habe ein Beispiel des sicherlich härtesten Falls im Bereich des Flughafens. Dort hat eine sehr intensive Kontaktaufnahme stattgefunden. Dort gab es die Bereitschaft, zu versuchen, kooperativ über die Möglichkeiten von der Flächenverlagerung bis hin zu einer Verlagerung des Hofes nachzudenken und zu sprechen. Dort haben wir in Verbindung mit einem landwirtschaftlichen Gutachter versucht, ein Konzept zu entwickeln. Wenn mir ein solcher Landwirt sagt, er fühle sich bei mir gut aufgehoben, dann sind das positive Signale, die ich heute einfach auch an Sie weitergeben möchte.

Bei einem so riesigen Projekt mit vielen Eigentümern sind wir auch auf das Entgegenkommen und das Gefühl angewiesen, gemeinsam diese Sache auf die Schiene zu setzen. Die Bereitschaft dazu besteht; das haben wir an anderer Stelle auch gezeigt.

Ein weiteres Beispiel: Einem anderen Landwirt haben wir die gleichen Angebote gemacht und die gleichen Gespräche geführt wie bei Ihnen. Dieser Landwirt ist Anfang des Jahres auf uns zugekommen und hat gesagt: Herr Gathen, ich wäre jetzt so weit; ich möchte verkaufen. Der Grunderwerb wird also kurzfristig jetzt nach dem Erörterungstermin realisiert. In gleicher Weise hätte ich mir hier auch gewünscht, dass man intensiver ins Gespräch kommt. Ich möchte noch einmal die Hand reichen, um solche Gespräche zu aktivieren.

(Kinder demonstrieren mit Plakaten: „Wir wollen unsere Ruhe!“ – Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Gathen. – Ich möchte jetzt in der Rednerliste fortfahren. Es warten noch genügend Bürger, die zu Wort kommen wollten. Ich glaube, wir sollten dieses Kapitel an dieser Stelle abschließen. – Gut, nur noch eine Wortmeldung.

Heinz-Theo Kreutzer (Einwender):

Bei aller Ehre, Herr Gathen, aber wenn ich ein Geschäft machen will oder etwas kaufen möchte, dann muss ich mich mehr anstrengen. Wir wollen ja nicht verkaufen; Sie benötigen etwas von uns.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie wollen von uns Eigentumsfläche, vielleicht sogar so viel, dass unsere Existenz bedroht wird. Das habe ich heute Mittag hier auch geschildert. Dann machen Sie uns mal ein verbindliches oder Ihrer Meinung nach lukratives Angebot!

Peter Gathen (Antragstellerin):

Ich denke, dazu ist alles gesagt. Den Konsens wollen wir gern herstellen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank. – Gemäß der Rednerliste rufe ich Herrn Hans Venedey auf.

(Ulrich Mischke [Einwender] meldet sich zu Wort.)

– Nein, jetzt Herr Hans Venedey.

(Ulrich Mischke [Einwender]: Er hat sich eben verabschiedet und will sich neu auf die Liste für Donnerstag setzen lassen, weil er nicht wusste, dass er jetzt sofort drankommt!)

– Gut. Dann habe ich Sie missverstanden, Herr Mischke. Das tut mir Leid. – Ich rufe Hans-Jürgen Schrewe auf.

Dr. Hans-Jürgen Schrewe (Einwender):

Guten Abend! Leider bin ich beruflich sehr stark eingebunden und deshalb nur sehr selten in der Lage, an den Anhörungen teilzunehmen. Ich hatte in der vergangenen Woche nur am Donnerstag einmal Gelegenheit, hier zu sein, und war dann so beeindruckt, auch von den Schilderungen meiner Familie, dass ich mich kurzfristig entschlossen habe, mich selbst auch zu einem Redebeitrag hier anzumelden.

Ich bin Betroffener und wohne in Neersen und werde zu Beginn kurz meine Betroffenheit mit der Vorstellung meiner Familie deutlich machen, für die ich hier selbstverständlich in erster Linie spreche. Die notwendigen Vollmachten habe ich Ihnen entsprechend hinterlegt. Meine Frau, unsere drei Kinder von sechs, elf und 15 Jahren und ich wohnen nun seit 1995 in Willich-Neersen, Neustraße 74, und damit unmittelbar in der Einflugschneise des geplanten Flughafens.

