
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	3
Tagesordnungspunkt 1: Einführung	3
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	6
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	9
Martin Rothe (Einwender):	9
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	12
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	13
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	14
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	14
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	15
Ulrich Mischke (Einwender):	15
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	23
Ferdinand Lutter (Einwender):	23
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	24
Ferdinand Lutter (Einwender):	24
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	24
Ferdinand Lutter (Einwender):	24
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	26
Ferdinand Lutter (Einwender):	27
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	27
Werner Reh (BUND):	27
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	29
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	29
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	29
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	29
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	30
Herbert Gorecki (Einwender):	30
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	30
Herbert Gorecki (Einwender):	30
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	33
Wolfgang Wegener (Förderverein Flughafen MGL e. V.):	33
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	35
Wolfgang Wegener (Förderverein Flughafen MGL e. V.):	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	36
Heinz Meurer (Einwender):	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	36
Tagesordnungspunkt 2: Rechts- und Verfahrensfragen	36
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	37
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	40
Wolfgang Houben (Einwender):	40
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	45
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	45
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	45
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	47
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	47
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	49
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	49
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	52
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	52
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	53
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	53
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	53
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	55
Martina Stall (Stadt Willich):	56
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	57
Martina Stall (Stadt Willich):	57
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	58
Martina Stall (Stadt Willich):	58
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	58

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	58
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	58
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	58
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	59
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	60
RA Dr. Wilfried Bank (Vertreter):	60
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	72
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	73
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	73
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	74
RA Dr. Wilfried Bank (Vertreter):	74
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	75
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	75
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	75
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	75
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	76
RA Dr. Wilfried Bank (Vertreter):	76
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	77
Martin Rothe (Einwender):	77
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	78
Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):	79
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	81
Wolfgang Houben (Einwender):	81
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	83
Wolfgang Houben (Einwender):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	83
Hubertus Goltsch (Einwender):	85
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	85
Herbert Schäfer (Einwender):	85
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	86
Rudolf Graaff (Stadt Korschenbroich):	87
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	87
Wolfgang Houben (Einwender):	87
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	87
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	87
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	88
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	88
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	88
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	88
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	89
Schluss: 19:15 Uhr	89

Beginn: 10:01 Uhr

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meine verehrten Damen und Herren, hiermit eröffne ich den Erörterungstermin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach.

**Tagesordnungspunkt 1:
Einführung**

Ich möchte mich zunächst einmal vorstellen. Mein Name ist Ulrich Marten. Ich leite das Luftverkehrsdezernat der Bezirksregierung Düsseldorf. Zu meiner Rechten und Linken sitzen Frau Hörr und Frau Schäfer, die den Erörterungstermin heute und an den Folgetagen mit mir zusammen leiten werden.

Ich möchte gleich zu Beginn eine Kernfrage für diesen Erörterungstermin abklären, und zwar ob wir öffentlich tagen können oder nicht. Nach § 68 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes ist der Erörterungstermin zunächst einmal nicht öffentlich. Teilnehmen können neben der Antragstellerin und den Behördenvertretern alle Verfahrensbeteiligten, d. h. Einwender, Betroffene und deren Rechtsbeistände. Nach § 68 Abs. 1 Satz 3 VwVfG kann der Verhandlungsleiter die Anwesenheit anderer Personen gestatten, wenn kein Beteiligter widerspricht. Diese Regelung soll den Einzelnen schützen, der z. B. nicht in aller Öffentlichkeit sein Anliegen vortragen möchte.

Andererseits sind viele Beteiligte daran interessiert, dass die Öffentlichkeit – gemeint ist damit auch die Presseöffentlichkeit – die Erörterung verfolgen kann. Eine öffentliche Erörterung hätte den Charme, dass wir uns Eingangskontrollen ersparen könnten.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Bedenkt man darüber hinaus, dass alle Einwohner der 17 Auslegungsgemeinden als Betroffene gelten, ist der Personenkreis, der darüber hinaus Interesse hat, an diesem Erörterungstermin teilzunehmen, relativ überschaubar. Wir haben am Eingang eine Gästeliste ausgelegt, in die sich bis jetzt acht Personen eingetragen haben. Deswegen frage ich Sie, ob es Sinn macht, wegen acht Personen, die als Gäste zu uns gestoßen sind, eine Eingangskontrolle vorzunehmen. Das wäre dann nicht nur für heute der Fall, sondern für jeden Tag der Erörterung. Deswegen zu Beginn die Frage: Hat jemand etwas dagegen, dass wir öffentlich tagen? – Das ist nicht der Fall. Dann tagen wir hiermit öffentlich.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte ein paar allgemeine Hinweise geben, wie der Erörterungstermin ablaufen soll.

(Verhandlungsleiter Ulrich Marten erhält einen Hinweis von Verhandlungsleiterin Felia Hörr.)

– Jetzt haben wir den Fall, dass mir ein Antrag auf Nichtöffentlichkeit hereingereicht wurde. Ich habe eben gefragt, und es hat sich niemand zu Wort gemeldet. Ich habe dann den Erörterungstermin für öffentlich erklärt; damit kommt der Antrag zu spät.

(Beifall bei den Einwendern)

Zum Allgemeinen: Bild- und Tonaufnahmen sind mit einer Ausnahme nicht gestattet; die Stenografen fertigen zur Sicherheit einen Mitschnitt, damit bei der Erstellung des Protokolls bei Zweifelsfragen nachgehört werden kann.

Ihre Handys bitte ich auszuschalten. Wenn Sie telefonieren wollen, gehen Sie bitte nach draußen, in die Vorräume oder die bereitgestellten Büros. Rauchen ist hier nicht gestattet.

Getränke können Sie mit zu Ihrem Platz nehmen. Wenn Sie etwas essen wollen, machen Sie das nach Möglichkeit draußen. Wir haben auch Pausen vorgesehen, in denen das sicherlich besser zu bewerkstelligen ist.

Wie haben wir uns den Ablauf vorgestellt? – Wir wollen montags, dienstags, donnerstags und freitags ab 10:00 bis spätestens 20:00 Uhr tagen. Mittwochs ist verhandlungsfrei. Wegen eines Fußballländerspieles in diesem Stadion wird in der Woche vom 04.06. bis 10.06.05 nicht erörtert. Pausen sind an den Verhandlungstagen in der Zeit von circa 13:00 bis 14:00 Uhr und 16:30 bis 17:00 Uhr vorgesehen. Wir machen das aber abhängig vom Verlauf der Diskussion.

Rederecht haben alle Verfahrensbeteiligten, nicht jedoch Gäste. Die Rednerfolge ergibt sich aus der Reihenfolge der Anmeldung an der Wortmeldestelle, im hinteren Bereich der Lounge gelegen. Redner sollen sich zu einem bestimmten Tagesordnungspunkt melden. Der Verhandlungsleitung ist es unbenommen, aus der Situation heraus ausnahmsweise außerhalb der Rednerliste das Wort zu erteilen. Der jeweilige Redner sollte eines der Saalmikrofone oder das Mikrofon auf dem Rednerpult nutzen – das ist ohnehin der beste Standort, wenn man sich zu Wort meldet –, seinen Namen und Wohnort oder Funktion bzw. Behörde benennen, die er vertritt.

Wir wollen zunächst versuchen, ohne Redezeitbegrenzung auszukommen, damit möglichst vielen Einwendern die Gelegenheit gegeben wird, sich zu Wort zu melden. Der einzelne Redebeitrag sollte nach Möglichkeit nicht länger als zehn Minuten dauern. Für die Gutachter gilt allerdings eine andere Zeit; sie müssen ihre Darstellungen umfassend vortragen können.

Jeder Redner kann sich zu den zwölf Tagesordnungspunkten melden; Mehrfachnennungen sind durchaus möglich. Auch die Träger öffentlicher Belange bitte ich, von der Wortmelde-

stelle Gebrauch zu machen, damit die Redewünsche zentral erfasst und objektiv aufgelistet werden können.

Geschäftsordnungsanträge gibt es im Verwaltungsverfahrensgesetz nicht. Die Reihenfolge der Redner kann also nicht dadurch geändert werden, dass man vorgibt, sich zur Geschäftsordnung zu melden. Jeder Redner muss sich in die Zahl der bereits vorliegenden Wortmeldungen einreihen. Wie gesagt: Im begründeten Einzelfall kann der Versammlungsleiter eine Ausnahme davon zulassen.

Zum Sinn des Erörterungstermins: In dem Erörterungstermin sollen das Vorhaben umfassend erörtert und die Anregungen und Bedenken diskutiert werden. Diese Vorgehensweise soll der Planfeststellungsbehörde, also uns Vertretern der Bezirksregierung, eine Entscheidungsgrundlage aufbereiten. Nur so können wir eine sachgerechte Entscheidung treffen.

Der Erörterungstermin dient der Information aller Anwesenden, aber auch einer umfassenden Sachverhaltsaufklärung. So soll das Verfahren von allen Seiten beleuchtet werden.

Außerdem soll das Für und Wider eines Vorhabens deutlich herausgearbeitet werden, und man muss über Alternativen sprechen; schließlich soll eine abgewogene Entscheidungsgrundlage für die Planfeststellungsbehörde aufbereitet werden.

In diesem Erörterungstermin wird keine Entscheidung in der Sache getroffen. Wir erörtern dieses Thema. Nach dem Erörterungstermin – und nach der Erstellung des Protokolls – wird die Phase der Erarbeitung eines Planfeststellungsbeschlusses erfolgen. Während des Termins werden auch keine Grundstücks- oder sonstigen Entgeltverhandlungen geführt. Das macht man außerhalb dieses Termins – notfalls in einem eigenen Verfahren.

Zudem wird von dem Erörterungstermin ein Protokoll gefertigt, das wir den Trägern öffentlicher Belange und den Einwendern zustellen bzw. öffentlich bekannt machen. Wir erlauben uns den Luxus eines Wortprotokolls, da der Aufwand eines Ergebnisprotokolls unverhältnismäßig wäre.

Über die weiteren Einzelheiten des Erörterungstermins haben wir ein Informationsblatt verteilen lassen. Sollten darüber hinaus Verständnisfragen offen geblieben sein, so bitte ich, diese nachher zu stellen. Wer also zu den Verfahrensregeln sprechen möchte, möge sich bitte bei der Wortmeldestelle zu TOP 1, Einführung, eintragen lassen.

Wie Sie sehen, haben wir zwölf Tagesordnungspunkte ausgewiesen, die nicht unbedingt tagesscharf gefasst werden. Um aber den Gutachtern der Antragstellerin und den Gutachtern der Bürgerinitiativen und Kommunen einen verlässlichen Zeitpunkt ihres Beitrages zu nennen, haben wir an drei Tagen mit fest vorgegebener Uhrzeit deren Beiträge terminiert, unabhängig von der zu diesem Zeitpunkt gültigen Rednerliste. Ich hoffe, dass wir so flexibel und verlässlich zugleich vorgehen können.

Schließlich noch ein paar Anmerkungen zur bisherigen Verfahrensgeschichte: Die Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH hat mit Schreiben vom 07.11.2003 den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach beantragt. Nach Prüfung auf Vollständigkeit und dann erfolgter Ergänzung der vorgelegten Unterlagen seitens der Flughafengesellschaft lag der Bezirksregierung der auslegungsreife Antrag am 03.02.2004 vor.

Da Belange Dritter durch das beantragte Vorhaben berührt werden könnten, ist neben der Beteiligung von Gemeinden, Behörden und anderen Trägern öffentlicher Belange die Auslegung der Antragsunterlagen in 17 Anliegerkommunen durchgeführt worden, und zwar in Düsseldorf, Krefeld, Mönchengladbach, Dormagen, Grevenbroich, Jüchen, Kaarst, Meerbusch, Korschenbroich, Neuss, Grefrath, Nettetal, Schwalmatal, Tönisvorst, Viersen, Willich und Kempen. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 12.07.2004.

Circa 22.500 Einwendungen, Anregungen und Bedenken wurden vorgebracht, davon rund 18.000 Bedenken gegen das Vorhaben. Circa 4.500 Private, Firmen und andere Institutionen haben ein positives Votum zum beabsichtigten Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach abgegeben.

Mit Schreiben vom 03.03.2004 erfolgte die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. 61 von 90 beteiligten Institutionen haben eine Stellungnahme abgegeben. Die öffentliche Bekanntmachung des Erörterungstermins und die entsprechende Einladung der Träger öffentlicher Belange wurden am 18.04.2005 gleichzeitig veranlasst. – So weit zu den Verfahrensabläufen.

Ich bitte nun die Antragstellerin, ihr Vorhaben vorzustellen. Herr Zerbe, Sie haben das Wort.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Guten Morgen, sehr geehrte Damen und Herren, auch sehr geehrte Damen und Herren der Bezirksregierung und der Träger öffentlicher Belange! Wir beginnen heute, so hat Herr Marten schon beschrieben, mit der Erörterung der Einwendungen zum Antrag der Flughafengesellschaft Mönchengladbach auf Planfeststellung. Ich möchte Ihnen die für die Flughafengesellschaft anwesenden Personen vorstellen und fange zu meiner Rechten an:

Herr Tümpel berät uns bei rechtlichen Themenstellungen. Daneben sitzt Herr Prof. Johlen, unser Rechtsbeistand seit langen Jahren. Links von mir ist Herr Kames, Verkehrsleiter und Prokurist der Flughafengesellschaft. Links im Bereich der Plätze, die wir für unsere Gutachter vorgesehen haben, sitzen aus unserer Gesellschaft Herr Thienel für den Bereich Öffentlichkeitsarbeit, Frau Reisepatt für den Bereich Rechtsberatung und Herr Peters, der uns in Lebenslagen über die rechtlichen hinaus berät. Mein Name ist Hans-Günter Zerbe, seit 2002 bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach, davor acht Jahre am Flughafen Düsseldorf tätig. Daran sehen Sie auch die gesellschaftsrechtliche Verbindung: Der Flughafen Düsseldorf ist mit 70 % am Mönchengladbacher Flughafen beteiligt.

Ich möchte Ihnen jetzt gerne – dabei wird mich Herr Kames unterstützen, soweit das mit der vorhandenen Technik geht – die wesentlichen Punkte unseres gestellten Antrages noch einmal nennen. Herr Kames wird auf den Projektionswänden einen Plan zeigen, aus welchem sich die Veränderungen bzw. die beantragten Änderungen für den Flughafenausbau ergeben.

(Karte)

Sie sehen rechts und links von der Bühne einen vergrößerten Plan. Dieser ist auch in den Antragsunterlagen enthalten. Wir möchten ihn noch einmal für alle zeigen, falls ihn möglicherweise jemand noch nicht gesehen hat.

Der erste Punkt unseres Antrags ist der Bau einer Start- und Landebahn mit 2.320 m Länge mit Herstellung der dafür erforderlichen Hindernisfreiheit.

Zweiter Antragspunkt: Verlängerung und Verbreiterung des Parallelrollweges A.

Dritter Punkt: Anpassung der Rollwege, Vorfelder und Flugbetriebsflächen.

Viertens: Der Ausbau bestehender und Neubau zusätzlicher Flugsicherungs-, Befeuerungs- und Wetterdienstanlagen.

Fünfter Punkt: Der teilweise Rückbau der heute existierenden Start- und Landebahn mit Anpassung eines Hubschrauberlandeplatzes im westlichen Teil der bestehenden Bahn bei gleichzeitigem Rückbau bestehender Rollbahnanschlüsse.

Sechstens – das lässt sich auf dem Plan nicht so elegant darstellen, weil es teilweise unterirdisch erfolgen wird –: Ausbau bestehender und Neubau zusätzlicher Entwässerungsanlagen und Versorgungseinrichtungen.

Siebtens: Die Verlegung des sogenannten Trietbaches, der heute weitgehend in einem Rohrsystem am Flughafen existiert, mit Schaffung einer neuen Retentionsfläche sowie die Verlegung des Eschertgrabens.

Wir beantragen darüber hinaus achtens die Festlegung eines Bauschutzbereiches gemäß § 12 LuftVG und

neuntens – weil wir diesen Bauschutzbereich beantragen – die Umwidmung des derzeitigen Verkehrslandeplatzes zum Verkehrsflughafen.

Zehntens: Die Ausweisung von über die derzeitigen Grenzen des Betriebsgeländes hinausgehenden Flächen gemäß der technischen Planung für Erweiterung, Neubau des Terminals, Parkflächen, Terminalvorfahrten, Hallen, Werkstätten, Lärmschutzeinrichtungen und Abfertigungs- und Serviceeinrichtungen.

Elftens: Darüber hinaus haben wir unter Beibehaltung der jetzigen genehmigten Betriebszeit von 6:00 bis 22:00 Uhr eine Erlaubnis plus eine Stunde für verspätete Landungen besonders lärmärmer Flugzeuge beantragt, deren flugplanmäßige Landung bis 22:00 Uhr vorgesehen ist.

Das sind die wesentlichen Antragspunkte, so wie Sie sie auch in unserem Antrag finden.

Die jetzige Situation des Linienflugverkehrs an unserem Platz macht deutlich, dass durch die vorhandenen flugbetrieblichen Einschränkungen und insbesondere die infrastrukturellen Einschränkungen der Startbahn mit nur 1.200 m Länge in keiner Weise dem Markt und der Nachfrage in unserer Region Rechnung getragen wird. Wir müssen festhalten, dass der Anteil an größeren und großen Jets im Regionalluftverkehr wie auch im qualifizierten Geschäftsreiseverkehr der General Aviation in den letzten Jahren stark gestiegen ist und die eingesetzten Jets überwiegend eine Start- und Landebahn benötigen, die deutlich länger als 1.200 m ist.

Um den Luftfahrtunternehmen für die Zukunft auch die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb der heute im Markt eingesetzten Flugzeugmuster zu ermöglichen, wurde unsere Gesellschaft im Jahr 2000 von der Gesellschafterversammlung beauftragt, ein Planfeststellungsverfahren in Gang zu setzen und die erforderliche Genehmigung für die eingangs genannten Punkte zu beantragen. Mit der beantragten Startbahnlänge von 2.320 m sind alle Ziele Europas sowohl im Linien- als auch im Touristikverkehr mit den heute gebräuchlichen und eingesetzten Flugzeugmustern ohne wirtschaftlich negative Nutzlastbeschränkungen erreichbar.

Lassen Sie mich einige kurze Anmerkungen darüber hinaus machen, bevor wir in die Diskussion unseres Antrags eintreten: Wir werden mit der Zurverfügungstellung der notwendigen Infrastruktur eines wettbewerbsfähigen Flughafens die technischen Voraussetzungen schaffen, um einer der wenigen Wachstumsbranchen, nämlich dem Luftverkehr, eine langfristig sichere und wettbewerbsfähige Basis in der Rhein-Ruhr-Region neben und in Ergänzung zum Flughafen Düsseldorf anbieten und das eigene Fluggastaufkommen unserer Region und die regionale Nachfrage hier abwickeln zu können.

Ebenfalls ist mit dem beantragten Ausbau eine Basis für die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze in unserer Region verbunden. Handel, Dienstleistung und Wirtschaft der gesamten Region werden von einem Ausbau profitieren. Wir sind sicher, durch den beantragten Ausbau einen positiven Beitrag zu leisten zu können, was unsere Region braucht, nämlich Wachstum und Arbeitsplätze.

Lassen Sie mich weiter anmerken, dass hier in Mönchengladbach ein Regionalflughafen ausgebaut und kein Großflughafen neu gebaut werden soll.

(Lachen bei den Einwendern)

Die erarbeitete Verkehrsprognose geht für die Zukunft von einem Passagierpotenzial von bis zu 2,8 Millionen Passagieren aus.

(Vereinzelt Beifall)

Eine solche Entwicklung mit all ihren positiven Effekten für den Arbeitsmarkt und die Wirtschaft wäre unserer Meinung nach positiv für die gesamte Region. Unsere jetzige Bahn entspricht nicht mehr den Anforderungen, die die heute in der Luftfahrt und im regionalen Luftverkehr eingesetzten gebräuchlichen, modernen und leisen Flugzeugmuster an die Flughafeninfrastruktur stellen. Es ist unsere Pflicht als Flughafenbetreiber, nunmehr mit unserem Antrag die Weichen für die Zukunft zu stellen. Wir müssen uns wie jedes andere Wirtschaftsunternehmen auch auf die Anforderungen des Marktes und als Flughafenbetreiber auf die Anforderungen und die Nachfrage des Luftverkehrs, der Fluggäste und der Airlines einstellen. Nichts zu tun und auf dem jetzigen Stand zu verharren, meine Damen und Herren, ist unserer Meinung nach falsch und keine Alternative. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Bevor wir in die Rednerliste eintreten, noch eine Anmerkung: Ich bitte den Herrn, der vorhin schriftlich die Nichtöffentlichkeit beantragt hat – den Namen werde ich jetzt nicht nennen –, zu Beginn der Mittagspause an die Versammlungsleitung heranzutreten, damit wir vielleicht für ihn individuell einen nicht öffentlichen Teil verabreden können. Dann wäre allen Anliegen Rechnung getragen – dem Anliegen der überwiegenden Mehrheit, öffentlich zu tagen und dem Anliegen des Einwenders, seine persönlichen Dinge nicht öffentlich vorzutragen. Ich glaube, das wäre ein vernünftiger Weg. – Als Ersten habe ich Herrn Martin Rothe auf der Rednerliste. Bitte.

Martin Rothe (Einwender):

Meine Damen und Herren, mein Name ist Martin Rothe. Ich bin Vorsitzender des Verbundes von Bürgerinitiativen um den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach herum, Airpeace e. V., wohnhaft in Korschenbroich. Zu dem Verbund gehören – ich beginne im Norden – die Bürgerinitiative gegen den Ausbau des Flughafens Mönchengladbach in Viersen, die Fluglärminitiative in Mönchengladbach, die Bürgerinitiative gegen Fluglärm Korschenbroich, die Interessengemeinschaft Herrenshoff, die Fluglärminitiative aus Kaarst, die Fluglärminitiative aus dem Norden von Neuss: Grefrath, dem Süden von Neuss: Rosellen und im Süden die Fluglärminitiative aus Dormagen – acht Initiativen, die sich zu einem Verbund mit einem eingetragenen Verein und einem ordentlichen Vorstand zusammengeschlossen haben. Diesem Vorstand sitze ich als Herr Martin Rothe vor.

Sehr geehrter Herr Marten! Meine Damen und Herren! Liebe Mitstreiterinnen, liebe Mitstreiter! Ich möchte meine Einleitung unter das Motto stellen: Warum tun Sie sich und uns das

an, liebe Antragstellerin? Als ich am 26. Oktober 2000 im Düsseldorfer Wirtschaftsministerium vom damaligen Wirtschafts- und Verkehrsminister Schwanhold das Luftverkehrskonzept 2010 erläutert bekam, glaubte ich, dass nun in Mönchengladbach Vernunft eingekehrt sei; denn die Landesregierung zeigte kein Interesse mehr an einem weiteren Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach.

Doch Zug um Zug beschlossen die Gesellschafter und der Aufsichtsrat des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach am 13.01.2001 einen Antrag auf Planfeststellung zum Neubau eines Großflughafens, wie wir eben von Herrn Zerbe gehört haben. Seitdem hat sich der Verkehrslandeplatz bis heute zur Bedeutungslosigkeit entwickelt: Es besteht keinerlei Nachfrage mehr, und keiner will den Flughafen Mönchengladbach mehr. Die Ablehnung des Vorhabens in den Parteien hat sich nicht verändert. In dem letzten Zwischenbericht über die Umsetzung der Luftverkehrskonzeption 2010 von Ende Februar 2005 – also gerade frisch – finden wir unter der Handlungsoption 15n weiterhin die Ablehnung des Ausbaus.

(Folie)

Sie müssen das jetzt etwas politisch und juristisch lesen. Die Handlungsoption 15n lautet:

Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach auf 1.440 m Gesamtlänge durch Umwidmung und Mitbenutzung der jeweils vor Kopf liegenden 120 m langen Stoppbahnen. Umsetzung: Anzeige der Flughafen Mönchengladbach GmbH für die geplante Start- und Landebahnverlängerung; luftrechtliche Prüfung durch die zuständige Luftfahrtbehörde.

Zum Sachstand: Die Handlungsoption wird von der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH nicht verfolgt. Die Flughafengesellschaft Mönchengladbach hat stattdessen bei der Bezirksregierung die Planfeststellung für eine neue 2.400 m lange Start- und Landebahn beantragt. In diesem Planfeststellungsverfahren wird zurzeit die mündliche Erörterung der Einwendungen vorbereitet. Das Ergebnis des Verfahrens bleibt abzuwarten.

Noch einmal zur Klarstellung. Der erste Satz des Sachstandes heißt: Die Handlungsoption wird von der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH nicht verfolgt. Das bedeutet, dass hier in Mönchengladbach kein Wert auf die politische Willensbildung in Düsseldorf gelegt wird. Das muss man noch einmal deutlich hervorheben.

In den letzten vier Jahren hat sich die betroffene Bevölkerung in der Region an ihre Volksvertreter gewandt und erfolgreich um Hilfe gebeten. Die Bevölkerung hat sich in Vereinen und Fluglärminitiativen von Viersen bis Dormagen organisiert und unter dem Dachverband Airpeace zusammengeschlossen. Die Bevölkerung hat in einer beispiellosen Solidaritätsaktion über 16.000 Einwendungen zum Antrag der Flughafengesellschaft bei der Bezirksregierung im Mai 2004 abgegeben. In den nächsten Wochen hat die Bevölkerung hier in der Arena die

Möglichkeit – wir begrüßen das ausdrücklich –, ihre Ablehnung gegen dieses unsinnige Großvorhaben zu dokumentieren und gegen den Ausbau zu kämpfen.

Die Unterstützung der Naturschutzverbände und vieler Städte und Kreise in der Region gibt den Betroffenen entsprechenden Rückhalt. Ich nenne den Kreis Viersen und den Rhein-Kreis Neuss, die Städte Neuss, Viersen, Korschenbroich, Willich, Kaarst, Dormagen, Jüchen, Krefeld und Meerbusch, die Naturschutzverbände BUND, NABU und VCD, natürlich Airpeace und auch den Aero-Club Grevenbroich.

Wir werden unsere Bedenken und Anregungen nun auch mündlich zum Ausdruck bringen können, sodass die Genehmigungsbehörde alle Argumente abwägen kann, bevor sie zu einem Beschluss kommt.

Die größte Unterstützung erhielt Airpeace in einem Anschreiben von Herrn Dr. Rüttgers vom 29. April 2005, also vor gut einem Monat, das ich Ihnen nicht vorenthalten möchte und deswegen hier kurz vorlege.

(Folie)

Herr Rüttgers schreibt uns:

Der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach findet im Zukunftsprogramm der CDU Nordrhein-Westfalen keine gesonderte Erwähnung, weil die landespolitischen Entscheidungen hierzu mit der Luftverkehrskonzeption 2010 bereits getroffen worden sind. Diesem Konzept ist seinerzeit mit großer Mehrheit aller Fraktionen im Landtag zugestimmt worden.

Mit der Handlungsoption 15n dieses Konzepts ist die landespolitische Zielvorgabe beschlossen worden, einer Verlängerung der Start- und Landebahn mit insgesamt 1.440 m positiv gegenüberzustehen. Weiter heißt es in der einvernehmlich beschlossenen Konzeption: Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur des Verkehrslandeplatzes wird aufgrund der Lagebeziehungen der Verkehrsflughäfen Düsseldorf und insbesondere der An- und Abflugrouten zueinander nicht favorisiert.

Diese Positionierung hat nach wie vor ihre Gültigkeit und ist dementsprechend Grundlagehaltung der nordrhein-westfälischen CDU. Dass die Betreibergesellschaft nunmehr ein Planfeststellungsverfahren über eine über die 1.440 m hinausgehende Bahnverlängerung beantragt hat, ist gleichwohl ihr gutes Recht, sodass dieses Verfahren nach Recht und Gesetz durchzuführen ist. Dies ändert indessen

nichts an der landespolitischen Zielsetzung der Luftverkehrskonzeption 2010.

(Beifall bei den Einwendern)

Meine Damen und Herren, liebe Antragstellerin, zum Schluss trage ich Ihnen noch zehn in meinen Augen wichtige Fragen vor, die in den nächsten Wochen, vielleicht sogar Monaten, auf Sie zukommen werden. Zuerst einmal noch einmal meine Frage: Warum tun Sie sich das an?

Erstens: obwohl das Land Nordrhein-Westfalen im Luftverkehrskonzept 2010 den Ausbau nicht favorisiert?

Zweitens: obwohl die CDU im Land der gleichen Meinung ist?

Drittens: obwohl die gesamte Region gegen den Neubau votiert?

Viertens: obwohl kein Bedarf für diesen Flugplatz besteht, was wir beweisen werden?

Fünftens: obwohl Sie mit der Gesundheit, dem Eigentum und der Umwelt der Bevölkerung spielen? – Herr Zerbe, das ist für Sie gedacht. Sie hören nicht zu. Es ist eigentlich üblich, dass man einem Redner zuhört.

(Beifall bei den Einwendern – Zuruf von Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin])

Sechstens: obwohl Sie um das hohe externe Risiko in unserer Region wissen?

Siebtens: obwohl keine Fluggesellschaft ab Mönchengladbach fliegen möchte?

Achtens: obwohl Sie wissen, dass nur Arbeitsplätze von Düsseldorf verlagert werden?

Neuntens: obwohl der Flugplatz seit 1996 jährlich 5 Millionen € Schulden gemacht hat?

Zehntens: obwohl der Flugplatz schleunigst umgewidmet werden müsste, da er tot ist? – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe, Sie haben das Wort.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Rothe, vielen Dank für Ihren Vortrag. Leider haben Sie nur sehr unvollständig aus dem Luftverkehrskonzept des Landes zitiert. Sie haben nämlich einzelne Sätze aus dem Kontext gerissen, die Sie uns jetzt entgegenzuhalten versuchen. Ich habe mir gerade das Luftverkehrskonzept des Landes geben lassen und möchte einmal für alle Teilnehmer am Erörterungstermin die Vorbemerkung zu den Handlungsoptionen vorlesen. Das ist eine Viertelseite. Dort ist es eigentlich sehr klar formuliert. Auf Seite 28 des Luftverkehrskonzeptes heißt es nämlich:

Zur Erreichung der Ziele der NRW-Luftverkehrspolitik werden nachfolgend keine Maßnahmen genannt, weil die Landesregierung nur in den wenigsten Fällen selbst Träger dieser Maßnahmen wäre. Es werden vielmehr Handlungsoptionen aufgezeigt, die von den dafür zuständigen Trägern des Luftverkehrs ergriffen werden können bzw. sollten. Soweit die Umsetzung einzelner Handlungsoptionen in die Zuständigkeit und Verantwortung Dritter – z. B. Flugplatzhalter, Luftfahrtunternehmen, Flugsicherungsorganisationen, Luftfahrtbehörden, Bundesregierung, internationale Organisationen und andere – fällt, hat die Luftverkehrskonzeption für deren Entscheidung selbstverständlich nur empfehlenden, aber keinen verbindlichen Charakter. Insofern stehen die Handlungsoptionen unter dem Vorbehalt noch vorzunehmender Abwägungen der unterschiedlichen Belange und ihrer rechtlichen Realisierbarkeit.

