

Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	10
noch: Tagesordnungspunkt 3: Bedarf, Alternativen und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens.....	10
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	10
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	11
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	11
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	12
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	12
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	12
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	12
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	13
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	14
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	14
RA Prof. Dr. Klaus Oehmen (Antragstellerin): .....	14
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	14
RA Prof. Dr. Klaus Oehmen (Antragstellerin): .....	14
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	16
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	16
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	17
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	17
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	18
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	18
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	19
RA Prof. Dr. Klaus Oehmen (Antragstellerin): .....	19
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	20
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	20
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	20
RA Prof. Dr. Klaus Oehmen (Antragstellerin): .....	20
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	21
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	21
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	22
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	22
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	22
RA Prof. Dr. Klaus Oehmen (Antragstellerin): .....	23
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	23
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	23
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	23
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	24
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	24
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	24
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	25
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	25
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	25
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	25
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	25
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	25
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	26
Hartmann (Bezirksregierung Düsseldorf): .....	26
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	26
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	26
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	27
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	27
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	27
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	27
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	28
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	28

Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	31
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	31
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	33
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin): .....	33
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	35
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin): .....	35
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	35
Raimo Jacobson (Antragstellerin): .....	36
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	37
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	37
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	38
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	38
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	43
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	43
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	43
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	43
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	44
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	44
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	44
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	44
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	45
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	45
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	45
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	45
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	46
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	46
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	47
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	47
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	47
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	47
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	51
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	51
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	51
Hans-Günter Welke (Antragstellerin): .....	51
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	52
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	52
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	54
Hans-Günter Welke (Antragstellerin): .....	54
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	55
Ulf Klinger (Bezirksregierung Düsseldorf): .....	55
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	55
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	55
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	55
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	55
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	56
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	56
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	56
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	56
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	58
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin): .....	58
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	59
Raimo Jacobson (Antragstellerin): .....	59
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	60
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	60
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	61
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin): .....	61
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	61
Rudolf Graaff (Stadt Korschenbroich): .....	61
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	63

Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	63
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin): .....	63
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	63
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin): .....	64
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	64
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin): .....	64
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	66
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	66
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin): .....	66
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	66
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin): .....	67
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	70
Werner Schwarz (Einwender): .....	71
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	71
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin): .....	71
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	71
Werner Schwarz (Einwender): .....	71
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	71
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin): .....	71
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	72
Herbert Schäfer (Einwender): .....	72
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	72
Wolfgang Houben (Einwender): .....	72
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	73
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin): .....	73
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	74
Ulrich Mischke (Einwender): .....	74
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin): .....	74
Ulrich Mischke (Einwender): .....	74
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	75
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin): .....	75
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	75
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	77
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	77
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	78
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	78
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	78
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	78
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	80
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	80
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	80
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	80
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	81
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	81
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	81
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	82
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	82
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	83
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	83
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	85
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin): .....	85
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	86
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	86
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	86
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	87
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	87
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	87
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	87

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	88
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	88
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	88
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	90
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	90
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	91
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	91
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	93
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	93
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	94
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	94
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	94
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	94
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	95
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	95
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	95
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	95
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	95
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	95
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	95
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	95
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	95
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	96
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	96
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	96
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	96
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	96
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	96
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	96
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	96
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	96
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	96
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	96
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	98
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	98
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	98
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	98
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	99
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	99
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	99
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	100
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	100
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	100
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	100
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	101
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	101
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	101
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	101
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	101
Hans-Günter Welke (Antragstellerin): .....	101
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	102
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	102
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	102
Hans-Günter Welke (Antragstellerin): .....	102
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	103
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	103
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	105
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	105
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	105

Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	105
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	106
Hans-Günter Welke (Antragstellerin): .....	106
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	106
Hans-Günter Welke (Antragstellerin): .....	106
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	107
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	108
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	108
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	108
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	109
Hans-Günter Welke (Antragstellerin): .....	109
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	109
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	109
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	112
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	112
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	112
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	112
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	112
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	112
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	113
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	113
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	113
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	113
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	113
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	118
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	118
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	119
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	119
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	119
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	119
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	119
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	119
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	120
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	120
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	123
Reinhardt Heidt (Antragstellerin): .....	123
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	123
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	123
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	124
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	124
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	125
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	125
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	125
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	125
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	125
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	126
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	127
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	127
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	128
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	128
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	128
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	128
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	129
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	129
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	129
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	129
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	129
Hans-Günter Welke (Antragstellerin): .....	129
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	130

Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	130
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	132
Hans-Günter Welke (Antragstellerin): .....	132
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	132
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	132
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	133
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	133
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	134
Hans-Günter Welke (Antragstellerin): .....	134
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	134
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	134
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	136
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	136
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	136
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	136
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	137
RA Karsten Sommer (Vertreter): .....	137
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	137
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	138
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	138
Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): .....	138
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	139
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	140
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	140
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	140
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	140
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	140
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	140
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	140
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	140
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	141
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	141
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	141
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	141
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	141
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	141
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	141
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	141
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	141
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	141
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	142
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	142
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	142
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	142
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	142
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	142
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	142
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	142
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	143
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	143
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	143
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	143
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	143
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	143
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	143
Ulrich Schulze (Vertreter): .....	143
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	144
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	144
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	144

Ulrich Schulze (Vertreter):.....	144
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	145
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	145
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	145
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	145
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	145
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	145
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	146
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	146
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	146
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	146
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	146
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	146
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	147
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	147
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	147
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	147
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	148
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	148
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	148
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	148
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	148
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	148
Raimo Jacobson (Antragstellerin):.....	148
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	149
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	149
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	149
Raimo Jacobson (Antragstellerin):.....	149
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	149
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	149
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	149
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	149
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	150
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	150
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	150
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	150
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	150
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	150
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	150
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	150
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	150
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	151
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	151
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	151
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	151
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	151
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	151
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	151
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	152
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	152
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	152
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	152
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	152
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	152
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	152
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	153
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	153
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	154

Ulrich Schulze (Vertreter):.....	154
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	154
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	154
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	154
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	154
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	155
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	155
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	155
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	155
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	156
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	156
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	156
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	156
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	156
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	156
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	156
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	156
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	157
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	157
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	157
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	157
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	157
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	158
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	158
Lars Siebert (Einwender): .....	158
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	158
Hans-Joachim Peters (Antragstellerin): .....	158
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	159
Lars Siebert (Einwender): .....	159
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	159
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	159
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	159
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	159
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	159
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	159
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	159
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	159
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	159
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	160
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	160
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	160
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	160
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	160
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	160
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	160
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	160
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	160
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	161
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	161
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	161
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	161
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	161
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	161
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	161
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	161
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	161
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	161
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	161
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	162
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	162
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	162
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	162
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	162

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	162
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	163
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	163
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	163
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	163
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	163
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	164
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	164
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	164
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	164
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	164
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	164
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	165
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	165
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	166
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	166
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	166
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	166
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	166
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	167
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	167
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	167
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	167
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	168
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	168
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	168
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	168
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	169
Wolfgang Houben (Einwender): .....	169
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	169

Beginn: 10:00 Uhr

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Guten Morgen zusammen! Ich begrüße Sie zum dritten Tag des Erörterungstermins. Wir sind immer noch beim Tagesordnungspunkt 3: Bedarf.

noch:

**Tagesordnungspunkt 3:**

**Bedarf, Alternativen und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens**

Wir haben am Dienstagnachmittag hier aufgehört und wollen heute damit fortfahren.