Unser jüngster Sohn Julian besucht die Vinhovenschule in Neersen in unmittelbarer Nähe der geplanten Landebahn. Wie bereits von den Elternvertretern der Schule unter Anwesenheit meiner Frau und meiner Kinder vorgebracht, ist ein regulärer Schulbetrieb in diesem Bereich im Falle einer Genehmigung des Flughafenausbaus aufgrund des Lärms nahezu unmöglich. Die Außeneinrichtungen, z. B. der Schulhof, werden insbesondere in den verkehrsreichen Morgenstunden nicht mehr nutzbar sein.

Unsere beiden älteren Söhne Fabian und Sebastian besuchen das Lise-Meitner-Gymnasium in Willich-Anrath und sind ebenfalls von dem zu erwartenden Fluglärm während der Schulzeit und insbesondere während der Lern- und Ruhephasen zu Hause betroffen. Alle unsere Kinder nutzen ebenso wie meine Frau und ich die zahlreichen Sport- und Freizeitmöglichkeiten in Neersen, um Kraft für die zahlreichen stressbeladenen Herausforderungen des Alltags zu tanken.

Uns hat es aus beruflichen Gründen 1993 aus dem Sauerland in den Großraum Düsseldorf verschlagen, wo ich als Ingenieur in einem Telekommunikationsunternehmen tätig bin; daher bin ich dringend auf entsprechende Erholungsphasen angewiesen, um dem Stress des Alltags Tag für Tag aufs Neue gewachsen zu sein. Aufgrund des ländlichen Charakters und des hohen Erholungswertes haben wir uns bereits 1993 für den Niederrhein als Wohnsitz – zunächst in Schiefbahn – entschieden und haben dann 1995 eine Doppelhaushälfte in Neersen mit Garten erworben, unter anderem, um den Kindern die Möglichkeit zu bieten, möglichst viel Zeit in der freien Natur und nicht innerhalb von vier Wänden zu verbringen.

Der geplante Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach zu einem Regionalflughafen setzt meine Familie und mich nicht nur erheblichen Gesundheitsrisiken durch Lärm und die typischen Umweltbelastungen des Flug- und des Flughafenbetriebes aus, sondern bedroht unser Leib und Leben, wie am vergangenen Donnerstag im Rahmen der Anhörung eindrucksvoll bestätigt wurde, durch ein mehr als 200-fach höheres Absturzrisiko als z. B. am Flughafen Frankfurt.

(Beifall bei den Einwendern)

Darüber hinaus ist auch unsere wirtschaftliche Existenz sowie unsere Altersversorgung durch den in der Folge eintretenden bzw. bereits eingetretenen Wertverlust unserer Immobilie bedroht, ganz zu schweigen von der Konsequenz eines möglicherweise notwendig werdenden Umzugs, der insbesondere meine Kinder aus ihrem sozialen Umfeld wie Schule, Sportverein, Nachbarn und Freunde heraussprengte.

Das immer wieder von der Flughafengesellschaft vorgebrachte Argument – dies war auch am Donnerstag eines der meist gehörten –, dass das berechtigte Interesse der betroffenen Anwohner dem Interesse der Allgemeinheit unterzuordnen ist, halte ich aus folgenden Gründen für gegenstandslos: Soweit ich als Laie es einschätzen kann, leitet sich aus den vorge-

legten Fluggastprognosen – neben dem Argument der Schaffung von Arbeitsplätzen, auf das ich später noch kurz eingehen werde – der wesentliche Teil des Allgemeinnutzens ab, aber es entbehrt bei genauer Betrachtung jeglicher Grundlage.