Diese Luftverkehrskonzeption des Landes, von der Sie einzelne Sätze aus dem Zusammenhang reißen, ist ja kein Gesetz. Diese Konzeption kann jeden Tag neu geändert werden.

Weil Sie sich auf die Luftverkehrskonzeption beziehen, die ja schon ein paar Tage alt ist, möchte ich einmal auf das hinweisen, was wir aus dem Bereich des Landes jetzt aktuell neu bekommen haben, nämlich die Broschüre des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung „Destination November Romeo Whisky“ – also Destination NRW – mit dem Untertitel „Luftverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen“. Dort heißt es im Vorwort des Ministers Dr. Horstmann:

Der Luftverkehr ist von wachsender Bedeutung. Er trägt dazu bei, die von den Bürgern gewünschte und von der Wirtschaft im globalen Wettbewerb benötigte Mobilität zu sichern.

Ich zitiere aus einer Broschüre des Landes!

Unsere eng mit den Weltmärkten verflochtenen Industrie- und Dienstleistungsunternehmen sind auf einen schnellen ... Austausch ihrer

Güter und Dienstleistungen angewiesen. Zudem bleibt der Luftverkehr mit seinen kurzen Reisezeiten für die Geschäfts- und Privatreise ein attraktives Verkehrsmittel.

Ich denke, damit ist eindeutig klar, dass wir unseren Antrag auf Planfeststellung im Kontext mit der Luftverkehrskonzeption des Landes gestellt haben.

Herr Prof. Johlen würde gerne noch einige Ergänzungen auf juristischer Ebene zu meinen Ausführungen machen. Ich bitte Herrn Marten, auch Herrn Prof. Johlen kurz das Wort zu geben. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir sind noch im Bereich der Einführung. Ich dachte, dass wir jetzt erst einmal Grundsatzpositionen austauschen, bevor wir uns ins Dickicht der rechtlichen Auseinandersetzung begeben. Es würde Sinn machen, dies unter einem anderen Tagesordnungspunkt dann en détail zu diskutieren. Wenn Sie aber noch grundsätzlich dazu Stellung nehmen wollen, können Sie das gerne tun.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Danke schön. – Herr Marten, es muss die Möglichkeit gegeben sein, zu bestimmten Vorträgen, die hier gehalten worden sind, auch sofort kurz und knapp Stellung nehmen zu können, bevor sich das Ganze verläuft.

Herr Rothe, Sie haben uns persönlich etwas angegriffen und moniert, wir hätten uns unterhalten. Das möchte ich zurückweisen. Wir haben Ihren Ausführungen sehr ernsthaft zugehört. Unsere kurze Kontaktaufnahme diente nur dazu, Ihnen antworten zu können. – Das möchte ich Ihnen hierzu sagen und jetzt noch drei Punkte ansprechen.

Erstens. Herr Zerbe hat schon darauf hingewiesen, dass das Maß rechtliche Vorgaben sind. Die wichtigste rechtliche Vorgabe, die wir hier in Nordrhein-Westfalen haben, ist das Landesentwicklungsprogramm. Das Landesentwicklungsprogramm ist ein Gesetz, ein Landesgesetz, das also mit höchster Autorität ausgestattet ist. Darin steht, dass der wachsenden Bedeutung des Luftverkehrs Rechnung zu tragen ist. In diesem Landesentwicklungsprogramm steht auch, dass der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach als Schwerpunktflugplatz für den Regionalluftverkehr ausgebaut werden soll.

Zweitens. Jetzt kommt etwas, das uns hier sicherlich noch länger beschäftigen wird: Sie können nicht aus dem gegenwärtig schlechten Zustand des Flugplatzes darauf schließen, dass auch der neu ausgebaute Flugplatz keine Bedeutung haben werde.

Drittens. Das Luftfahrtkonzept ist eine politische Aussage, die jederzeit geändert werden kann. Es ist der gegenwärtigen Landesregierung selbstverständlich unbenommen, dann,

wenn sie sagen würde: „Wir wollen den Flugplatz nicht!“, die Bezirksregierung anzuweisen, den Planfeststellungsbeschluss nicht zu erlassen. Diese Entscheidung soll aber doch gerade erst getroffen werden, wenn hier im Rahmen dieses Verfahrens der Öffentlichkeitsbeteiligung beide Seiten die Vorzüge und die Nachteile dieses Ausbaus erörtert haben, diese dokumentiert worden sind und dann erst eine ausgewogene Entscheidung möglich ist. Das ist sicherlich eine politische Entscheidung. Diese wird und kann getroffen werden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Als nächster Redner steht Herr Ulrich Mischke auf der Liste.

Ulrich Mischke (Einwender):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Mein Name ist Ulrich Mischke. Ich wohne als Eigentümer eines Einfamilienhauses in der künftigen engsten Lärmzone der beantragten neuen Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach. Daher bin ich bei Genehmigung der Ausbaupläne erheblichen Belastungen des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach im Ortsteil Willich-Neersen ausgesetzt. Darum habe ich schriftliche Einwendungen erhoben. Deshalb melde ich mich hier zu Wort und stelle deshalb auch folgende Anträge:

Ich **beantrage**, dass das laufende Planfeststellungsverfahren und damit auch dieser Erörterungstermin von der Bezirksregierung Düsseldorf abgebrochen und von einer anderen Behörde durchgeführt werden.

Sollte dies nicht geschehen, **beantrage** ich ergänzend, dass die Erörterung für einige Wochen ausgesetzt wird.

Zur Begründung meiner Anträge – weitere Einzelanträge werden noch folgen – führe ich Folgendes aus: Mit dem Planfeststellungsverfahren ist die Bezirksregierung Düsseldorf beauftragt. Kraft gesetzlicher Bestimmungen hat die Bezirksregierung das Verfahren objektiv und fair gegenüber Befürwortern und Gegnern des Flugplatzausbaues durchzuführen. Die Bezirksregierung hat insbesondere unabhängig das Für und Wider zu untersuchen, zu bewerten und abzuwägen. Dies gilt umso mehr, wenn – was ich vom Grundsatz her bereits für bedenklich halte – die Bezirksregierung nicht nur Anhörungs-, sondern zugleich auch Genehmigungsbehörde ist. Es müssen deshalb hohe rechtsstaatliche Ansprüche an das Verfahren und das Verhalten der Bezirksregierung gestellt werden.

Der Ablauf des Planfeststellungsverfahrens von Beginn an bis zum heutigen Tag hat jedoch bewiesen, dass die Bezirksregierung diesen hohen Rechtsansprüchen in keiner Weise gerecht geworden ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Ausgangspunkt für diese mehr als bedenkliche und einseitige Entwicklung zugunsten der Antragstellerin ist die Person des Regierungspräsidenten, nämlich Jürgen Büssow. Herr Büssow ist Leiter sowohl der Anhörungs- als auch der Genehmigungsbehörde. In dieser Funktion ist er gegen alle seine Mitarbeiter weisungsberechtigt, also auch gegen alle die Personen, die hier dieses Verfahren durchführen, bearbeiten und entscheiden.

Diesem Regierungspräsidenten Jürgen Büssow war bekannt, dass bei dem notwendigen Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang mit dem angestrebten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach seine Behörde das Verfahren durchführen wird. Gerade deshalb hätte er sich mit Erklärungen zum Verkehrslandeplatz Mönchengladbach in der Öffentlichkeit – und nicht nur dort – sehr zurückhalten müssen. Er hätte alle Aussagen unterlassen müssen, die Zweifel an der Unabhängigkeit seiner Behörde aufkommen lassen. Aber was hat er tatsächlich getan? – Mehrmals hat er sowohl bei SPD-Veranstaltungen als auch gegenüber der Presse erklärt – ich zitiere beispielhaft die „Rheinische Post“ vom 19. Juni 2003 wörtlich –:

Der Ausbau des Mönchengladbacher Flughafens muss schnellstens umgesetzt werden.

Ende des Zitates. – Dies sagte Herr Büssow zu einem Zeitpunkt, als bereits klar war, dass es zu einem Planfeststellungsverfahren kommen wird und er dabei maßgeblich mitwirken und entscheiden wird.

Die verschiedenen glasklaren Aussagen von Herrn Büssow für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach beweisen, dass Herr Büssow in diesem Verfahren eindeutig befangen ist. Ein objektives Verfahren ist damit aus der Sicht der betroffenen Bürger bei der Bezirksregierung Düsseldorf nicht mehr gewährleistet.

(Beifall bei den Einwendern)

Es verwundert aber auch nicht, dass Herr Büssow sich so eindeutig auf den schnellen Ausbau des Flugplatzes festgelegt hat. Dies dürfte in seinem politischen Werdegang begründet sein. Die Stadt Düsseldorf als Mitinhaber der Flughafengesellschaft Düsseldorf und diese wiederum als Mehrheitseigner der Mönchengladbacher Flughafengesellschaft sind stark am Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach interessiert. Nun war Herr Büssow, bevor er von der Landesregierung zum Regierungspräsidenten in Düsseldorf berufen wurde, langjähriger SPD-Landtagsabgeordneter aus der Stadt Düsseldorf – meines Wissens länger als 15 Jahre. Er hat in dieser Funktion immer entschieden und engagiert die Interessen des Flughafens Düsseldorf vertreten.

Durch seine Äußerung – und dies ist ganz wesentlich – hat er zugleich auch seine Mitarbeiter beeinflusst. Dabei ist es rechtsunerheblich, ob dies mit Absicht geschehen ist. Entscheidend ist, dass das berufliche Wohlergehen, also die berufliche Karriere, von Mitarbeitern,

insbesondere leitenden Mitarbeitern, im Endergebnis allein von ihrem Behördenleiter abhängig ist. Diese können deshalb nicht mehr unbefangen prüfen und entscheiden, wenn sich ihr Chef bereits so eindeutig auf ein bestimmtes Ergebnis festgelegt hat. Es ist doch nach allen Lebenserfahrungen klar, dass Mitarbeiter, die in ihrer dienstlichen Tätigkeit dem Behördenleiter widersprechen und dessen angestrebtes Ziel vereiteln, das dieser der Öffentlichkeit so lautstark verkündet hat, entweder Probleme mit dem Behördenleiter bekommen oder Nachteile nicht mehr ausschließen können. Damit sind diese Mitarbeiter aber nicht mehr in der Lage, frei und unabhängig zu entscheiden.

Es kommt meines Erachtens auch nicht darauf an, dass zur Verteidigung des Regierungspräsidenten gesagt wird, er habe keine Weisungen in die eine oder andere Richtung erteilt und werde im Planfeststellungsverfahren alle seine Befugnisse auf seinen Vertreter im Amt, den Regierungsvizepräsidenten, übertragen; somit werde er keinen Einfluss auf das Verfahren nehmen. In Wirklichkeit und tatsächlich hat er diese Beeinflussung längst getan.

Ich stelle deshalb fest, dass in der Bezirksregierung Düsseldorf kein unabhängiges und objektives, also kein vorurteilsfreies und faires Verfahren gewährleistet ist. Vielmehr hat bereits das letzte Jahr gezeigt, dass die Bezirksregierung einseitig zugunsten der Antragstellerin arbeitet. Lassen Sie mich bitte dazu gleich auch mehrere Beispiele aufführen, die dies beweisen. Dafür gibt es eindeutige Anhaltspunkte.

Erstens. Herr Büssow hat vorzeitig das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, statt erst die Entscheidung abzuwarten, ob die zwingend erforderliche Änderung des Gebietsentwicklungsplans eine Mehrheit findet. Es ist bekannt: Der zurzeit gültige Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf schließt den Neubau einer verlängerten Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach in Übereinstimmung mit den bisherigen Beschlüssen des Landtages von Nordrhein-Westfalen zur Flughafenpolitik aus. Nach wie vor ist Mönchengladbach nach den landespolitischen Entscheidungen bisher lediglich als Verkehrslandeplatz und nicht als Flughafen vorgesehen. Auch das gerade schon angesprochene Luftverkehrskonzept 2010 des Landtags vom 19. November 2001, das einstimmig von allen Landtagsfraktionen verabschiedet wurde, sieht für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach keine besondere Rolle vor. Es spricht also alles gegen den beantragten Ausbau.

Da der Regierungspräsident allgemeiner Vertreter der Landesregierung in seinem Bezirk ist, sollte er eigentlich die Entscheidungen der Landesregierung und des Landtags in seinem Bezirk vertreten und umsetzen. Was aber macht der Regierungspräsident? – Er stört sich überhaupt nicht an diesen Vorgaben. Er betreibt seine eigene Politik. Nachdem ein Antrag bei ihm eingeht, gleichwohl den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach auszubauen, leitet er nicht nur die Änderung des Gebietsentwicklungsplanes ein, sondern sofort auch das Planfeststellungsverfahren – nur, um keine Zeit zu verlieren; denn er will ja, wie er öffentlich erklärt hat, so schnell wie möglich den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach erreichen.

Logisch, verständlich und sinnvoll wäre es gewesen, wenn zuerst allein geprüft und entschieden worden wäre, ob die erforderliche Mehrheit im Regionalrat vorhanden ist, um die zwingend erforderliche Änderung des Gebietsentwicklungsplanes zu erreichen. Kommt diese Mehrheit nämlich nicht zustande, hätten die öffentliche Hand – also die Bezirksregierung sowie die Kreise, Städte und Gemeinden, die den Abbau ablehnen – und die rund 20.000 Bürgerinnen und Bürger, die Einwendungen erhoben haben, zig Millionen Euro umsonst ausgegeben. Wer kann dies verantworten? – Offensichtlich sehr wohl der Leiter der Bezirksregierung Düsseldorf. Er nimmt dies in Kauf, weil er überzeugt dafür kämpft, den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach zu ermöglichen.

Ich **beantrage** deshalb auch, dass das Planfeststellungsverfahren so lange gestoppt wird, bis eine Entscheidung vorliegt, ob der Gebietsentwicklungsplan geändert wird.

Zweitens. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat einseitig mit der Antragstellerin zusammengearbeitet – zulasten der Flughafengegner. Wie die betroffenen Kommunen, die verschiedenen Organisationen und auch ich erst am 19. Mai erfahren haben, hat die Bezirksregierung Düsseldorf nach Ablauf der Einwendungsfrist im Frühjahr 2004 sehr kurzfristig, also nach intensiver und schneller Arbeit, die Argumente der Einwender ausgewertet und aufgelistet und der Antragstellerin die Gegenargumente der Einwender zur Verfügung gestellt. Hier hat die Bezirksregierung Düsseldorf Vorleistungen zugunsten der Antragstellerin erbracht.

Es war für die Antragstellerin verständlicherweise ein großer Vorteil, dass die Auflistung und Auswertung die Behörde vorgenommen hat, die sowohl unabhängig das Verfahren leiten soll als auch nachher die endgültige Entscheidung trifft. Aus einer solchen Zusammenstellung können nämlich wichtige Schlüsse gezogen werden. Die Zusammenstellung gibt einen Einblick in die subjektive Bewertung der Gegenargumente durch die Bezirksregierung. Sie zeigt auf, welche Gegenargumente die Bezirksregierung sieht, auf welche Argumente die Antragstellerin sich für die Erörterung einstellen und auf welche sie auf jeden Fall eingehen sollte. Die von der Bezirksregierung zur Verfügung gestellten Unterlagen sind und waren damit eine wertvolle Hilfe für die Antragstellerin.

Diese Zusammenstellung wäre aber auch eine wertvolle Hilfe für alle Kommunen, Bürgerinitiativen, Organisationen und Bürger gewesen, die Einwendungen erhoben haben. Die betroffenen Kommunen, Bürgerinitiativen, Organisationen und Bürger kennen bis heute nur jeweils ihre eigenen Argumente gegen den Flughafenausbau. Sie wissen nicht, was die anderen Beteiligten vorgetragen haben. Es wäre also für alle Einwender sehr interessant und wichtig, die Argumente der anderen zu kennen.

Wenn die Bezirksregierung eine Auswertung der Gegenargumente macht, wäre es also geboten gewesen, zumindest die betroffenen Kommunen, Bürgerinitiativen und Organisationen darüber zu informieren. Schließlich muss die Bezirksregierung als neutrale Verhandlungsfüh-

rung dafür sorgen, dass in jedem Stadium des Verfahrens alle Verfahrensbeteiligten immer dieselben Informationen von der Verhandlungsführerin erhalten.

(Beifall bei den Einwendern)

Mit ihrem Verhalten hat die Bezirksregierung verhindert, dass alle Einwender über die von ihnen selbst vorgetragene Gegenargumente hinaus zusätzliche Argumente gegen den Flughafenausbau erfahren. Ich frage: Warum hat die Bezirksregierung die Einwender nicht über ihre Auswertungsaktion unterrichtet? Warum eigentlich nicht? Was hätte dies geschadet? Warum hat sie nicht für Gleichbehandlung gesorgt?

Wir wissen z. B. auch nicht, ob Schreiben oder Gutachten unserer Rechtsanwälte, unserer Kommunen und unserer Organisationen wie z. B. NABU oder Airpeace und auch Schreiben der Bürger weitergegeben worden sind. Wir wissen nicht, ob dabei das Datenschutzgesetz verletzt worden ist. Insbesondere wissen wir nicht, ob all unsere Gegenargumente richtig erfasst worden sind und ob welche unter den Tisch gefallen sind.

Ich **beantrage** deshalb, dass zumindest die betroffenen Kommunen und Bürgerinitiativen jeweils eine Ausfertigung sämtlicher Unterlagen erhalten, die die Bezirksregierung der Antragstellerin in diesem Zusammenhang übermittelt hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Besonders bedenklich finde ich es aber auch, dass die Antragstellerin, wie wir erfahren mussten, bereits vor Beginn der heutigen offiziellen Erörterungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens in eine schriftliche Erörterung der Gegenargumente mit der Bezirksregierung eingetreten ist, also in eine vorweggenommene Erörterung der Pro- und Gegenargumente. Nach den Informationen, die ich erhalten habe, hat die Antragstellerin nämlich die von der Bezirksregierung erhaltenen Gegenargumente ausgewertet, bewertet und ihre Bewertung der Bezirksregierung mitgeteilt.

Die Auseinandersetzung der Antragstellerin mit den Argumenten der Ausbaueegner hat aber erst im förmlichen Verfahren des heutigen Erörterungstermines zu erfolgen. Wenn dies dagegen bereits vorher geschieht – offensichtlich hat die Bezirksregierung dies auch so mit der Antragstellerin abgestimmt oder akzeptiert –, dann wird die Bezirksregierung vorweg einseitig beeinflusst. Grundlage für die förmliche Erörterung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sollten allein die Antragsunterlagen der Antragsteller einerseits und die schriftlichen Argumente der Einwender andererseits sein, nicht aber, dass der Antragstellerin bereits vorweg eingeräumt wird, sich gegenüber der Bezirksregierung schriftlich zu äußern. Damit wird die Chancengleichheit zwischen Antragstellerin und Ausbaueegnern verletzt. Zugleich wird die Bezirksregierung einseitig beeinflusst.

Ein weiterer Punkt: Zwingend notwendige Unterlagen für diesen Erörterungstermin sind von der Bezirksregierung nicht oder nicht rechtzeitig übersandt worden. Die Alternative zum Verkehrslandeplatz Mönchengladbach insbesondere für den Niederrhein, nämlich der Airport Niederrhein in Weeze, ist in den ursprünglichen Antragsunterlagen der Antragstellerin völlig unbeachtet, unberücksichtigt oder, großzügig gesagt, unterbewertet geblieben. Dies ist und war ein eklatanter Fehler in den Antragsunterlagen. Damit waren die Antragsunterlagen unvollständig. Die Bezirksregierung hätte deshalb erst entsprechende Gutachten und Stellungnahmen verlangen und einholen müssen oder die Antragstellerin in diesem Sinne bewegen müssen, bevor sie das Planfeststellungsverfahren einleitete.

Es fällt in diesem Zusammenhang auf, dass dies sicherlich kein Zufall ist. So hat das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen ein Gutachten bei Prof. Dr. Heinrich Beder zu den Möglichkeiten einer stärkeren Kooperation der nordrhein-westfälischen Flughäfen eingeholt. Dabei wurde der Airport Niederrhein in Weeze nicht, wohl aber der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach in die Untersuchung einbezogen. Dies geschah, obwohl die Untersuchung erst im Dezember 2003 abgeschlossen wurde und bereits seit Mai 2003 in Weeze der Linienverkehr aufgenommen war. Die mögliche Entlastungsfunktion von Weeze für den Flughafen Düsseldorf sollte anscheinend unberücksichtigt bleiben, weil dies zum Nachteil der unausgewogenen Ausbaupläne von Mönchengladbach wäre.

Im Ergebnis deckt sich diese Kritik auch mit dem Gutachten der fdc Airport Consulting & Partners in Offenbach und der deBAKOM GmbH in Odenthal, erstellt für die Stadt Willich. Das Gutachten liegt Ihnen vor oder ist Ihnen bekannt. In diesem Gutachten wird festgestellt, dass der vorliegende Planfeststellungsantrag wegen unzureichender formaler, inhaltlicher und planungsrechtlicher Fehler zurückzuweisen ist. Die Planfeststellungsunterlagen seien zu überarbeiten, und zu einem späteren Zeitpunkt sei ein erneutes Planfeststellungsverfahren mit vollständigen und begründeten Antragsunterlagen durchzuführen.

Leider hat die Bezirksregierung bisher keine Konsequenzen aus dieser massiven Kritik gezogen – ich denke, weil der Regierungspräsident dies so nicht wollte.

Ich **beantrage** deshalb, anlässlich dieser Erörterung dieses Gutachten ebenfalls in die Entscheidungsfindung in diesem Planfeststellungsverfahren einzubeziehen.

Es verwundert nach den von mir soeben vorgetragenen Ausführungen nicht, dass plötzlich neue Gutachten auftauchen. Die Antragstellerin und die Bezirksregierung haben eingesehen, dass die vorgelegten Antragsunterlagen unvollständig waren, ohne es offen zuzugeben. Die betroffenen Kommunen und Bürgervereine und ich haben nur durch Zufall am 19. Mai erfahren, dass es diese neuen Gutachten gibt.

Die im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach nunmehr nachträglich eingeholten Gutachten – das Gutachten zur Bedeutung des Flugplatzes Weeze im vorliegenden Planfeststellungsverfahren, insbesondere mit seiner Bedeutung als mögliche Alternative zu Mönchengladbach, sowie das Gutachten zur Beurteilung der Konfliktsituation zwischen dem Flughafen Düsseldorf und dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach – habe ich bis heute nicht einsehen können geschweige denn erhalten.

Beide Gutachten sind für mich persönlich – das betone ich hier ausdrücklich: für mich persönlich – von ganz besonderer Bedeutung, da ich in meinen mehrseitigen schriftlichen Einwendungen ausdrücklich auf die Alternative des Airport Weeze und zweitens auf den offenkundigen Konflikt zwischen dem Verkehr auf dem Internationalen Flughafen Düsseldorf und dem Verkehr auf dem zum Ausbau geplanten Flugplatz Mönchengladbach hingewiesen habe. Dabei habe ich unter anderem ausgeführt, dass die Überlagerung des Luftverkehrs der Flugplätze Düsseldorf und Mönchengladbach mit ihren Konsequenzen nicht hinreichend in die Konfliktanalyse eingestellt worden ist.

Ich als betroffener Bürger habe einen Anspruch auf Zugang der Gutachten im laufenden Planfeststellungsverfahren – sowohl aus einer direkten Anwendung der Umweltinformationsrichtlinie der EG als auch in Anwendung des Informationsfreiheitsgesetzes. Außerdem ergibt sich ein Anspruch auf Überlassung der beantragten Informationen im Hinblick auf substantielle Beteiligung aus dem Planfeststellungsrecht. Neue, für die Planung erhebliche Tatsachen und Erkenntnisse, insbesondere neue Gutachten, ermöglichen mir als Betroffenen und auch anderen Betroffenen nur dann, sachkundige Einwendungen zu erheben, wenn sie rechtzeitig bekannt gemacht werden.

Dies hat die Bezirksregierung zumindest grob fahrlässig unterlassen. Es wäre ihre Pflicht gewesen, nach Erhalt dieser Gutachten sofort alle Beteiligten davon zu informieren und die Gutachten zur Verfügung zu stellen bzw. die Einsichtnahme zu ermöglichen. Nichts dergleichen geschah. Vielmehr nahm die Bezirksregierung billigend in Kauf, dass die betroffenen Anlieger und Einwender damit erst während der jetzt laufenden Erörterung überrascht – und gegebenenfalls überfahren – werden. Ich denke, das ist ein weiterer Beweis dafür, dass hier ein unabhängiges Verfahren durch die Bezirksregierung nicht garantiert wird.

Im Übrigen mache ich zu diesem Punkt die schriftlichen Ausführungen des Herrn Rechtsanwaltes Karsten Sommer in seinem Schreiben vom 21. Mai 2005 an den Vorsitzenden, Herrn Marten, mir zu Eigen und zum Gegenstand meines mündlichen Vortrages.

Ich **beantrage** deshalb erstens auch, dass in diese zwei Gutachten – oder weitere Gutachten, falls es noch weitere bisher unbekannte Gutachten gibt – unverzüglich Einsicht genommen werden kann oder man sie erhält.

Zweitens **beantrage** ich, dass den Betroffenen für das Studium und die Auswertung der Gutachten einschließlich Einholung weiteren Sachverständes eine Zeit von mindestens drei Wochen eingeräumt wird und deswegen die Erörterung so lange ausgesetzt wird.

Ein weiterer Punkt, um die Mosaiksteine zusammensetzen: So, wie wir das jetzt sehen oder wie ich das jetzt sehe, wird in den Antragsunterlagen das eigentliche Motiv für die Ausbaupläne verschwiegen – nämlich, dass Düsseldorf und Mönchengladbach ein Flughafensystem nach der EU-Verordnung 2408/92 anstreben. Die Antragsunterlagen der Antragstellerin verschleiern die wahren Absichten der Flughafengesellschaften Düsseldorf und Mönchengladbach. Zwar ist die Flughafengesellschaft Mönchengladbach Antragstellerin für dieses Verfahren. Da die Flughafen Düsseldorf GmbH Mehrheitseigener der Mönchengladbacher Flughafengesellschaft ist, steht hinter diesem Antrag aber selbstverständlich uneingeschränkt – oder, klarer gesagt, maßgeblich – der Flughafen Düsseldorf.

In den Antragsunterlagen steht aber kein Wort davon, dass mit dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach das eigentliche bzw. das entscheidende Ziel verfolgt wird, zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach ein Flughafensystem nach der zitierten EU-Verordnung zu bilden. Ein Flughafensystem – das sage ich für die, die mit diesem Begriff im Moment noch nicht so viel anfangen können – besteht gemäß dieser Verordnung aus zwei oder mehreren Flughäfen, die als Einheit, also quasi als ein einziger Flughafen, dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen. Solche Flughafensysteme existieren in Europa bereits, z. B. in Paris, London und Rom – und in Deutschland in einem Fall, nämlich Berlin/Brandenburg mit den Flughäfen Tegel, Schönefeld und Tempelhof.

Die Bezirksregierung Düsseldorf kennt diese Pläne sehr genau; denn diese werden in dem Gutachten von Herrn Prof. Dr. Beder, das ich gerade schon einmal zitiert habe und das ja im Auftrag eines Landesministeriums erstellt wurde, ausführlich dargestellt. Dort ist ausdrücklich erwähnt, dass dies das Ziel sei.

Entsprechende Einzelheiten zu diesen Plänen hätte die Antragstellerin in den Antragsunterlagen z. B. unter den Stichworten „Beschreibung des Vorhabens“, „Bedarfsbegründung“ oder „Prognosen“ zwingend machen müssen. Die Ausbaupläne hätten damit teilweise völlig anders begründet werden müssen. Darauf hätte die Bezirksregierung gegenüber der Antragstellerin bestehen müssen.

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

Das sind einzelne Mosaiksteine. Vielleicht wird der eine oder andere denken: Sind die wirklich so gewichtig? – Ich denke aber, dass diese in der Mehrheit aufgeführten Mosaiksteine das Bild abrunden. Dieses Bild zeigt, dass die Bezirksregierung Düsseldorf – vorsichtig ausgedrückt – die Antragstellerin immer sehr wohlwollend behandelt und die Flughafengegner benachteiligt hat.

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich erwarte, dass alle meine Anträge in dieser Erörterung einfließen und alle von mir gestellten formalen Anträge beraten und entschieden werden – ich denke, bevor wir in den nächsten Tagen in die inhaltliche Diskussion einsteigen. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Anhaltender Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Mischke. Wir werden inhaltlich zu Ihren zahlreichen Verfahrensrügen bei TOP 2 Stellung nehmen, unter anderem natürlich auch zu dem Befangenheitsantrag, den Sie schon vorher schriftlich eingereicht hatten, Herrn Büssow für befangen zu erklären. Das wird unter TOP 2 mit abgehandelt. – Ich darf jetzt Herrn Ferdinand Lutter das Wort geben.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Schönen guten Morgen, meine Damen und Herren! Ich bin Ferdinand Lutter. Seit 40 Jahren haben wir ein Eigentum in Willich-Schiefbahn und bewohnen es mit unserer Familie. Da wir sehr dicht an dem jetzigen Flugplatz wohnen und an der neuen langen Startbahn noch ein bisschen dichter dran wären, sind wir demzufolge sehr stark betroffen.

Ich danke Herrn Mischke und Herrn Rothe für die Ausführungen; das war hervorragend. Da bleibt einem selbst nicht mehr viel Spielraum, um das zu bringen, was uns betroffenen Bürgerinnen und Bürgern noch übrig bleibt.

Die Antragsbegründung war, dass eine lange Start-/Landebahn nötig ist, da kleine Propellerflugzeuge von Fluggästen abgelehnt würden. Täglich geht aber nach wie vor die Fokker 50 von Düsseldorf wie auch von Köln und Bremen nach Amsterdam, Zubringer der KLM. Nicht nur da, sondern überall wird die Fokker 50 benutzt. Dann war einmal die EAE mit einem kleinen Flugzeug – ATR – in Mönchengladbach. Die sind inzwischen auch abgewandert. – Das war die Einleitung.

Herr Martin Rothe hat aus dem Luftverkehrskonzept zitiert. Ich habe dazu noch eine Anmerkung, die für viele Leute sehr wichtig sein sollte. Dort heißt es:

Eine weitere Verkehrszunahme entweder in Düsseldorf oder in Mönchengladbach würde durch die flugsicherungstechnisch notwendige Prioritätenregelung zugunsten des Flugbetriebes am Verkehrsflughafen

fen Düsseldorf zwangsläufig zu einer Engpasssituation bei IFR-gestützten

– das sind die mit Instrumentenlandesystem –

An- und Abflügen in Mönchengladbach führen, die einem planbaren, pünktlichen Verkehr zuwider liefe.