Auf der Rednerliste ist der nächste Redner Herr Rechtsanwalt Sommer. Ich bitte ihn, vorne ans Rednerpult zu kommen, damit er vortragen kann.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Zunächst einen wunderschönen guten Morgen! Ich möchte mit einem Bekenntnis und einer kleinen Entschuldigung anfangen. Ich habe mir gestern noch einmal meine Einwendung durchgelesen. Ich bitte mir nachzusehen – ich habe das heute schon Herrn Rothe gesagt; ich habe die Einwendung ja für zwei Privateinwender und Airpeace erhoben –, es sind grausam viele Fehler darin. Ich hoffe allerdings, dass sich die Fehler auf die Rechtschreibung beschränken. Das Inhaltliche – was wir zu anderen Stellungnahmen und Gutachten inhaltlich zu diskutieren haben, ob sie fehlerhaft sind oder nicht fehlerhaft sind und wie viele Fehler darin sind – werden wir hoffentlich heute und in den nächsten Tagen ein bisschen näher besprechen können.

Ich möchte nicht mit irgendeinem Statement einsteigen, das Sie in der Einwendung von uns schon bekommen haben. Ich gehe davon aus, dass die Einwendungen gelesen und ausgewertet worden sind. Eines liegt mir sehr am Herzen – das möchte ich vorab sagen –: Mir liegt sehr am Herzen, dass der Erörterungstermin tatsächlich zu dem genutzt werden kann – ich hoffe, das liegt Ihnen auch am Herzen –, wozu er eigentlich gedacht ist, nämlich Abwägungsmaterial zu sammeln, und zwar so vertieft, wie es geht, und so weit im Detail, wie es geht, und auch detaillierter, als es in den Unterlagen steht. Denn ich gehe davon aus, dass wir a) alle die Planfeststellungsunterlagen gelesen und b) alle dazu Stellung genommen haben. Das, was wir gesagt haben, liegt auch vor.

Meine dritte Anmerkung vorab – nur am Rande –: Mich wundert nicht – aber mich hat es anfänglich doch ein bisschen in Verärgerung versetzt – die Konstellation, die es auch hier gibt. Ein Erörterungstermin dient eigentlich dazu, dass Vorhabensträger und Betroffene unter Anleitung der Anhörungsbehörde ihre Positionen austauschen und möglichst vertiefen. Dazu

ist es eigentlich sachdienlich, dass sich die Anhörungsbehörde bemüht, so weit wie möglich sozusagen Waffengleichheit und gleiche Verhältnisse herzustellen. Sie haben es hier mit viel Technik und viel Aufwand in vielen Einzelheiten gemacht. Das mag sicherlich auch gelungen sein. Nur einen Punkt wage ich doch noch anzumerken: Die übliche Konstellation, dass die Anhörungsbehörde zusammen mit dem Vorhabensträger den Betroffenen frontal gegenüber sitzt, dient nicht der Erörterung der Sache.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich weiß, das ist so einfacher zu organisieren. Aber man muss ja auch immer berücksichtigen: Erörterungstermine bestehen zu sicherlich gut der Hälfte auch aus Psychologie und Verhandlungspsychologie. Da geht es darum: Wie kriege ich den Punkt rübergebracht, den ich eigentlich rüberbringen möchte? – Indem Sie eine Bühne aufbauen und eine Bühne nutzen und sich visuell auf die gleiche Ebene wie der Vorhabensträger begeben, bauen Sie gewisse Hürden auf. Das muss nicht sein, lässt sich organisatorisch jetzt aber nur schwer ändern. Insofern möchte ich davon absehen, jetzt noch irgendwelche Anträge zu stellen. Ich glaube, Anträge wurden an den ersten Tagen genug diskutiert. Ich möchte lieber in der Sache diskutieren.

Eines verwundert mich noch – da bitte ich um Aufklärung, weil es mich jetzt etwas verwirrt –: Ich sehe gerade das Namensschild von Herrn Hartmann von der Bezirksregierung Düsseldorf. Ich kenne Herrn Hartmann aus verschiedenen Briefwechseln im Zusammenhang mit dem Flughafen Düsseldorf mittlerweile als Mitarbeiter des MVEL, des Ministeriums. Können Sie kurz Aufklärung leisten, in welcher Konstellation bzw. Funktion das hier gemeint ist?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Das kann ich gerne machen, Herr Sommer. Herr Hartmann ist heute hier als Vertreter auch für die Bezirksregierung Düsseldorf. Er hat dieses Verfahren von Anfang an mit betreut. Er ist danach, wie Sie richtig sagen, ins Verkehrsministerium gewechselt. Er hat aber sehr viel Sachkenntnis aus den Anfängen dieses Verfahrens und steht deshalb auch für solche Fragen zur Verfügung. Herr Klinger, der neben ihm sitzt, ist ebenfalls Vertreter der Bezirksregierung Düsseldorf. Er ist dort technischer Dezernent und steht ebenfalls für technische Fragen zur Verfügung.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Darf ich noch eine Frage loswerden, Frau Hörr? – Hat die Bezirksregierung auch Sachverständige zu Einzelfragen hinzugezogen, oder ist das in irgendeiner Weise beabsichtigt?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Unser Sachverstand sitzt hier auf der rechten Seite. Weiterer Sachverstand – wenn es notwendig wird; das würde sich ja aus diesem Termin ergeben – könnte hinzugezogen werden. Das ist aber bisher nicht der Fall gewesen.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Vielen Dank. Also Herr Klinger, der vereinigte technische Sachverstand. Vielleicht können wir nachher noch einmal darauf zurückkommen.

Mit einem Punkt würde ich gerne inhaltlich einsteigen. Er ist nicht ganz einfach einzuordnen, aber wurde im Zusammenhang mit dem Stichwort „Bedarf“ wohl schon andiskutiert. Das ist ja hier die Fortsetzung des Stichworts „Bedarf“. Ich möchte zu diesem Punkt noch ein wenig Klarheit haben; denn ich verstehe das, ehrlich gesagt, nicht. Das ist der Punkt: Kann das, was hier beantragt ist, überhaupt unter Sicherheitsgesichtspunkten realisiert werden? Wie ist eigentlich der Konflikt mit der An- und Abflugsituation am Flughafen Düsseldorf zu bewerten?

In den Grundzügen habe ich die Argumentation des Vorhabensträgers in der Antragsbegründung so verstanden: Es gibt eine Kollision der An- und Abflugrouten beider Flugplätze. Das scheint unzweifelhaft zu sein und drängt sich auch auf, wenn man auf die Karten guckt. Diese Konstellation wurde bisher so bewältigt, dass man eine Prioritätenregelung zugunsten des Flughafens Düsseldorf hatte. Das ist auch nahe liegend in der Funktion, die er hat. Um eine Optimierung der Flugverkehre von Düsseldorf und Mönchengladbach zu erreichen – so heißt es in dem Antragsschreiben –, sei eine Vereinbarung abgeschlossen und die Prioritätenregelung aufgehoben worden. Das hat uns etwas erstaunt. Wir haben das ja auch schon mal schriftlich eingebracht. Ich hoffe, Sie konnten den Schriftsatz inzwischen finden. Oder sollen wir unseren Schriftsatz vom 9. Juli 2004 noch einmal einreichen? – Er konnte nicht gefunden werden?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Es wäre nett, wenn Sie ihn uns noch einmal überreichen könnten.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Das machen wir selbstverständlich gerne noch einmal. Ich lege gleich das Wichtigste zum Mitlesen unter den Visualizer. Dann können wir ihn gleich mal ausprobieren. – Folgendes ist im Kern dazu zu sagen: Diese Argumentation hat uns vor dem Hintergrund der praktischen Bedeutung des Flugplatzes Mönchengladbach etwas gewundert, die wir bisher mit nahe null bewertet haben, was sich angesichts der Luftverkehrsentwicklung am Flugplatz Mönchengladbach glücklicherweise inzwischen immer mehr bewahrheitet. Wir hielten es eigentlich immer für plausibel, dass diese Prioritätenregelung zugunsten von Düsseldorf bestand, und für denkbar unplausibel, dass sie aufgehoben werden sollte, und haben deshalb die zuständige Luftverkehrsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen, das Bundesverkehrsministeri-

um, die beiden Betreibergesellschaften der Flugplätze und die Deutsche Flugsicherung angeschrieben. Jetzt will ich mal kurz der Reihe nach die Antworten präsentieren, weil sie sehr erhellend sind. – Jetzt bekommen wir sie auch visualisiert; Technik ist etwas Schönes. Das ist die Antwort der Flughafengesellschaft: Ein kurzer Dank für den Eingang des Schreibens. Die Vereinbarung, die in der Antragschrift genannt wurde, wollte man uns aus leider nicht näher genannten Gründen nicht übersenden; man war der Auffassung, man müsse das nicht; im Übrigen habe man seine Position dargelegt.