Ergänzend zu den bereits am vergangenen Donnerstag im Antrag der Bürgerinitiative zu diesem Punkt von Herrn Wolfgang Houben vorgetragene Argumenten führe ich Folgendes aus: Aus meiner Sicht ist eine Prognose in die Zukunft auf Basis des Wachstums vergangener Jahre nicht realitätsnah, da wesentliche, bereits heute abzusehende und auch von der Politik immer wieder thematisierte Entwicklungen – dazu gehören die allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklungen ebenso wie die Entwicklung künftiger Kosten- und Altersstrukturen – eine differenziertere Betrachtung erfordern. Da der Betreiber des Flughafens offensichtlich nicht in der Lage ist, diese Sensitivitäten in den eigenen Geschäftsplan einzuarbeiten und diesen entsprechend abzusichern – zumindest konnten am vergangenen Donnerstag auf wiederholte Anfrage von Herrn Dr. Alfred Baier als Vortragendem hier keine befriedigenden Antworten gegeben werden –, fordere ich hiermit die Bezirksregierung auf, diese Sensitivitätsbetrachtung unter dem Gesichtspunkt des Allgemeinnutzens sorgfältig und mit der notwendigen Gewissenhaftigkeit durchzuführen.

(Beifall bei den Einwendern)

Dabei sollten unter anderem folgende Sachverhalte Berücksichtigung finden:

Zum ersten Punkt: Interessanterweise ergab es sich genau an diesem Donnerstag, als ich nach Hause fuhr, dass ich im Fernsehen von einer Studie der Unternehmensberatung McKinsey erfuhr, die den Titel „Business Breakfast, Billigflieger in Europa – eine Boombranche vor dem Wendepunkt“ trägt. Deren Ergebnisse, die am vergangenen Donnerstag vorgestellt wurden, übrigens im Internet unter www.mckinsey.de einzusehen, kommt zu folgendem Resümee:

Erstens. Die Wachstumsaussichten der Billigflieger haben sich deutlich abgeschwächt. Die Nachfragestimulation wird zunehmend durch Verdrängungswettbewerb ersetzt.

Zweitens. Die Angebote der Fluggesellschaften werden immer homogener. Billigflieger, Charter- und Linien-Airlines kämpfen um dieselben preissensitiven Kunden.

Drittens. Das Segment der Billigflieger wird weiter ein Experimentierfeld für neue Konzepte bleiben.

Viertens. Der Markt der Billigflieger wird sich weiter konsolidieren. Viele europäische Gesellschaften werden scheitern; bis 2010 werden nur zwei bis drei nachhaltig profitieren.

In der zugehörigen Presseerklärung von McKinsey zu dieser Studie, die somit eine deutliche Marktsättigung prognostiziert, heißt es weiter:

An europäischen Standorten wie z. B. Dublin, Köln und Brüssel besteht ein Überangebot an Flügen. Einige Strecken wurden bereits eingestellt.

Zum zweiten Punkt: Die Fluggastprognosen basieren ausschließlich auf der Betrachtung sogenannter vertikaler Märkte. Horizontale Märkte, z. B. die aktuellen Entwicklungen in der Telekommunikation, bleiben gänzlich unberücksichtigt. So hat sich beispielsweise das Reiseaufkommen in meinem Berufsumfeld und hier insbesondere das der Flugreisen in den letzten zwei Jahren durch die intensive Nutzung von Telefon- und Videokonferenzen auf etwa die Hälfte reduziert.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Wirtschaftlichkeit dieser Möglichkeiten ergibt sich dabei nicht nur aus den eingesparten Reisekosten, sondern insbesondere aufgrund der eingesparten Reisezeiten.

Drittens spreche ich kurz die wirtschaftliche Situation an, in der wir uns in Deutschland befinden und die durch eine zunehmende Verlagerung von Produktionsstätten z. B. in Billiglohnländer gekennzeichnet ist. Ein klassisches Beispiel ist die Situation um den Siemens-Konzern in Bocholt. Außerdem verändert sich die Altersstruktur in Deutschland völlig. Politiker sprechen dies und auch andere Themen zunehmend offensiv an. Sie sprechen unter anderem von stärker werdenden finanziellen Belastungen für Altersversorgung und Pflege und davon, dass wir alle den Gürtel enger schnallen müssen. Dies gilt insbesondere für die ältere Generation.

Ich fordere die Bezirksregierung daher auf, diese nur beispielhaft aufgeführten Einflüsse auf die Kaufkraft und damit auch auf die zu erwartenden Fluggastzahlen zu berücksichtigen.