Wenn also in Mönchengladbach jemand starten wollte, müsste er erst einmal warten, bis Düsseldorf okay sagt. Dort soll es dann eine Stand-by-Telefonleitung geben, hat einmal jemand von der Flugsicherung geschrieben; inzwischen ist er auch in Rente gegangen.

Ich möchte Sie einmal nach 1995 zurückführen. Damals gab es einen Genehmigungsbescheid von der Bezirksregierung, von Herrn Braun, dem Vorgänger von Herrn Marten. Sie kennen ihn?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ist er jetzt in Köln oder in Bonn?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Er ist in Köln.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Er hat damals einmal erwähnt, dass er dahin wollte. – Dort gab es von zahlreichen Einwendern den Vortrag, mit der Startbahn von 1.200 m Länge käme man nicht aus, infolgedessen werde es später zu einer Verlängerung der Start-/Landebahn kommen; dies erfordere schon für die Genehmigung von IFR-Verkehr die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Also wurde schon damals widerstritten, dass es zu einer Verlängerung der Bahn kommen würde. Herr Braun ist nun in Köln. Er hatte dann gesagt: Diese Auffassung geht fehl – er hat sich immer gut ausgedrückt –; weder nationale noch (insoweit maßgebliche) internationale Gesetze, Verordnungen oder Richtlinien schreiben für die Durchführung – usw. – vor. Das andere überschlage ich einmal. Beim Verkehrslandeplatz Dortmund wurde auch auf über 2.000 m verlängert. Was machen sie jetzt? – 28 Millionen € Verlust im letzten Jahr, im Jahr davor 15 Millionen € Verlust. Wir haben in Mönchengladbach wesentlich weniger Verluste. Sie wissen, wem der Flughafen Dortmund gehört – dem Betrieb, der dort Strom, Wasser, Gas usw. verkauft. Dieser hat schon angedeutet: Die Verluste hole ich mir schon wieder rein.

Es heißt weiter: Alle Flugzeuge, die in einer Liste aufgeführt sind, können die 1.200 m benutzen, und das reicht völlig aus. Dazu möchte ich sagen: So kleine Flugzeuge wie Fokker 50,

ATR oder DO 228 fliegen beispielsweise von Düsseldorf nach Amsterdam und Augsburg, es gibt eine kleine Maschine nach Basel, Bern, Bilbao, ein kleines Düsenflugzeug – ATR – nach Dresden, Erfurt, Friedrichshafen usw. Von vornherein, dass kleine Flugzeuge nicht mehr benutzt würden, hätte doch die Antragstellerin merken oder die Bezirksregierung sehen sollen und demzufolge den Antrag auf eine neue lange Startbahn von 2.400 m zurückweisen müssen.

Demzufolge schlage ich vor, dass man sich erst einmal die Genehmigung von 1995 ansieht und dann sagt: Damals ist das so genehmigt worden. Demzufolge gibt es Flugzeuge en masse, die ab Mönchengladbach verkehren könnten.

Außerdem gab es einmal einen Antrag auf eine verlängerte Bahn von 1.440 m. Das hat man gerichtlich erst einmal zurückgestellt. Das war die Option – die nach wie vor im Verkehrskonzept 2010 steht – mit einer Verlängerung oder einer langen Bahn von 2.400 m mit der Infrastruktur, die dann gebaut werden müsste. Wer soll die bezahlen? – Wir Bürgerinnen und Bürger. Dort müssen Straßen neu gebaut werden, eine Eisenbahnlinie soll dort entlang geführt werden usw. Aber das sollte man erst später thematisieren, denn Herr Marten hat gesagt, dass er eigentlich nur jeweils zehn Minuten gibt.

(Karte)

Das ist ein Überblick über die Flugplätze, Verkehrslandeplätze und Großflughäfen in Deutschland. Sie sehen insbesondere in Nordrhein-Westfalen eine Massierung. Um sie der Reihe nach aufzuzählen, sind dies von Nord nach Süd erst einmal Münster/Osnabrück und Paderborn. Paderborn hat im Moment einige Probleme, da in Kassel jemand sitzt, der den kleinen Flugplatz Calden ausbauen möchte. Haben Sie eigentlich mitbekommen, dass die Stadt Kassel vor Jahren einer Luftfahrtgesellschaft für jeden Abflug, der ab Calden gegangen ist, 1.000 DM gezahlt hat? Später wollten sie das auch nicht mehr, weil dort keiner mitfliegen wollte.

Dann haben wir Dortmund mit den großen Verlusten, wo inzwischen kein regelmäßiger, normaler Flugverkehr mehr ist. Wissen Sie eigentlich, dass es Flugzeuge gibt, die von Paderborn nach Dortmund, Münster/Osnabrück und dann weiter nach Nürnberg fliegen? Die bekommen die Maschinen in Nordrhein-Westfalen nicht voll. In Nürnberg wird dann eine Maschine voll gepackt und geht eventuell zu den Kanaren, nach Mallorca oder in die Türkei. Der Bedarf ist also nicht gegeben, da man die Flugzeuge ohnehin nicht voll bekommt. Warum soll hier in Mönchengladbach noch gebaut werden, wenn es schon dort nicht klappt?

Dann haben wir den Düsseldorfer Großflughafen und ein bisschen weiter den Kölner. Köln ist gerade zu 50 % ausgelastet. Man könnte also in Köln noch viel Luftverkehr unterbringen. Dank der Deutschen Bundesbahn gibt es inzwischen die Eisenbahnverbindungen; auch von Mönchengladbach kann man blitzschnell am Flughafen Köln sein.

Es gibt auch noch Maastricht direkt hinter der holländischen Grenze bei Aachen – das ist gar nicht so sehr weit von hier – und – wie schon erwähnt – den Flughafen Weeze. Dort ist mal wieder eine Linie Pleite gegangen; aber es ist ja heutzutage normal, dass man schnell puscht, und anschließend ist das Geld alle. Haben Sie heute Morgen die Nachrichten gehört? – In Antalya sitzen wieder einige Hundert Leute fest, weil einer Linie das Geld fehlt, um die Flugzeuge dort bezahlen zu können.

(Karte)

Hier sehen Sie die Kilometerangaben zwischen Düsseldorf, Weeze, Maastricht und Köln. So lang sind die Verkehrsverbindungen nicht. Dass jeden Morgen ein Stau auf der A 44 ist, ist eine andere Geschichte; da hat man sich irgendwo verschätzt. Trotzdem wäre so etwas denkbar bei den ausgebauten Flugplätzen in Weeze, Maastricht oder Köln – wo nach dem größeren Ausbau mit dem ICE-Bahnhof alles vorhanden ist –, die dringend nach Flugverkehr suchen. Wozu, frage ich die Bezirksregierung, einen solchen Bauantrag bearbeiten, anstatt ihn von vornherein abzuweisen, weil kein Bedarf vorhanden ist? Über das, was die Leute dort betrifft, werden wir später noch einmal reden.

(Folie)

Ich sagte schon: Die Bundesbahn ist rege. Hier sehen Sie die Verkehrsverbindungen der Eisenbahn in Minuten sowohl von Düsseldorf nach Frankfurt, von Köln nach Frankfurt oder auch von Mönchengladbach nach Köln. Nach Weeze kann man mit dem Auto fahren; dort gibt es sehr preiswerte Parkplätze. Demzufolge ist es in keiner Art und Weise gerechtfertigt, in den Flugplatz Mönchengladbach noch Geld hineinzustecken, 2,5 km Beton in die Erde zu bringen und die Menschen noch mehr zu beaufschlagen. Rundherum wohnen über 100.000 Menschen, die sich dort im Laufe der Jahre, so wie wir schon vor 40 Jahren, angesiedelt haben. Es gibt auch von Düsseldorf Lärm genug. Bis 24:00 Uhr ist dort ein großer Landebetrieb. Hin und wieder hört man direkt eine Iljuschin heraus, wenn sie besonders laut ist. Demzufolge ist das überflüssig.

(Folie)

Noch einmal zurück zu dem, was einmal war: Dies ist ein Flugplan von 1999. Es gab die Debonair und die VLM – hochgelobt damals. Wo ist sie eigentlich geblieben? Gibt es sie noch? Herr Marten, wissen Sie das?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich weiß es nicht.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Alle diese Linien sind weggegangen oder – wie die RAS – teils Pleite gegangen. Wir haben das einmal rein zufällig gesehen: Ein kleines Flugzeug aus Berlin ist in Mönchengladbach angekommen und wurde hier aufgetankt. Beide Piloten und eine Stewardess sind ausgestiegen; sonst war keiner drin. Dann ist sie genauso leer wieder nach Berlin zurückgeflogen. Das hat mich interessiert, weil mein inzwischen verstorbener Freund Arthur Verwandte in Berlin hatte. Er ist einmal mitgeflogen und sagte: Drei Leute saßen in der Maschine; aber vorher haben Sie so getan, als ob sie ausgebucht wäre. Obwohl der Bundestag nach Berlin umgezogen ist, gibt es auch dorthin keinen Bedarf von Mönchengladbach aus. Von Düsseldorf aus ist das ein bisschen mehr; aber selbst von Berlin nach Düsseldorf und umgekehrt sind in einer Maschine mit 180 Sitzplätzen gerade einmal 35 belegt. Der Bedarf ist so oder so nicht vorhanden.

Der kleine Zeitungsabschnitt unten auf dieser Seite berichtet darüber, dass man auch nach Sylt und Nizza fliegen kann. Ist überhaupt einmal jemand von Mönchengladbach nach Nizza geflogen? – Wahrscheinlich nicht.

Kurz und gut, um die Zeit nicht übermäßig zu beanspruchen, wir brauchen noch einige Zeit für die anderen Punkte, die angesprochen werden müssen: Ich fordere die Bezirksregierung auf, den Bauantrag zurückzuweisen, weil a) kein Bedarf da ist und es b) reichlich und genug Alternativen gibt. Eine Alternative wäre, den Flugplatz Mönchengladbach neu zu bauen. Es wurde gesagt, dass die bestehenden Gebäude abgerissen werden müssen und die kleine Bahn, die jetzt da ist, teilweise beseitigt wird. Man kann westlich, genau hier neben dem Fußballstadion, einen neuen Flugplatz bauen. Wenn sowieso alles neu gebaut werden muss, würde auch die Konfliktsituation mit Düsseldorf vermieden werden. Herr Marten, denken Sie einmal darüber nach. Neu gebaut werden soll sowieso. Die Verkehrsanbindung, vor allen Dingen zu den Niederlanden, ist auch nicht schlecht. Aus Roermond oder Maastricht würden vielleicht noch Leute mitfliegen. Länderspiele wie das Spiel nächste Woche sind hierbei auch interessant.

Ich danke Ihnen, meine Damen und Herren, und fordere nochmals, den Bauantrag zurückzuweisen, weil weder Bedarf noch sonst irgendetwas dafür spricht. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Lutter. – Nun spricht Herr Werner Reh.

Werner Reh (BUND):

Mein Name ist Werner Reh; ich komme vom Bund für Umwelt und Naturschutz, Landesverband Nordrhein-Westfalen. – Wir haben uns seit Jahren mit der Frage der Flughafenentwick-

lung bundesweit und speziell in Mönchengladbach befasst und diesen Prozess begleitet. Heute möchte ich zum Thema Bedarf sprechen.

Wir müssen im Vorfeld feststellen, dass uns zwei Gutachten, die wir gerade zu diesem Punkt benötigen, nicht vorliegen. Sie wurden neu erstellt und nachgereicht. Uns liegen sie bis heute nicht vor. Ich bitte um Auskunft, wann wir diese Gutachten bekommen, sodass wir sie entsprechend auswerten können. Wir sehen das als schwerwiegenden Verfahrensfehler und schließen uns dementsprechend dem Schreiben von Rechtsanwalt Karsten Sommer an, da wir diese Unterlagen dringend brauchen.

Ich will jetzt nicht zu späteren Themen sprechen. Allgemein interessieren uns einige Punkte am Luftverkehr. Die Wachstumsentwicklung bringt in ganz erheblichem Umfang ökologische Probleme mit sich. Wenn die Punkte aufgerufen werden, werden wir entsprechend mit Fachleuten präsent sein und unsere Einwendungen darstellen. Wir halten alle Einwendungen, die wir vor wenigen Wochen – Anfang März – eingereicht haben, aufrecht. Im Gegenteil: Wir sehen einige sogar verstärkt durch die Entwicklung, die es seither gegeben hat.

Der Luftverkehr ist wegen der Schadstoffe ein ökologisches Problem. Die Klimaschäden, die der Luftverkehr auslöst, sind vermutlich, wenn man sich die neuen Erkenntnisse aus dem letzten Jahr anschaut, die die EU in dem Trade-off-Bericht erhoben hat, etwa doppelt so hoch wie man bisher angenommen hat. Somit muss man davon ausgehen, dass die Schäden wesentlich größer sind als die Klimatologen des IPCC, die das begutachtet haben, bisher feststellen konnten.

Wir haben weiterhin ein massives Naturschutzproblem in Mönchengladbach. Wir haben die Totalzerstörung von Biotopen und massive Eingriffe in Naturschutzgebiete. Zu diesem Punkt werden wir auch entsprechend sprechen. Durch die Expansion von Flughäfen haben wir massive Sozialauswirkungen über den Lärm und die Expansion von Lärm in Regionen, die bisher noch wenig von Lärm beachtet sind.

Wir haben last but not least – das steht nicht so auf der Tagesordnung – ein massives Wirtschaftlichkeitsproblem. Der Bau mag noch zu verkraften sein, aber der Betrieb des Flughafens wird weiterhin 5 Millionen € pro Jahr an Defizit einfahren. Das wird demnächst wahrscheinlich vom Steuerzahler übernommen werden müssen. Zu Einzelheiten komme ich noch und werde unter Bedarfsgesichtspunkten entsprechend darauf eingehen.

Der BUND verlangt, dass der Bauantrag – wie der des Flughafens Lahr in Baden-Württemberg – zurückgewiesen wird, wo man auch sagte: In solch einer dichten, von Flughäfen gut erschlossenen Region kann man schon aus Wirtschaftlichkeits- und ökologischen Gründen nicht noch einen weiteren Flughafen bauen. Deswegen wurde dieser Flughafen abgelehnt. Es gibt in der ganzen Bundesrepublik keinen Flughafen, der so von anderen Flughäfen umzingelt ist wie Mönchengladbach. Wir haben normalerweise auf 70 km Radius

einen Flughafen, hier in der Region sind es vier Flughäfen. Wenn wir da nicht umkehren, würden wir in der Tat eine Investitionsruine schaffen. Das sollten wir besser nicht tun. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank, Herr Reh. – Nun spricht zu uns Herr Hans-Joachim Berndt.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Meine Damen und Herren! Meine Herren und Damen von der Bezirksregierung, die ich hier besonders ansprechen möchte! Nach dem von Ihnen ausgeklügelten Prozedere der Anhörung können nicht alle, die Einspruch erhoben haben, zu Gehör kommen. Sie haben offensichtlich noch nichts vom Abbau der Bürokratie gehört und auch Ihre Hausaufgaben nicht ausgeführt.

Zigtausende haben vor einem Jahr mit sehr viel Aufwand und Kosten Einsprüche erhoben. Viele Bürgerversammlungen wurden veranstaltet und von allen Seiten viel Papier gedruckt. Wir haben nun erwartet, dass Sie diese Einsprüche und Anregungen bündeln und – wie Herr Mischke schon sagte – uns allen zur Verfügung stellen. Man hätte dann zwei, drei Sprecher auswählen können, sodass nicht alles wiederholt gebracht werden müsste, und wir hätten das ganze Verfahren in einer Woche abgewickelt gehabt.

Ich bin heute früh gekommen, um mich in die Wortmeldeliste einzutragen – recht früh, um nicht der 50. oder 60. zu sein. Nun muss ich feststellen, dass nur bis TOP 3 eine Liste ausliegt. Alles Weitere müsste man über eine Hotline usw. erfragen.

Ich **beantrage** daher, dass die Wortmeldeliste sofort auf alle Tagesordnungspunkte ausgeweitet wird, damit ich meine Zeit besser einteilen kann und nicht auf meinen Beitrag, der vielleicht in zwei, drei Wochen kommen soll, verzichten muss.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Darf ich Sie kurz unterbrechen? – Es ist gewährleistet, dass zu allen Tagesordnungspunkten bereits jetzt Wortmeldungen entgegengenommen werden.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Danke schön. Ich war eben dort, da ging es nur bis TOP 3. Wenn das geregelt ist, erübrigt sich das. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Als Nächster hat Herr Herbert Gorecki das Wort.

Herbert Gorecki (Einwender):

Sehr geehrter Herr Marten! Sehr geehrte Damen und Herren! Mein Name ist Herbert Gorecki. Ich wohne in Neuss-Grefrath. – Meine anschließenden Ausführungen beziehen sich auf Tagesordnungspunkt 1, Einführung. Ich habe heute einige grundsätzliche Einwendungen und Bemerkungen zu machen.

Darüber hinaus spreche ich im Namen mehrerer Tausend Einwender aus den Regionen Neuss, Dormagen und Grevenbroich. Diese Einwender haben mich als Vorsitzenden der „Neuss-Grefrather Bürger gegen Fluglärm“ in ihren persönlichen Einwendungen bevollmächtigt, ihre Interessen in diesem Verfahren zu vertreten. Ich möchte das jetzt schon einmal sagen. Wenn wir in den nächsten Tagen wieder miteinander zu tun haben, ich meine Beiträge leiste und dabei vielleicht in der Ich-Form spreche, spreche ich grundsätzlich für meine Einwendungen, die Einwendungen meiner Ehefrau und für die mehreren Tausend Einwender aus unserer Region, die mich beauftragt haben, hier das Wort zu ergreifen. Einige dieser Einwender werden irgendwann auch persönlich hier reden, aber die Mehrzahl hat mich schriftlich beauftragt, das zu tun. Wenn ich also in Zukunft in der Ich- oder Wir-Form spreche, meine ich mich, meine Ehefrau und alle anderen, die mich beauftragt haben. Darf ich so vorgehen, Herr Marten?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja, natürlich.

Herbert Gorecki (Einwender):

Danke. – Ich und alle anderen Einwender aus unserer Region möchten sich den ausgezeichneten Vorträgen von Herrn Rothe und besonders Herrn Ulrich Mischke in vollem Umfang anschließen. Ich möchte in meinem Vortrag nicht auf die nachgereichten Unterlagen zu sprechen kommen; dazu hat Ihnen Airpeace durch unseren Rechtsanwalt Sommer sicherlich schon einiges gegeben. Das möchte ich hier nicht ausführen. Ich möchte die grundsätzlichen Dinge etwas ausführlicher vortragen, die wir in unserem Einwendungspapier schon einmal genannt haben.

Ich möchte zur kumulativen Belastung kommen: Die von mir vertretenen Bürger – ich eingeschlossen – haben kein Verständnis, dass weder für unser noch für andere Wohngebiete die Auswirkungen dieser kumulativen Belastung durch den Betrieb des internationalen Verkehrsflughafens Düsseldorf und den geplanten Betrieb eines Regionalflughafens direkt vor unserer Haustür hinsichtlich Fluglärm, Schadstoffbelastung und Unfallgefahr – durch Kollision möglicherweise – von einem unabhängigen Gutachter untersucht wurden. Ich halte allein dieses Versäumnis für hinreichend, den Bauantrag zurückzuweisen.

Unterstützend verweise ich auf die Beschlüsse des Rates der Stadt Neuss vom 20.09.2002, des Kreisausschusses des Rhein-Kreises Neuss vom 06.11.2002 und des Rates der Stadt Dormagen vom 25. Februar 2003, mit denen die Änderung des Gebietsentwicklungsplanes 99 und der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach abgelehnt wurden.

(Folie)

Ich möchte noch einmal auf das Flugspurenbild zu sprechen kommen – es ist etwa zwei Jahre alt –, das uns irgendwann einmal von der Deutschen Flugsicherung zugesandt worden ist. Ich glaube, jedem, der das Bild hier an der Wand sieht, ist klar, dass für unser Flugkreuz Grefrath – – – Die Grefrather leiden seit 2002 unter der Bündelung von etwa 50 % aller abfliegenden Flugzeuge aus Düsseldorf. Vorher war die Breite über Grefrath etwa 6 km, heute sind es noch knapp 1.000 m, wo 50 % aller von Düsseldorf abfliegenden Maschinen – sicherlich bei westlichen Winden, das muss ich dazu sagen – über Grefrath unglaublich viel Fluglärm verursachen. Die Menschen im Neusser Süden, in Dormagen-Nievenheim und selbst bis Zons hin fühlen sich durch den Fluglärm der Düsseldorf überfliegenden Maschinen stark belästigt. Wir alle wissen durch die Anträge, dass dann von der linken Seite, von Mönchengladbach zumindest über diese Flugspur 80 bis möglicherweise 100 Maschinen am Tag in relativ niedriger Höhe über Grefrath – z. B. von 500 m – im Anflug noch zusätzlichen Lärm verursachen.

Ergänzend zu unseren Einwendungen verweise ich auf das Protokoll zum Scopingtermin vom 23. November 2001. Unter Ziffer 4.3.1.1, Fluglärmtechnisches Gutachten und Bodenschall, heißt es dort:

(Folie)

Herr Hartmann – ich greife das einmal aus diesem Protokoll heraus –, Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 59, führt aus, dass sich für den Fluglärm ein Untersuchungsraum aus den Flächen der beiden Schutzzonen nach dem Fluglärmgesetz sowie der Zone C (62 dB(A)) nach dem LEP ergäbe. Eine andere Feststellung zu untersuchenden Regionen entspräche nicht der Anwendung der gegenwärtig gültigen rechtlichen Vorgaben des Fluglärmgesetzes. Entsprechenden Wünschen, insbesondere von Anliegerkommunen im Termin, könne daher nicht gefolgt werden.

Weiter heißt es: Eine summarische Betrachtung von Immissionen der Verkehre der Flugplätze Mönchengladbach und Düsseldorf entspräche ebenfalls nicht der Anwendung der derzeit gültigen rechtlichen Vorgabe des Fluglärmgesetzes. Es könne aber davon ausgegangen werden, dass die Schutzzonen nach dem Fluglärmgesetz sowie der Zone C, wiederum 62 dB(A), nach dem LEP beider Flugplätze sich nicht überschneiden werden.

Bei diesen Feststellungen der Bezirksregierung Düsseldorf hat man unseres Erachtens die Bedürfnisse der vom gegenwärtigen und zukünftigen Flugbetrieb betroffenen Bürger in der Region Neuss, Dormagen und Grevenbroich völlig außer Acht gelassen.

Die vom Fluglärm betroffenen Bürger unserer Region, welche bereits heute unter dem Fluglärm der startenden und landenden Düsseldorfer Maschinen und den nervenden motorbetriebenen Maschinen ex Mönchengladbach, teilweise sogar – jetzt spreche ich für die Dormagener und Zonser Bürger, die Einwendungen geschrieben haben – durch den lauten Nachtflugbetrieb des Kölner Flughafens leiden, nehmen es nicht mehr hin, dass noch mehr Flugbetrieb auf sie zukommt. Sie sind es restlos leid, negative Auswirkungen auf ihre Lebensqualität ertragen zu müssen – durch die Zunahme der unerträglichen Lärmbelästigung, die geplante drastische Erhöhung der Flugbewegungen von zwei Flughäfen, Luftverschmutzung durch überfliegende Maschinen, Gefahr für Leib und Leben durch Kollisionsgefahr sich kreuzender Maschinen und – noch ein letzter Punkt – Wertminderung ihres Wohneigentums.

Das alles sind Hauptüberschriften, zu denen wir in den nächsten Tagen und Wochen noch sehr viel beitragen wollen. Wir erheben und ich erhebe deswegen massiven Einspruch.

Die nächste Überschrift: der Umfang der Planfeststellungsunterlagen. Vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens habe ich und haben wir mehrere Tausend Einwender aus den Medien erfahren, dass der Planfeststellungsantrag zur Einsichtnahme durch den Bürger über vier Wochen ausgelegt werden sollte. Angekündigt wurden Unterlagen mit 1.600 Seiten Umfang.

Hiermit erkläre ich für alle uns Einwender, die heute nicht hier sind: Aufgrund der Lebensumstände sah man sich nicht in der Lage, die notwendige Zeit für eine persönliche Einsichtnahme aufzubringen. Weiterhin sah man sich nicht in der Lage, die umfangreichen Gutachten, die dem Antrag beigelegt waren, inhaltlich aufzunehmen und in der für einen Einspruch erforderlichen Tiefe kritisch durchzuarbeiten. Man sah sich ferner nicht in der Lage, die Einsichtnahme an einen qualifizierten Fachmann zur Begutachtung zu übertragen, da dies die wirtschaftlichen Möglichkeiten von uns bei weitem übersteigt.

Ungeachtet der erklärten Unmöglichkeit einer detaillierten Auseinandersetzung mit den Antragsunterlagen erhebe ich aus den vorgenannten Gründen Einspruch gegen den Antrag.

Noch ein Hinweis auf das veraltete Fluglärmgesetz, auf das man sich in den ganzen Gutachten letzten Endes immer bezieht: Wir erheben Einspruch gegen die Einwendung eines über 30 Jahre alten Fluglärmgesetzes, das völlig überholt ist. Insofern ist der von der Bundesregierung verabschiedete Entwurf des neuen Fluglärmgesetzes abzuwarten. Wir verweisen darauf, dass unsere Grundrechte bezüglich der Lebensqualität in nicht ausreichendem Maße gesetzlich geregelt werden.

Noch ein Hinweis auf ungenutzte Kapazitäten der Airports Düsseldorf, Köln/Bonn und Weeze: Wir können nicht verstehen, dass die Landespolitik es zulässt, ein Planfeststellungsverfahren zum Bau eines neuen regionalen Flughafens in Gang zu setzen, obwohl durch die bereits existierenden Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Weeze hinreichend Flugkapazitäten vorhanden sind. Würden die Kapazitäten dieser Flughäfen aufeinander abgestimmt, wäre der Passagier- und Luftfrachtbedarf auf Jahrzehnte hinaus abgedeckt.

Ich erwarte, dass sich die neue CDU-geführte Landesregierung erneut mit einer Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Bonn auseinandersetzt, die überaus sinnvoll wäre.

Wir gehen davon aus, dass die Summe sämtlicher vorgetragenen Argumente und der mögliche noch ausstehende politische Wille – ich denke hier besonders an das noch ausstehende GEP-Änderungsverfahren – diesen Ausbau zu einem regionalen Flughafen verhindern wird. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Gorecki. – Nun hat Herr Wolfgang Wegener das Wort.

Wolfgang Wegener (Förderverein Flughafen MGL e. V.):

Sehr geehrter Herr Marten! Sehr geehrte Damen und Herren der Bezirksregierung! Sehr geehrte Damen und Herren, die heute als Betroffene und Interessierte hier an diesem Verfahren an diesem ersten Tag teilnehmen! Mein Name ist Wolfgang Wegener. Ich bin Mitglied des Vorstandes des Fördervereins für den Flughafen Mönchengladbach. – Auch wir haben ein grundsätzliches Anliegen vorzubringen. Ich möchte mich dazu kurz fassen. Unser Anliegen ist es, den Wirtschaftsraum Mönchengladbach – und nicht nur ihn, sondern auch den des Kreises Viersen und der Stadt Krefeld; damit sind auch Willich, Korschenbroich und manche anderen Gemeinden betroffen – zu stärken.

Wir sind uns alle sehr bewusst – das haben auch die Vorredner schon deutlich gemacht –, dass wir hier in Mönchengladbach gerade in der Nähe des Flughafens eine außerordentlich günstige Verkehrssituation haben. Wir haben die Möglichkeit, auf kurzem Wege die Niederlande und Belgien über die Autobahnen zu erreichen. Gerade der künftige Ausbau der Autobahn A 52 bis in die Nachbarstaaten hinein wird das ermöglichen. Wir erreichen den süddeutschen Raum, den Kölner Raum, den Düsseldorfer Raum und das Ruhrgebiet sehr günstig. Dazu wird der Flughafen einen erheblichen Beitrag leisten.

Verbunden mit dieser Stärkung des Wirtschaftsraumes – das wissen wir alle – ist auch ein Ausbau der Arbeitsplätze. Gerade das ist eine Hoffnung, die wir in diesen Flughafen setzen – in einer Zeit, in der wir uns alle, insbesondere die Politik, darum bemühen, neue Arbeitsplätze zur Verfügung zu stellen. Das geht uns an. Das geht unsere Kinder an. Wir wissen

aus den Berechnungen und aus den Erfahrungen, die an anderen Orten gemacht worden sind, dass wir hier nicht über eine geringe Zahl von Arbeitsplätzen sprechen. Mit absoluter Sicherheit werden bei der erwarteten Ausnutzung des Mönchengladbacher Flughafens un-mittelbar mehr als 1.000 Arbeitsplätze zusätzlich geschaffen werden.

(Lachen bei den Einwendern – Zurufe von den Einwendern: Buh!)

Darüber hinaus werden viele als Angehörige dieser arbeitenden Mitmenschen aus unserer Region mittelbar betroffen sein. Das ist unsere feste Überzeugung. Dafür stehen wir ein, und darüber haben wir uns Gedanken gemacht. Wenn ich von „wir“ spreche, dann meine ich damit eine ganze Reihe von namhaften Unternehmen aus dem hiesigen Raum, von Vertretern aus Wirtschaftsförderungsunternehmen und von verantwortlichen politischen Kräften aus dieser Region.

Das ist nicht leicht hingesagt. Die Bedenken der Betroffenen nehmen wir durchaus ernst. Glauben Sie mir: Wäre ich einer von Ihnen, ein Betroffener, würde ich mich Ihrer Aktion genauso anschließen, wie ich das jetzt als Mitglied des Fördervereins tue. – Es ist in unserer Gesellschaft aber nun einmal so, dass es ein Für und ein Wider gibt. Es ist nun einmal so, dass es dann, wenn es darum geht, auf der einen Seite für einen großen Teil von Menschen Vorteile zu erzielen, auch immer wieder Betroffene geben wird. Ich will hier gar nicht irgendwelche platten Aussagen zum Gegenstand meiner Ausführungen machen. Wir alle – davon bin ich überzeugt – sind aber auch Nutzer von Flughäfen. Nur wollen wir es nicht gerade in Mönchengladbach sein. Warum?

(Zurufe von den Einwendern: Weil wir ihn nicht brauchen! – Man kann ja von Mönchengladbach auch nach Düsseldorf fliegen! – Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

– Ich möchte auf polemische Äußerungen aus Ihrem Kreis nicht eingehen, weil sie uns hier nicht weiterbringen. Lassen Sie uns bitte sachlich bleiben.

Ich komme zum dritten Punkt meiner Ausführungen. Wir haben absolut Vertrauen in die Verwaltung, hier in die Bezirksregierung, und auch in die politischen Kräfte – ganz gleich, ob es sich um die politischen Kräfte handelt, wie sie sich bisher formiert haben, oder um die politischen Kräfte, wie sie sich jetzt neu formieren. Wir haben das Vertrauen darin, dass ausgewogene Entscheidungen getroffen werden.