Dies ist das Schreiben der zuständigen Landesluftverkehrsbehörde im Wesentlichen dahin gehend: Man habe sich auf Landesebene längst verständigt, dass die Prioritätenregelung beizubehalten ist. Ich interpretiere das jetzt mal ein bisschen: Offensichtlich waren die Bemühungen, die Prioritätenregelung aufzuheben, bekannt; man hat darüber beraten und befunden und hat ein eindeutiges Ergebnis, das man hier mitteilt: Die Prioritätenregelung bleibt beibehalten in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium.

Um es nicht allzu lang zu machen, jetzt die dritte Wortmeldung dazu: Die DFS Deutsche Flugsicherung verweist darauf, dass sie schon im Verfahren Stellung genommen habe, und gibt diese Stellungnahme im Wesentlichen noch einmal wieder: Die Vereinbarung sei bekannt, die Vereinbarung würde nichts an der Prioritätenregelung zugunsten des Verkehrsflughafens Düsseldorf ändern, diese Vereinbarung sei gegenstandslos, da beide Flugplätze nicht über die Aufhebung der Prioritätenregelung entscheiden könnten. Die DFS wendet die Prioritätenregelung weiterhin an.

Ich habe gerade heute Morgen noch ein Schreiben der DFS an die Stadt Korschenbroich bekommen – aber ich möchte der Stadt nicht vorgreifen –, in dem im Wesentlichen Gleiches gesagt und auf die Stellungnahme der DFS im Verfahren Bezug genommen wird.

Fazit: Das Ergebnis unserer Nachfragen war eindeutig. Jetzt wurde mir aber schon gesagt, der Vorhabensträger beharrt auf seiner Position. Der Erörterungstermin dient bekanntermaßen, wie eingeführt, dazu, Positionen nicht nur auszutauschen, sondern gegebenenfalls auch zu vertiefen. Meine Frage an den Vorhabensträger ist: Sieht sich der Vorhabensträger in der Lage – das ist letztendlich eine Rechtsfrage –, über eine Prioritätenregelung, die von den zuständigen Behörden und Stellen strikt vertreten und strikt angewandt wird, hinwegzusehen? Wie kommt er sozusagen im Genehmigungsverfahren über dieses Totschlagsargument? Denn wenn ich es richtig verstanden habe, funktioniert das, was wir hier diskutieren, nicht, solange diese Prioritätenregelung besteht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Möchte die Antragstellerin direkt darauf antworten?

(Zuruf von den Einwendern: Sie muss!)

Herr Johlen, bitte!

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

Herr Kollege Sommer, Sie sagten, das sei eine Rechtsfrage. Deshalb will ich zunächst aus rechtlicher Sicht nur eine kurze Anmerkung machen. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich in dem Verfahren Bitburg, glaube ich – jedenfalls ist es die Entscheidung im 114. Band –, ganz knapp in zwei Sätzen mit dieser Frage befasst – das ist ja auch ein Thema, das oft angeschnitten wird – und gesagt: Es muss eine praktikable Lösung möglich sein. – Aus, Ende. Diese Lösung wird dann im Rahmen des Betriebes des Flughafens – von der Technik verstehe ich nichts – gefunden werden. Aber das ist jedenfalls keine Frage, die hier abschließend entschieden werden müsste und die etwa, wie Sie sagen, ein Totschlagsargument wäre. Vielleicht kann auch Herr Kollege Oehmen dazu noch etwas sagen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bitte, Herr Oehmen!

**RA Prof. Dr. Klaus Oehmen (Antragstellerin):**

Herr Kollege Sommer, bevor wir jetzt über Details - - -

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Es wäre nett, wenn Sie sich eingangs kurz vorstellen, damit auch die Beteiligten hier Sie kennen.

**RA Prof. Dr. Klaus Oehmen (Antragstellerin):**

Mein Name ist Klaus Oehmen. Ich bin Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht bei Kapellmann & Partner und berate in Einzelpunkten die Flughafengesellschaft.

Ich habe mich mit dem Thema Prioritätenregelung aus den Gründen befassen müssen, die Sie gerade angesprochen haben, weil es verschiedene Auffassungen gibt. Ich denke, man kann mal kurz rekapitulieren, wie die Sachlage ist und wie sie war. Angefangen hat das Ganze mit dem Genehmigungsbescheid für den Instrumentenflugbetrieb im Jahr 1995. Da gab es Auflagen, u. a. die Auflage, dass die Platzhalterin die wesentlichen Einzelheiten der Betriebsabwicklung – namentlich diese Prioritätenregelung – nachweisen sollte. Dabei wurde auf eine gutachtliche Stellungnahme der DFS aus dem Jahr 1994 verwiesen, die Grundlage dieser ganzen Genehmigung war. Diese Stellungnahme der DFS – das will ich nur kurz rekapitulieren – enthielt die Option, dass die Abstimmung zwischen dem Flughafen Mönchengladbach und dem Flughafen Düsseldorf im Rahmen einer Betriebsabsprache getroffen werden könne. Das ist also völlig offen. Man sagt: Die können das untereinander regeln. – Dann hat es damals aus Gründen insbesondere des militärischen Flugverkehrs in Brüggen diese Prioritätenregelung ausdrücklich in dem Sinne gegeben, dass man gesagt hat: Vor Mön-

chengladbach hat absolute Priorität der militärische Flugverkehr in Brüggen und sodann auch der Flugverkehr in Düsseldorf. – Das war damals – 1995 – die Sachlage.

Die Situation hat sich bekanntlich geändert. Militärischen Flugverkehr in Brüggen gibt es seit einiger Zeit nicht mehr. Dann haben sich die Beteiligten – das sind die Flughafengesellschaften Mönchengladbach und Düsseldorf einerseits, andererseits auch die DFS – zusammengesetzt und haben überlegt: Wie gehen wir mit der neuen Situation um? – Die DFS hat seinerzeit aus fachlicher Sicht die Meinung vertreten, dass diese starre Prioritätenregelung, die bis dahin bestanden hat, nicht mehr sinnvoll und nicht mehr zeitgemäß sei. Man hat dann überlegt, wie man das flexibler handhaben kann – natürlich unter Beachtung der Grundsätze der Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs, die natürlich obenan stehen. Daraufhin haben die Flughafengesellschaften Mönchengladbach und Düsseldorf im Februar 2003 eine Betriebsabsprache des Inhalts getroffen, dass die bisherige starre Prioritätenregelung „Immer Priorität für Düsseldorf“ entfallen soll.

Unabhängig von dieser Vereinbarung zwischen den beiden Flughafengesellschaften – die ja in der gutachtlichen Stellungnahme der DFS, die dann wiederum Gegenstand des Genehmigungsbescheides war, ausdrücklich vorgesehen war, dass die Flughafengesellschaften solche Absprachen treffen sollten – ist dann eine weitere Betriebsabsprache zwischen dem Flughafen Mönchengladbach und der DFS getroffen worden. Sie datiert ebenfalls vom 9. Mai 2003. Diese Absprache war mehr oder weniger wortgleich der ursprünglichen; lediglich der Satz bezüglich der Prioritätenregelung zugunsten von Brüggen und Düsseldorf ist dann dort weggelassen worden, weil die DFS sagte: Wir brauchen das aus fachlicher Sicht nicht, wir können flexibel auf die Bedürfnisse des Flugverkehrs zwischen beiden Flughäfen reagieren. – Deshalb ist das auch auf Vorschlag der DFS, wie mir bekannt ist, geregelt worden, dass man gesagt hat: Wir lassen die entfallen.