(Beifall bei den Einwendern)

Dies sind nur einige wenige Beispiele dafür, dass die Interessen der Allgemeinheit im Einzugsbereich des geplanten Flughafens Mönchengladbach, nämlich zu erschwinglichen Preisen am Flugverkehr teilnehmen zu können, mehr als gedeckt sind. Im Gegenteil: Durch die bereits geschaffenen Kapazitäten an den Flughäfen Düsseldorf, Köln und Weeze besteht, wie die McKinsey-Studie im Fall Köln eindrucksvoll zeigt, bereits heute ein Überangebot. Auch der Flughafen in Brüssel – inzwischen gibt es noch einige Flughäfen in den Niederlanden, die noch näher liegen –, für die laut McKinsey ebenso wie für Köln bereits heute ein Überangebot von Flügen besteht, ist nur knapp zwei Autostunden von Mönchengladbach entfernt.

Zudem ist auch das Thema der Schaffung von Arbeitsplätzen, wie vom Antragsteller vorgestellt, aus meiner Sicht zu stark auf das unmittelbare Umfeld des Flughafens konzentriert. Die mit dem geplanten Ausbau einhergehende Gefährdung von Arbeitsplätzen, z. B. beim

Bäcker in Neersen nebenan, dem die Kunden davonlaufen, oder die der Beschäftigten an den bereits heute in Unterlast betriebenen Flughäfen in Köln und Weeze bleiben in diesen Prognosen unberücksichtigt.

(Beifall bei den Einwendern)

Hier aber setzt für uns, das heißt für mich und meine Familie, die Verantwortung der Bezirksregierung ein, die von der Flughafengesellschaft isoliert vorgelegten Unterlagen und Prognosen auf den Prüfstand zu stellen, die politischen, sozialen und soziodemographischen Rahmenbedingungen einzustellen und den letztlich konsequenten Schritt zu gehen und den beantragten Bau des Flughafens abzulehnen.

(Beifall bei den Einwendern)

Abschließend erwähne ich noch, dass ich mich aufgrund des Risikos für Gesundheit, Leib und Leben meiner Familie unter anderem durch das enorme Absturzrisiko im Bereich unseres Wohnhauses spontan entschlossen habe, dem in Neersen gegründeten Verein „Schutzgemeinschaft gegen Mönchengladbach e. V.“ beizutreten.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich werde im Interesse meiner Familie alle rechtlichen Mittel ausschöpfen, um mich gegen den geplanten Flughafenausbau notfalls auch gerichtlich zur Wehr zu setzen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das Redemanuskript und den im Internet verfügbaren Auszug der McKinsey-Studie stelle ich der Bezirksregierung gern zur Verfügung. Ich wünsche Ihnen ein gutes Händchen bei der hoffentlich neutralen, auf nachprüfbaren Fakten basierenden und realitätsnahen Bewertung der Anhörungsergebnisse.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Schrewe. Die McKinsey-Studie ist uns heute schon überreicht worden; sie ist in aller Munde. – Frau Kirsten Lübke hat gesprochen, Frau Iris Flemmig hat zurückgezogen. Dann ist Herr Wolfgang Bernhard Hütterroth der nächste Redner.

Wolfgang Bernhard Hütterroth (Vertreter):

Mein Name ist Hütterroth. Ich bin als Vertreter der Readymix Kies GmbH hier, und zwar zusammen mit Herrn Tarter, dem ich dann das Wort überlassen möchte. Die Readymix Kies GmbH hat in diesem Verfahren Einwendungen wegen ihres Kieswerks in Korschenbroich erhoben, insbesondere wegen der Problematik der Erweiterung dieses Werkes, für das ein

bergrechtliches Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden ist, und wegen der im Zusammenhang mit dem Flughafen zu erwartenden Probleme. Die Ausführungen im Einzelnen dazu überlasse ich Herrn Tarter.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank. – Herr Tarter.

Jürgen Tarter (Vertreter):

Guten Tag zusammen! – Ich bin in der Readymix Kies GmbH für den Bereich Lagerstätten, Genehmigungen, Umweltschutz zuständig und möchte hier ganz kurz die Belange der Readymix vortragen. Wir sind seit den 70er-Jahren, also schon weit über 30 Jahre, an diesem Standort tätig. Circa acht Mitarbeiter sind vor Ort fest beschäftigt und circa 40 Folgearbeitsplätze werden von diesem Standort gesteuert: Betonwerke, Rekultivierung etc. Das heißt, der Standort Korschenbroich ist also hier im Ruhrgebiet ein sehr wichtiger Standort und hat Anbindungen nach Düsseldorf, Mönchengladbach usw. sowie eine sehr zentrale Lage. Wir haben direkte Autobahnanbindungen. Aus unserer Sicht ist das relativ konfliktarm.