Sie alle haben Ihre Möglichkeiten, Ihre Einwände vorzubringen. Das haben Sie auch getan. Zu diesem Verfahren sind namhafte Sachverständige geladen, die abseits jeder Polemik durchaus einen Beitrag leisten können, der zu unserer aller Erkenntnis weiterführt. Ich muss Ihnen sagen: Ich halte dieses Verfahren durchaus nicht für ein leichtfertig eben mal aufgestelltes, nach außen hin offenbar wirksam die Notwendigkeit abdeckendes Verfahren.

Es ist Ihnen allen unbenommen, sich dort drüben, wo Sie das Schild „Akteneinsicht“ sehen, mit der Materie zu beschäftigen.

Herr Gorecki, ich habe überhaupt kein Verständnis, wenn Sie hier für einige Tausend Menschen auftreten, unter denen sich offenbar nicht einmal zehn gefunden haben, die sich die Arbeit geteilt haben, diese Akten durchzusehen. Sie hätten diese Möglichkeit gehabt. Wenn es hier um einige Tausend Menschen geht, dann verstehe ich überhaupt nicht, warum diese einigen Tausend Menschen nicht 20 € in die Hand nehmen können, dieses Geld zusammenlegen und dafür einen Gutachter beschäftigen. Wie ernst ist es Ihnen mit Ihrem Vorbringen?

(Unruhe bei den Einwendern – Zuruf von den Einwendern: Polemik!
Sie wollten doch keine Polemik!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Wegener, Sie haben das Wort.

Wolfgang Wegener (Förderverein Flughafen MGL e. V.):

Vielen Dank, Herr Marten. – Zum Vierten haben wir auch Vertrauen in die Flughafenbetriebsgesellschaft. Es handelt sich dabei um ein Wirtschaftsunternehmen, wie es in der Stadt viele gibt. Auch Sie nehmen zu einem gewissen Teil von diesen Wirtschaftsunternehmen. Wir alle sind Mitarbeiter von irgendwelchen Unternehmungen. Wir alle wissen auch: Ein Unternehmen, sei es so klein wie beispielsweise ein Trinkbüchchen an der Ecke oder sei es so groß wie vielleicht ein Maschinenproduzent oder die Flughafenbetriebsgesellschaft, macht sich Gedanken darüber, ob es eine Mark oder einen Euro ausgibt. Ich kann Ihnen versichern: Hier ist durch die Flughafenbetriebsgesellschaft mancher Euro in die Hand genommen worden, um dieses Verfahren überhaupt erst zu ermöglichen – dieses Verfahren, das Ihnen allen nunmehr die Plattform gibt, Ihre Überzeugungen und Ihre Betroffenheiten vorzubringen. Ohne den Aufwand, den die Flughafenbetriebsgesellschaft bisher mit mehreren Millionen Euro betrieben hat, hätten Sie dieses Stehpult nicht.

(Lachen bei den Einwendern)

Ich will damit nicht sagen, dass dies eine milde Gabe der Flughafenbetriebsgesellschaft ist. So wollen Sie mich bitte nicht verstehen. Ich will Ihnen damit klar machen: Hier hat eine solche Gesellschaft Geld in die Hand genommen, um eine wirtschaftliche Entscheidung sorgfältig vorzubereiten. Das tut man nicht, wenn man nicht auch vorhat, weiteres Geld in ganz erheblichem Umfang in dieses Gelände zu investieren und es profitabel zu machen.

Ich kann Ihnen nur versichern: Mir ist ein Unternehmen, das hier in Form von einer Landebahn und Gebäuden sichtbar Geld auf den Boden stellt und das hier Arbeitsplätze schafft, viel lieber als irgendein Hedge-Fonds, der in der Lage ist, an der Börse mit schneller Mark, mit schnellem Euro, volkswirtschaftlich höchst bedenkliche Aktivitäten zu entfalten.

Wir sprechen uns ganz eindeutig für dieses Unternehmen aus, von dem wir glauben, dass es im Rahmen dieses Verfahrens ausgewogen geprüft wird, dass es von der Politik verantwortlich entschieden wird und dass es zu einem hoffentlich großen Erfolg für uns alle führen wird.
– Ich danke Ihnen.

(Vereinzelt Beifall – Zurufe von den Einwendern: Buh!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Wegener. – Jetzt habe ich noch Herrn Heinz Meurer auf der Liste.

Heinz Meurer (Einwender):

Sehr geehrter Herr Marten! Meine Damen und Herren! Mein Name ist Heinz Meurer. Ich wohne in Willich, bin also auch Betroffener und Einwender. – Ich will den Ausführungen von Herrn Wegener nur ganz kurz etwas entgegnen, und zwar sehr aktuelle Zahlen bezüglich der Arbeitsplätze. Diese Zahlen sind vom Flughafen Mönchengladbach herausgegeben worden und zeigen einen Fünfjahresvergleich. In diesem Zeitraum haben die Fluggäste in Düsseldorf um 4,4 % abgenommen. Die Bewegungen haben um 3,4 % zugenommen. Die Luftfracht stieg um circa 45 %. Die Anzahl der Mitarbeiter, Herr Wegener, sank in diesem Fünfjahresvergleich um 13,3 %.

Dann noch ein Vergleich 2004 zu 2003: 2004 wurden in Düsseldorf 1 Million Fluggäste mehr abgefertigt als 2003. 2004 wurden 14.400 Flugbewegungen mehr abgewickelt als 2003. 2004 wurden 37.800 t mehr Fracht umgeschlagen als 2003. Die Mitarbeiterzahl, Herr Wegener – und das ist auch für alle hier in der Versammlung interessant – stieg lediglich um 30 Personen.

Das wollte ich nur als Ergänzung und als Information zu den Ausführungen von Herrn Wegener sagen, der hier von Tausenden Arbeitsplätzen spricht. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Meurer. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen zum Thema „Einführung“ vor. Damit schließe ich diesen Tagesordnungspunkt und komme zu:

**Tagesordnungspunkt 2:
Rechts- und Verfahrensfragen**

Insbesondere Herr Mischke hat noch einmal das Thema „Befangenheit“ angesprochen. Es liegt eine Reihe von Befangenheitsanträgen vor, zu denen jetzt Frau Hörr das Wort erhält.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wir möchten bei dem Punkt „Verfahrensfragen“ mit dem Block der Befangenheit beginnen. Im Rahmen der Einwendungen sind bereits einige Befangenheitsanträge erhoben worden, auf die ich jetzt gleich eingehen möchte. Bevor ich das tue, möchte ich aber einige grundsätzliche Anmerkungen zum Thema „Befangenheit“ machen.

Das Verwaltungsverfahrensgesetz NRW regelt in den §§ 20 und 21 den Ausschluss von Personen wegen Befangenheit oder wegen dem Besorgnis der Befangenheit. Hierdurch soll ein rechtsstaatlich einwandfreies Verfahren garantiert werden und nicht nur Parteilichkeit, sondern gerade eben auch der „böse Schein“ von Parteilichkeit ausgeschlossen werden.

Bei Vorliegen der Voraussetzungen nach § 20 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW ist eine Person kraft Gesetzes ausgeschlossen; einer besonderen Entscheidung bedarf es in diesen Fällen nicht. Vereinfacht gesagt, bestimmt § 20 VwVfG NRW, dass Personen wegen eines besonderen Näheverhältnisses zu den Verfahrensbeteiligten oder zum Gegenstand des Verfahrens selbst von jedem Tätigwerden ausgeschlossen werden sollen.

Ergänzend zu diesen gesetzlichen Ausschlussgründen sieht § 21 Abs. 1 VwVfG NRW den Ausschluss von Personen wegen dem Besorgnis der Befangenheit vor. Besorgnis der Befangenheit im Sinne dieser Vorschrift bedeutet, dass ein Grund vorliegt, der geeignet ist, Misstrauen gegen eine unparteiische Amtsausübung eines Amtsträgers zu rechtfertigen. Diese Voraussetzung ist dann gegeben, wenn aufgrund objektiv feststellbarer Tatsachen die subjektiv vernünftigerweise mögliche Besorgnis nicht auszuschließen ist, ein bestimmter Amtsträger werde in der Sache nicht unparteiisch, unvoreingenommen oder unbefangen entscheiden. Dazu gehören unter anderem Äußerungen, die für eine einseitige Festlegung in der Sache sprechen, noch ehe der Sachverhalt hinreichend geklärt ist und die Beteiligten angehört worden sind.

Es muss sich immer um individuelle, konkrete, angebbare Gründe handeln, die in der Person des einzelnen Amtsträgers begründet sind. Tatsächliche Befangenheit oder Voreingenommenheit ist für § 21 Abs. 1 VwVfG NRW nicht erforderlich; insoweit genügt schon der „böse Schein“. Nicht ausreichend sind lediglich subjektive Befürchtungen der Beteiligten. Erforderlich ist, wie ich ausgeführt habe, ein sachlicher Grund, der auf einer rationalen Tatsachengrundlage beruht.

Schließlich möchte ich noch darauf hinweisen, dass wegen Befangenheit nach § 20 VwVfG NRW nur Personen ausgeschlossen werden können, die Beteiligte in dem Verfahren sind oder zu einem Verfahrensbeteiligten in einem bestimmten Näheverhältnis stehen. Aus Gründen der Besorgnis der Befangenheit nach § 21 VwVfG NRW können nur Amtsträger vom Verfahren ausgeschlossen werden. Hierzu bedarf es einer besonderen Entscheidung, und zwar der Entscheidung des Behördenleiters bzw. der Entscheidung des von ihm Beauftragten.

Nach diesen allgemeinen Ausführungen komme ich nun zu den einzelnen bereits erhobenen Befangenheitsanträgen. Herr Mischke hat in seinem Wortbeitrag ja bereits auf einen solchen Antrag hingewiesen.

Einzelne Einwender haben gegen Herrn Regierungspräsidenten Büssow einen Befangenheitsantrag gestellt, da er sich in der Presse positiv für einen Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach ausgesprochen habe.

Hierzu ist zunächst festzustellen, dass Herr Regierungspräsident Büssow keine der in § 20 VwVfG NRW genannten Voraussetzungen erfüllt und damit keine gesetzlichen Ausschlussgründe vorliegen. Zum Befangenheitsvorwurf hat Herr Regierungspräsident Büssow im Juni 2004 folgende Erklärung abgegeben, die ich im Folgenden wörtlich zitiere:

Von einzelnen Einwendern wurde aufgrund eines Presseartikels die Befürchtung vorgetragen, dass ich hinsichtlich des Ausbaus des Mönchengladbacher Flughafens positiv voreingenommen sein könnte. Dies trifft nicht zu. Ungeachtet dessen werde ich mich einer Mitwirkung im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Mönchengladbach enthalten.

Ein weiterer Einwender hat beantragt, Herrn Abteilungsleiter Dr. Stork wegen Befangenheit vom Verfahren auszuschließen, da die Besorgnis bestehe, dass Herr Dr. Stork im Hinblick auf den beantragten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach positiv voreingenommen sein könnte. Insoweit wird Bezug auf eine Pressemitteilung der „Rheinischen Post“ vom 19. Juni 2003 genommen, in der sich Herr Dr. Stork positiv für den Ausbau ausgesprochen haben soll.

Herr Regierungsvizepräsident Riesenbeck – als Beauftragter des Behördenleiters – hat diesen Antrag geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass keine Anhaltspunkte ersichtlich sind, die zu einem Verfahrensausschluss führen. Der Antrag wurde abgelehnt.

Zur Begründung wurde ausgeführt: Herr Dr. Stork erfüllt keine der in § 20 VwVfG NRW genannten Voraussetzungen für einen Ausschluss kraft Gesetzes. Auch die Voraussetzungen für einen Ausschluss gemäß § 21 VwVfG NRW liegen nicht vor. Die Besorgnis der Befangenheit verlangt einen gegenständlichen, vernünftigen Grund, der die Beteiligten von ihrem Standpunkt aus befürchten lassen kann, dass der Amtsträger nicht unparteiisch, nicht sachlich und insbesondere nicht mit der gebotenen Distanz, Unbefangenheit und Objektivität entscheidet, sondern sich von persönlichen Vorurteilen oder sonstigen sachfremden Erwägungen leiten lassen könnte. Nicht ausreichend ist jedoch eine nicht auf Tatsachen gründende „Ahnung“ oder das „Gefühl“, eine am Verfahren beteiligte Person würde nicht objektiv und neutral entscheiden. Erforderlich ist vielmehr ein benennbarer, rationaler Grund, der an Tat-

sachen anknüpft, die nach objektiven und vernünftigen Erwägungen geeignet sind, Zweifel an der unparteiischen Tätigkeit des Amtsträgers zu wecken.

Im vorliegenden Fall begründet der Einwender seinen Befangenheitsantrag damit, dass Herr Dr. Stork in der Presse mit einem positiven Ausbauvotum zitiert werde. Der angeführte Presseartikel befasst sich zwar mit den Ausbauplänen des Flughafens Mönchengladbach, ein wie auch immer gearteter Zusammenhang mit Herrn Dr. Stork ist in diesem besagten Presseartikel jedoch nicht erkennbar. Er wird nicht namentlich erwähnt. Auch sonst sind keine Anknüpfungspunkte erkennbar, die Zweifel an einer unparteiischen Amtsausübung erkennen ließen. Der Befangenheitsantrag ist somit als nicht hinreichend substantiiert abgelehnt worden.

Einzelne Einwender beantragten, die Sachbearbeiter der Bezirksregierung Düsseldorf, die die Planfeststellungsunterlagen auf Vollständigkeit und Eignung zur Auslegung geprüft haben, wegen Befangenheit auszuschließen. Nähere Gründe für eine Parteilichkeit wurden nicht angeführt. Die Einwender stellten lediglich die Behauptung auf, dass die oben genannten Mitarbeiter nicht die notwendige fachliche Eignung hätten, da sie die Auslegung von Unterlagen zugelassen hätten, die keine Bewertung der Betroffenheit nach den heute anerkannten Maßstäben zuließen. – Auch diese Anträge wurden abgelehnt.

Zunächst ist klarzustellen, dass keiner der an der oben genannten Entscheidung beteiligten Mitarbeiter der Bezirksregierung Düsseldorf die Voraussetzungen nach § 20 VwVfG NRW erfüllt und somit kraft Gesetzes bereits auszuschließen wäre. Auch aus Gründen der Besorgnis der Befangenheit kann den Anträgen nicht stattgegeben werden. Wie bereits erwähnt, verlangt die Besorgnis der Befangenheit einen gegenständlichen, vernünftigen Grund, der befürchten lässt, dass die Amtsträger nicht objektiv und neutral, also „unbefangen“, entscheiden könnten und somit Zweifel an der unparteiischen Tätigkeit der Bediensteten gerechtfertigt sind. Solche Gründe wurden nicht vorgetragen. Die Behauptung der unzureichenden Sachkunde wird ohne weitere Darlegung in den Raum gestellt und entbehrt jeder sachlichen Grundlage. Da keine Anhaltspunkte für eine mangelnde Objektivität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ersichtlich sind, wurden auch diese Anträge als unbegründet abgelehnt.

Einige Einwender sind der Ansicht, dass Herr Rainer Brandts aus Mönchengladbach nicht am Verfahren beteiligt werden dürfe, da er als Aufsichtsratsvorsitzender der NVV AG und Mitglied des Aufsichtsrates der Flughafengesellschaft Mönchengladbach als ehemaliger Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Regionalrat befangen sei.

Eine Befangenheit ist vorliegend nicht gegeben, da Herr Brandts in seiner Eigenschaft als Mitglied des Regionalrates kein „Beteiligter“ im vorliegenden Planfeststellungsverfahren und erst recht kein Amtsträger im Sinne von § 21 VwVfG NRW ist. Da keine Ausschlussgründe vorliegen, werden diese Anträge zurückgewiesen.

Aus dem gleichen Grund wird auch – das ist der letzte Befangenheitsantrag – der Befangenheitsantrag gegen Herrn Pützhofen abgelehnt. Auch er ist nicht „Beteiligter“ im Planfeststellungsverfahren im Sinne von § 20 VwVfG NRW. Gründe für einen Ausschluss nach § 21 VwVfG NRW sind ebenfalls nicht gegeben. – Dies so weit zu den bereits erhobenen Befangenheitsanträgen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Frau Hörr. – Eigentlich müsste jetzt auf der Rednerliste der neue Tagesordnungspunkt ausgewiesen werden. Kann die Technik das bitte veranlassen? – Als Nächster hat Herr Wolfgang Houben das Wort.

Wolfgang Houben (Einwender):

Guten Mittag, meine Damen und Herren, Herr Marten, die Damen und Herren der Bezirksregierung, die Besucher hier und die Damen und Herren des Antragstellers! Herr Rothe hat in seiner Einleitung gefragt: Warum tun Sie sich das an? Und warum tun Sie uns das an? – Mehr als 50.000 Menschen leben im An- und Abflugbereich. Allein in Kleinenbroich, woher ich komme, leben 10.000 Bürger. Dort würde die Flughöhe nach dem geplanten Ausbau 200 m betragen. Am Frankfurter Flughafen plant man auf einer An- bzw. Abflugstrecke, die gesamten Grundstücke, bei denen die Flughöhe geringer als 300 m ist, durch die Flughafengesellschaft zu kaufen, um dort die Lärmbelastung von den Bürgern wegzubringen. Das macht wohl deutlich, über was für einen Ausbau wir hier reden. Wir reden hier nicht über Kinkerlitzchen und ein wenig Lärm. Nein, wir reden hier über Fluglärm. Und Lärm macht krank, meine Damen und Herren! Das müssen wir hier einmal in den Vordergrund stellen. 50.000 Menschen, die unter den An- und Abflugstrecken von Mönchengladbach leben, droht Krankheit durch Lärm. Das ist ein Punkt, der in der Erörterung besonders zu beachten ist.

Vorhin konnten wir etwas über Wandel in der Politik hören. Am 19. Mai, also vor ungefähr zehn Tagen, machten bei einer Veranstaltung in Kaarst die verkehrspolitischen Sprecher der Landtagsfraktionen – ausgenommen der Sprecher der SPD, also die verkehrspolitischen Sprecher von CDU, FDP und Grünen – deutlich, dass sie einem Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach negativ gegenüberstehen. Sie haben nicht nur ausdrücklich betont, dass sie hinter der Luftverkehrskonzeption des Landes stehen, sondern auch ausdrücklich betont, dass sie gegen den Antrag der Flughafengesellschaft Mönchengladbach stehen. Das heißt: Hier hat sich die Verwaltung auch nach der Politik zu richten; denn noch bestimmt die Politik die Richtlinien dahin gehend, was hier im Lande passiert. Und die Politik hält den Ausbau hier in Mönchengladbach nicht für sinnvoll.

Noch einmal zur Luftverkehrskonzeption, zu der Herr Zerbe vorhin so fabelhaft geantwortet hat: Ja, die Luftverkehrskonzeption ist ein politisches Signal der Landesregierung, des Landesparlamentes. Das Landesparlament ist der Vertreter des Souveräns in unserem Land. Wir alle haben uns ein klein wenig danach zu richten und nicht nur nach hoffnungsvollen

Anträgen irgendwelcher Flughafenbetreiber. Solche Anträge und auch die Misserfolge haben wir en masse im Land.

Weeze-Laarbruch: Jeder von uns weiß, wie hoch der Schuldenstand und der ständige Nachschussbedarf dort ist. Es ist keineswegs, auch wenn er Wettbewerber von Mönchengladbach ist, ein erfolgreicher Flughafen – noch lange nicht.

Dortmund: In Dortmund haben wir exakt die gleiche Situation wie in Düsseldorf. In Dortmund finanzieren inzwischen Strom-, Wasser- und Gasverbraucher der Stadt den Flughafen direkt.

(Zuruf von den Einwendern: Mit 17 Millionen!)

– Ja, nicht mit Kleingeld, sondern mit reichlich Geld.

Münster/Osnabrück, der dritte internationale Flughafen in unserem Land: Er ist ebenfalls defizitär, also kein Wirtschaftsunternehmen, das Erträge erwirtschaftet, was uns der Vertreter des Fördervereins – – Fördervereine kenne ich sonst nur bei Kindergärten, Schulen und Gymnasien. Von einem Wirtschaftsunternehmen, das einen Förderverein braucht, habe ich noch nie gehört. Von dem wirtschaftlichen Vorteil, den der Flughafen für die Region haben soll, kann ich nichts sehen. Die Vorteile, die wir haben werden, werden höhere Wasserpreise, höhere Gaspreise und höhere Strompreise sein. So herum sehen die Vorteile aus.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann wird uns immer wieder vorgebetet, es gebe einen Bedarf, und der sei so ungeheuerlich groß, dass man unbedingt ausbauen müsse. Für Mönchengladbach – siehe Flugplan im Moment – gibt es offensichtlich keinen Bedarf. In Düsseldorf gibt es ganz offensichtlich auch keinen Bedarf. In Düsseldorf werden von den Fluggesellschaften 60 % der zur Verfügung stehenden Slots benutzt. Ich rede nicht über Beantragungen, sondern über Slots, die in Anspruch genommen werden. Das heißt, Düsseldorf hat 40 % Platz – in Slots. Wenn wir uns die Maschinen ansehen, die wegfliegen, liegt die durchschnittliche Auslastung bei 66 bis 70 %, bei zwei Dritteln. Auch hier gibt es also, was das Passagiervolumen angeht, ausreichend Platz. Wenn Düsseldorf 20 Millionen Passagiere abfertigen will, kann Düsseldorf dies mit den jetzt bereits vorliegenden rechtskräftigen Genehmigungen tun. Ein Ausbau ist weder in Düsseldorf noch in Mönchengladbach erforderlich. Wir reden hier über eine ausgesprochene Angebotsplanung, über sonst nichts.

Herr Wegener hat vorhin die Entwicklung der Region angesprochen. Ich denke, dazu habe ich genug gesagt.

Zu den Arbeitsplätzen: Flughäfen schaffen Arbeitsplätze. Ja, ganz ohne Zweifel. Aber wir müssen auch sehen, was an Flughäfen Arbeitsplätze schafft: Das ist der Businessverkehr, die Geschäftsfieger. Dafür gibt es in Düsseldorf genügend Platz. Es gibt keinen Bedarf oder

Engpass in Düsseldorf. Der Kollege aus Neersen hat vorhin angesprochen, was Flugbewegungen, Passagierzahlen und auch das Wachstum in Mitarbeitern am Flughafen Düsseldorf angeht. Wenn der Flughafen im Geschäftsreiseverkehr erheblich wachsen würde, dann würde auch das Personal am Flughafen und die induzierte Beschäftigung in der Umgebung wachsen – keine Frage.

Nur, was wächst im Augenblick? – Im Augenblick wachsen Billigflieger, die für 29 € nach Mailand oder sonst wohin fliegen. Wenn ich in Mailand 15 km mit dem Taxi fahre, muss ich wahrscheinlich mehr Geld ausgeben als ich für den Flug ausgegeben habe. Und viel schlimmer: Das, was ich für das Taxi in Mailand ausbebe, kann ich nicht hier in der Region ausgeben. Das heißt: Billigflieger entziehen unserer Region Kaufkraft und schaffen weder Beschäftigung noch sonst irgendwelche Geschäftsfelder,

(Beifall bei den Einwendern)

sondern sie exportieren Geld an irgendwelche anderen Plätze.

Dann sollte sich Herr Wegener einmal überlegen, was er eigentlich will. Er stellt sich hier vorne ans Podium und sagt: Wenn ich Sie wäre, wäre ich auf Ihrer Seite. Kann mir einmal jemand sagen, was das für eine Position ist?

(Beifall bei den Einwendern)

Ist er nun für oder gegen den Ausbau, oder ist er gleichzeitig beides – für und gegen den Ausbau? Für mich jedenfalls ist das eine sehr merkwürdige Position. Wenn sich der Förderverein in Kombination mit der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung der Stadt Mönchengladbach hier in den Saal setzt und sich als Bürgerinitiative betrachtet, finde ich das ein bisschen arg merkwürdig.

(Beifall bei den Einwendern)

Last but not least zu diesem Punkt, was Wirtschaftsunternehmen angeht: Wir alle erinnern uns, dass vor einiger Zeit Air Berlin in Mönchengladbach mit einem riesigen Theater startete. Von Air Berlin hieß es: Wenn wir es nicht schaffen, dann schafft es keiner. Vielleicht sollten die Kollegen aus dem Förderverein darüber noch einmal nachdenken. Der Kollege von Air Berlin ist nicht der schlechteste. Wenn er es nicht schafft, sollten wir es drangeben.

(Beifall bei den Einwendern)

Zu den Verfahrenskosten: Wir veranstalten hier nicht irgendetwas auf Kosten von irgendjemandem, sondern ein demokratisches Verfahren. Wenn die Antragstellerin nicht in der Lage ist oder Probleme damit hat, das demokratische Verfahren, das zur Bearbeitung des Antrags

notwendig ist, zu finanzieren, dann soll sie es lassen. Jemand, der bauen will und die Gebühren für die Baugenehmigung nicht bezahlen kann, kann auch nicht bauen – Sorry!

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt komme ich zum eigentlichen Punkt, um den es geht, nämlich um die Befangenheit in dieser Geschichte: Wir sehen die Bezirksregierung und die Antragstellerin fabelhaft auf der Bühne nebeneinander – ein Verein. Da sollen wir den Eindruck von Unabhängigkeit haben? Ich will Ihnen sagen, welchen Eindruck wir haben: Alles, was hier abläuft, die Gestaltung im Saal, der Aufbau des ganzen Verfahrens, die Veranstaltung in Mönchengladbach im Stadion – dem Platz, der am weitesten von allen Betroffenen entfernt ist, jeder andere Veranstaltungsort wäre für die betroffenen Bürger näher, besser erreichbar gewesen –, macht deutlich, dass wir einer Show beiwohnen. Der Beschluss, was am Ende herauskommen soll, ist in den Köpfen vieler Bürger längst gefallen. Viele sagen uns: Was macht ihr euch Mühe? Die Entscheidungen sind längst gefallen. Wir sollen der Show einer Bürgerbeteiligung beiwohnen. Das kann es nicht sein. Uns soll hier Bürgerbeteiligung vorgegaukelt werden. Wir wollen ein unabhängiges Verfahren. Die Probleme GEP und Antrag sind schon erläutert worden.

(Beifall bei den Einwendern)

Zu Beginn des Befangenheitsantrags möchte ich zuerst einmal sagen, dass ich mich den Ausführungen des Herrn Mischke voll inhaltlich anschließe und sie zum Gegenstand meines Befangenheitsantrags mache; denn es macht keinen Sinn, alle Argumente, die Herr Mischke vorgetragen hat, jetzt noch einmal vorzutragen.

Da wir hier im Fußballstadion sind:

(Folie)

Ich denke, was für Trainer gilt, gilt auch für andere. Es gibt Tage, an denen man verliert, und es gibt Tage, an denen gewinnen die anderen. Herr Zerbe, bei Ihnen sind es immer die anderen, die gewinnen, nie der Flughafen.

Zum Befangenheitsantrag: Die Zusammenarbeit zwischen Antragstellerin und Genehmigungsbehörde ist schon ausreichend beleuchtet worden. Herr Büssow hat sich schon sehr früh positiv zu diesem Antrag geäußert. Ich habe im Internet nachgesucht und eine Stelle bei der Mönchengladbacher Wirtschaftsförderungsgesellschaft gefunden. Dort steht zum Flughafen Mönchengladbach:

Es spricht alles dafür, den Mönchengladbacher Flughafen auszubauen, betonte Regierungspräsident Jürgen Büssow.

Wenn das keine positive Stellungnahme ist, dann weiß ich es nicht.

Für uns in den Initiativen gab es bis zum 19. Mai – insofern kommen wir erst so spät mit dem Befangenheitsantrag – keinen wirklich ernsten Grund, eine befangene Bearbeitung dieses Verfahrens, insbesondere durch Herrn Marten, zu erwarten. Am 19. Mai kippte das ziemlich um. Am 19. Mai stellte sich heraus, dass es zwei Gutachten gibt, die weder den Trägern öffentlicher Belange noch den Bürgerinitiativen bekannt waren. Wir haben durch unseren Anwalt Herrn Sommer am 20. Mai entsprechende Anträge gestellt, die ich hier nicht wiederholen muss. Danach habe ich selbst als stellvertretender Vorsitzender der Fluglärmkommission ebenfalls am 20. per E-Mail a) die Befangenheit und b) die Herausgabe der Unterlagen beantragt. Wie unbefangen die Behörde damit umgeht, mag man vielleicht daran ermessen, dass ich bis heute keine Antwort erhalten habe – weder eine Eingangsbestätigung noch sonst etwas.

Am 20. April wurden Sie, Herr Marten, in der Fluglärmkommission gefragt, ob es irgendwelche neuen Informationen, Unterlagen, Gutachten gibt. Darauf haben Sie damals mit Nein geantwortet. Am vergangenen Samstag haben Sie Kontakt mit dem Vorsitzenden von Airpeace, Herrn Rothe, aufgenommen und ihm zugestanden, die Unterlagen am Montag oder Dienstag herauszugeben. Mir hatten Sie noch am Freitag gesagt: Nein, die Unterlagen gibt es erst am kommenden Montag im Erörterungstermin.

Nachdem wir jetzt die Unterlagen haben und sie uns angesehen haben, kommen uns ganz ernste Zweifel, Herr Marten, ob Sie am 21. April die Wahrheit gesagt haben. Eines der beiden Gutachten datiert auf November 2004, das andere auf den 15. Februar 2005 und trägt einen handschriftlichen Vermerk: Namenszeichen Hörr, 23/2. Ich vermute, dass dies der Tag ist, an dem das Papier bei Frau Hörr auf dem Tisch gelandet ist.

Ich habe Frau Schäfer am vergangenen Freitag gefragt, ob sie mir sagen kann, wann die Gutachten eingegangen sind. Sie hat darauf geantwortet, dass ich das per Akteneinsicht herausfinden kann.

(Lachen bei den Einwendern)

Ich muss also annehmen, Herr Marten, dass Sie am 21. April beide Gutachten kannten. Beide Gutachten lagen der Bezirksregierung zu diesem Zeitpunkt vor. Beide Gutachten haben Sie den Trägern öffentlicher Belange nicht zugestellt. Über beide Gutachten haben Sie die Initiativen nicht informiert. Wenn das kein Fehler in diesem Verfahren ist und wenn das nicht die bewusste Zusammenarbeit mit der Antragstellerin, die Zurückhaltung von Informationen ist, dann weiß ich nicht, wie Befangenheit aussieht und was man haben muss, wenn die Befürchtung der Befangenheit vorliegt.

(Beifall bei den Einwendern)

Zum **Befangenheitsantrag** selber will ich nur sagen – ich gebe Ihnen das Original gleich zum Tisch –,

dass wir den Verfahrensleiter Herrn Marten eben wegen dieser Vorkommnisse mit den Gutachten als Mitarbeiter der Bezirksregierung für befangen halten. Wir halten auch die Bezirksregierung insgesamt für befangen, diesen Termin unabhängig abzuwickeln. Die Veranstaltungsleitung sollte einer Person übertragen werden, die unabhängig von der Bezirksregierung ist.