Das war dann wiederum Gegenstand einer Intervention aus dem Verkehrsministerium in Düsseldorf, die gesagt haben: Wir haben die Luftverkehrskonzeption, wir sehen das aus politischer Sicht anders. – Das wiederum hat dazu geführt, dass das Verkehrsministerium in Düsseldorf das Bundesverkehrsministerium eingeschaltet hat. Die wiederum haben die DFS angewiesen und gesagt: Leute, so wie ihr es bisher vereinbart habt, könnt ihr das nicht machen; wir bleiben bei der alten Regelung. – Darüber besteht Streit, ob die alte oder die neue Regelung gelten soll, aber nicht, weil die DFS aus fachlicher Sicht zu neuen Erkenntnissen gekommen ist, sondern weil man aus politischen Gründen versucht hat, die DFS hier zu einem aus unserer Sicht rechtswidrigen Verhalten anzuleiten. Diese Diskussion ist noch nicht abgeschlossen.

Das heißt, im Augenblick verhält es sich so, dass die ursprüngliche Prioritätenregelung aus dem Jahr 1995 weiterhin praktiziert wird. Es gibt da also im Moment keine Änderung. Aber die Diskussion, wie es am Ende sein wird, ist noch offen. Wir sind u. a. der Meinung, dass solche Betriebsabsprachen, die ja den Charakter von vertraglichen Regelungen haben, nicht

ohne Not und einseitig aufgekündigt werden können, nur weil es irgendjemandem politisch so gefällt.

Das ist der Status quo. Ansonsten sind wir nach wie vor der Meinung, dass dieses Thema ausdiskutiert werden muss. Das findet zurzeit auch statt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Oehmen. – Herr Sommer, bitte!

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Vielen Dank für die Antwort. Ich habe ja eingangs ganz bewusst und hoffentlich betont darauf hingewiesen, dass ich das für eine Rechtsfrage halte. Ich gehe jetzt mal davon aus, dass Sie sich der rechtlichen Diskussion nicht entziehen wollen, auch wenn Sie jetzt rechtlich nichts ausgeführt haben.

Es ist eine Tatsache – ich schließe gleich zwei Fragen daran an –, dass die DFS, das Bundesverkehrsministerium und das Landesverkehrsministerium gesagt haben: Eine Aufhebung der Prioritätenregelung bekommt ihr, liebe Flughafenbetreiber, nicht. – Das ist die aktuelle Aussage.

Jetzt kann man sich vielleicht darüber unterhalten, welchen rechtlichen Charakter diese Prioritätenregelung eigentlich hat und in wessen Kompetenzen das alles fällt, was da geregelt ist. Ich kenne das ja nicht im Einzelnen; man wollte mir das ja leider nicht zugänglich machen. Aber Sie können uns sicherlich darüber aufklären, welchen rechtlichen Charakter diese Prioritätenregelung hat und aus welchem rechtlichen Gesichtspunkt heraus der Flughafenbetreiber meint, ein Recht auf Aufhebung dieser Prioritätenregelung zu haben. Oder anders herum: Was nützt es Ihnen, wenn Sie gegenüber der privatrechtlich organisierten DFS geltend machen „Ihr habt hier eine Vereinbarung mit uns getroffen“ – eine Betriebsabsprache, eventuell sogar noch mündlich, von der die DFS heute nichts mehr wissen will –, wenn die zuständigen Behörden sagen „Es gibt eine Prioritätenregelung“? – Für An- und Abflugverfahren ist im Zweifel der Bund zuständig. Da werden Sie über das Bundesverkehrsministerium nicht hinwegkommen.

Ich weiß nicht, was Sie geregelt haben. Aber ich hätte in der Tat gerne – dazu ist meines Erachtens der Erörterungstermin da – von Ihnen die Aufklärung darüber: Was ist die Prioritätenregelung? Wie ist sie rechtlich einzuordnen? Welche Kompetenzen sind berührt? Und wie kommen Sie als Betreiber eines mittlerweile nahezu bedeutungslosen Flugplatzes Mönchengladbach auf die Idee, in einer Konfliktsituation mit dem internationalen Verkehrsflughafen Düsseldorf davon auszugehen, Sie hätten einen Anspruch auf Aufhebung der Prioritätenregelung? Das ist doch erst einmal, wenn man es so zuspitzt, wie ich es hier absichtlich mache – Sie werden es mir nachsehen; im Erörterungstermin kann man das ja immer so schön –, ein Treppenwitz. Da kommt der kleine Flugplatz Mönchengladbach und sagt „Was interes-

siert uns die Prioritätenregelung? Wir stellen einen Planfeststellungsantrag, wir investieren hunderttausende, wenn nicht Millionen in ein Planfeststellungsverfahren“, obwohl das rechtliche Hindernis nicht beseitigt ist. Ich habe Sie doch richtig verstanden – das habe ich eingangs auch gesagt –, dass die Planfeststellungsunterlagen nur dann Bestand haben können und der Antrag nur dann Bestand haben kann – das steht ja eigentlich auch so drin; insofern ist diese Frage vielleicht überflüssig; Sie verzeihen es mir vielleicht –, wenn die Prioritätenregelung aufgehoben, aufgelockert wird? Ich verstehe das einfach nicht. Vielleicht können Sie uns erläutern: Wo ist der rechtliche Zusammenhang?

Herr Kollegen Johlen, Sie haben auf die Bitburg-Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts Bezug genommen – das ist das Urteil vom 11. Juli 2001 zum Aktenzeichen 11 C 14.00 – und haben da relativ allgemein irgendeine Interpretation ableiten wollen. Können Sie mir das noch einmal erläutern? Ich habe die Entscheidung hier. Ich kann sie Ihnen gerne in die Hand drücken. Das ist die Entscheidung zur Angebotsplanung in strukturschwachen Regionen. Ich kann dieser Entscheidung wahrlich keinen Gedanken entnehmen, der in irgendeiner Weise auf die Prioritätenregelung zu den Flugplätzen Mönchengladbach und Düsseldorf übertragbar wäre. Sehen Sie es mir nach, wenn ich das jetzt ein bisschen zuspitze, aber mein Begehren ist in der Tat nur das simple Begehren: Ich möchte gerne verstehen, worum es hier geht. Denn davon hängt letztendlich das Schicksal des Antrages ab.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Johlen, Sie möchten direkt entgegenen? – Bitte!

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

Herr Kollege Sommer, Sie haben mich direkt angesprochen. Ich will Ihnen direkt antworten. Ich vermute mal, das Thema Prioritätenregelung wird von Ihnen unter dem Gesichtspunkt der Durchführbarkeit des Flugverkehrs auf dem Flughafen Mönchengladbach unter dem Aspekt diskutiert, dass Sie sagen „Ich kann nicht einen Flughafen bauen, auf dem kein Flugverkehr stattfinden kann“.

(Beifall bei den Einwendern)

– Ich sehe, ich bin verstanden worden. Ich will nur mal herauskristallisieren, was Sie eigentlich meinen.