Seit dem neuen GEP 1999 ist das Projekt aus verschiedenen Gründen ein Stück weit ins Stocken geraten, aber wir haben nicht lockergelassen und seitdem gemeinsam mit der Stadt Korschenbroich ein Konzept entwickelt, aufgrund dessen wir für uns eine langfristige Perspektive sehen.

Dann haben wir von dem Vorhaben erfahren, dass die Flughafengesellschaft erweitern möchte. Wir sind an dem Verfahren nicht beteiligt worden; im Umkehrschluss ist die Flughafengesellschaft an unserem Verfahren jedoch beteiligt. Das ist manchmal komisch, aber wie dem auch immer sei. Wir haben die Unterlagen eingesehen – sie lagen in den Städten aus – und festgestellt, dass die Flughafengesellschaft in unserem Interessengebiet Ausgleichsflächen darstellt.

Vor diesem Hintergrund haben wir unsere Einwendungen mit dem Ansatz formuliert: Ausgleichsflächen lassen sich verschieben, Geologie lässt sich nicht verschieben. Das ist eine sehr wichtige Lagerstätte. Ich halte sie für eine einmalige Lagerstätte im Kreis Neuss. Man hat Abbaumächtigkeiten von durchschnittlich 30 bis 35 m. Im GEP Düsseldorf betragen die Abbaumächtigkeiten 17 m. Im Umkehrschluss heißt das: Um das gleiche Ergebnis zu erzielen, das wir in Korschenbroich auf relativ kleinem Raum darstellen können, müsste man an anderer Stelle das Drei- bis Vierfache an Abgrabungsflächen ausweisen.

Deshalb **beantragen** wir,

dass ihre Ersatzflächen im Umfeld dargestellt werden.

Die Stadt Korschenbroich hat 2003 dazu ein Suchraumkonzept erarbeitet, in dem sich unsere Abgrabung wiederfindet, aber auch Pufferbereiche zu dem angrenzenden Naturschutzgebiet Pferdsbroich. Unter anderem sind Riesenflächen für Ausgleichsflächen, die von uns jetzt nicht beansprucht werden, in dem Suchraumkonzept vorhanden. Insofern rege ich an, dass Sie, wenn Sie tatsächlich Ausgleichsflächen in diesem Bereich suchen, sich an diesem Suchraumkonzept orientieren und Ihre Ersatzflächen aus diesem Abgrabungsbereich zurücknehmen. Das wäre uns sehr wichtig.

(Beifall bei den Einwendern)

Mich interessiert, weil ich bei uns im Haus ebenfalls Ersatzflächenpolitik mache – vielleicht können wir auf diesen Vorschlag im Anschluss eine Antwort bekommen –, wie diese Ersatzflächen, die sehr gestückelt sind, in unser Konzept hineinkommen. In diesem Zusammenhang erinnere ich daran, dass wir seit 1999, seit der Verabschiedung des GEP, Gespräche mit dem Kreis Neuss und mit der Bezirksregierung Düsseldorf führen. Seitdem hatten wir eine Hürde nach der anderen zu überwinden. Die Krönung waren die Ersatzflächen. Wenn ein Ersatzflächenkonzept erstellt wird, dann ist das ein zusammenhängendes Konzept, das irgendwo schlüssig ist und aus dem man die Ausgleichsvorteile erkennen kann.

Vielleicht kann man das Konzept hier noch einmal zeigen; wir haben es nur eingesehen. Wenn ich es richtig in Erinnerung habe, waren es sehr kleine Parzellen, die relativ verstreut auf unserem Abgrabungsbereich verteilt waren. Man könnte auch den Eindruck gewinnen – so sage ich ein bisschen provokativ –, dass es Sperrparzellen sein könnten, Verhinderungspolitik. – Herr Zerbe, Sie schütteln den Kopf. Wenn dem nicht so ist, dann ist es in Ordnung. Das war nur mein persönlicher Eindruck aufgrund der auf dem Papier erkennbaren Zerstückeltheit dieser Parzellen. – Ich sehe gerade, dass die Karte ein Stück weit vorbereitet wird.