Herr Mischke hat das vorhin auch sehr schön begründet.

Ich gehe davon aus, dass an zuständiger Stelle umgehend über diesen Antrag entschieden wird, insbesondere bevor wir in die inhaltliche Auseinandersetzung eintreten; denn eine inhaltliche Auseinandersetzung ist vor Klärung dieser Fragen schlicht und ergreifend nicht möglich. – Danke sehr.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben, gerade Ihre letzten Ausführungen kann ich teilen, aber nur die letzten. Deswegen werde ich die Sitzung jetzt unterbrechen und eine Entscheidung der Behördenleitung über den Befangenheitsantrag herbeiführen.

Wir haben jetzt kurz nach 12:30 Uhr. Es würde sich anbieten, die Zeit der Unterbrechung zur Mittagspause zu nutzen, sodass wir nicht Punkt 13:00 Uhr in die Pause eintreten, sondern jetzt. Ich hoffe, will mich da aber nicht festlegen, dass wir die Frage innerhalb einer Stunde klären können. Wenn nicht, müssten Sie etwas länger Geduld aufbringen. Ich unterbreche hiermit den Erörterungstermin.

(Unterbrechung von 12:32 Uhr bis 14:34 Uhr)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Zur Fortsetzung des Erörterungstermins gebe ich Frau Hörr das Wort.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Auf den Befangenheitsantrag des Herrn Wolfgang Houben gegen Herrn Ulrich Marten ergeht folgende Entscheidung: Herr Marten ist nicht befangen

(Lachen bei den Einwendern)

und daher befugt, den Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach weiter durchzuführen.

Herr Houben wendet gegen den an dem Planfeststellungsverfahren beteiligten Herrn Marten ein, er habe zwei zusätzliche gutachterliche Stellungnahmen verspätet den Beteiligten zur Verfügung gestellt und sei gegenüber Herrn Regierungspräsidenten Büssow weisungsgebunden und deshalb befangen. Schließlich sei er für die Wahl des Veranstaltungsortes verantwortlich, der auf dem Gebiet der Stadt Mönchengladbach liegt. Die Stadt Mönchengladbach sei ein Befürworter des Vorhabens.

Begründung: Herr Marten erfüllt keine der in § 20 VwVfG genannten Voraussetzungen und ist damit keine kraft Gesetzes ausgeschlossene Person. Auch liegen keine Gründe im Sinne von § 21 Abs. 1 VwVfG vor, die Misstrauen gegen eine unparteiische Leitung des Erörterungstermins rechtfertigen. Anhand der vorgetragenen Tatsachen lässt sich nicht erkennen, dass die Objektivität der Entscheidungsfindung gefährdet sein könnte. Die Tatsache, dass eine behördeninterne Weisungsgebundenheit besteht, begründet noch nicht den Anschein der Befangenheit.

Die vorgetragenen Tatsachen lassen nicht erkennen, dass hier eine von persönlichen oder sachfremden Interessen geleitete Beeinflussung der Verhandlungsleitung oder Entscheidungsfindung vorliegen könnte. Das ist nur dann der Fall, wenn ein benennbarer rationaler Grund genannt wird, der an Tatsachen anknüpft, die nach objektiven und vernünftigen Erwägungen geeignet sind, Zweifel an der unparteiischen Tätigkeit des Bediensteten zu wecken.

Allein der Umstand, dass es sich bei Herrn Büssow um einen Vorgesetzten von Herrn Marten handelt und sich dieser in der Presse bereits positiv zu dem Ausbau des Flughafens Mönchengladbach geäußert hat, begründet noch nicht den Anschein, dass er in Bezug auf das Planfeststellungsverfahren in irgendeiner Weise von seinem Weisungsrecht Gebrauch machen wird und dadurch den Ausgang der Entscheidung beeinflussen könnte, zumal er ausdrücklich erklärt hat, sich einer Mitwirkung an dem Planfeststellungsverfahren zu enthalten.

Da keine konkreten Anhaltspunkte für eine Beeinflussung der Entscheidung durch behördliche Weisungen erkennbar geworden sind und auch keine Tatsachen vorgetragen wurden, die erkennen lassen, dass ein derartiger Versuch unternommen wurde oder unternommen werden könnte, ist der Befangenheitsantrag diesbezüglich abzuleh-

nen. Daher ist der Antrag, die Verhandlungsleitung einer unabhängigen, bisher nicht mit der Angelegenheit befassten und nicht der Bezirksregierung Düsseldorf angehörenden Person zu übertragen, ebenfalls zurückzuweisen.

Zum Vorwurf, dass gutachterliche Stellungnahmen den Beteiligten verspätet zur Verfügung gestellt worden seien und die Existenz dieser Gutachten wahrheitswidrig in der Lärmschutzkommission von Herrn Marten verschwiegen worden sei, ist Folgendes festzustellen:

Zur Auslegung der ergänzenden Unterlagen ist der Antragsteller bereits mit Bescheid vom 23.05.2005 beschieden worden. Herr Marten versichert glaubhaft, in der Lärmschutzkommission nicht nach ergänzenden Unterlagen gefragt worden zu sein. Dies wird durch damals anwesende Mitarbeiter bestätigt. Die am 19.05.2005 erstmals aufgeworfene Frage nach ergänzenden Unterlagen hat Herr Marten wahrheitsgemäß beantwortet.

Schließlich führt die Wahl des Erörterungsortes nicht zu einer Befangenheit. Die Wahl des Stadions beruht allein auf Zweckmäßigkeitserwägungen. Letztlich musste ein Ort gefunden werden, der der großen Einwanderzahl gerecht werden kann. Nicht zumutbare Erschwernisse für die Betroffenen sind nicht erkennbar.

Im Auftrag

Dr. Bartels

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – In der Zwischenzeit hat es einen weiteren Befangenheitsantrag gegen mich gegeben, über den höchstwahrscheinlich auch entschieden wurde. – Bitte.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Zu dem zweiten Befangenheitsantrag, gestellt von Herrn Jörg Haas, hat Frau Dr. Bartels soeben auch entschieden. Ich lese die Entscheidung ebenfalls vor:

Auf den Befangenheitsantrag des Herrn Jörg Haas gegen Herrn Ulrich Marten ergeht folgende Entscheidung: Herr Marten ist nicht befangen und daher befugt, den Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach weiter durchzuführen.

Herr Haas wendet gegen den an dem Planfeststellungsverfahren beteiligten Herrn Marten ein, er habe zwei zusätzliche gutachterliche Stellungnahmen verspätet den Beteiligten zur Verfügung gestellt und sei deshalb befangen.

Begründung: Herr Marten erfüllt keine der in § 20 VwVfG genannten Voraussetzungen und ist damit keine kraft Gesetzes ausgeschlossene Person. Auch liegen keine Gründe im Sinne von § 21 Abs. 1 VwVfG vor, die Misstrauen gegen eine unparteiische Leitung des Erörterungstermins rechtfertigen. Anhand der vorgetragenen Tatsachen lässt sich nicht erkennen, dass die Objektivität der Entscheidungsfindung gefährdet sein könnte.

Zum Vorwurf, dass gutachterliche Stellungnahmen den Beteiligten verspätet zur Verfügung gestellt worden seien, ist Folgendes festzustellen:

Die in Rede stehenden Unterlagen bedürfen nicht, wie beantragt, einer öffentlichen Auslegung gemäß § 73 Abs. 3 VwVfG in Verbindung mit § 10 Abs. 2 Nr. 1 LuftVG. Nach dem Gesetzeswortlaut ist der Plan im Sinne von § 73 Abs. 1 VwVfG auszulegen. Hierunter versteht man alle die das Vorhaben betreffenden Planzeichnungen und die dazu eingereichten ergänzenden Unterlagen, die den Betroffenen die Feststellungen ermöglichen müssen, dass und gegebenenfalls in welcher Weise sie von dem Vorhaben betroffen sein können. Diesem Informationszweck wird in der Regel bereits dann genügt, wenn die Auslegung den von dem geplanten Vorhaben potenziell Betroffenen Anlass gibt zu prüfen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und ob sie deshalb im anschließenden Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Interessen Einwendungen erheben wollen.

Es ist nicht erkennbar, dass von den nachträglich eingereichten Unterlagen, deren Einholung zudem von einigen Einwendern selbst gefordert wurde, eine erneute Anstoßfunktion ausgehen könnte. Auch unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine nachträgliche Auslegung nur dann geboten, wenn die nachträglich eingereichten Unterlagen geeignet sind, den Umfang und die Art der Betroffenheit von Beteiligten in von dem Vorhaben berührten Belangen und die Möglichkeit der Abhilfe in einem grundlegend anderen Licht erscheinen zu lassen. Unnötig ist eine erneute Anhörung, also auch Auslegung, wenn spätere Gutachten und Stellungnahmen lediglich eine ergänzende oder konkretisierende Funkti-

on haben. Eine Verletzung einer Auslegungspflicht ist daher nicht erkennbar. Herr Marten ist daher nicht befangen.

Im Auftrag

Dr. Bartels

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank. – Dann können wir in der Rednerliste fortfahren. Frau Schwerdtfeger, Sie hatten sich zu Wort gemeldet.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Sehr geehrter Herr Marten! Meine Damen und Herren! Mein Name ist Brigitte Schwerdtfeger. Ich bin von der Stadt Willich. – Ich habe zunächst einige Sachen zum Verfahren: Es wäre nett, wenn Sie auch hinten die Monitore anmachen würden, damit wir die Rednerliste auch dort verfolgen können. Es gab teilweise Probleme, das zu lesen. Zum anderen bitte ich darum, die Rednerliste zu aktualisieren, damit man sehen kann, wer dran ist und sich jeder darauf einstellen kann, wann er dran ist. Das war eben noch nicht der Fall.

Nach den Erfahrungen aus dem GEP-Verfahren möchte ich Folgendes gerne wissen: Wie lange werden die Tonträger aufbewahrt? Wir hätten gerne, dass die Tonträger nach Übersendung der Protokolle vier Wochen aufbewahrt werden, um das nachvollziehen zu können. Wir hätten gerne von Ihnen eine Zusicherung, wann die Wortprotokolle fertig gestellt sind. Es wäre auch für die Einwender schön und wünschenswert, wenn das Ganze möglichst am Ende des Tages passieren könnte. Uns ist aber bewusst, dass das ein Problem ist.

Dann hätten wir gerne eine tägliche Aktualisierung der Tagesordnung im Internet, damit man das abrufen kann. Weiterhin bitte ich darum, dass alle Unterlagen – Folien und Ähnliches –, die hier aufgelegt werden, dem Protokoll beigelegt werden. Wir hätten gerne die Tagesordnung etwas mehr konkretisiert. Im Moment ist es sehr grob gefasst. Es wird nicht hinreichend erkennbar, wann jemand drankommt bzw. was wann kommt. So werden die Leute faktisch von dem Erörterungstermin ausgeschlossen.

In Bezug auf den Antrag auf Gewährleistung der Akteneinsicht in das Abwägungsmaterial möchten wir nachhören, ob uns das schon vor dem gerichtlichen Verfahren zugesichert werden kann. Wir haben im Verfahren Modru 5 T die leidige Erfahrung gemacht, dass wir erst klagen mussten, um an das Aktenmaterial zu kommen. Wir hätten gerne vorher schon eine Zusicherung, dass wir uns das ansehen können.

Zur Rechtslage: Es bestehen erhebliche Bedenken, dass dem Anhörungsrecht durch das vorliegende Verfahren hier Rechnung getragen wurde. Diese Bedenken ergeben sich aus dem Umstand, dass Unterlagen vorgelegt werden, die nur schwer verständlich und unvoll-

ständig sind. Das Anhörungsrecht dient als Mittel zur Aufklärung des Sachverhalts und soll zur Entscheidungsfindung beitragen. Das ist sehr schwer, weil man die Unterlagen nicht verstehen kann. Das bedingt auch die Kenntnisnahme aller der Behörde bekannten Tatsachen und Gutachten. Das ist bisher nicht passiert. Die vorgelegten Unterlagen tragen dem keine Rechnung. Es ist nicht zu akzeptieren, dass Unterlagen bereitgestellt werden, die nur schwer oder gar nicht verständlich sind und damit insbesondere die Zielsetzung nicht erkennen lassen. Das wird sicherlich im weiteren Verfahren noch erörtert.

Weiterhin müssen alle relevanten Unterlagen vorgelegt werden, die für das Planfeststellungsverfahren notwendig sind. Das ist hier nicht geschehen. Ich weise nur beispielhaft auf die Y-Akten bezüglich der Vereinbarung Flughafen Düsseldorf und Mönchengladbach hin.

Die bisher nachgeholten Gutachten sind noch nicht vorgelegt worden. Wir können zwar hinten Akteneinsicht nehmen, haben aber gelinde gesagt etwas Schwierigkeiten, sie so schnell zu verstehen, nachzuvollziehen und unsere Einwendungen dann hier darzutun. Damit wird dem grundrechtlich gesicherten Recht auf Anhörung nicht Genüge getan. Wir fordern daher die Vorlage sämtlicher relevanten Unterlagen – im Moment sind wir nicht ganz sicher, ob es nicht noch andere Gutachten gibt –, die Aussetzung des Verfahrens zwecks Sichtung der neuen Gutachten, damit man auch die gesetzliche Möglichkeit hat, die Planunterlagen einzusehen, zu bewerten und danach begründete Einwendungen zu erheben. Ich weise noch einmal darauf hin, dass das Gutachten teilweise von November 2004 ist. Eine Aussetzung ist insbesondere auch deshalb gegeben, weil ein Teil der Einwender dieses Gutachten schon bekommen hat, andere Einwender nicht. Ich sehe nicht ein, warum hier Unterschiede gemacht werden.

Außerdem fordern wir neue Gutachten, da der Antrag des Flughafens Mönchengladbach gegen das Luftverkehrskonzept 2010 verstößt. Das ist noch nicht geändert worden, Herr Zerbe. Da hilft es auch nicht, Broschüren zu zitieren, die aber nicht politischer Beschluss sind.

(Beifall bei den Einwendern)

Außerdem verstößt der Antrag gegen das Landesentwicklungsgesetz. Darin steht zwar, er soll als Regionalflyerfeld ausgebaut werden, aber man hat doch die leichte Befürchtung, dass der Mönchengladbacher Flughafen zum Verkehrsflughafen ausgebaut wird. Dann würde der Antrag gegen das Landesentwicklungsgesetz verstoßen.

Zudem stellen wir einen **Antrag** auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bezüglich der wasserrechtlichen Erlaubnis, und zwar als verbundenes Verfahren gemäß § 78 Verwaltungsverfahrensgesetz.

Die Erlaubnis für die Umleitung des Schauenburggrabens über den Nordkanal in die Cloer muss abgewartet werden. Man weiß nicht, ob dieses Verfahren hinterher noch durchgeführt und verwirklicht wird. Es ist notwendige Voraussetzung für dieses Verfahren. Gleiches gilt für den Verkehr und seine Erschließung. Auch das müsste gemäß § 78 als verbundenes Verfahren durchgeführt werden.

Dann kommen wir zu einem **Antrag** auf Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens mit dem Verfahren des Flughafens Düsseldorf wegen der Erhöhung der Stundeneckwerte bzw. gerade wegen der Nutzung der Parallelbahn.

Unseres Erachtens müsste das auch als Planfeststellungsverfahren laufen. Da hier entgegengesetzte Interessen verfolgt werden – und diese auch noch vom gleichen Anteilseigner –, ist das schon einmal zweifelhaft. Außerdem werden widersprüchliche Verfahren bezüglich der Flugsicherheit getätigt. Wir fragen uns manchmal: Was stimmt denn hier?

Die vorgelegten Gutachten weisen erhebliche Mängel und Unzulänglichkeiten auf: bezüglich Flugsicherheit, Gesundheitsaspekten, Wirtschaftlichkeit der Maßnahme, mangelnder Alternativenprüfung, Beeinträchtigung der Planungshoheit der Stadt Willich und Beeinträchtigung der Eigentümerstellung der Stadt Willich. Das wird ja an den einzelnen Tagen noch im Einzelnen erörtert. Ich stelle aber folgende Anträge:

Ich stelle einen **Antrag** auf Einholung objektiver Gutachten.

Meines Erachtens hätte es sich seitens der Bezirksregierung aufdrängen müssen, dass die vorgelegten Gutachten fehlerhaft sind. Aus diesem Grunde hätte die Bezirksregierung selbst darauf kommen müssen, dass neue Gutachten erforderlich sind. Somit ist keine objektive Betrachtungsweise seitens der Bezirksregierung erfolgt.

Außerdem stelle ich einen **Antrag** auf Übersendung aller Unterlagen, die der Antragsteller auch übersendet bekommen hat.

Wie Herr Mischke schon sagte, ist es nicht zulässig, dass der Flughafen im Erörterungstermin sozusagen „schlabbert“, indem er unsere Einwendungen schon vorweg würdigt. Das würdigt diesen Erörterungstermin hier herab.

Ferner stelle ich noch einmal einen **Antrag** auf Befangenheit gegen Herrn Büssow.

Ich schließe mich da Herrn Mischke an.

Ebenfalls stelle ich einen **Antrag** auf Wechsel der für die Entscheidung über den Planfeststellungsbeschluss zuständigen Bezirksregierung.

Wie auch schon Herr Mischke festgestellt hat, ist die Planfeststellungsbehörde für Mönchengladbach der Regierungspräsident Düsseldorf. Da diese Behörde Anhörungsbehörde ist, ist eine objektive Bewertung der Unterlagen aber nicht sehr wahrscheinlich, wie auch die Vergangenheit gezeigt hat.

Außerdem habe ich noch einen **Befangenheitsantrag** gegen Sie, Herr Marten.

Die Stadt Willich hat nämlich seinerzeit gegen die Inanspruchnahme des Stopways und die Veränderung der Tragfähigkeit Widerspruch eingelegt. Hiergegen fand ein gerichtliches Verfahren statt, in dem die aufschiebende Wirkung für die Inanspruchnahme des Stopways wiederhergestellt wurde. Der Widerspruchsbescheid ist immer noch nicht erstellt, obwohl das gerichtliche Verfahren im Jahre 2000 seinen Abschluss gefunden hatte. 2000! Wie die Bezirksregierung nunmehr mitteilte, wird dies auch nicht mehr vor Durchführung des Erörterungsverfahrens geschehen, obwohl dieses im März noch versprochen wurde. Das ist eine Verhinderung des Rechtsweges. Damit sehe ich die Objektivität der Bezirksregierung nicht mehr gegeben.

Zudem wurde mir eben mitgeteilt, dass Sie am 21. April im Anschluss an die Lärmschutzkommission mitgeteilt haben, es gebe keine neuen Gutachten. Ich sehe es auch nicht mehr als objektiv an, wenn man dieses wahrheitswidrig erklärt, obwohl die neuen Gutachten damals schon vorlagen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Schwerdtfeger, ich habe noch eine Frage. Sie haben eben auch einen Befangenheitsantrag gegen Herrn Büssow gestellt. Halten Sie diesen Antrag in Kenntnis seiner Erklärung aufrecht?

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Ich halte ihn aufrecht, weil ich es eigentlich nicht einsehen kann, dass ein Behördenleiter selbst erklären kann, er könne sich zurückziehen. Meines Erachtens muss jemand Unabhängiges über diesen Befangenheitsantrag entscheiden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Dann muss ich die Sitzung wieder unterbrechen, um über den Befangenheitsantrag entscheiden zu lassen. Ich rechne mit ungefähr einer halben Stunde. In dieser Größenordnung dürften wir uns dann wieder hier einfinden. – Ich unterbreche die Sitzung.

(Unterbrechung von 14:52 Uhr bis 16:25 Uhr)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meine Damen und Herren, wenn Sie wollen, können wir fortfahren. Nehmen Sie doch bitte Platz. – Zu den gestellten Befangenheitsanträgen gebe ich Frau Hörr das Wort.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Auf den Befangenheitsantrag des Bürgermeisters der Stadt Willich gegen Herrn Regierungspräsidenten Büssow ergeht folgende Entscheidung: Die Vertreterin des Bürgermeisters der Stadt Willich, Frau Schwerdtfeger, wendet gegen den Regierungspräsidenten, Herrn Jürgen Büssow, ein, er sei befangen. Der Antrag geht ins Leere. Er ist daher zurückzuweisen.

Begründung: Herr Regierungspräsident Büssow hat im Juni 2004 folgende Erklärung abgegeben, die im Folgenden zitiert wird:

Von einzelnen Einwendern wurde aufgrund eines Presseartikels die Befürchtung vorgetragen, dass ich hinsichtlich des Ausbaus des Mönchengladbacher Flughafens positiv voreingenommen sein könnte. Dies trifft nicht zu. Ungeachtet dessen werde ich mich einer Mitwirkung im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Mönchengladbach enthalten.

Insofern ist Herr Büssow kein Verfahrensbeteiligter gemäß § 21 VwVfG NRW. Der Antrag auf Befangenheit ist daher zurückzuweisen.

Im Auftrag

Dr. Bartels

Ich komme nun zu dem zweiten Befangenheitsantrag, gestellt gegen Herrn Marten:

Auf den Befangenheitsantrag des Bürgermeisters der Stadt Willich gegen Herrn Ulrich Marten ergeht folgende Entscheidung: Herr Marten ist nicht befangen und daher befugt, den Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des VLP Mönchengladbach weiter durchzuführen.

Die Stadt Willich, vertreten durch Frau Brigitte Schwerdtfeger, wendet gegen den an dem Planfeststellungsverfahren beteiligten Herrn Marten ein, die Objektivität der Bezirksregierung Düsseldorf sei nicht mehr gegeben. Zur Begründung führt sie an, die Bezirksregierung habe über einen Widerspruch der Stadt Willich gegen die Inanspruchnahme der Stopways und die Veränderung der Tragfähigkeit noch nicht entschieden und wolle dies auch vor der Durchführung des Erörterungstermins nicht mehr erledigen. Ferner habe die Bezirksregierung Antragsunterlagen erst verspätet vorgelegt, obwohl Herr Marten am 21. April 2005 erklärt habe, es gebe keine neuen Gutachten.

Begründung: Herr Marten erfüllt keine der in § 20 VwVfG NRW genannten Voraussetzungen und ist damit keine kraft Gesetzes ausgeschlossene Person. Auch liegen keine Gründe im Sinne von § 21 Abs. 1 VwVfG NRW vor, die Misstrauen gegen eine unparteiische Leitung des Erörterungstermins rechtfertigen. Anhand der vorgetragenen Tatsachen lässt sich nicht erkennen, dass die Objektivität der Entscheidungsfindung gefährdet sein könnte.

Erstens. Die Durchführung eines Widerspruchsverfahrens zwischen der Stadt Willich und der Bezirksregierung Düsseldorf in der Angelegenheit „Inanspruchnahme der Stopways bzw. Veränderung der Tragfähigkeit“ steht in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem hier durchzuführenden Erörterungstermin. Gegenstand des Erörterungstermins ist der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach. Eine Verhinderung des der Stadt Willich zustehenden Rechtsweges wegen der in diesem Verfahren noch nicht ergangenen Widerspruchsentscheidung ist nicht erkennbar. Der Stadt Willich stünden zudem weitere Rechtsmittel im verwaltungsgerichtlichen Klageweg offen. Im Übrigen träfe ein solcher Vorwurf die Bezirksregierung Düsseldorf als Behörde, nicht aber Herrn Marten.

Zweitens. Zum Vorwurf, dass gutachterliche Stellungnahmen den Beteiligten verspätet zur Verfügung gestellt worden seien, ist Folgendes festzustellen: Die in Rede stehenden Unterlagen bedürfen zunächst nicht, wie beantragt, einer öffentlichen Auslegung gemäß § 73 Abs. 3 VwVfG NRW in Verbindung mit § 10 Abs. 2 Nr. 1 LuftVG. Nach dem Gesetzeswortlaut ist der Plan im Sinne von § 73 Abs. 1 VwVfG auszulegen. Hierunter versteht man alle die das Vorhaben betreffenden Planzeichnungen und die dazu eingereichten ergänzenden Unterlagen, die den Betroffenen die Feststellung ermöglichen müssen, dass

und gegebenenfalls in welcher Weise sie von dem Vorhaben betroffen sein können. Diesem Informationszweck wird in der Regel bereits dann genügt, wenn die Auslegung den von dem geplanten Vorhaben potenziell Betroffenen Anlass gibt, zu prüfen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und ob sie deshalb im anschließenden Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Interessen Einwendungen erheben wollen.

Es ist nicht erkennbar, dass von den nachträglich eingereichten Unterlagen, deren Einholung zudem von einigen Einwendern selbst gefordert wurde, eine erneute Anstoßfunktion ausgehen könnte. Auch unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist eine nachträgliche Auslegung nur dann geboten, wenn die nachträglich eingereichten Unterlagen geeignet sind, den Umfang und die Art der Betroffenheit von Beteiligten in von dem Vorhaben berührten Belangen und die Möglichkeit der Abhilfe in einem grundlegend anderen Licht erscheinen zu lassen. Unnötig ist eine erneute Anhörung – also auch eine Auslegung –, wenn spätere Gutachten und Stellungnahmen lediglich eine ergänzende oder konkretisierende Funktion haben. Eine Verletzung einer Auslegungspflicht ist nach alledem nicht erkennbar.

Dem von der Stadt Willich erhobenen Vorwurf, Herr Marten habe in einem Gespräch mit Behördenvertretern auf eine Frage nach weiteren Gutachten nicht wahrheitsgemäß geantwortet, ist Folgendes zu entgegnen: Herr Marten erklärte hierzu glaubhaft und nachvollziehbar, dass während bzw. nach der Lärmschutzkommission am 21. April 2005 die Frage nachträglicher Gutachten nicht erörtert wurde. Vielmehr wurden anlässlich dieser Besprechung organisatorische Wünsche zum Erörterungstermin geklärt. Die Frage nach den ergänzenden Unterlagen ist erst in einem Ortstermin am 19. Mai 2005 von Vertretern der betroffenen Kommunen gestellt und von ihm auch wahrheitsgemäß beantwortet worden.

Herr Marten ist daher nicht befangen.

Im Auftrag

Dr. Bartels

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Bevor wir jetzt in der Rednerliste fortfahren, gibt es noch einige Erklärungen.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Besteht die Möglichkeit, zu diesem Thema etwas zu entgegnen?)

– Ja. Es wäre mir aber ganz recht, wenn Sie das im Anschluss daran machen könnten.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Im Anschluss woran?)

– Im Anschluss an unseren Sachvortrag. Vielleicht können Sie sich ja auch mit den nachfolgenden Rednern, also mit Herrn Dr. Bank und Herrn Rothe, verständigen, dass Sie als Nächste außerhalb der Tagesordnung oder außerhalb der Rednerliste zu Wort kommen.

Wir haben noch einmal das Thema „Öffentlichkeit und Nichtöffentlichkeit“ zu erörtern. Sie haben heute Morgen mitbekommen, dass ich gefragt habe, ob jemand der Öffentlichkeit widerspricht. Das war nicht der Fall. Anschließend gab es einen Antrag, der mir vorgelegt wurde, auf Beibehaltung der Nichtöffentlichkeit des Erörterungstermins. Ich habe dem Einwender, der dies begehrt hat, dann angeboten, einen Teil des Erörterungstermins nicht öffentlich durchzuführen, damit er sein Anliegen und seine Einwendungen vortragen kann. Darauf ist der Einwender nicht eingegangen. Vielmehr besteht er darauf, dass die Nichtöffentlichkeit gewährleistet wird.

Wir haben den Fall beraten und entschieden – dazu haben wir uns durchgerungen –, dass wir ab morgen nicht öffentlich tagen werden. Wir wollen heute die Öffentlichkeit nicht nachträglich aus dem Saal verweisen, weil das nach meiner Ansicht unangemessen wäre, zumal wir uns jetzt nur in Verfahrensfragen verhalten, die die Rechte des betreffenden Einwenders nicht unmittelbar berühren, sodass hier auch keine Verfahrensfehler denkbar erscheinen.

Das heißt aber: Ab morgen müssen wir Sie leider bitten, sich einer Einlasskontrolle zu unterziehen – und zwar nicht nur morgen, sondern bis zum Ende des Erörterungstermins. Sie bekommen dann bei der Einlasskontrolle eine Karte ausgehändigt, die Sie bitte bei sich führen, damit Sie nicht jedes Mal, wenn Sie den Sitzungssaal verlassen haben und nach draußen gegangen sind, neu kontrolliert werden müssen. Ich hatte mir das anders gewünscht. Nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz besteht aber ein absoluter Minderheitenschutz. Dem müssen wir Rechnung tragen. Ich bitte um Verständnis.

Ursprünglich war jetzt vorgesehen, zu Aussetzungsanträgen Stellung zu nehmen. Frau Stall wollte aber außerhalb der Rednerliste noch ein Wort der Entgegnung sprechen.

Martina Stall (Stadt Willich):

Vielen Dank. – Herr Marten! Meine Damen und Herren! Ich beziehe mich zu diesem Thema speziell auf den Termin am 21. April, der mit Ihnen zur Vorbereitung dieses Erörterungstermins vereinbart gewesen ist. Anwesend waren die Stadt Korschenbroich, die Stadt Viersen, die Stadt Willich und Sie. Wir mussten etwas länger warten. Deswegen erinnern wir uns

noch sehr gut an diesen Termin. Wir erinnern uns gemeinsam auch sehr gut daran, dass wir explizit nach diesen zusätzlichen Gutachten gefragt haben. Die Fragestellung lautete: Gibt es zusätzliche Gutachten in dem Verfahren? – Sie haben das eindeutig mit Nein beantwortet. Sowohl Herr Stiller vom Rhein-Kreis Neuss als auch Herr Graaff können sich daran erinnern. Wir sind gerne bereit, das auch schriftlich zu erklären bzw. hier zu Protokoll zu geben.

Damit ist nach meiner Ansicht die Objektivität nicht gewährleistet. Sie haben nach meiner Ansicht dort eine falsche Aussage getätigt. Es kann nach meiner Ansicht nicht möglich sein, dass ein Behördenvertreter einem eine falsche Auskunft erteilt.

Bei dem Termin am 19. Mai hier im Stadion, bei dem ich auch anwesend war, hat es diese Frage ebenfalls gegeben. Sie ist von Ihnen auch zunächst verneint worden. Auf mehrmaliges hartnäckiges Nachfragen ist dann von Ihnen gesagt worden: Ja, es gibt diese Gutachten. – Daraufhin haben alle Vertreter, die dort waren, gesagt: Dann möchten wir diese Gutachten bitte zugestellt bekommen. – Dazu haben Sie keine Aussage gemacht. Sie haben das auch nicht getan. Einzelnen, die das schriftlich beantragt haben – wobei ich nicht der Auffassung bin, dass hier der Unterschied zwischen schriftlich und mündlich gegeben sein muss –, haben Sie diese Gutachten aber zukommen lassen. Das ist eine absolute Ungleichbehandlung der Beteiligten – zumindest aller der Beteiligten, die an dem Termin am 19. Mai teilgenommen haben und einvernehmlich die Überstellung der Gutachten gewünscht haben. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Stall, würden Sie bitte noch einmal ans Mikrofon gehen?