Die Frage, ob der Flugverkehr in Düsseldorf und in Mönchengladbach stattfinden kann, ist eine technische Frage, die von der DFS geregelt werden kann und wird. Wir können ja die DFS mal dazu befragen, ob das technisch möglich ist. In der von Ihnen zitierten Entscheidung - die Sie mir nicht vorlegen müssen; sie liegt vor mir – hat sich das Bundesverwaltungsgericht mit dieser Frage befasst. Denn auch da war gesagt worden: Es gibt Kollisionen,

und es gibt Prioritätenregelungen. – Das Bundesverwaltungsgericht hat ganz kurz und knapp gesagt – ich kann Ihnen den Satz vorlesen –:

„Die Beigeladene hat in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat im Übrigen mit Recht darauf hingewiesen, dass es in der Bundesrepublik auch andere Beispiele für Interdependenzen zwischen benachbarten Flughäfen gibt, die bei der Flugkontrolle Prioritätenregelungen erfordern. Die Folge davon ist lediglich, dass bei Starts und Landungen Verzögerungen in Kauf genommen werden müssen.“

Aus, Ende. Das heißt, von einer technischen Undurchführbarkeit beider Verkehre ist nicht die Rede. Das werden uns die Sachverständigen auch bestätigen. Deshalb spielt es überhaupt keine Rolle, ob die Prioritätenregelung noch besteht oder nicht besteht oder ob sie aufgehoben werden kann oder muss. Entscheidend ist die technische Durchführbarkeit beider Verkehre. Die ist gewährleistet. Das werden Ihnen die Sachverständigen bestätigen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Johlen. – Herr Sommer!

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Vielen Dank für diese Ausführungen. Ich dachte, Sie nahmen in rechtlicher Hinsicht auf das Bitburg-Urteil Bezug. Das habe ich dann missinterpretiert. Wenn Sie das in tatsächlicher Hinsicht meinten, dann möchte ich das gerne in anderer Weise aufgreifen.

Die Genehmigungsunterlagen zur Genehmigungsänderung des Flugplatzes Düsseldorf – ich glaube, sie liegen Ihrer Behörde inzwischen auch vor – enthalten die klare Aussage: Wir gehen von einem Fortbestand der Prioritätenregelung aus. Wenn Sie sagen „Das ist eine rein tatsächliche Frage“, kann ich das dann so interpretieren „Es gibt keine rechtlich verbindliche Prioritätenregelung“? Oder anders gesagt: Die DFS, das Landesverkehrsministerium und das Bundesverkehrsministerium können Ihnen eigentlich gar nicht in die Suppe spucken, können Ihnen Ihren Flugverkehr gar nicht vermiesen, weil Sie technisch in der Lage sind, auch zu den Hauptverkehrszeiten – – Darauf kommt es ja letztendlich an. Es geht ja eigentlich darum: Sie haben einen Flugplatz, Sie haben eine bestimmte Flugrichtung, die Sie zu Hauptverkehrszeiten nutzen müssten, damit der Flugplatz funktioniert, aber die wird nun mal zu Hauptverkehrszeiten durch den Flugverkehr von Düsseldorf weitgehend blockiert. Zu anderen Zeiten gibt es die Nachfrage nicht. Insofern können Sie rein tatsächlich – möglicherweise theoretisch-technisch, aber rein tatsächlich – den Flugverkehr, für den es einen Bedarf gibt, natürlich nicht abwickeln. Darum geht es im Kern im tatsächlichen Bereich.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn ich es richtig verstanden habe – ich bin auch nur Jurist; ich bin ein Fachidiot, der von technischen Sachen keine Ahnung hat; das gebe ich gerne zu –, dann geht es im Kern, im Tatsächlichen darum. Im Rechtlichen geht es darum, ob irgendeine verbindliche Regelung besteht und Sie sich als Flugplatzbetreiber darüber hinwegsetzen können. Diese Frage hätte ich gerne noch beantwortet. Gibt es eine verbindliche Regelung, über die Sie sich als Flugplatzbetreiber hinwegsetzen können? Gibt es also gar kein rechtliches Hindernis? – Dann wüsste ich allerdings auch gerne, warum uns alle zuständigen Stellen mitteilen „Es gibt eine Prioritätenregelung“, und man beabsichtigt nicht, sie aufzuheben. Ich verstehe das dahin gehend: Man ist zumindest regelungswillig – was ja auch einzig und allein mit den Interessen der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Nordrhein-Westfalen in Übereinstimmung zu bringen ist, wenn man sich das Luftverkehrskonzept der Bundesrepublik wie auch es Landes Nordrhein-Westfalen zugunsten des internationalen Verkehrsflughafens Düsseldorf und nicht zugunsten des doch etwas geringer bedeutenden Flugplatzes Mönchengladbach anschaut. Ich verstehe das dahin gehend, dass man zumindest regelungswillig ist. Also: Gibt es eine rechtliche Regelung, die Sie daran hindern könnte, Flugverkehr hier durchzuführen, oder sagen Sie „Sie sind völlig frei; der Antrag hat mit der Prioritätenregelung gar nichts zu tun“? Dann wiederum wüsste ich gerne: Wie verstehen Sie den Briefwechsel, und wie verstehen wir dann die Äußerung in der Antragsschrift – ich glaube, auf Seite 2 – hinsichtlich der angeblich gegenstandslosen Prioritätenregelung? Ich hätte das also gerne ein bisschen rechtlich konkreter.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ich sehe, Herr Oehmen möchte auf die Nachfrage von Herrn Sommer eingehen. Bitte, Herr Oehmen!

**RA Prof. Dr. Klaus Oehmen (Antragstellerin):**

Vielleicht in aller Kürze: Ich habe Ihnen eben nicht ohne Grund die Historie geschildert, um den rechtlichen Aufhänger klar zu machen. Der rechtliche Aufhänger ist die 1995 erteilte Instrumentenfluggenehmigung, die wiederum auf einer fachlichen Stellungnahme der DFS basiert. Nach den damaligen Voraussetzungen war es so: Es sollte eine Prioritätenregelung geschaffen werden, insbesondere aber wegen des militärischen Luftverkehrs.

Die Kompetenz, diese Prioritätenregelung zu treffen, lag schon damals bei der Betreiberin des Flughafens hier, beim Flughafen Düsseldorf und bei der DFS. Diese drei Stellen sollten die Prioritätenregelung treffen. Das haben sie auch getan.

Nachdem die Änderung eingetreten ist, weil der militärische Luftverkehr in dieser Region auf einmal keine Rolle mehr spielt – jedenfalls nicht in der Form, wie es damals der Fall war –, sind diese drei Beteiligten wiederum zusammengekommen und haben das getan, was der Genehmigungsbescheid vorschreibt, nämlich über die Prioritätenregelung gesprochen. Man hat auf fachlichen Rat der DFS gesagt: Wir brauchen sie in der Form, wie wir sie bisher hat-

ten, nicht mehr; deshalb lassen wir sie entfallen. – Diese Regelung ist getroffen worden und auch von der DFS unterschrieben worden. Das ist die Situation, die wir heute haben.

Sie wird – das habe ich auch gesagt – im Augenblick nicht praktiziert, weil es diese Diskussion mit den beiden Ministerien gibt, die aus unserer Sicht aus rein politischen Gründen die Meinung vertreten, dass die Prioritätenregelung weiterhin aufrechterhalten werden muss. Einen fachlichen Grund dafür gibt es nicht. Insofern sehe ich da auch gar keine Konfliktsituation in der Form, dass der Flughafenbetreiber meint, sich über irgendetwas hinwegsetzen zu müssen. Er tut genau das, was ihm im Genehmigungsbescheid vorgeschrieben worden ist, und zwar zusammen mit den maßgeblichen Stellen, in aller erster Reihe mit der DFS, die diese fachlichen Voraussetzungen geprüft hat und der Meinung war, dass die starre Prioritätenregelung nicht sinnvoll sei. Das ist ein rein praktisches Thema. Von daher sehe ich da wenig Ansatzpunkte für rechtliche Diskussionen.

Man kann jetzt lange darüber diskutieren, welchen Charakter öffentlich-rechtliche Verträge haben, die zwischen den Beteiligten geschlossen worden sind, und inwieweit man sie einseitig aufgrund politischer und nicht fachlich fundierter Gründe wieder ändern kann. Aber ich denke, das müssen wir hier nicht diskutieren.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Oehmen. – Herr Sommer!