(Karte)

Hier betreiben wir unsere Abgrabung. Unser Interessengebiet geht hier herunter. Man sieht, dass hier immer Teilbereiche ausgewiesen sind, gerade in diesem Bereich, der für uns sehr interessant ist, weil wir dort auf volle Abbautiefe kommen, um die genannten 30 bis 35 m auszuschöpfen.

Es wäre eine nette Geste von Ihnen, wenn Sie heute sagten, Sie orientierten sich an dem Suchraumkonzept der Stadt Korschenbroich – es macht Sinn; darin ist jede Menge Know-how enthalten –, und diese Parzellen aus diesem Gebiet herausnehmen. Alternativflächen sind vorhanden. Dann wären wir da schon ein Stückchen weiter. – Vielleicht können Sie gleich etwas dazu sagen, Herr Zerbe.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wollen Sie jetzt sofort? – Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Die ausgewiesenen Ausgleichsflächen haben natürlich überhaupt nicht die Konzeption gehabt, die Entwicklung der Firma Readymix irgendwo zu verhindern. Bei den Flächen, die auszugleichen sind – das sind in toto 1,8 km² –, gibt es vermutlich im gesamten Umkreis des Platzes keine Fläche, die zusammenhängend diese Möglichkeit bietet. Insofern geht man dann auf Teilbereiche.

Herr Tarter, wir haben vor ein paar Monaten, im Februar, schon einmal zusammengesessen. Das habe ich als äußerst fruchtbares und freundliches Gespräch empfunden. Das sollten wir fortsetzen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wenn ich allerdings ein bisschen Wasser in den Wein gießen darf, bevor Sie sich zu früh freuen, Herr Tarter: Die Flughafenausgleichsflächen sind nur das eine Thema. Die Bezirksregierung interessiert sich natürlich für andere Themen genauso. Ich weise darauf hin, dass ich in meinem früheren Leben die Wasserwirtschaft vertreten habe. Der Konflikt zwischen Wasserwirtschaft und Kiesabbau war ständiger Begleiter. Mir ist auch bekannt, dass im GEP-Änderungsverfahren so wie jetzt im Scopingverfahren entsprechende Bedenken vorgebracht wurden. Ihr Problem wird also nicht allein die Absicht des Flughafens sein, dort Ausgleichsflächen zu erwerben, einmal abgesehen von der rechtlichen Problematik der Veränderungssperrenwirkung, die für Ihr Verfahren noch eine Rolle spielen könnte. Sie sind noch nicht an Schmitts Packes vorbei.

Jürgen Tarter (Vertreter):

Das stimmt. Der Scopingtermin hat stattgefunden. Die Bezirksregierung hat aber durch Abwesenheit gegläntzt. Eine Stellungnahme haben Sie bislang auch noch nicht abgegeben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Doch, mittlerweile ja; gegenüber der Bezirksregierung Arnsberg.

Jürgen Tarter (Vertreter):

Das ist mir nicht bekannt. Sie ist dann einen Tag alt oder so?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich weiß jetzt nicht, wie lange es her ist, aber es liegt vor. Es läuft ja zunächst nur das Scopingverfahren, noch nicht das Hauptsacheverfahren.

Jürgen Tarter (Vertreter):

Unsere Bedenken sind angekommen und Herr Zerbe hat Lösungen angedeutet. – Die anderen Themen, Herr Marten, die Sie andeuten, werden wir natürlich im Verfahren abarbeiten. Das ist uns auch klar. Vielleicht klappt es ja. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Tarter. – Herr Gens steht als Nächster auf der Liste. – Bitte sehr.

Ulrich Gens (Einwender):

Ich möchte es wie heute Nachmittag kurz machen. Ich habe keine Rede vorbereitet, weil es mir heute Abend darum ging, den Standpunkt in Bezug auf die landwirtschaftlichen Ausgleichsflächen und die Flächen klar zu machen, die direkt für den Flughafen benötigt werden. Dazu habe ich eben schon Stellung genommen.

Ich stehe natürlich auch als betroffener Familienvater hier, ich stehe als betroffener Hauseigentümer hier, ich stehe als betroffener Eigentümer landwirtschaftlicher Flächen hier, die durch den Ausbau des Verkehrslandeplatzes beeinträchtigt werden können. All das werden Sie in den letzten Tagen und Wochen schon oft gehört haben. Es macht wenig Sinn, wenn ich dies alles noch einmal ausbreite.