(Martina Stall [Stadt Willich]: Gerne!)

Haben Sie jetzt einen Befangenheitsantrag gestellt? Oder haben Sie nur eine andere Darstellung geben wollen?

Martina Stall (Stadt Willich):

Ich würde es einmal auf folgenden Nenner bringen: Ich habe behauptet, dass Sie die Unwahrheit gesagt haben. Damit sind Sie für mich eindeutig befangen.

Ich meine schon, dass das noch einmal zu einer Überprüfung führen sollte; denn dieser **Befangenheitsantrag** von mir wird sowohl von Herrn Stiller vom Rhein-Kreis Neuss als auch von Herrn Graaff von der Stadt Korschenbroich unterstützt bzw. meine Aussagen werden von ihnen bestätigt.

Von daher denke ich, dass eine Befangenheit gegeben ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Also stellen Sie einen Antrag?

Martina Stall (Stadt Willich):

Ich stelle hiermit einen Antrag auf Befangenheit.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut. Das Verfahren kennen wir jetzt. Wie Sie wissen, werden wir wieder unterbrechen und eine Entscheidung der Behördenleitung herbeiführen.

(Unterbrechung von 16:37 Uhr bis 17:41 Uhr)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meine Damen und Herren, wir können fortfahren. Bitte nehmen Sie Platz. – Zu dem erneuten Befangenheitsantrag der Stadt Willich gebe ich Frau Hörr das Wort.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Auf den erneuten Antrag zur Befangenheit des Bürgermeisters der Stadt Willich gegen Herrn Ulrich Marten ergeht folgende Entscheidung: Der Antrag ist nicht statthaft. Einen gleich lautenden Antrag hat der Bürgermeister der Stadt Willich bereits mit gleich lautender Begründung gestellt. Dieser Antrag wurde mit Bescheid vom heutigen Tag zurückgewiesen. Herr Marten ist danach nicht befangen und befugt, den Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des VLP Mönchengladbach weiter durchzuführen.

Im Auftrag

Dr. Bartels

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

So viel zum Formellen. Jetzt aber einmal zum Inhaltlichen: Sie haben ja gemerkt, dass verschiedene Personen verschiedene Termine unterschiedlich wahrgenommen haben. Das stimmt schon einmal ein bisschen nachdenklich. Deswegen möchte ich noch einmal Folgendes in Erinnerung rufen: Wir haben uns am 21. April und am 19. Mai über diese Fragen unterhalten – so sagen die einen. Die anderen sprechen nur vom 19. Mai. Vielleicht liegt diese unterschiedliche Wahrnehmung aber darin begründet, dass wir auch von unterschiedlichen

Begrifflichkeiten ausgehen. Zum einen wird von einer Änderung der ausgelegten Unterlagen gesprochen, zum anderen von Stellungnahmen zur Vorbereitung des Erörterungstermins.

Deshalb halte ich es für sinnvoll, einmal auf den Rechtscharakter dieser Unterlagen einzugehen und uns mit der Frage der Auslegungsnotwendigkeit zu beschäftigen. Vielleicht klären sich dadurch manche Missverständnisse oder offene oder versteckte Dissense. Deswegen bitte ich Frau Hörr, einmal zu diesem Thema einen kurzen Abriss zu geben und dann vielleicht auch zu den Aussetzungsanträgen, die sich damit verbunden haben, Stellung zu nehmen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ich bin eben schon einmal auf die Frage der Auslegungsbedürftigkeit dieser beiden zusätzlichen Stellungnahmen eingegangen, die Ihnen zum Teil mittlerweile auch vorliegen. Die Bürgerinitiativen haben sie zum Teil ja angefordert. Einige Träger öffentlicher Belange haben das mittlerweile ebenfalls getan.

Es handelt sich um ergänzende Stellungnahmen zu bereits ausgelegten Gutachten, die im Wege der Auslegung der gesamten Planfeststellungsunterlagen jedermann zur Einsicht zur Verfügung standen. Diese jetzt vorgelegten Stellungnahmen sind ergänzende Unterlagen. Es sind keine weiteren Gutachten, die einer erneuten Auslegung bedürfen. Ich bin eben schon darauf eingegangen, dass im Verwaltungsverfahrensgesetz klar geregelt ist, welche Unterlagen einer Auslegung bedürfen. Das ist in § 73 VwVfG NRW und beim luftverkehrsrechtlichen Verfahren ergänzend noch einmal in § 10 LuftVG geregelt. Dort wird klar gesagt, dass die Unterlagen, die einer Auslegung bedürfen, für die Betroffenen so gestaltet sein müssen, dass daraus individuelle Betroffenheiten erkennbar sein müssen. Insoweit spricht man hier von einer Anstoßfunktion, die die ausgelegten Unterlagen – der Plan selber und weitere, ergänzende Gutachten – haben müssen.

Aufgrund dieser ergänzenden Stellungnahmen sind weitere Betroffenheiten – das haben wir geprüft – nicht gegeben. Dies zeigt sich vielleicht auch bereits daran, dass Einwander selber gefordert haben, dass solche Gutachten oder ergänzenden Stellungnahmen nachgereicht werden. Weitere Betroffenheiten sind aufgrund dieser Unterlagen also nicht mehr erkennbar gewesen. Von daher bedürfen diese Unterlagen auch keiner weiteren Auslegung.

Insofern ist auch das Wort „Gutachten“ etwas missverständlich. Es liegen keine weiteren Gutachten vor, die einer Auslegung bedürften. Das, was vorliegt – und was, weil es nicht auslegungsbedürftig ist, über ein normales Akteneinsichtsrecht jedem hier im Verfahren Beteiligten zur Kenntnis gegeben werden kann –, sind ergänzende Stellungnahmen. Eine weitere Auslegung ist eben nicht erforderlich. – So weit zu der Frage „Auslegung oder nicht“.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Frau Schwerdtfeger hat vorhin auch mehrere weitere Verfahrensanträge gestellt, die wir vielleicht – jedenfalls teilweise – in diesem Zusammenhang mit abhandeln können, weil sie relativ einfach zu beantworten sind. Wenn ich es richtig in Erinnerung habe, möchten Sie, dass der Mitschnitt auf Tonträger aufbewahrt wird. Ich hatte zu Beginn der Sitzung gesagt, dass dieser Mitschnitt nur dem Stenografen und keiner weiteren Person zur Verfügung steht. Er ist lediglich eine Arbeitshilfe für den Stenografen. Ansonsten ist ein Mitschnitt des Erörterungstermins für Dritte, auch für die Planfeststellungsbehörde, nicht vorgesehen.

Außerdem wollten Sie eine aktualisierte Tagesordnung. Das ist gewährleistet – einmal dadurch, dass wir jeden Abend nach der Erörterung auf unserer Hotline bekannt geben, wo wir stehen und was am nächsten Tag erwartungsgemäß erörtert wird. Ferner werden wir bekannt geben, welche Fixtermine wir den Gutachtern angeboten haben, sodass sich die Interessierten auch danach richten können und wissen, wann hier z. B. die Themen „Lärm“, „Flugsicherheit“ oder „Gesundheit“ erörtert werden. Das sind Fixtermine, auf die man sich verlassen kann.

Nun zum Thema „Akteneinsicht“: Wie eben schon von Frau Hörr erwähnt wurde, haben auch Sie als Träger öffentlicher Belange natürlich das Recht auf Akteneinsicht. Die Planfeststellungsbehörde hat insofern keine Bringschuld. Man muss Ihnen diese Akteneinsicht also nicht sozusagen nachtragen. Das ist schon ein Akt, den Sie selbst initiieren müssen. – Ich glaube, damit habe ich Ihre Verfahrensanregungen abgehandelt.

(Verhandlungsleiter Ulrich Marten erhält einen Hinweis von Verhandlungsleiterin Felia Hörr.)

Noch eine Ergänzung: Damit es bei der Akteneinsicht nicht zu Verzögerungen kommt, haben wir Ihnen feste Zeiten angeboten, die Sie bei Bedarf bitte abfragen möchten.

Als Nächster steht Herr Dr. Bank auf der Rednerliste. Ist er noch anwesend? – Ja. Herr Dr. Bank, bitte.

RA Dr. Wilfried Bank (Vertreter):

Ich darf mich kurz vorstellen: Mein Name ist Bank. Ich betreue als Anwalt die Stadt Korschenbroich im vorliegenden Verfahren. – Ich möchte noch einmal in kurz zusammengefasster Form das vortragen, was aus Sicht der Stadt Korschenbroich im Einzelnen gegen den Planfeststellungsantrag spricht.

Wie allgemein bekannt ist, grenzt das Stadtgebiet von Korschenbroich unmittelbar an den Flugplatz an. Daraus ergibt sich, dass die Stadt Korschenbroich mit ihren Einwohnern die nicht nur durch den bisherigen Flugbetrieb, sondern auch durch das Ausbauvorhaben am

stärksten betroffene Nachbarkommune ist. Sowohl zum Schutz ihrer Eigenbelange als auch zum Schutz ihrer Bürger hat die Stadt Korschenbroich bereits in der Vergangenheit diversen Ausbauvorhaben der Antragstellerin widersprochen. Deshalb wendet sich die Stadt Korschenbroich auch gegen das neuerliche Ausbauvorhaben, das Gegenstand des vorliegenden Antrages ist.

Sowohl als Träger öffentlicher Belange als auch als Nachbarkommune hat die Stadt Korschenbroich ihre Einwendungen detailliert schriftlich vorgetragen. In diesen schriftlichen Einwendungen ist insbesondere aufgezeigt worden, dass dem Ausbauvorhaben folgende Gesichtspunkte entgegenstehen: Es fehlt an der notwendigen Planrechtfertigung des Ausbauvorhabens; diese ist in den Antragsunterlagen nicht dargelegt. Die Ermittlung der abwägungsrechtlichen Belange ist bislang so unzureichend vorgenommen worden, dass eine ordnungsgemäße Abwägung der gegen das Vorhaben sprechenden Belange der Stadt Korschenbroich der Planungsbehörde nicht möglich sein wird. Das Ausbauvorhaben beeinträchtigt die Planungshoheit der Stadt Korschenbroich, den Betrieb ihrer kommunalen Einrichtungen, die im Einzelnen aufgeführt sind, und die Nutzung von in ihrem Eigentum stehenden Wohngrundstücken. Besonders ist beanstandet worden, dass die Fluglärmauswirkungen des Ausbauvorhabens völlig unzureichend ermittelt worden sind, sodass eine sachgerechte Bewertung der Fluglärmauswirkungen für die Stadt bislang nicht möglich war.

Die Stadt hat sich im Rahmen der Einwendungen bereits sachverständiger Hilfe bedient und in diesem Zusammenhang eine Ausarbeitung der fdc Airport vorgelegt, in der die aus Sicht der Stadt Korschenbroich schwerwiegenden Mängel der Antragsunterlagen, die eine positive Bescheidung nicht zulassen, im Einzelnen aufgeführt sind. Hierauf kann also auch an dieser Stelle Bezug genommen werden.

Die Vielzahl der Einwendungen, die die Stadt Korschenbroich sowohl in den eigenen schriftlichen Ausführungen als auch in den Gutachten aufgezeigt hat, wird in den kommenden Sitzungen im Einzelnen abzarbeiten sein, sodass hier nicht auf alle Details eingegangen werden muss. Es sollen hier lediglich noch einmal einige wesentliche Punkte vorab hervorgehoben werden.

Dem Vorhaben der Planfeststellung des Vorhabens steht nach Überzeugung der Stadt Korschenbroich zunächst entgegen, dass dieses Ausbauvorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung nicht vereinbar ist. Nach Maßgabe der bundesrechtlichen Raumordnungsvorschriften ist für wesentliche Änderungen eines Flugplatzes ein Raumordnungsverfahren durchzuführen. Inzwischen ist das auch im Landesrecht, wo es bisher etwas unklar formuliert war, bestätigt worden. Die Neufassung der Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz bestätigt inzwischen ausdrücklich, dass für die planfeststellungsbedürftige wesentliche Änderung eines Flugplatzes bei Raumbedeutsamkeit und überörtlicher Bedeutung des Vorhabens zunächst ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

Ausgehend von den Antragsunterlagen – deren Richtigkeit einmal unterstellt – kann weder die Raumbedeutsamkeit des Vorhabens noch die überörtliche Bedeutung infrage gestellt werden. Das gilt insbesondere bei der mit dem Planungsantrag verbundenen Absicht bzw. dem Antrag, den bisherigen Verkehrslandeplatz zu einem Verkehrsflughafen aufzustufen.

Die Stadt Korschenbroich hat deshalb zu Recht schon frühzeitig die vorrangige Durchführung eines Raumordnungsverfahrens beantragt, dessen Durchführung die Bezirksregierung abgelehnt hat. Da nach Maßgabe der bundesrechtlichen Vorgabe des Raumordnungsgesetzes das Vorhaben zunächst der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens bedarf, ist die Einleitung und Durchführung des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens nach unserer Auffassung ohne vorherige Durchführung eines Raumordnungsverfahrens unzulässig.

Im Hinblick auf die Notwendigkeit der vorherigen Durchführung eines Raumordnungsverfahrens wird deshalb von der Stadt Korschenbroich nach wie vor **beantragt**, das Planfeststellungsverfahren auszusetzen, bis die planungsrechtlich notwendige Raumordnung durchgeführt ist.

Der Notwendigkeit eines vorherigen Raumordnungsverfahrens lässt sich nun nicht entgegenhalten, dass die bundesrechtliche Vorgabe Raumordnungsverfahren ausnahmsweise entbehrlich macht, soweit ein Vorhaben einem anderen gesetzlichen Abstimmungsverfahren unter Beteiligung der Landesplanungsbehörde unterworfen worden ist. Diese Voraussetzung liegt hier nicht vor. Ganz im Gegenteil: Die landesplanerischen Konzepte stehen dem Ausbauvorhaben gerade diametral entgegen. Durch das Luftverkehrskonzept 2010 der Landesregierung ist ausdrücklich festgelegt worden, dass ein weiterer Ausbau der Infrastruktur des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach insbesondere wegen der kollidierenden Lage der An- und Abflugrouten zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach nicht erfolgen soll. Soll von dieser landesplanerischen Vorgabe abgewichen werden, ist und bleibt ein vorheriges Raumordnungsverfahren unverzichtbar.

Auf das durch die Stadt Korschenbroich immer wieder geforderte, allerdings immer wieder abgelehnte Raumordnungsverfahren kann auch nicht im Hinblick auf die beabsichtigte GEP-Änderung verzichtet werden. An dem Verfahren zur Änderung des Gebietsentwicklungsplanes wirkt die Landesplanungsbehörde nicht als unmittelbare Verfahrensbeteiligte mit, sodass allein die Änderung des Gebietsentwicklungsplans nicht in der Lage ist, die Unvereinbarkeit des Vorhabens mit dem Luftverkehrskonzept der Landesplanung zu heilen.

Selbst wenn man einmal von diesen rechtlichen Vorgaben absehen wollte, lässt aber auch der Gebietsentwicklungsplan in der geltenden Fassung das Vorhaben nicht zu.

Unter Bezugnahme hierauf ist durch die Stadt Korschenbroich stets gefordert worden und wird auch an dieser Stelle **beantragt**, das Planfeststellungsverfahren so lange auszusetzen, bis über die beantragte

Änderung des Gebietsentwicklungsplanes bestandskräftig entschieden worden ist.

Die Stadt Korschenbroich ist sicher, dass die durch die Stadt Mönchengladbach beantragte Änderung des Gebietsentwicklungsplanes nicht auf mehrheitliche Zustimmung der Nachbarkommunen stoßen wird. Da aber die beantragte Planfeststellung von der vorherigen Änderung des GEP abhängig ist, mit dieser nicht zu rechnen ist, muss zunächst der Ausgang des Verfahrens zur Änderung des GEP abgewartet werden, bevor überhaupt in das rechtlich nachrangige Planfeststellungsverfahren übergegangen wird. Insoweit wird nach wie vor an dem Antrag festgehalten, das vorliegende Verfahren auszusetzen, bis die Gebietsentwicklungsplanung bestandskräftig geändert ist.

Unter den landesplanerischen Gesichtspunkten kommt dem Luftverkehrskonzept 2010 auch unter einem weiteren Gesichtspunkt besondere Bedeutung zu, die ebenfalls der beantragten Planfeststellung entgegensteht. Grundlage des Luftverkehrskonzeptes 2010 ist die aus Gründen der Flugsicherheit für notwendig erachtete sogenannte Prioritätenregelung zugunsten des Flugbetriebes auf dem Flughafen Düsseldorf und zulasten des Betriebs des Flugplatzes Mönchengladbach.

Nun soll angeblich zwischen den beiden Betreibergesellschaften dieser beiden Flugplätze eine Vereinbarung getroffen worden sein, die die im Luftverkehrskonzept ausdrücklich bestätigte Prioritätenregelung aufgegeben haben soll. Ob und mit welchem Inhalt hier irgendwelche Absprachen getroffen worden sind, ließ und lässt sich den ausgelegten Planungsunterlagen nicht entnehmen. Insoweit war und ist der Stadt Korschenbroich unter Verstoß des verfahrensrechtlichen Grundsatzes des rechtlichen Gehörs keine Möglichkeit gegeben worden, zu der Prioritätenregelung und ihrer angeblichen Aufgabe im Einzelnen Stellung zu nehmen.

Insoweit wird hierzu für die Stadt Korschenbroich **beantragt**, das Verfahren auszusetzen, bis der Stadt Korschenbroich Gelegenheit gegeben worden ist, die angebliche Absprache zur Aufgabe der Prioritätenregelung einzusehen und dazu Stellung zu nehmen.

Unter Geltung der Prioritätenregelung lässt sich ein planbarer, regelmäßiger Luftverkehr auf dem Flugplatz Mönchengladbach im Hinblick auf die Engpasssituation nicht entwickeln. Die fortgeltende Prioritätenregelung steht deshalb der Realisierung des Vorhabens unvereinbar entgegen. Ist die Prioritätenregelung jedoch aufgegeben worden, so ist die notwendige Flugsicherheit für den sich kreuzenden An- und Abflugverkehr zu den beiden Flugplätzen nicht mehr gegeben, sodass der Realisierung des Vorhabens dann schwerwiegende Sicherheitsbedenken entgegenstehen.

Diese Sicherheitsbedenken realisieren sich in ganz besonderem Umfang für das Stadtgebiet von Korschenbroich, da die Kreuzpunkte der Routen von und zu diesen beiden Flugplätzen gerade über dem Stadtgebiet der Stadt Korschenbroich liegen. Gerade deshalb ist es für die Stadt Korschenbroich von geradezu existenzieller Bedeutung, vor Eintritt in die Erörterung über Einzelheiten des geplanten Vorhabens Einsicht in alle Unterlagen zu erhalten, die die Prioritätenregelung und deren angebliche Aufgabe betreffen.

Ohne Kenntnis von den angeblich zwischen den Betreibern der beiden Flugplätze getroffenen Absprachen sieht sich die Stadt Korschenbroich nicht in der Lage, ihre Belange mit dem notwendigen Gewicht in die Planungsentscheidung einzubringen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund zu sehen, dass nach inzwischen vorliegenden Informationen das Bundesverkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Landesministerium bereits im Juli 2003 entschieden haben soll, die Prioritätenregelung uneingeschränkt beizubehalten. Ist diese Aussage wiederum richtig, was ebenfalls nicht überprüft werden kann, weil auch dazu keine Unterlagen vorliegen, sind dem Planfeststellungsantrag wesentliche Grundlagen entzogen, da der Antrag auf der Aufgabe der Prioritätenregelung aufbaut und diese voraussetzt.

Solange sich die Stadt Korschenbroich zur Frage der Fortgeltung der Prioritätenregelung und damit zu dieser ganz wesentlichen Planungsgrundlage mangels Offenlegung der entsprechenden Unterlagen nicht äußern kann, ist die weitere Fortsetzung dieses Verfahrens unzulässig.

Daher wird auch aus diesem Grunde **beantragt**, das laufende Planfeststellungsverfahren auszusetzen, bis alle die Prioritätenregelung betreffenden Unterlagen zur Einsichtnahme durch jedermann offen gelegt worden sind und alle durch die Planung Betroffenen Gelegenheit hatten, sich zu dieser ganz wesentlichen Planungsvoraussetzung zu äußern.

Der Durchführung und weiteren Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens stehen nicht nur der Widerspruch zu den Grundsätzen der Landesplanung und die fehlende raumordnungsrechtliche Klärung entgegen, sondern auch der ebenso wesentliche Gesichtspunkt, dass die durch die Betreibergesellschaft zur Durchführung des Planungsverfahrens eingereichten Unterlagen nicht den verfahrensrechtlichen Anforderungen des § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz entsprechen. Die nach Maßgabe dieser Vorschrift vorzulegenden Unterlagen müssen, um ihren Informationszweck erfüllen zu können, über alle für die Beurteilung des Vorhabens wesentlichen Gesichtspunkte Aufschluss geben. Sie müssen jedem Betroffenen ein Urteil über Art und Ausmaß der Betroffenheit und der zu erwartenden Nachteile ermöglichen. Diesen verfahrensrechtlichen Anforderungen genügen die mit dem Planfeststellungsantrag überreichten Unterlagen nicht, da sie entsprechende Kenntnisse nicht vermitteln.

In dem bereits angesprochenen, durch die Stadt Korschenbroich im Rahmen der Anhörung überreichten Gutachten, ist im Einzelnen aufgezeigt und belegt worden, dass die durch die Betreibergesellschaft vorgelegten Unterlagen den Anforderungen nicht entsprechen. Nur beispielhaft und ohne Anspruch auf Vollständigkeit sollen hier nur einige, für die Planungsentscheidung ganz wesentliche Untersuchungen angesprochen werden, zu denen die bislang zugänglich gemachten Unterlagen keinerlei Beurteilung und keine Informationen enthalten.

In den Antragsunterlagen wird weder für den beantragten Neubau einer Start- und Landebahn noch für deren beantragte Länge irgendein Bedarfsnachweis geführt. Der allgemeine Hinweis der Betreibergesellschaft, der in Aussicht genommene Regional- und Europaverkehr könne nur mit einer neuen Bahn und deren beantragter Länge ohne Einschränkungen und mit dem höchst zulässigen Startgewicht abgewickelt werden, ist zum einen rechnerisch nicht belegt, daneben aber auch sachlich und inhaltlich falsch. Für den in Aussicht genommenen Regional- und Europaverkehr ist das vorhandene Bahnsystem völlig ausreichend, da keinerlei technische Notwendigkeit besteht, die in der Luftverkehrsprognose aufgeführten Flugzeugtypen mit dem maximalen Abfluggewicht starten zu lassen. Für den in der Prognose vorgesehenen Regional- und Europaverkehr ist der vorhandene Ausbauzustand völlig ausreichend.

Sowohl für die in der Prognose angegebenen Flugzeugtypen als auch für das prognostizierte Bewegungs- und Passagieraufkommen können die zurzeit vorhandenen Start- und Landestrecken auf dem Flugplatz Mönchengladbach ohne Zulassungsbeschränkungen benutzt werden. Jedenfalls lässt sich den Antragsunterlagen Gegenteiliges plausibel nicht entnehmen. Sieht man hiervon einmal ab, liegen auch keine aussagekräftigen Unterlagen für den in der Prognose 2015 behaupteten Flugverkehr vor.

In den Erwägungen der Antragstellerin ist der sich aufdrängende Gesichtspunkt überhaupt nicht berücksichtigt worden, dass der Flugplatz Mönchengladbach – anders als herangezogene Beispielfälle wie etwa der Flugplatz Dortmund – von einer Vielzahl weiterer nahe gelegener Flugplätze umgeben ist, deren Kapazität bei weitem nicht ausgelastet ist. Beispielhaft erinnert sei hier an den Flugplatz Niederrhein in Weeze, dessen Verkehrsangebot sich gerade auf den Regional- und Europaverkehr konzentriert, der Anlass für das hier zu beurteilende Ausbauprojekt sein soll.

Solange die Kapazitätsausschöpfung durch in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes Mönchengladbach gelegene Flugplätze nicht untersucht worden ist, lassen sich hinreichend aussagekräftige Angaben für die Notwendigkeit eines Ausbaus des Flugplatzes Mönchengladbach nicht machen. Hierzu fehlt es ebenfalls in den Antragsunterlagen an plausiblen, nachvollziehbaren Angaben.

Zur Begründung der Notwendigkeit des Ausbauvorhabens ist unter anderem auf angebliche Engpässe des Flughafens Düsseldorf verwiesen. Auch dazu enthalten die Planfeststellungsunterlagen jedoch über reine Spekulationen hinaus keine aussagekräftigen oder nachprüfbareren Unterlagen. Die Antragsunterlagen enthalten keinerlei Ermittlungen bzw. Nachweise zur Kapazität des Verkehrsflughafens Düsseldorf, und zwar weder für das Einbahnsystem noch für das Parallelbahnsystem. Die gerade parallel zum vorliegenden Planfeststellungsverfahren durchgeführten Bemühungen einer Ausweitung der flugbetrieblichen Kapazitäten des Flughafens Düsseldorf finden in den Antragsunterlagen keinerlei Niederschlag und Erwähnung und sind auch bislang im Verfahren selber durch die Antragstellerin nicht berücksichtigt worden. Die Antragstellerin hat sich darauf beschränkt, über Engpässe des Flugverkehrs auf dem Flughafen Düsseldorf zu spekulieren, ohne dazu nachvollziehbare Unterlagen aufzuzeigen oder dies anderweitig zu belegen.

Auch die Bewältigung der Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege ist in den Antragsunterlagen nicht ausreichend vorgenommen worden. So hat die durch die Antragstellerin vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie die notwendige Untersuchung der FFH-Verträglichkeit für die Bereiche Trietbach und Trietbachaue im Stadtgebiet von Korschenbroich nicht vorgenommen. Weder der landschaftspflegerische Begleitplan noch die Umweltverträglichkeitsstudie berücksichtigen die Bodenbelastungskarte des Kreises Neuss. Über diese Unterlagen ist auch in den Planfeststellungsantragsunterlagen schlicht hinweggegangen worden.

Weiterhin fehlen in den im Planfeststellungsantrag überreichten Unterlagen jeglichen Angaben zur Sicherstellung der hinreichenden Erschließung des Flugplatzgeländes für das beabsichtigte Ausbauvorhaben. Die Antragsunterlagen befassen sich nicht mit Planungsalternativen, die sich – wie etwa die Verlagerung von Regionalluftverkehr und Geschäftsreiseluftverkehr vom Flughafen Düsseldorf auf den Flugplatz Essen/Mülheim – geradezu aufdrängen.

Die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens für die dafür in erster Linie betroffenen Bürger der Stadt Korschenbroich und die Stadt selber werden sich in erster Linie aus der zusätzlichen Fluglärmbelastung ergeben. Gerade zu diesem für die Planungsentscheidung ganz wesentlichen Gesichtspunkt erweisen sich indessen die mit dem Planfeststellungsantrag überreichten lärmphysikalischen Untersuchungen und Berechnungen als völlig unzureichend. Da lärmmedizinische Schlussfolgerungen nur auf dem Ergebnis lärmphysikalischer Berechnungen aufbauen können, führt die unzureichende lärmphysikalische Untersuchung der Folgen des Vorhabens notwendigerweise zu entscheidenden Defiziten bei der lärmmedizinischen Beurteilung.

Die mit dem Planfeststellungsantrag ausgelegten Unterlagen vermitteln keinerlei Erkenntnismöglichkeiten zur Vorbelastung des von dem beabsichtigten Ausbauvorhaben betroffenen Gebiets, insbesondere durch Verkehr zum und vom Flughafen Düsseldorf. Gerade die Ortslage Kleinenbroich der Stadt Korschenbroich ist insbesondere durch Landeverkehr zum

Flughafen Düsseldorf bereits erheblich fluglärmbelastet, ohne dass dazu irgendwelche Ermittlungen angestellt worden sind. Den lärmphysikalischen Ermittlungen ist die AzB 99 zugrunde gelegt worden, obwohl diese Anleitung nach geltendem Recht für die Ermittlung der Fluglärmbelastung nicht eingeführt worden ist. Den lärmphysikalischen Berechnungen ist ein Äquivalenzparameter von $L_{eq(4)}$ zugrunde gelegt worden, obwohl es längst dem Stand der Wissenschaft entspricht, dass ein solcher Parameter von $L_{eq(3)}$ zugrunde zu legen ist.

Die Kombination der lärmphysikalischen Berechnungen nach AzB 99 einerseits und auf der Grundlage eines Äquivalenzparameters von $q = 4$ andererseits führt zu drastisch verringerten Lärmkonturen, sodass sich die tatsächliche Betroffenheit aus den durch die Antragstellerin vorgelegten Unterlagen nicht hinreichend ableiten lässt. Es fehlt eine realistische lärmphysikalische Ermittlung zum Einfluss verspäteter Landungen infolge der Verspätungsregelung und eine Ermittlung der damit zusätzlich verbundenen Lärmbelastung. Die verspäteten Landungen lassen sich nicht auf die sechs verkehrsreichen Monate eines Jahres gleichmäßig verteilen; vielmehr gibt eine solche Verteilung ein völlig unrealistisches Bild der Lärmbelastung infolge der beantragten Verspätungsregelung wieder.

Der Flugbetrieb für verspätete Landungen lässt sich nicht planen, sondern ist von Zufälligkeiten abhängig. Eine Bündelung verspäteter Landungen, wie sie im praktischen Flugbetrieb auftreten wird, wird sich immer auf abgegrenzte Zeiträume beschränken. Eine hinreichend realistische Ermittlung der zulässigen Lärmbelastung infolge verspäteter Landungen muss sich daher an der technischen Landekapazität des beabsichtigten Ausbaus orientieren.

Sowohl der Antragstellerin als auch der Planungsbehörde ist seit langem bekannt, dass insbesondere die durch die Stadt Korschenbroich betriebene St.-Maternus-Grundschule durch die Nutzung des Flugplatzes bereits betroffen ist und betroffen sein wird. Es fehlt jedoch jegliche Untersuchung lärmmedizinischer Folgen des beabsichtigten Ausbaus für Lehrer und Schüler dieser durch die Stadt Korschenbroich betriebenen Grundschule.

Die vorstehenden Beispiele sollen nur cursorisch und beispielhaft ohne Anspruch auf Vollständigkeit aufführen, dass die seitens der Antragstellerin überreichten Antragsunterlagen völlig unzureichend sind, um den Betroffenen und damit auch der Stadt Korschenbroich eine realistische Einschätzung der Folgen des Ausbaus vorhaben zu ermöglichen. Die Beispiele ließen sich noch weiter fortsetzen.