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Vielen Dank, Herr Kollege Oehmen. Sehen Sie es mir nach, ich bin da penetrant. Das ist eine Rechtsfrage. Wenn ich es richtig sehe, spielen Sie auf eine Flugsicherungsregelung an: § 27 c Luftverkehrsgesetz. In dessen Rahmen bewegt sich diese Prioritätenregelung, wenn ich es richtig verstanden habe. Ich weiß das nicht. Das ist jetzt nur eine Rechtsfrage. Ist das eine Frage des § 27 c LuftVG?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Oehmen, bitte!

**RA Prof. Dr. Klaus Oehmen (Antragstellerin):**

Ich will im Moment gar nicht ausschließen, dass es da aufgehängt ist.

(Lachen und Beifall bei den Einwendern)

– Ich weiß nicht, warum Sie da klatschen. Das ist kein Grund für irgendwelche Emotionen. Es geht um eine Sachfrage. Die Sachfrage ist schlicht und ergreifend, ob der Flugverkehr hier unter den Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs – dafür ist die DFS nun mal da, das zu gewährleisten – abgewickelt werden kann. Genau die Stelle, die

dafür zuständig ist, sagt uns: Genau so, wie wir es jetzt geregelt haben, nämlich ohne Prioritätenregelung, geht es besser. – Das ist die fachliche Aussage, die im Raum steht. Da kann man im Ministerium durchaus schlauer sein. Aber ich muss sagen, für mich ist da die fachliche Aussage erst einmal die maßgebende. Es ist insofern in der Tat weniger ein Rechtsproblem als ein tatsächliches Problem der Abwicklung des Flugverkehrs.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Sie haben den § 27 c Luftverkehrsgesetz ins Gespräch gebracht. Wenn ich diesen Paragraphen richtig verstehe, ist das eine Aufgabenbeschreibung für die DFS. Insoweit ist die Frage jetzt eigentlich nicht so sehr, ob sich die Prioritätenregelung ausschließlich auf § 27 c LuftVG bezieht, sondern das ist eher eine Aufgabenbeschreibung, was Flugsicherung ist und wie die Aufgaben gefasst sind. – Herr Sommer!

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Zweierlei. Zum einen noch einmal der Hinweis, Herr Kollege Oehmen: Sie können nicht ernsthaft hier und jetzt so argumentieren, nachdem ich gerade dieses Papier, die schriftliche Auskunft der DFS – die so freundlich war, mir zu antworten, was sie durchaus nicht immer tut, wenn ich ihr schreibe –, dorthin gelegt haben. Ich habe Ihnen das vorgelegt. Die DFS sagt: Wir sehen uns daran nicht gebunden. – Und Sie behaupten hier im Erörterungstermin vor allen Betroffenen noch ernsthaft: Es gibt eine eindeutige fachliche Auffassung der DFS, damit ist das Problem erledigt. – Ich interpretiere das jetzt mal so: Sie sagen, es gibt eine fachliche und eine rechtlich Auffassung, und irgendjemand versucht da, unsachgemäß auf die DFS Einfluss zu nehmen. – Dann sage ich: Wer auch immer da unsachgemäß auf die DFS Einfluss nimmt – zum einen habe ich noch nicht richtig erkannt, warum das unsachgemäß sein soll; zum Zweiten scheinen es zumindest auch diejenigen zu sein, die die Aufsicht in diesem Bereich führen, deren Kompetenzen berührt sind. Denn wenn es eine Flugsicherungsfrage ist, dann ist es eine Frage, die letztendlich die DFS unter Aufsicht des Bundesverkehrsministeriums zu regeln hat, und dann stellt sich schon die Frage: Wie wollen Sie sich als Flugplatzbetreiber darüber hinwegsetzen? Was wollen Sie eigentlich? Wollen Sie in den Antragsunterlagen sagen „Wir haben zwar einen Streit mit denen“ – Sie wissen ja, es gibt einen Streit; das wissen wir alle; alle zuständigen Behörden sagen „Prioritätenregelung zugunsten von Düsseldorf“ –, „aber das ist aus fachlicher Sicht nicht zu rechtfertigen“? Diesen Streit können wir wahrscheinlich unstreitig stellen. Jetzt sagen Sie in diesem Streit: Wir stellen den Antrag trotzdem. – Jetzt müssten Sie doch sagen, wie Sie diesen Streit gewinnen wollen, um damit Ihr Vorhaben zulassungsfähig zu bekommen. Ich kapiere das nicht. Sie müssten ja irgendwo ein subjektives Recht ableiten. Sie haben ja dasselbe Problem wie – zoomen wir es mal herunter – bei einem Bebauungsplanantrag: Sie wollen einen Bebauungsplan aufstellen und brauchen eine Waldumwandlungsgenehmigung. Das ist ein ganz klassisches Problem. Wenn Sie die nicht kriegen und wenn Sie dem Planungsträger und der Genehmigungsbehörde nicht nachweisen können, dass Sie die kriegen, dass die Waldum-

wandlungsgenehmigungsvoraussetzungen vorliegen, dann kriegen Sie den Bebauungsplan nicht. Der ist dann schlicht unwirksam. Das ist ein ganz klassisches rechtliches Problem.

Ähnlich einfach versuche ich das jetzt mal für mich zu interpretieren. Sie haben hier ein rechtliches Hindernis, weil Sie nun zufällig jemanden haben, der die Kompetenz in diesem Bereich hat, der eine Regelung getroffen hat, und Sie wollen sagen „Die Regelung ist sachwidrig“, wenn ich das richtig verstanden habe. Dann müssten Sie jetzt sagen, woraus Sie das Recht ableiten, da irgendetwas anderes zu bewirken, und wie Sie das bewirken, bevor dieses Verfahren beendet ist. Denn das ist doch offensichtlich eine Voraussetzung für dieses Verfahren.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Sommer. Sie haben jetzt schon häufiger auch die Flugsicherung direkt angesprochen. Ich denke, es wäre hilfreich, hier in diesem Termin auch die DFS selber zu diesem Punkt zu hören. Das wird am 13. Juni möglich sein, wenn wir über den Punkt „Flugsicherheit“ sprechen. Aber jetzt wollte Herr Johlen noch direkt antworten. Bitte!

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

Herr Kollege Sommer, ich weiß nicht, ob diese Diskussion sehr fruchtbar ist. Wir haben doch folgende Situation: Wir haben eine Prioritätenregelung. Die Fachleute sagen, die müsste aufgehoben werden. Die Politik ist im Augenblick dagegen. – Wir sind uns darüber im Klaren, das ist die Ausgangssituation.

(Zuruf von den Einwendern: Die DFS hat eindeutig noch schärfer als das Ministerium geantwortet!)

Sie betrachten die Prioritätenregelung als ein unüberwindbares rechtliches Hindernis. Das ist falsch. Darin unterscheiden wir uns. Die Prioritätenregelung besagt nichts anderes, als dass dann, wenn in Düsseldorf und in Mönchengladbach ein Flugzeug auf der Bahn steht, die beide starten wollen, das Flugzeug in Düsseldorf vorher starten kann und dass sich in Mönchengladbach daraus Verzögerungen ergeben. Das ist das, was das Bundesverwaltungsgericht gesagt hat: Die Prioritätenregelung interessiert uns nicht als rechtliches Hindernis. Sie führt allenfalls zu Verzögerungen, macht aber die Durchführung des Verkehrs hier in Mönchengladbach nicht unmöglich. – Das ist eine tatsächliche Frage. Dazu wird sich die DFS äußern. Aber die von Ihnen aufgestellte Rechtsfrage „Steht die Prioritätenregelung, wenn sie nicht aufgehoben wird, der Zulassung des Vorhabens entgegen?“ muss eindeutig mit Nein beantwortet werden.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wenn ich das vielleicht noch etwas kommentieren kann: Die rechtliche Frage, ob das Schicksal des Antrages davon abhängt, sollte auch gerade in diesem Verfahren geklärt wer-

den. Das wird hinterher auch in unserer Entscheidung geklärt werden. Zu den tatsächlichen Dingen wäre es, denke ich, auch interessant, die DFS noch zu hören. – Herr Oehmen, bitte!