Tatsache ist, dass durch den geplanten Ausbau Menschen betroffen sind. Es wird davon gesprochen, dass 3 Millionen Menschen den Flugplatz später nutzen. Ich halte diese Zahl für illusorisch, aber so steht sie eben schwarz auf weiß zu lesen. Wenn ich pro Tag von 10.000 Menschen ausgehe, die durch den Flughafen belästigt werden, und diese Zahl mit 365 multipliziere, dann komme ich zu einer weitaus größeren Zahl, nämlich bei 3,6 Millionen Menschen, die durch den Flughafen elementar betroffen sind, die durch Unfälle und durch Krankheiten gefährdet sind, die in ihrem gewohnten Leben beeinträchtigt sind. Wenn man nur diese beiden Zahlen vergleicht, dann kann es eigentlich nur eine Entscheidung der Bezirksregierung geben: Tut mir Leid, lieber Flughafen; macht die Tore dicht, macht aus dem ganzen Gelände ein schönes Gewerbegebiet. Dann haben auch viel mehr Leute Arbeit und viel weniger Leute sind betroffen. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich rufe Frau Käthe Müller auf.

Käthe Müller (Einwenderin):

Mittlerweile guten Abend, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, liebe Zuhörer! Ich stelle fest, man muss hier wirklich flexibel sein. Das, was ich mir für heute vorgenommen hatte, verschiebe ich jetzt auf Donnerstag. Das ist auch kein Problem; ich werde wieder da sein. Heute sind für mich einige Fragen aufgetaucht; wir werden sehen, ob man sie jetzt beantworten kann. Das ist mir einfach wichtiger. Ich glaube, dann kommen wir auch mit der knappen Zeit noch klar.

Zum Thema Zusammenlegung, Verlegung, Ausgleichsflächen usw. frage ich als betroffene Bürgerin – einige werden mir hierin zustimmen –: Wo finden wir demnächst zusammenhängend die über 30 ha große Fläche Naturschutzgebiet wieder, die man uns, angrenzend an den Flughafen, nehmen will?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Ibach.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Das Naturschutzgebiet bleibt an der Stelle, wo es ist, mit deutlich reduzierter Flächeninanspruchnahme. Die tatsächliche Flächeninanspruchnahme haben wir einmal dargestellt. Von dem NSG Neersener Bruch werden durch den Flughafen etwa 1,86 ha überplant. Natürlich gibt es auch Flächen, die in der Hindernisfreiheit liegen und wo somit Wuchsbeschränkungen vorliegen. Das Gebiet an sich bleibt aber auch für die Erholungsnutzung erreichbar.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Müller.

Käthe Müller (Einwenderin):

Dass sich diese über 30 ha nicht in Luft auflösen können, ist mir klar. Wenn Sie jetzt von 1,8 ha sprechen, die Sie zusammenhängend weiterhin zur Verfügung stellen können, dann frage ich: Was ist mit den anderen, immer noch über 30 ha in der jetzigen Form? Wir möchten sie in der jetzigen Form behalten. Sagen Sie mir bitte: Wo finde ich demnächst diesen See, wo das ehemalige Kalksandsteinwerk war? Wo finde ich diesen See in dieser Größe?

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Der See bleibt unverändert in seiner Größe wie jetzt auch bestehen.

Käthe Müller (Einwenderin):

Kann ich diesen See weiterhin so nutzen wie bisher? Ich denke, das fällt in den Sicherheitsbereich.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Den See konnten Sie so im Status quo selber auch noch nicht nutzen. Er war für Sie nicht zugänglich. Sie konnten ihn umlaufen.

Käthe Müller (Einwenderin):

Wer sagt Ihnen das?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich schalte Sie beide jetzt frei; es gibt ohnehin einen Dialog.

Käthe Müller (Einwenderin):

Wer sagt Ihnen, dass ich ihn bisher nicht nutzen konnte?

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Weil er für Sie so nicht zugänglich war.

Käthe Müller (Einwenderin):

Wer sagt das? – Sie sagen das. Dort ist aber ein Angelverein.