Die Stadt Korschenbroich hält an ihrer Forderung aus der Einwendungsschrift fest, dass der Antrag der Betreibergesellschaft infolge der völlig unzureichenden Antragsunterlagen nicht bescheidungsfähig ist, das Planfeststellungsverfahren deshalb bereits im jetzigen Stadium abzubrechen und erst dann wieder fortzusetzen ist, sobald zu den die Betroffenheit wiedergebenden Sachverhalten hinreichend überprüfungs- und stellungnahmefähige Unterlagen vorliegen.

Erst anlässlich des informellen Vorbereitungstermins für die Durchführung der Erörterung hat sich mehr oder weniger durch Zufall herausgestellt, dass die Bezirksregierung bei der Antragstellerin die Vorlage weiterer Gutachten eingefordert hat; das sind keine Stellungnahmen, das sind Gutachten gewesen. Diese weiteren durch die Antragstellerin vorgelegten Gutachten sollen nach dem bisherigen Kenntnisstand der Stadt Mönchengladbach ergänzend Fragen der Lärmbelastung, der Kapazitätsberechnung und der Luftverkehrsprognose behandeln. Trotz der unverzüglichen mündlichen und schriftlichen Anforderung durch die Stadt Korschenbroich sind ihr diese Unterlagen bis heute, bis zu dieser Stunde nicht vorgelegt worden. Damit wird der Grundsatz eines fairen Verfahrens geradezu mit Füßen getreten.

Die Stadt Korschenbroich sieht sich nicht in der Lage, abschließend und in rechtlich gebotennem Umfang die von ihr vorgebrachten Einwendungen zu erörtern, solange ihr die bislang verheimlichten ergänzenden Unterlagen und Untersuchungen nicht vorliegen.

Es wird daher **beantragt**, die Erörterung über die Einwendungen auszusetzen, bis der Stadt Korschenbroich die durch die Antragstellerin überreichten ergänzenden Unterlagen vorliegen und sie auch Gelegenheit hatte, sie zu überprüfen und dazu Stellung zu nehmen.

Für die Stadt Korschenbroich wird hier mit allem Nachdruck die Verletzung ihres verfahrensrechtlichen Anspruchs auf Gewährung rechtlichen Gehörs gerügt. Trotz mündlicher und schriftlicher Anforderung sind die Unterlagen bisher nicht vorgelegt worden.

Das Verfahren, das die Bezirksregierung hier an den Tag legt, nämlich weitere Geheimunterlagen für die Erörterung der Einwendungen hinzuzuziehen, ist mit dem Grundsatz der Gewährung rechtlichen Gehörs unvereinbar. Die Stadt Korschenbroich nimmt daher an den weiteren Erörterungen nur unter Protest und mit dem Vorbehalt aller Rechte teil, die sich daraus ergeben, dass ihr die ergänzenden Unterlagen der Antragstellerin bisher nicht zugänglich gemacht worden sind und sie offiziell keine Kenntnis davon hat.

Sollte sich die Bezirksregierung im Laufe des Erörterungstermins noch auf Grundsätze eines rechtsstaatlich gebotenen Verfahrens besinnen und diese Unterlagen zugänglich machen, wird bereits jetzt die Stellung eines Aussetzungsantrags angekündigt, um dann allen Betroffenen zunächst Gelegenheit zu geben, sich mit dem Inhalt der ergänzenden Unterlagen im Detail vertraut zu machen.

Das Ausbauvorhaben, dessen Auswirkungen zu erörtern sind, berührt in Bezug auf die Nachbarschaft des Flughafens in erster Linie die Stadt Korschenbroich und ihre Einwohner. Selbstverständlich muss und hat die Stadt Korschenbroich stets der Tatsache Rechnung getragen, dass sie in rechtlicher Hinsicht darauf beschränkt ist, die Verletzung eigener Belange durch das Ausbauvorhaben geltend zu machen. Gleichwohl legen die gewählten Re-

präsentanten der Bürgerschaft Wert auf die Feststellung, dass sie die Anwohner, die durch das beabsichtigte Ausbauvorhaben schwerwiegend in ihren gesundheitlichen Belangen oder in ihren Eigentumsrechten betroffen sind, nicht alleine lassen, sondern dass die Stadt Korschenbroich auch künftig alle Schritte unternehmen wird, die geeignet sind, das die Rechte ihrer Einwohner nachhaltig beeinträchtigende Ausbauvorhaben zu verhindern.

Dabei sieht die Stadt Korschenbroich allerdings nicht nur die Beeinträchtigung der Rechte ihrer Bürger durch das Ausbauvorhaben, die an anderer Stelle durch die dort vorgesehenen Redner im Einzelnen aufgezeigt werden; vielmehr hat die rechtliche Würdigung der Antragsunterlagen ergeben, dass eine positive Bescheidung des Planfeststellungsantrags mit einer unzulässigen Beeinträchtigung auch der eigenen Rechte der Stadt verbunden ist, die nach einhelliger Rechtsauffassung auch geschützt sind, nämlich mit einer Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit, der Beeinträchtigung einer Vielzahl kommunaler Einrichtungen sowie der Eigentumsrechte an im Fiskaleigentum stehenden Grundstücken.

Es würde hier ebenfalls zu weit führen, noch einmal im Detail die rechtlichen Hindernisse aufzuzählen, die einer positiven Bescheidung des Planfeststellungsantrags entgegenstehen. Auch hier sollen lediglich noch einmal beispielhaft einige Aspekte – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – beleuchtet werden, die völlig unabhängig von den aufgezeigten schwerwiegenden Verfahrensfehlern einer positiven Bescheidung des Ausbauvorhabens entgegenstehen:

In rechtlicher Hinsicht muss sich die Zulässigkeit jedes Ausbauvorhabens an den Grundsätzen der Planrechtfertigung messen lassen. Auch wenn man mit der insoweit durchaus einhelligen Rechtsprechung die Anforderung an die Planungsnotwendigkeit dahin gehend relativiert, dass ein Vorhaben schon dann zulässig sein kann, wenn es vernünftigerweise geboten ist, besteht auch diese planungsrechtliche Notwendigkeit nicht.

Es wurde bereits erwähnt, dass die derzeit verfügbaren Lande- und Startstrecken völlig ausreichend sind, den in der Prognose angesprochenen Luftverkehr auch künftig abzuwickeln. Soweit die Antragstellerin offensichtlich die Planrechtfertigung nicht aus einem bestehenden Flugbedarf ableitet und ableiten kann, sondern als Angebotsplanung versteht, kann dem keine für die Planungsentscheidung maßgebliche Bedeutung beikommen. Eine vom konkret festgestellten Bedarf losgelöste Angebotsplanung kann nur für sogenannte Konversionsvorhaben als legitimes Planungsziel anerkannt werden. Da es sich bei dem Ausbauvorhaben jedoch nicht um ein solches Konversionsvorhaben handelt, lässt sich eine Planrechtfertigung des Vorhabens unter dem Gesichtspunkt der Angebotsplanung nicht begründen.

Soweit in dem Planungsszenario eine Verlagerung von gewerblichem Flugverkehr zur Entlastung des Flughafens Düsseldorf angesprochen wird, reicht auch dies zur Planrechtfertigung in keinem Falle aus. Für zwangsweise Verlagerungen von Luftverkehr besteht keine rechtliche Grundlage. Freiwilligen Verlagerungen von Luftverkehr steht die Wettbewerbslage

entgegen, wie gerade in der Vergangenheit am Schicksal dieses bisher vorhandenen Verkehrslandeplatzes vielfach deutlich geworden ist.

Unbeschadet dessen besteht aber auch kein ausreichendes Verlagerungspotenzial, wenn man in die Erwägungen die derzeitigen Bemühungen des Flughafens Düsseldorf um Kapazitätsausweitung einbezieht und insbesondere auch die Konkurrenzsituation des Flugplatzes Niederrhein in Weeze in die Erwägung einbezieht. Erst recht besteht kein planerischer Bedarf für den Einstieg in einen Nachtflugbetrieb durch die beantragte Verspätungsregelung. Soweit sich planmäßige Landungen verspäten, können solche Landungen auf der Grundlage des geltenden Rechts § 25 LuftVG abgewickelt werden.

Völlig unberücksichtigt geblieben ist in den Antragsunterlagen, dass die Einführung einer Verspätungsregelung zu einer Ausweitung verspäteter Landeanflüge führen wird, wie sich dies auch beim Verkehrsflughafen Dortmund gezeigt hat, bei dem jüngst eine entsprechende Verspätungsregelung eingeführt worden ist. Die Verspätungsregelung wird erfahrungsgemäß dazu führen, dass planmäßige Landungen so dicht an 22:00 Uhr gelegt werden, dass verspätete Landungen mehr oder weniger vorprogrammiert sind.

Kern jeder planerischen Entscheidung ist die Abwägung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange. Die rechtsstaatlichen Anforderungen an das Abwägungsgebot sind hinreichend bekannt. Eine abwägungsfehlerfreie Zulassung des Ausbauvorhabens ist wegen der entgegenstehenden Belange der Stadt Korschenbroich nicht möglich. Die dem Ausbauvorhaben entgegenstehenden Belange nicht nur der Einwohner der Stadt Korschenbroich, sondern auch der Stadt selber können ermessensfehlerfrei nach Überzeugung der Stadt Korschenbroich nicht überwunden werden.

Eine ermessensfehlerfreie Abwägung der durch das Vorhaben betroffenen Belange kann derzeit schon deshalb nicht getroffen werden, weil es im Hinblick auf die Mängel der dem Planfeststellungsantrag beigefügten Unterlagen an der umfassenden notwendigen Untersuchung aller durch das Ausbauvorhaben betroffenen Belange fehlt. Die Antragstellerin hat es versäumt, die abwägungsbeachtlichen Belange, die sich nach Lage der Dinge geradezu aufdrängen, vollständig und sachgerecht zu ermitteln. Es fehlt schon an den notwendigen Ermittlungen dazu, ob die aus Sicht der Antragstellerin für die Verwirklichung ihres Vorhabens entsprechenden Belange nicht durch geeignete Alternativen hätten verwirklicht werden können. Insbesondere hat die Antragstellerin nicht die notwendige Untersuchung dazu durchgeführt, ob das Vorhaben mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar ist.

Im Hinblick auf die Unvollständigkeit und Fehlerhaftigkeit der lärmphysikalischen Untersuchungen kann weder geprüft noch festgestellt werden, ob und in welchem Umfang die fluglärmbeeinträchtigten Bereiche im Stadtgebiet vorhabenbedingt unzumutbaren Fluglärmbelastungen ausgesetzt sind. Nach der Luftverkehrskonzeption 2010 kommt nach wie vor dem Ver-

kehrslandeplatz Essen/Mülheim eine Verlagerungsfunktion zu. Diese sich aufdrängende Planungsalternative ist bislang nicht geprüft und erwogen worden.

Ebenso wenig geht der Antrag auf Planfeststellung der sich aufdrängenden Alternative nach, wegen des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf die im Umkreis von 40 bis 80 km liegenden vorhandenen Flugplätze zurückzugreifen. Die lärmphysikalischen Gutachten sind nicht verwertbar, weil in die Berechnungen völlig unzutreffende, nicht realistische und damit falsche Vorgaben zum prognostizierten Verkehrsaufkommen einerseits und dessen Zusammensetzung andererseits eingegangen sind.

Darüber hinaus enthalten diese Berechnungen die aufgezeigten methodischen Fehler, die in erster Linie in der Anwendung der AzB 99 einerseits und der Zugrundelegung eines Äquivalenzparameters von $q = 4$ andererseits bestehen. Die Flugsicherheitsrisiken sind nicht mit der notwendigen Bedeutung ermittelt worden. Insbesondere ist nicht das besondere Sicherheitsrisiko ermittelt worden, das sich jedenfalls dann ergibt, wenn – wie spekuliert wird – die Prioritätenregelung nicht mehr anwendbar sein sollte.

Selbst auf der Grundlage der unzureichenden lärmphysikalischen Berechnungen ergibt sich allerdings für das Stadtgebiet Korschenbroich eine gravierende Mehrbelastung bei Ausführung des Ausbausvorhabens. Selbst nach den Berechnungen wie sie durch die Antragstellerin vorgelegt worden sind, ergibt sich etwa für den Immissionspunkt 24 eine Erhöhung des nach $L_{eq(4)}$ ermittelten Dauerschallpegels um 2,4 dB(A) und des mittleren Maximalpegels um 4,1 dB(A). Auch für den Immissionspunkt 30 ergeben sich auf der vorstehenden Basis Differenzwerte von 10,5 dB(A). Die aufgezeigten Differenzwerte sind allerdings deutlich höher zu veranschlagen, so weit die Berechnungen unter Anwendung der gültigen AzB und der Heranziehung des Halbierungsparameters $q = 3$ vorgenommen werden.

Die Erhöhung der Fluglärmbelastung bei Ausführung des Vorhabens führt zu einem massiven Eingriff in die Planungshoheit der Stadt Korschenbroich. Dies ist mit den Einwendungen im Detail aufgezeigt worden. Daneben werden eine Vielzahl von Wohngrundstücken der Stadt Korschenbroich in ihrer Nutzung und eine Vielzahl kommunaler Einrichtungen in ihrem Betrieb beeinträchtigt. Nur beispielhaft wird in diesem Zusammenhang noch einmal die erhebliche Mehrbelastung des Grundstücks der St.-Maternus-Schule wiederholt. Bereits in der Entscheidung vom 28. Juni 2001 hat das Oberverwaltungsgericht bestätigt, dass die mit der damals beabsichtigten Verlängerung des vorhandenen Bahnsystems einhergehende Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels, des mittleren Maximalpegels sowie der Zahl der Einzelfallereignisse mit einer rechtserheblichen Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Schule infolge Fluglärmbelastung verbunden sein würde.

Selbst auf der Grundlage der bislang vorgelegten, inhaltlich unzureichenden lärmphysikalischen Berechnungen ergeben sich für das Ausbausvorhaben noch sehr viel höhere Differenzwerte, sodass für das Ausbausvorhaben – ausgehend von dem vorgenannten Beschluss

des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen – noch eine sehr viel weitergehende Funktionsbeeinträchtigung der Grundschule eintreten wird. Gleichwohl hat die Antragstellerin keinerlei Untersuchungen dazu angestellt, ob und gegebenenfalls welche in kommunalem Eigentum stehenden Grundstücke bzw. kommunalen Einrichtungen mit Maßnahmen des passiven Lärmschutzes auszustatten sind. Auch dazu leiden die bisherigen Untersuchungen an einem deutlichen Ermittlungsdefizit.

Selbst wenn man eine planungsrechtliche Notwendigkeit hilfsweise einmal unterstellen würde und den Standpunkt einnehmen würde, das Vorhaben sei im Übrigen zulässig, ist die Anordnung umfangreicher Maßnahmen des passiven Lärmschutzes für die aufgezeigten Wohngrundstücke der Stadt Korschenbroich und auch deren kommunale Einrichtungen unverzichtbar. Eine Zulassung des Ausbauvorhabens wird ohne die Anordnung umfangreicher Maßnahmen des passiven Lärmschutzes nicht möglich sein, über die indessen weder im Antrag der Betreiberin noch in den von ihr vorgelegten Unterlagen auch nur ein Wort verloren wird.

Zusammenfassend bleibt es dabei, dass die Stadt Korschenbroich dem Ausbauvorhaben nach wie vor ein entschiedenes Nein entgegenstellt. Weder die Antragsbegründung noch die dazu vorgelegten Unterlagen lassen eine Zulassung des Vorhabens zu. Ungeachtet der erheblichen Verfahrensfehler, die zumindest eine Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens notwendig machen, bleibt es dabei, dass das Ausbauvorhaben nicht nur mit den Belangen der Einwohner, sondern auch mit den Belangen der Stadt selber unvereinbar ist, sodass der Planfeststellungsantrag zurückgewiesen werden muss. – Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Dr. Bank. Ich warte kurz, bis Sie wieder Platz genommen haben, um Sie dann anzusprechen. – Ein Antrag auf Akteneinsicht oder Übersendung der inkriminierten Gutachten ist mir nicht bekannt. Ich war bis Freitag 18 Uhr im Büro. Mir liegt leider kein Antrag vor. Aber die Sache ist ja relativ einfach zu lösen. Wir haben die Unterlagen hier. Insofern kann man sofort Akteneinsicht nehmen und sich notfalls entsprechende Kopien ziehen.

(RA Dr. Wilfried Bank [Vertreter]: Mir liegt eine Kopie des Antrags vom 20. Mai vor! Wenn er bei der Bezirksregierung verloren gegangen sein sollte, mag das sein! Der Antrag ist aber am 20. Mai gestellt worden! – Zuruf: Per Fax und per Post! – RA Dr. Wilfried Bank [Vertreter]: Und bislang sind der Stadt die Unterlagen nicht übergeben worden! Sie hat auch keine Einsicht nehmen können! Sie kennt die Unterlagen bisher nicht!)

– Das habe ich verstanden; okay. – Sie haben jetzt mehrere Punkte angesprochen, zu denen ich die Antragstellerin befragen möchte, nämlich die Notwendigkeit, ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, die GEP-Änderung abzuwarten und eine Prioritätenregelung vorzulegen, und außerdem ganz allgemein die Qualität der Antragsunterlagen. – Herr Zerbe, wer von Ihnen wird das Wort übernehmen?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Prof. Johlen.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Herr Kollege Bank, zu Ihren Ausführungen wäre sehr viel zu sagen. Das möchte ich nicht tun; denn Sie stellen unter dem Stichwort „Verfahrensfragen“ Aussetzungsanträge und behandeln dann materielle Fragen, die allerdings erst in den nächsten Tagen behandelt werden sollen. Das ist jetzt etwas schwierig. Wir wollen auf diese materiellen Fragen noch nicht im Einzelnen eingehen. Bevor Herr Zerbe etwas sagt, möchte ich aus meiner Sicht nur zu drei Punkten etwas sagen.

Erstens. Mit dem Hinweis auf die Verlagerung von Verkehr nach Essen/Mülheim verfolgen Sie natürlich das Prinzip eines uns bekannten Heiligen, den ich nicht zitieren möchte. Ich werde einmal nachprüfen, inwieweit Sie im Fall Essen/Mülheim auch für Anwohner tätig gewesen sind. Wir wissen, dass im Kreise der Gegner von Flughäfen der Flugverkehr gerne von einem Flughafen zum anderen hin und her geschoben wird. Man sollte sich aber auch immer mit den dortigen Flughafengegnern abstimmen, bevor man hier den Vorschlag macht, Geschäftsreiseverkehr nach Essen abzuschieben. Ich habe das dortige Planfeststellungsverfahren erlebt. Dort werden dieselben Argumente dagegen vorgetragen, die wir auch heute hören und die wir im Übrigen bei jedem Flugplatz in der westlichen Hemisphäre hören.

Zweitens. Sie haben interessanterweise nur die Erhöhungen der Lärmwerte für die Bereiche von Korschenbroich genannt, nicht aber die absoluten Zahlen. Diese Zahlen wären viel interessanter gewesen. Dann würde man nämlich feststellen, dass von einer Beeinträchtigung der Planungshoheit der Stadt keine Rede sein kann.

Drittens. Folgendes hat mich empört; deshalb bin ich auch zum Vorsitzenden gegangen und habe um das Wort gebeten: Hier kann jeder die unterschiedlichsten Meinungen vertreten. Es gibt viele Wertungsfragen. Aber man sollte präzise Tatsachenbehauptungen auch richtig aufstellen. Ich finde es nicht richtig, wenn Sie hier zum Nachweis der besonderen Beeinträchtigung der St.-Maternus-Grundschule ein Urteil des OVG Münster falsch zitieren. Das halte ich für nicht seriös, Herr Kollege Bank. Nehmen Sie es mir bitte nicht übel. Wir kennen uns persönlich gut. Seit 20 Jahren kennen wir uns auch aus diesen Prozessen. In dem Urteil, das Sie zitiert haben und das eine Schule in Korschenbroich betrifft, hat das OVG Münster aber genau das Gegenteil entschieden. Ich erinnere mich noch sehr gut an die Verhandlung.

Das OVG Münster hat damals gesagt: Maximalpegel von etwa 80 oder 83 dB(A) – ich kann es gleich zitieren –, mit denen ein Schulgebäude belastet ist, gehen nicht über das hinaus, was man in einem Industriestaat auch an normalem Verkehrslärm hinnehmen muss. Und wenn eine Schule mit normalen Fenstern, die seit den 70er-Jahren vorgeschrieben sind, ausgestattet ist, dann ergeben sich Innenraumpegel, die weit unter der Grenze des Zulässigen liegen. – Jetzt macht da hinten schon jemand Zeichen der Verächtlichmachung. Lassen Sie mich vielleicht auch mal ausreden? Wir dürfen auch mal etwas sagen.

(Zuruf: Findet der Unterricht bei Ihnen nur noch in den Klassenräumen statt?)

– Gehen Sie einmal in der Pause auf einen Schulhof! Dann werden Sie richtige Lärmbelastung erleben.

(Zuruf: Das habe ich 40 Jahre lang gehabt! Ich habe Ahnung von solchen Sachen, Sie aber nicht!)

Ich zitiere eine Entscheidung des OVG Münster. Darin ist gesagt worden, der Lärmpegel im Innenraum einer Klasse könne durch solche Lärmereignisse nicht beeinträchtigt werden. Dann kommt immer das Argument, man müsse aber doch das Fenster offen lassen; die armen Schüler! Dazu hat der Vorsitzende – das war noch Herr Eismann – gesagt: Ich weiß aus meiner eigenen Erfahrung – das wissen wir ja alle selber auch –, dass Schulunterricht üblicherweise nicht bei geöffnetem Fenster stattfindet; denn die Schüler werden sonst auch durch andere Geräusche abgelenkt.

(Unruhe bei den Einwendern)

Herr Kollege Bank, ich habe diesen Wortbeitrag nur geleistet, um Ihnen zu zeigen, dass Sie das Urteil des OVG – darauf lege ich Wert – falsch zitiert haben. Das OVG hat ausdrücklich gesagt: Der Schulbetrieb wird durch die geplante Steigerung des Flugverkehrs nicht beeinträchtigt. Ich kann Ihnen das wörtlich zitieren.

(RA Dr. Wilfried Bank [Vertreter]: Es gibt zwei Verfahren – –)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Würden Sie bitte ans Mikrofon gehen, wenn Sie sofort erwidern wollen? Ich glaube, das können wir in diesem Fall zulassen.

RA Dr. Wilfried Bank (Vertreter):

Herr Johlen, ich muss Ihnen jetzt widersprechen. Eines ist richtig: Es gibt verschiedene Verfahren, die beim OVG über diesen Verkehrslandeplatz geführt worden sind. Es ist in der Tat richtig, dass es ein Verfahren gab, das mit einem Urteil geendet hat. Beim entsprechenden

Termin hat der damalige Vorsitzende Herr Eismann in der Tat gesagt hat: Pause; Fenster auf. – Das ist alles richtig, was Sie gesagt haben.

Eines ist aber nicht richtig: Ich habe nicht dieses Urteil behandelt, das Sie angesprochen und im Kopf haben. Vielmehr habe ich einen Beschluss vom 28. Juni 2001 angesprochen, der im Eilverfahren ergangen ist. Das war kein Urteil, sondern ein Beschluss. Von daher ist ihm auch keine mündliche Verhandlung vorangegangen. In diesem Beschluss hat das OVG erstmalig die besondere Beeinträchtigung der St.-Maternus-Grundschule durch den Flugverkehr anerkannt. Meine entsprechenden Belastungswerte können Sie dort nachlesen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Rechtsanwalt Johlen, Sie möchten noch etwas dazu sagen. Bitte.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Ich schlage vor, dass wir zum morgigen Termin beide den Beschluss mitbringen. Diejenigen, die Ihnen zugeklatscht haben, scheinen ihn ja alle wörtlich zu kennen. Wir bringen ihn morgen mit. Dann gucken wir einmal, wer hier Recht hat.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe, wollen Sie noch weitere Ausführungen machen?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ja, das würde ich ganz gerne tun. – Es sind jetzt noch einige andere Punkte angesprochen worden, die sicherlich im einen oder anderen Detail in den nächsten Tagen von unseren Fachgutachtern fachlich kompetent beantwortet werden können.

Eines ist für uns immer befremdlich gewesen: Es hat einen sogenannten Scopingtermin gegeben, um das Planfeststellungsverfahren auf den Weg zu bringen. In diesem Scopingtermin ist festgelegt worden, welche Unterlagen, welche Untersuchungen und welche Gutachten für den Antrag auf Planfeststellung erforderlich sind. Wir haben uns an diese Vereinbarungen, die im Scopingtermin getroffen worden sind und die auch protokollarisch erfasst worden sind, gehalten und genau die Unterlagen erstellt, die absprachegemäß zu erstellen waren. Insofern ist es uns unverständlich, wenn heute der Vorwurf gemacht wird, der Antrag sei unvollständig, bestimmte Sachen seien nicht enthalten. Das passt einfach nicht.

Zweiter Punkt: Wir werden sicherlich auch zu bewerten haben, ob die Planungshoheit der Stadt Korschenbroich wirklich beeinträchtigt ist.

Dritter Punkt: Herr Faulenbach da Costa spricht in seinem sogenannten Gutachten schwerwiegende Mängel an. Bei diesem Gutachten fragen wir uns immer noch, für welche Stadt es

eigentlich erstellt worden ist. Das wissen wir überhaupt nicht. Wir wissen, dass eine Firma fdc ein Gutachten erstellt hat, das mehrere Städte kopiert haben oder in das andere Stadtbezeichnungen eingesetzt worden sind. Es gilt nun plötzlich für alle Städte, die dieses Gutachten verwenden. Das, was da passiert ist, haben wir überhaupt nicht mehr verstanden. Aber auch das werden wir sicherlich mit Herrn Faulenbach da Costa hier besprechen können, wenn er kommt. Die schwerwiegenden Mängel, die Herr Faulenbach da Costa in seinem Gutachten anspricht, diskutieren wir gerne.

Nächster Punkt: Raumordnungsverfahren. Auch das ist kein neues Thema. Wir sind der Meinung, dass kein Raumordnungsverfahren erforderlich ist. Letztlich muss uns die Genehmigungsbehörde zu diesem Punkt sagen, ob die GEP-Änderung reicht oder ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden muss.

Zur GEP-Änderung: Das fand ich ein wenig von hinten versucht, wieder in dieses Thema hereinzukommen. Es hat den Erörterungstermin zur Änderung des GEP gegeben. Damals ist von der Bezirksregierung eine Synopse vorgelegt worden. Zu bestimmten Punkten, die dort im Rahmen der Änderung des GEP eingewendet worden sind, hat man gesagt: Lass uns diese Punkte doch im Planfeststellungsverfahren besprechen und abhandeln. – Jetzt wollen wir hier einige Punkte aus den Stellungnahmen zur GEP-Änderung behandeln, und nun sagen Sie: Nein, wir wollen nicht erst das Planfeststellungsverfahren behandeln, sondern zuerst den GEP behandeln. – Und im GEP sagt man: Nein, bestimmte Punkte, die wir einwenden, können wir nicht hier klären; die müssen wir wieder ins Planfeststellungsverfahren schieben. – Wir müssen uns einmal einigen, wie die Marschrichtung sein soll.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Das ist ja wohl eine Unverschämtheit!
Wer von uns hat denn zugestimmt, dass das ins Planfeststellungsverfahren verlagert wird? Kein Mensch hat dem zugestimmt!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Bank.

RA Dr. Wilfried Bank (Vertreter):

Zum letzten Punkt, der Aufteilung zwischen GEP-Änderungsverfahren und Anhörungsverfahren: Es ist in der Tat richtig, was die Vertreterin der Stadt Willich gerade entgegnet hat. Die Gemeinden wollten im Erörterungstermin zur GEP-Änderung mit der Bezirksregierung sehr gerne die Frage der Bedarfsprüfung diskutieren. Man hat sich geweigert, das zu tun, und gesagt: Das hat hier keine Funktion und Aufgabe. – Das heißt: Die Gemeinden hätten das sehr gerne getan. Sie sind aber daran gehindert worden, diesen Belang zu erörtern, und zwar mit Hinweis darauf, das sei Gegenstand der Planfeststellung.

Insoweit ist Ihre Fragestellung nicht ganz verständlich, wenn Sie es hier so darstellen wollen, als seien es die Gemeinden gewesen, die diesen Punkt aus dem GEP-Verfahren verlagert

haben. Nein! Das war die Bezirksregierung als Anhörungsbehörde im Zusammenwirken mit Ihnen.

Sie haben das Gutachten von Herrn Faulenbach da Costa angesprochen. In der von uns überreichten Kopie steht ganz klar, für wen es erstellt worden ist: für die Stadt Korschenbroich. Man braucht nur auf der ersten Seite nachzulesen, um das zu wissen.

Unvollständigkeit der Unterlagen: Bereits mit den schriftlichen Einwendungen ist nachhaltigst beanstandet worden, dass man beispielsweise um die Prioritätenregelung ein hohes Geheimnis macht und niemand weiß, was eigentlich Sache ist. Erst nach Abschluss der Einwendungsfrist ist dann das Schreiben des Bundesverkehrsministers oder des Landesverkehrsministers – ich weiß nicht mehr genau, wer es war – aufgetaucht, in dem gesagt worden ist: Nein, nein; die Prioritätenregelung ist nach wie vor verbindlich. – Was nun wirklich Sache ist, weiß bisher keiner der Betroffenen; denn auch dazu wird eben Geheimdiplomatie betrieben. Die Unterlagen werden nicht vorgelegt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank. – Bei der Antragstellerin gibt es keine Wortmeldung. – Als Nächster steht Herr Martin Rothe auf der Rednerliste.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Ich finde, die Bezirksregierung müsste sich auch einmal zu den Themen äußern! Es kann ja nicht sein, dass der Antragsteller Aussagen macht, die keinerlei Relevanz haben! Das ist eine Sache, zu der die Bezirksregierung etwas sagen muss! Sie sagt aber nichts dazu!)

– Das kommt noch.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Das müsste meines Erachtens aber im direkten Dialog stattfinden!)

– Wir sammeln erst einmal. Dann nehmen wir dazu Stellung, insbesondere zu den zahlreichen Aussetzungsanträgen, die wir noch nicht behandelt haben. – Herr Rothe.

Martin Rothe (Einwender):

Meine Damen und Herren! Da unser Rechtsanwalt, Herr Sommer, aus beruflichen Gründen erst am Donnerstag zu uns kommen kann, habe ich die angenehme Pflicht, einige Gedanken zum Verfahren – darum geht es unter dem Punkt 2 ja – vorzutragen. Dies sind also Gedanken von Herrn Sommer. Wenn ich den heutigen Tag Revue passieren lasse, muss ich sa-

gen: Herr Sommer hat wohl hellseherische Fähigkeiten gehabt. Er hat nämlich vorausgesehen – natürlich durch seine berufliche Tätigkeit begründet –, dass hier einiges schief läuft.