**RA Prof. Dr. Klaus Oehmen (Antragstellerin):**

Ich möchte noch kurz eines ergänzen. Ich glaube, Sie bringen hier zwei Dinge durcheinander. Es ist nicht so, dass die Prioritätenregelung irgendein Wunschtraum der Antragstellerin ist, sondern die Aufhebung der ursprünglichen Prioritätenregelung ist zwischen allen Beteiligten erfolgt. Das heißt, es gibt eine Vereinbarung zwischen der Flughafengesellschaft Düsseldorf und Mönchengladbach, in der steht „Wir brauchen sie nicht mehr, wir heben sie auf“, und es gibt ein gleiches Papier zwischen der Flughafengesellschaft und der DFS – von beiden unterschrieben – „Wir brauchen das nicht mehr, wir heben die auf“. Das steht in dieser so klar nicht drin, sie ist einfach gestrichen worden. Das heißt, wir haben zunächst einmal eine klare Regelung. Und wir erleben jetzt im Nachhinein, dass die DFS nicht aus fachlichen und sachlichen Gründen – die ja jederzeit zu diskutieren wären – davon abrückt, sondern schlichtweg davon abrückt, weil es eine Anweisung aus dem Bundesverkehrsministerium gibt, es bei der alten Regelung zu belassen. Das ist schlicht der Punkt, den wir im Moment erreicht haben, und darüber streiten wir. Das ändert aber nichts daran, dass es Vereinbarungen zwischen allen Beteiligten – auch der DFS – gegeben hat, die ganz klar etwas anderes sagen als das, was in diesem neuerlichen Papier steht, das von der DFS offensichtlich aufgrund einer Intervention oder Anweisung des Bundesverkehrsministeriums geschrieben worden ist. So ist die Sachlage.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Oehmen. – Herr Schulze hat mir signalisiert, dass er eine direkte Zwischenfrage dazu hat. Bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich habe ja vorgestern die Frage aufgeworfen und insbesondere die Vereinbarung vom 9. Mai 2003 zwischen der Flughafengesellschaft Mönchengladbach und der DFS eingefordert – das ist ja Bestandteil der Aussage –, dass es nun keine Prioritätenregelung gebe. Meine Frage dazu ist: Liegt der Bezirksregierung diese Vereinbarung als Untermauerung dieser Aussage vor? Wenn ja, würden wir sie gerne sehen. Wenn nein, war ja meine Forderung, dass die Beteiligten im Verfahren diese Vereinbarung zu Gesicht bekommen. Wo ist die?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Diese Frage wurde ja am Dienstag schon von Ihnen gestellt. Diese betriebliche Vereinbarung, diese Betriebsabsprache ist nicht direkt in das Verfahren eingeführt worden. Von daher ist sie auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Zu allen anderen Punkten haben wir ja am Dienstag schon Ausführungen gemacht. – Noch eine direkte Nachfrage? – Bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich habe eine direkte Nachfrage. Wenn die nicht Gegenstand des Verfahrens ist, muss ich davon ausgehen, dass dieser Passus, der sowohl den Beteiligten als auch der Bezirksregierung glauben machen soll, es gebe überhaupt kein Problem mit der Prioritätenregelung, null und nichtig ist.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Schulze. Die betriebliche Regelung, die Sie angesprochen haben, ist lediglich im Antrag zitiert worden. Über die Frage, inwieweit das Auswirkungen auf den Antrag hat – das habe ich ja schon eben gesagt –, wird in rechtlicher Hinsicht zu entscheiden sein. Ich denke aber, in tatsächlicher Hinsicht sollte dazu auch die DFS gehört werden. Das wird ja am 13. Juni der Fall sein.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Es tut mir Leid – –

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schulze, nehmen Sie bitte das Handmikrofon. Dann kann man Sie auch verstehen und dann haben die Stenografen die Möglichkeit, das, was Sie sagen, zu protokollieren.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Die einfache Frage: Wenn es diese Regelung gibt, so kann sie doch auch für alle Beteiligten vorgelegt werden. Wo ist überhaupt das Problem? Dann ist dieser Punkt doch erledigt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Möchte die Antragstellerin dazu noch einmal Stellung beziehen? – Herr Zerbe, bitte!

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

Ja, es gibt diese Regelung, genannt „Betriebsabsprache“, zwischen der Flughafengesellschaft Mönchengladbach und der DFS Flugsicherung GmbH Tower Niederlassung Düsseldorf vom 9. Mai 2003 in schriftlicher Form. Diese Betriebsabsprache ist überschrieben mit dem Text „Regelungen für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach“. Sie entspricht – das habe ich ja gesagt oder Herr Dr. Oehmen hat darauf hingewiesen – im Wesentlichen der alten Betriebsabsprache aus den 90er-Jahren. Der Segelflugverkehr ist entfallen, und es ist darin keine Regelung zur Priorität der Verkehre Düsseldorf und Mönchengladbach mehr enthalten. Das ist alles. Aber das ist eine zivilrechtliche Vereinbarung zwischen uns und der DFS.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Hartmann!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Darf ich noch einmal penetrant sein?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schulze, Sie möchten noch einmal direkt nachfragen? Bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich denke, es wäre das Beste für alle Beteiligten, wenn sie diese Regelung direkt sehen könnten. Ich bitte Sie, sie auch einzufordern. Das ist doch ein ganz einfacher Akt, und dann ist dieser Punkt hier vom Tisch. Wir reden stundenlang über dieses Thema und könnten ganz leicht feststellen: Ist das der Fall? Sind die Ausführungen im Antrag richtig? Passt das zu dieser Regelung? Dann ist dieser Punkt erledigt.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ist es möglich, die betriebliche Regelung zu zeigen? – Ja. Herr Kames, dann bitte ich Sie, das zu visualisieren. – Wollen Sie das ein bisschen erläutern, Herr Kames? Das erschließt sich auch von selber.

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

Das ist die Vereinbarung zwischen den Flughafengesellschaften Düsseldorf und Mönchengladbach und Voraussetzung dafür, dass die starre Prioritätenregelung entfallen könnte. Das ist die Vereinbarung zwischen den beiden Flugplätzen, auch Grundlage für die Änderung durch die DFS, die ich gleich auflege. – Briefkopf: DFS. Wie Herr Zerbe vorhin schon sagte, diese Betriebsabsprache löst hier eine Betriebsabsprache von 1996 ab. Darauf bezieht sich auch der Passus „Wir haben im Wesentlichen folgende Änderungen vorgenommen: Entfall der Prioritätenregelung für den Flughafen Düsseldorf, Entfall der Regelung bezüglich Segelflug, es ist ein Kapitel Allwetterflugbetrieb aufgenommen, und der Zuständigkeitsbereich der DFS und der Zuständigkeitsbereich Tower; das sind Kartenanlagen. – Das ist das Deckblatt, vorhin schon von Herrn Zerbe vorgelesen: Betriebsabsprache zwischen Mönchengladbach und der zuständigen Stelle Deutsche Flugsicherung vom 9. Mai. Dann folgt eine Reihe von Definitionen und Regelungen, wie in speziellen Fällen der Flugbetrieb in Mönchengladbach abzuwickeln ist und was zu beachten ist.

Noch einmal: Die Regelung vom 9. Mai 2003 ist zum 1. Juni 2003 in Kraft getreten und hat heute auch noch so Bestand.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Kames. – Herr Hartmann hat mir eben signalisiert, dass er dazu auch noch einige Erläuterungen machen möchte. Bitte!