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Richtig. Für den Angelverein ist er zugänglich.

Käthe Müller (Einwenderin):

Wissen Sie, ob ich in dem Angelverein bin, ja oder nein?

(Heiterkeit und lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Christoph Ibach (Antragstellerin):

Nein.

Käthe Müller (Einwenderin):

Aber Sie scheinen die Mitgliederliste zu kennen. Ich bin tatsächlich nicht drin. Aber Sie sind sehr gut informiert. Datenschutz, toll!

Sie können mir also weiterhin keinen See in dieser Form bieten. Außerdem können Sie uns die über 30 ha Naturschutzgebiet in der bestehenden Form nicht bieten. Es wurde von Ausgleichsflächen gesprochen. Ich habe es in der letzten Woche schon erwähnt, Niederkrüchten, Elmpt; diese Namen sind gefallen. Ich wurde sogar von einigen hier gefragt: Wo liegt das überhaupt? – Sehr schön.

Ich möchte die Landwirte hören, wenn dort Ausgleichsflächen geschaffen werden, wenn wir von Neersen nach Niederkrüchten oder nach Elmpt fahren und dort auf diesen Ausgleichsflächen herumtrampeln. Ich würde es hier nie bei einem Landwirt machen und ich mache es drüben erst recht nicht. Also können Sie nicht von Ausgleichsflächen sprechen, es sei denn, Sie nehmen die landwirtschaftliche Fläche, die Sie jetzt hier haben müssen, um Ihr Vorhaben durchzusetzen, und verlagern das nach Niederkrüchten/Elmpt. Aber ich möchte den Landwirt hören, der demnächst mit seinem Traktor nach Niederkrüchten/Elmpt fährt und dort arbeiten will.

(Beifall bei den Einwendern)

Außer zu diesem Punkt sind bei mir Fragen in Bezug auf Äußerungen von Herrn Gathen aufgetaucht. Er sprach davon, dass es dort circa 80 bis 90 Eigentümer gebe, die anzusprechen wären. Er sprach von circa 80 %, die er schon befragt habe. Er sprach nicht davon, wie viele Zusagen von diesen 80 % von wiederum 80 bis 90 er hat, auch nicht davon – –

(Zuruf von Ulrich Gens [Einwender])

– 20 % sind relativ. 20 % in Fläche wäre interessant zu wissen, um zu erfahren, über welchen Prozentsatz der Flächen er Zusagen hat bzw. wie viel dort schon verkauft ist. Das wäre interessant, nicht 20 % der Landwirte. 20 % der Fläche können 2 ha sein, 20 % können auch verdammt viel mehr sein. Uns wird nicht gesagt, wie viel landwirtschaftliche Fläche da drüben betroffen ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Nur noch eine Anmerkung zu etwas, was mich vorhin wahnsinnig böse und wahnsinnig ohnmächtig gemacht hat: Da wird von Herr Gathen im Zusammenhang mit dieser Grundstücksgeschichte – ich nenne es jetzt einmal bewusst so – davon gesprochen, wir müssten das wie ein Puzzlespiel lösen. Ein Puzzlespiel! Ich bitte Sie, meine Damen und Herren: Es geht hier um unsere Gesundheit, es geht um unsere Existenz und es geht um verdammt viel mehr als um ein dämliches Puzzlespiel. – Vielen Dank.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Frau Müller. – Ich habe keinen Redner mehr auf der Rednerliste; ich sehe auch keine spontane Wortmeldung. Dann schließe ich den Themenkomplex Umweltauswirkungen ab.

Wir setzen den Erörterungstermin am Donnerstag um 10:00 Uhr fort. Dann rufe ich zunächst noch einmal den Tagesordnungspunkt 3, Bedarf, Alternativen und Wirtschaftlichkeit des Vor-

habens, auf, dem wir uns zunächst widmen werden. Anschließend werden wir in den Tagesordnungspunkt 10, Finanzielle und andere individuelle Auswirkungen, eintreten.

Ich wünsche Ihnen eine gute Heimfahrt und schließe den Erörterungstermin für heute.

(Allgemeiner Beifall)

Schluss: 19:54 Uhr

Verhandlungsleiter:

Protokollführer:

(Cornelia Patzschke, Leipzig)

(Wolfgang Wettengel, Leipzig)