Diese grundsätzlichen Gedanken zum Verfahren richten sich an die Anhörungsbehörde, an den Vorhabensträger, an die Betroffenen und an uns alle. Vielleicht hören Sie sich das einfach einmal an. Vielleicht ist es für uns alle ganz wichtig, dass wir diese Gedanken beherzigen.

Von der Anhörungsbehörde erwarten wir, dass sie den Termin fair gestaltet und der Tatsache Rechnung trägt, dass die Betroffenen zur Herstellung einer auch nur annäherungsweise Waffengleichheit unter anderem darauf angewiesen sind, dass ihre Beiträge und Fragen aufgenommen, zutreffend interpretiert und, wenn nötig – etwa bei Weigerung des Vorhabensträgers, die Fragen zu beantworten –, auch von der Anhörungsbehörde noch einmal an den Vorhabensträger herangetragen werden.

Wir erwarten, dass die Anhörungsbehörde ein originäres Eigeninteresse an der Erörterung in diesem Termin hat, da er dazu dient, der Planfeststellungsbehörde alle relevanten Fragen aufzuarbeiten und vorzulegen, und dass sie dazu auch selbst ermittelt und nachfragt.

Vom Vorhabensträger erwarten wir, dass er durch ein ausführliches Beantworten der aufgeworfenen Fragen die bestehende Ungleichheit in den Fachkenntnissen und in den Möglichkeiten, Sachbeistand heranzuziehen, ein wenig ausgleicht und zu einer fairen und offenen Auseinandersetzung beiträgt.

Von den Betroffenen erwarten wir, dass sie sich nicht darauf beschränken, ihre Einwendungen zu wiederholen und zu bestärken, sondern Grundlagen und Einzelgutachten des Ausbauprojekts ebenso wie die Angaben im Erörterungstermin kritisch hinterfragen.

Von uns allen erwarten wir, dass wir dazu beitragen, dass der Zweck des Erörterungstermins erreicht wird, den Betroffenen eine substanzielle und problembezogene Erörterung ermöglicht wird und der Anhörungsbehörde ermöglicht wird, Betroffenheit und Möglichkeiten ihrer Vermeidung oder Minderung als Abwägungsmaterial für die Planentscheidung zu klären und darzulegen.

Das sind die Worte von Herrn Sommer. Meines Erachtens gilt es für uns in den nächsten Tagen, dies zu beherzigen. Heute habe ich nicht den Eindruck, dass alle das verstanden haben. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Rothe. – Als Nächster steht Herr Dr. Thomas Hövelmann auf der Liste.

Dr. Thomas Hövelmann (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW):

Schönen guten Abend! Mein Name ist Thomas Hövelmann. Ich komme vom Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände in Oberhausen. Daher spreche ich namens und in Vollmacht der drei in Nordrhein-Westfalen anerkannten Naturschutzverbände BUND, NABU und LNU. – Auch die drei anerkannten Naturschutzverbände sind als Träger öffentlicher Belange an diesem Planfeststellungsverfahren beteiligt worden und haben umfangreich Stellung genommen. Wir werden sicherlich im Laufe des Erörterungsverfahrens zu den einzelnen inhaltlichen Punkten ausführlich mit erörtern. Wir haben aber auch bereits hier unter Tagesordnungspunkt 2, Rechts- und Verfahrensfragen, eine Reihe von Punkten anzusprechen, die aus unserer Sicht unvollständig und nicht verfahrensgerecht aufgearbeitet worden sind.

Zum einen ist das bereits von der Stadt Korschenbroich und auch von anderen angesprochene Problem, dass hier das GEP-Änderungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren parallel abgearbeitet werden und bereits in die Erörterung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingestiegen wird, bevor eine Entscheidung im GEP-Änderungsverfahren gefallen ist. Zurzeit ist die Verfahrenslage einfach noch so, dass der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach eindeutig den Zielen der Raumordnung widerspricht.

Von daher **beantragen** auch die anerkannten Naturschutzverbände eine Aussetzung des Erörterungsverfahrens, bis eine endgültige Entscheidung über die Änderung des GEP Düsseldorf gefällt worden ist.

Zum einen ist eine Aussetzung erforderlich, weil es in dem ergebnisoffenen Verfahren der GEP-Änderung ja sein kann, dass eine Entscheidung gegen die Änderung der Darstellung des GEP getroffen wird. Dann würden hier Steuergelder vollkommen sinnlos in den Sand gesetzt – auch durch diese teure Erörterung heute und in den nächsten Tagen. Zum anderen ist eine Aussetzung aber auch notwendig, weil durch die Einleitung eines solchen Erörterungsverfahrens im Planfeststellungsverfahren womöglich schon ein gewisser Entscheidungsdruck auf den Regionalrat oder auf die Bezirksplanungsbehörde ausgeübt wird, um ihr eine positive Entscheidung für die GEP-Änderung nahe zu legen. Das heißt: Um eine objektive und getrennte, saubere Abarbeitung – auch entsprechend der planerischen Reihenfolge von oben nach unten – durchzuführen, halten wir es für erforderlich, die Verfahren auch zeitlich so weit zu trennen, dass zunächst das GEP-Änderungsverfahren abgeschlossen wird und erst dann das Planfeststellungsverfahren, wie es auch sein muss, weitergeführt wird.

Des Weiteren bemängeln auch wir, die anerkannten Naturschutzverbände, die Unvollständigkeit der Unterlagen. Das Meiste ist hier bereits von Herrn Dr. Bank für die Stadt Korschenbroich genannt worden. Deswegen kann auch ich es jetzt relativ kurz machen und ohne Anspruch auf Vollständigkeit einige Punkte aufzählen, die uns insbesondere aufgefallen sind, die in den Unterlagen eindeutig fehlen und die die Unterlagen auch verfahrensfehlerhaft machen.

Das ist vor allem die in unseren Augen vollkommen unzureichende Bedarfsbegründung. Das Verfahren wird bislang als reine Angebotsplanung dargestellt.

Das ist die unzureichende Alternativenprüfung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung. So, wie ich es verstanden habe, betreffen die nachgereichten Gutachten oder Stellungnahmen – was auch immer das nun ist – ja gerade den Punkt „Alternativenprüfung“. Damit sind sie in irgendeiner Form auch Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen.

Außerdem ist im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine unzureichende Prüfung der Nullvariante durchgeführt worden.

Es fehlt die Berücksichtigung der unmittelbar mit dem Vorhaben zusammenhängenden Folgemaßnahmen wie dem Aus- und Neubau von Zubringerstraßen und der Verlegung der nördlich gelegenen S-Bahn-Strecke.

In den Unterlagen fehlt die Berücksichtigung der nach § 62 Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen gesetzlich geschützten Biotope.

In den Unterlagen fehlt vollständig eine FFH-Verträglichkeitsprüfung für die bereits von Herrn Dr. Bank angesprochenen potenziellen FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete.

Es fehlt in den Antragsunterlagen vollständig die Abarbeitung artenschutzrechtlicher Belange. Diese sind auch nicht Gegenstand des Scopingtermins, sondern rechtliche Vorgaben, die abgearbeitet werden müssen.

Darüber hinaus fehlen auch den Naturschutzverbänden die heute mehrfach angesprochenen nachgereichten Stellungnahmen oder Unterlagen, die uns in unserer Koordinierungsstelle der anerkannten Naturschutzverbände in Oberhausen nicht bekannt sind. Sie sind den Naturschutzverbänden nicht zugestellt worden und konnten dementsprechend auch nicht eingesehen oder bearbeitet werden.

Wir sehen diese Übermittlung unvollständiger Planfeststellungsunterlagen auch als Verstoß gegen die Beteiligungsrechte der anerkannten Naturschutzverbände nach § 12 Landschaftsgesetz und § 29 Bundesnaturschutzgesetz alter Fassung.

Von daher **beantragen** auch wir die Aussetzung des Verfahrens bis zur Vervollständigung der Unterlagen sowie die Nachreichung mit der Gelegenheit, zu diesen nachgereichten Unterlagen auch entsprechend Stellung nehmen zu können – in der gesetzlich vorgegebenen Frist, die für die Naturschutzverbände nach § 12a Landschaftsgesetz einen Monat beträgt.

Da vieles von Herrn Dr. Bank bereits in ähnlicher Weise dargestellt worden ist, soll das an dieser Stelle erst einmal reichen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank. – Ich sehe jetzt eine neue Rednerliste. – Als Nächster hat Herr Wolfgang Houben das Wort.

(Wolfgang Houben [Einwender]: Der Plan ist wieder nicht up to date!)

– Nein. Kann man ihn bitte einmal aktualisieren? Denn Herr Mischke hat seinen Beitrag ja zurückgezogen. Deswegen stand er zunächst noch auf der Liste. – Genau. – Herr Houben, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Guten Abend! Nach meinem Vortrag heute Mittag hatte ich eigentlich nicht die Absicht, mich heute noch einmal zu melden und heute noch einmal ans Pult zu gehen. Die Anträge der Stadt Willich und der Umgang damit heute Nachmittag haben mich dann aber doch bewegt, noch einmal hierhin zu treten.

Das, was wir heute hier erlebt haben, ist genau das, was die Bürger draußen bei uns in den Städten und Gemeinden in solchen Verfahren so sauer macht.

(Beifall bei den Einwendern)

Da werden Befangenheitsanträge gegen die veranstaltende Behörde und gegen die handelnden Personen gestellt, und Kollegen und Vorgesetzte befinden darüber, ob diese Befangenheit gegeben ist oder nicht. Nicht ein Mal – nein, auch ein zweites Mal und auch ein drittes Mal. Wenn ich richtig mitgezählt habe, haben wir heute insgesamt elf Befangenheitsanträge gegen die Bezirksregierung bzw. einzelne Mitarbeiter der Bezirksregierung erlebt.

Wir haben eine ganze Menge Auseinandersetzungen darüber gehabt, was Recht ist. Die Leute draußen empfinden das, was hier abläuft, als nicht richtig. Ich stehe zu dem, was ich vorhin gesagt habe: Für die Menschen, von denen die allermeisten uns bereits verlassen haben, findet hier eine Show statt, deren Ergebnis längst vorliegt.

(Beifall bei den Einwendern)

Vorhin kam von der Bank des Antragstellers der Hinweis auf das Sankt-Florians-Prinzip. Es ist so, dass wir in den Fluglärm-initiativen gerade nicht Fluglärm von Mönchengladbach nach Weeze, von Weeze nach Essen/Mülheim, von Dortmund nach Münster/Osnabrück usw. hin und her schieben wollen. Wenn aber für Mönchengladbach ein Antrag vorliegt und es zu den

Aufgaben gehört, Alternativen zu untersuchen, dann müssen die Alternativen auch untersucht werden. Das hat mit dem Sankt-Florians-Prinzip überhaupt nichts zu tun.

(Beifall bei den Einwendern)

Vielmehr hat es etwas damit zu tun, ob man die Aufgaben, die man hier hat, richtig versteht oder nicht. Den Vorwurf, nach dem Sankt-Florians-Prinzip zu handeln, weise ich für die Initiativen also ganz entschieden zurück.

Dann möchte ich auf meinen eigenen Befangenheitsantrag von heute Mittag zurückkommen. Keine Angst: Ich will ihn jetzt nicht wiederholen; das kommt später. – Die Sichtung der Unterlagen hat ergeben: Die Bezirksregierung hat am 11. Juni den Antragsteller aufgefordert, ein ergänzendes Gutachten in Bezug auf Fluglärm beizubringen. Darauf hat der Antragsteller mit Datum vom 17. Juni reagiert und gesagt – ich drücke das jetzt ein bisschen platt aus –: Machen wir nicht.

(Martin Rothe [Einwender]: Hört, hört!)

Danach hat es wohl einige Telefonate zwischen Genehmigungsbehörde und Antragsteller gegeben. Das nächste Schreiben des Antragstellers datiert vom 2. Juli und sagt zu, die geforderte Ergänzung beizuschaffen. Das von der Bezirksregierung geforderte Ergänzungsgutachten – oder die Gutachtenergänzung oder wie auch immer man das Ding nennen will – wurde am 23. Februar vorgelegt – nicht im Schriftverkehr, sondern persönlich bei der Bezirksregierung, und zwar zusammen mit dem unaufgefordert erstellten Gutachten zum Verkehrszusammenhang zwischen Weeze und Mönchengladbach. Daher findet sich auf dem Gutachten auch das Namenskürzel von Frau Hörr mit dem Datum 23. Februar.

Nun komme ich zu dem wesentlichen Punkt meiner Wortmeldung zurück. Herr Marten, wir haben jetzt alle Varianten abgeprüft. Herr Goltsch ist inzwischen hier. Er hat sich auf die Rednerliste setzen lassen. Ich möchte den Vorgang in der Lärmschutzkommission am 21. April noch einmal beschreiben. Bevor Sie den Raum verlassen haben, hat Herr Goltsch verschiedene Fragen an Sie gerichtet. Unter diesen Fragen war unter anderem die Frage, ob es neue Informationen und Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren gebe. Diese Frage haben Sie mit Nein beantwortet. Dafür stehen hier im Saal Herr Goltsch, Herr Rothe und ich. Insofern ist der Vorwurf, die Unterlagen bewusst zurückgehalten zu haben, richtig. Wenn Sie Ähnliches auch in dem folgenden Termin mit den Trägern öffentlicher Belange gemacht haben, so ist das letztlich nur schlüssig; denn es wäre albern, in der Lärmschutzkommission zu sagen, es gebe keine neuen Unterlagen, und 15 Minuten später in einem anderen Treffen zu sagen, dass es neue Unterlagen gibt.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn Sie – nicht Sie, sondern die Bezirksregierung – sich heute darauf zurückziehen, dass Mitarbeiter von Ihnen, die in der Lärmschutzkommission mit anwesend waren, das Gegenteil davon sagen, kann ich nur auf das zurückkommen, was ich heute Morgen gesagt habe: Es ist nicht zu erwarten, dass Untergebene das Gegenteil von dem behaupten, was zuvor der Vorgesetzte behauptet hat. Wenn Sie glauben, dass das für eine deutsche Verwaltung typisch wäre, dann denken die Bürger draußen im Land darüber anders.

(Beifall bei den Einwendern)

Zum Schluss zwei Fragen: Erstens. Es ist heute mehrfach gefragt worden, ob wir – die Vertreter der Initiativen und die Träger öffentlicher Belange – alle Unterlagen, die von der Bezirksregierung für die Antragstellerin erstellt worden sind, auch bekommen. Auf diese Frage hätte ich irgendwann einmal gern eine Antwort, am liebsten jetzt gleich, und zwar Ja oder Nein.

Der zweite Teil: Halten Sie es für richtig, Herr Marten, dass Sie die Frage, ob Raumordnungsverfahren, GEP-Änderungen und Planfeststellungen in der hier gefahrenen Reihenfolge, in diesem Zusammenspiel veranstaltet werden sollen, an die Antragstellerin weitergeben, statt selber darauf zu antworten? Das, was Sie tun, bestätigt nur den von uns erhobenen Vorwurf der Kumpanei, der Zusammenarbeit mit der Antragstellerin.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Jetzt ist es gut.

Wolfgang Houben (Einwender):

Es ist Ihre Aufgabe, auf solche Fragen zu antworten.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich bitte Sie ausdrücklich, eine angemessene Wortwahl zu pflegen.

(Zurufe von den Einwendern: Hat er doch! – Die ist doch angemessen! – Was haben Sie denn?)

Sie sind mit Ihrem Beitrag fertig. Ich will dazu kurz Stellung nehmen: Ich habe den Eindruck, dass Sie die Spielregeln eines Erörterungstermins noch nicht verinnerlicht haben.

(Lachen bei den Einwendern)

Hier geht es darum, das Für und das Gegen eines Vorhabens zu erörtern. Wenn der Einwender eine Meinung vertritt, gehört es sich, auch der Antragstellerin rechtliches Gehör zu gewähren und ihre Meinung bekunden zu lassen. Sie haben gesehen, die Antragstellerin war

schon etwas unruhig, überhaupt noch zu Wort zu kommen. Deswegen hat Rechtsanwalt Johlen auch darum gebeten, zu dem Tagesordnungspunkt reden zu dürfen. Es ist selbstverständlich, dass die Antragstellerin zu Ihren Rechtsargumenten Stellung nehmen kann.

Die Rolle der Bezirksregierung ist nicht die, inhaltlich oder verfahrensrechtlich jeden Antrag sofort zu bescheiden; sondern wir versuchen, eine Meinung zusammenzufassen, die sich aus der Summe der Einwendungen und Wortmeldungen ergibt. Wir werden dann zu gegebener Zeit eine entsprechende Stellungnahme dazu abgeben, z. B. wie wir mit Aussetzungsanträgen umgehen, die zahlreich unter sehr unterschiedlichen Aspekten gestellt worden sind.

Wir sind immer noch beim Thema Verfahrensrügen, Verfahrensfragen. Deswegen besteht keine Notwendigkeit, immer sofort auf jede Wortmeldung zu reagieren. Man kann auch mehrere Dinge zusammenfassen.

Verwahren möchte ich mich gegen den Vorwurf, das hier wäre eine Showveranstaltung. Ich persönlich verstehe mich nicht als Schausteller, sondern als Verwaltungsjurist. Ich mache hier meinen Job und kein Theater. Die Behauptung, dass das Ergebnis des Verfahrens schon vorliege, haben Sie zwar heute Mittag schon einmal aufgestellt, aber sie wird durch Wiederholen nicht besser. Dann müssen Sie bessere Kenntnis von den Vorgängen der Bezirksregierung haben als ich sie habe. Mir ist so etwas nicht bekannt. Ehrlich gesagt: Das sind doch Ammenmärchen, die Sie hier verbreiten, dass eine Behörde mit einer vorgefertigten Meinung in einen Erörterungstermin geht und hinterher nur noch den Stempel draufsetzt. Das ist eine Welt, die mit der Realität nichts zu tun hat.

Genauso verwahre ich mich gegen den Vorwurf, ich hätte Ihnen Unterlagen bewusst verheimlicht oder vorenthalten. Ich sage Ihnen ganz persönlich und offen: Ich pflege sowohl im privaten wie auch im dienstlichen Umgang, nach bestem Wissen immer die Wahrheit zu sagen. Wenn Sie mich ein bisschen kennen gelernt haben, würden Sie mir das auch abnehmen. Ich habe vorhin eingeräumt, dass man bei der unterschiedlichen Wahrnehmung, die wir über Termine haben, vielleicht unterschiedliche Akzente setzt. Aber den Vorwurf, ich würde etwas verheimlichen, weise ich energisch zurück.

Genauso wenig liegen Sie mit Ihrer Behauptung richtig – die halte ich schon für sehr absurd –, dass sich Untergebene nicht trauen, ihren Vorgesetzten eine andere Meinung vorzutragen und wider besseres Wissen die Unwahrheit sagen würden. Das ist eine Welt, die sich mir verschließt. Ich bin 20 Jahre im Geschäft. Mir ist so etwas noch nie untergekommen, dass Mitarbeiter ihrem Chef nach dem Mund reden. Das kann es vielleicht in anderen Bereichen geben; ich habe so etwas nie kennen gelernt. Sie haben augenscheinlich eine andere Erfahrungswelt.

(Lachen bei den Einwendern)

Wir haben festzustellen, dass es über zwei Termine unterschiedliche Wahrnehmungen gibt. Wir sollten das jetzt so im Raume stehen lassen. Sie können natürlich weitere Anträge stellen, aber ich glaube nicht, dass uns das in der Sache weiterbringt.

Begriffe wie „Kumpane!“ oder ähnliche Vokabeln sollten wir nicht auftischen. Wir gehen hier fair und anständig miteinander um. Ich hoffe, dass ich Ihnen in diesem Termin noch zahlreiche beweisen kann, dass wir als Vertreter der Bezirksregierung dafür Sorge tragen werden, dass es ein faires, anständiges Verfahren nach eindeutigen Spielregeln gibt. Vielleicht überdenken Sie Ihr Urteil einmal nach den Tagen der Erörterung, die wir hier zusammen verbracht haben. Ich möchte jetzt nicht Öl ins Feuer gießen, sondern ich bin an einem Dialog mit Ihnen interessiert. – Das als erste emotionale Äußerung.

Herr Goltsch.

Hubertus Goltsch (Einwender):

Mein Name ist Hubertus Goltsch. Ich bin seit circa 15 Jahren Mitglied des Lärmschutzbeirates und seit den letzten anderthalb Jahren Mitglied der Lärmkommission der Bezirksregierung. In dieser Zeit haben wir die unterschiedlichsten Erfahrungen mit der Bezirksregierung gemacht. – Herr Marten, so wie Sie das jetzt formuliert haben, würde ich persönlich Ihnen das sehr gerne abnehmen. Unsere Erfahrungen mit der Bezirksregierung sind leider sehr oft sehr eigenartig gewesen bis zuletzt zu der Tatsache, dass Herr Büssow hier nicht teilnimmt. Das wirft bei den Bürgern natürlich Fragen auf.

Zum Inhaltlichen: Das, was Herr Houben gesagt hat, kann ich bestätigen. Meine Frage lautete damals in der Lärmkommission sinngemäß so, wie sie Herr Houben gerade formuliert hat. Das war sogar im Zusammenhang mit einem Zeitungsartikel, wo stand, dass Sie beabsichtigen, das Verfahren zunächst einmal auszusetzen. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich danke Ihnen. – Als Nächster steht Herr Herbert Schäfer auf der Rednerliste.

Herbert Schäfer (Einwender):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, guten Abend! Ich bin Herbert Schäfer aus Willich-Neersen, im 4-km-Radius wohnender Betroffener und Einwender. – Zu der morgigen nicht öffentlichen Sitzung habe ich Folgendes anzumerken: Wie gestalten Sie die Eingangskontrolle? Wie stellen Sie fest, wer Betroffener ist? Bei Einwendern habe ich schon herausgefunden, dass Sie zwischen Haupteinwendern und sonstigen Einwendern unterscheiden. Wie geht das weiter?

Wie gehen wir mit Mitteilungen an die Presse um? Ich frage das im Sinne von Rats- oder Ausschusssitzungen, die ich über zehn Jahre als sachkundiger Bürger, Ratsmitglied bzw. auch als Kreistagsabgeordneter erlebt habe. Es gab ungeheure Auseinandersetzungen, wenn man aus nicht öffentlichen Sitzungen berichtet hat. Ich wäre sehr dankbar, wenn Sie uns dazu Ihre Erläuterungen geben würden. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das will ich gerne machen. Zur Frage der Einlasskontrolle: Als Sie heute gekommen sind, haben Sie bereits die Schalter gesehen, die vorsorglich eingerichtet wurden; das kann man nachträglich nur sehr schwer machen. Sie werden sich dann an einen dieser Schalter begeben, sagen, welchen Status Sie haben, also Einwender, und dort wird nachgeschaut: Hat Herr Meier aus Korschenbroich Einwendungen erhoben? Wenn ja, bekommt er ein entsprechendes Kärtchen.

Als nächsten Kreis, der relativ groß ist, haben wir den Kreis der Betroffenen, also alle Einwohner der 17 Auslegungsgemeinden. Die Kollegen am Eingang haben eine Liste der 17 Gemeinden. Man muss nur nachweisen, dass man dort Einwohner ist, üblicherweise über seinen Personalausweis oder ähnliche Dokumente. Dann hat man den Betroffenenstatus, kann herein und bekommt ein entsprechendes Kärtchen.

Die Rechtsbeistände mögen sich auch bitte melden. Sie werden dann für den entsprechenden Betroffenen oder die entsprechende Kommune eingetragen. Auch die Träger öffentlicher Belange sollten sich am Einlassschalter melden und entsprechend nachweisen, dass sie für die Stadt X oder Y auftreten; denn die Herrschaften, die am Eingang sitzen, kennen nicht alle Träger öffentlicher Belange von Person. Das bitte ich nachzusehen.

Ab Morgen haben wir einen Vertreter der Bezirksregierung direkt neben der Eingangskontrolle, der irgendwelche Zweifelsfragen sofort klären kann, der für solche Fragen zuständig ist. Wenn es weitere Nachfragen, Nachforschungen geben müsste, können wir dies auch durch mehr Personal sicherstellen.

Dass ich lieber eine andere Diskussionsatmosphäre hätte, habe ich heute Morgen deutlich gemacht. Ich muss das akzeptieren und Ihnen deswegen diesen kleinen Mehraufwand zumuten.

Der Einwender, der sich gegen die Öffentlichkeit gewandt hat, hat sich ausdrücklich gegen die Presseöffentlichkeit ausgesprochen. Deswegen erübrigt sich die Frage: Kann man für den jeweiligen Tag die Presse als Öffentlichkeit zulassen? Dies geht nicht mehr. Die Presse wird dennoch Interesse haben, zu erfahren, wie dieser Termin läuft. Ich nehme an, dass sich die Pressevertreter unmittelbar an die Bürgerinitiativen, Träger öffentlicher Belange oder

auch an die Bezirksregierung wenden werden. Sie können gerne in Ihren Büroräumlichkeiten Termine mit denen vereinbaren und Ihre Sicht der Dinge darstellen. Vielleicht bietet es sich sogar einmal an, Pressevertreter gemeinschaftlich zu bedienen – erst sagt der eine seine Sicht der Dinge, dann der andere, und zwar außerhalb dieses Versammlungsraumes. Das ist Voraussetzung.

Wir als Bezirksregierung werden über das Internet aktuell über den Stand des Verfahrens informieren. Wir werden keine bewertenden Meinungen darin veröffentlichen; das geziemt sich nicht für eine Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde. Ich schätze aber, dass der Kontakt zur Presse sichergestellt ist. – Herr Graaff, Sie haben eine Zusatzfrage?

Rudolf Graaff (Stadt Korschenbroich):

Damit kann ich unterstellen, dass die Träger öffentlicher Belange den Verlauf und die Ergebnisse eines Tages selber auf ihrer Internetseite darstellen können, um die Öffentlichkeit zu informieren?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie können das handhaben, wie Sie wollen. Ich kann Ihnen ohnehin keine Vorschriften machen, wie Sie Öffentlichkeitsarbeit betreiben. Es bietet sich an, dass Sie über Ihre Pressestelle, so wie wir über unsere Pressestelle, bei Anfragen entsprechend reagieren. Sie können auch von sich aus gerne ins Internet gehen. – Herr Houben noch dazu.

Wolfgang Houben (Einwender):

Bedeutet das – ganz ausdrücklich gefragt – im Unterschied zu nicht öffentlichen Rats- und Ausschusssitzungen, dass wir auch inhaltliche Dinge – z. B. die Abfolge des Tages, wer sich zu Wort gemeldet hat, wie der Tag abgelaufen ist – wiedergeben dürfen? Oder bedeutet es, dass wir nur unsere eigenen Positionen darstellen dürfen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein, wir leben im Land der Presse- und Meinungsfreiheit. Jeder kann seine Sicht der Dinge nach draußen verkünden. Es besteht keine Geheimhaltungspflicht, wie sie bei nicht öffentlichen Sitzungen im Rat über Grundstücksfragen etc. bestünde.

Gibt es noch Fragen zur Pressearbeit oder zum morgigen Tag? – Dann gebe ich Frau Schwerdtfeger das Wort.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Herr Marten! Meine Damen und Herren! Ich hatte eben moniert, dass die Rednerliste nicht fortgeschrieben wird. Vielleicht ist es morgen möglich, das immer zu aktualisieren; denn es ist recht misslich, wenn man nicht weiß, wann man dran ist. Ich saß z. B. eben oben und konnte das nicht sehen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es ist eine Frage der Technik, wie viele Redner man auf die erste Seite setzen kann.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Ja, klar. Aber eben waren z. B. fünf Stück abgearbeitet, und sie wurde nicht rolliert. Das macht Sinn. Das kann dann nach oben rutschen lassen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Okay, das wird aufgegriffen.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Wenn die hinteren Monitore dann auch an sein könnten, wäre das schön.

Sie sagten eben, Sie hätten meine Anträge so weit halb abgearbeitet. Ich habe nichts zu dem Thema der 78er-Anträge, also dem verbundenen Planfeststellungsverfahren gefunden. Nicht behandelt wurden die wasserrechtliche Erlaubnis, Schauenburggrabenverfahren, die verkehrliche Situation, Düsseldorf – Nutzung der Parallelbahn – und der Antrag auf Verweisung an eine andere Bezirksregierung, schon allein um den Anschein zu wahren, dass die Objektivität gewährleistet ist. Das ist immer recht nett bei den Befangenheitsanträgen.

Zum Thema der Befangenheitsanträge: Eben wurde gesagt, der zweite Antrag der Stadt Willich sei nicht statthaft. Hierzu kann ich nur feststellen: Entweder wurde der erste Antrag nicht richtig beschieden, dann ist der Sachverhalt nicht richtig weitergegeben worden, oder aber der zweite hätte so nicht beschieden werden dürfen; denn ich hatte ausdrücklich auf den Vorfall in der Lärmschutzkommission hingewiesen. Dieser ist dann von Frau Stall mit Nennung von Zeugen zusätzlich begründet worden. Das hätte eigentlich in der Sache und nicht nur aus formalistischen Gründen seitens der Bezirksregierung erneut überprüft werden müssen. Das ist nicht geschehen.

Normalerweise kann man dann zu § 22, Folgen von Verstößen, nur den Kommentar vorlesen, der da lautet:

Die Mitwirkung eines im Sinne von § 21 befangenen Amtsträgers hat die Fehlerhaftigkeit, unter Umständen Nichtigkeit des Verfahrens zur Folge.

Ich frage Sie, ob Sie mit diesem Risiko leben können.

Ich möchte heute gerne einen **Antrag** auf Überlassung des Textes der Ablehnung der Befangenheitsanträge stellen, damit wir diese überprüfen können.

Ich habe das eben nicht alles mitschreiben können und möchte sie gerne selber überprüfen.
– Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Schwerdtfeger, Sie bekommen das Original, wir behalten eine Ablichtung – das ist keine Frage. Ich fühle mich nicht befangen. Ich meine, ich führe eine faire Verhandlung. Diese Meinung hat meine Vorgesetzte geteilt und deswegen so entschieden. Ob darin ein Rechtsrisiko zu sehen ist, mögen andere beurteilen. Ich persönlich sehe die Konsequenzen nicht, die Sie angedeutet haben.

Wir haben jetzt 19:15 Uhr. Es gibt augenblicklich keine weiteren Wortmeldungen. Dann empfiehlt es sich, dass wir für heute Schluss machen und morgen um 10:00 Uhr mit den weiteren Verfahrensfragen fortsetzen. Wir werden morgen zu Beginn der Sitzung zu den Aussetzungsanträgen und den Anträgen von Frau Schwerdtfeger – Verbindung der Planfeststellungsverfahren etc. – Stellung nehmen und können dann in die weitere Diskussion eintreten.

Ich bedanke mich für heute und wünsche Ihnen eine gute Heimfahrt. – Um 19:15 Uhr schließe ich den Termin.

Schluss: 19:15 Uhr

Verhandlungsleiter:

Protokollführer:

(Beate Mennekes, Hagen)

(Rainer Klemann, Bonn)