**Hartmann (Bezirksregierung Düsseldorf):**

Ich möchte von der technischen Seite noch etwas mit einbringen. Bei mir entstand gerade der Eindruck, als ob bei Anwendung einer wie auch gearteten Prioritätenregelung – im Extremfall könnte ja in einer solchen Prioritätenregelung stehen, dass der Düsseldorfer Verkehr grundsätzlich Vorrang hat und der Mönchengladbacher Verkehr grundsätzlich nachrangig zu behandeln ist –, wenn es eine solche Regelung gäbe – es wurde ja gerade gezeigt, dass es sie im Moment wohl nicht gibt, aber selbst, wenn es sie gäbe –, ein Flugbetrieb in Mönchengladbach nicht möglich sei. Dabei geht mir etwas verloren, dass ja seit 1995 *mit* dieser Prioritätenregelung jahrelang Flugbetrieb stattgefunden hat.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Sommer, bitte!

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Ich gehe davon aus, dass dann, wenn die Prioritätenregelung jetzt tatsächlich nicht mehr bestünde, die DFS in der Tat erklären müsste, warum sie ausdrücklich schriftlich im Verfahren oder zum Verfahren – aber, ich glaube, auch in ihrer Stellungnahme in diesem Verfahren – erklärt, dass sie auf der Beibehaltung der Prioritätenregelung besteht. Ich würde das rechtlich dahin gehend interpretieren, dass sie dann, wenn sie nicht mehr besteht und wenn es da zu Konflikten kommen sollte – was wahrscheinlich derzeit bei dem geringen Flugverkehrsaufkommen nicht unbedingt der Fall sein wird; insofern mag es sein, dass sie jetzt nicht angewandt wird und es zu keinem Konflikt kommt; aber die Prognosen gehen ja von anderen Zahlen aus; da liegt ja letztendlich auch die Begründung für den Ausbau des Flugplatzes –, also wenn die DFS jetzt sagt „Wir behalten die bei“ und die DFS dann weiter sagt – ich möchte jetzt einen Halbsatz dazu zitieren; das ist aus dem Schreiben der DFS vom 24. März 2005 – „Diese Regelung stellt eine unverzichtbare Rückfallposition zur Sicherung der Staffellungsabstände dar“ – sie begründet das also fachlich und sagt „Wir brauchen die Regelung aus fachlicher Sicht“, warum auch immer; das verstehe ich nun wiederum nicht, aber das muss ich als Jurist auch nicht verstehen –, dann ist sie offensichtlich regelungsgewillt, wenn es zum Konflikt kommt. Dann wird sie im Rahmen ihrer Flugsicherungskompetenzen wohl dafür sorgen, dass sie der faktischen Prioritätenregelung zum Durchbruch verhilft. Es wird vielleicht noch Gelegenheit bestehen, die DFS dazu zu hören. In jedem Fall gibt es ja den Konflikt. Wie der Konflikt im Einzelnen zu bewerten ist, wird am 13. Juni vielleicht noch näher zu diskutieren sein.

Was mir an diesem Punkt – der im Ergebnis auch von der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zu werten ist – nicht klar ist, ist die Behauptung von Ihnen – jetzt belegt durch

Papiere, die Sie wahrscheinlich der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zu den Unterlagen reichen, weil immerhin die anderen Papiere sich auch bei den Unterlagen befinden und Sie ansonsten in diesem Fall vielleicht in Darlegungsnot geraten könnten –: In diesen Papieren steht, die Flughafengesellschaften Mönchengladbach und Düsseldorf hätten irgendetwas vereinbart. Dann stellt jetzt die Flughafengesellschaft für Düsseldorf einen Genehmigungsänderungsantrag – er ist dieser Behörde auch bekannt –, in den sie hineinschreibt: Wir bestehen auf der Beibehaltung der Prioritätenregelung. – Sie zucken mit den Schultern. Sie nehmen das wahrscheinlich immer als Zufall an, dass es dieselben Rechtsträger sind. Das kann nicht ganz unbeachtet bleiben. Aber darüber hinaus gibt es offensichtlich einen Widerspruch, wenn die beiden Betreibergesellschaften einerseits, wie Sie behaupten, vereinbaren „Die Prioritätenregelung wird aufgehoben“ und andererseits der Flughafen Düsseldorf jetzt in einem Antragspapier zur Genehmigungsänderung für Düsseldorf behauptet „Die wird beibehalten“. Dann kann doch einer dieser Anträge vielleicht nicht genehmigt werden. Welcher ist es denn? Macht die Flughafengesellschaft Düsseldorf da irgendetwas falsch, oder machen Sie jetzt vielleicht doch etwas falsch? Oder haben wir da irgendetwas nicht verstanden?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Johlen möchte darauf antworten. Bitte, Herr Johlen!

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

Herr Kollege Sommer, nur ein Satz. Bitte nehmen Sie doch endlich zur Kenntnis: Der Flugverkehr auf dem Flugplatz Mönchengladbach kann mit und ohne Prioritätenregelung durchgeführt werden. Deshalb ist die Diskussion über die Prioritätenregelung ziemlich überflüssig.

(Widerspruch bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Johlen. – Ich denke, auch die tatsächliche Frage, die Sie ja eben auch angesprochen haben, Herr Sommer, sollte noch einmal eingehend auch mit der DFS diskutiert werden. Sie wird auch angehört werden. Das ist am 13. Juni der Fall.

Ich bitte Sie, jetzt weiter fortzufahren.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Ich denke, der Konflikt ist offen, und es ist von unserer Seite offen gelegt – damit will ich dieses Thema abschließen –, worauf wir den Vorwurf stützen müssen. Den müssen wir in der Tat erheben, Herr Kollege Johlen, dass Sie falsche Tatsachenbehauptungen in diesem Verfahren anstellen.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn ich jetzt aus einem Schreiben der DFS zitiere, dann können Sie mir – schon gar nicht als Jurist; ich könnte das nämlich auch nicht – nicht entgegenhalten „Nehmen Sie doch bitte zur Kenntnis, dass es tatsächlich keinen Konflikt gibt“. Die DFS hat uns schriftlich anderes mitgeteilt und anderen Beteiligten am Verfahren ebenso. Die Flughafengesellschaft Düsseldorf gibt nicht umsonst – davon können wir doch wohl ausgehen – in ihren Genehmigungsänderungsunterlagen an, sie gehe davon aus, dass diese Regelung beibehalten wird. Das kann es ja nicht sein. Das sollte man an anderer Stelle und unter Zuhilfenahme der DFS noch einmal erörtern. Allerdings hielte ich es dann auch für geboten, diejenigen dazu anzuhören, denen Sie den Vorwurf unterbreiten, sie würden hier unter Vorschub sachfremder Gesichtspunkte die DFS unter Druck setzen. Es kann nicht sein, dass sich der Flugplatzbetreiber Mönchengladbach in einem Planfeststellungsverfahren hinstellt und behauptet, die Bundesrepublik Deutschland, das Bundesverkehrsministerium setzt die DFS – so Sie, Herr Kollege Oehmen – unter sachfremden Gesichtspunkten unter Druck, ohne dass die Stellungnahme der Bundesrepublik Deutschland, des Bundesverkehrsministeriums zu dieser Frage eingeholt wird. Wir haben die Stellungnahme indirekt eingeholt, weil das Landesverkehrsministerium so freundlich war, uns die Absprache mit dem Bundesverkehrsministerium mitzuteilen. Da kann ich erst einmal nicht erkennen, welche sachfremden Gesichtspunkte das Bundesverkehrsministerium veranlasst haben könnten, auf die DFS hier Einfluss zu nehmen.

Ich will es zu diesem Punkt dabei belassen und würde gerne auf den Bedarf im engeren Sinne kommen. Ich weiß nicht – weil ich jetzt zum ersten Mal dabei bin –, ob Sie jetzt zur Auflockerung der Termine gerne noch jemand anders drannehmen wollen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wir hören Ihnen gerne weiter zu, Herr Sommer.

(Beifall bei den Einwendern)

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Okay. Das freut mich jetzt natürlich. Aber das ist zu viel der Ehre.

Zum Bedarf läge mir vorab an der Klärung der Frage: Was ist das hier eigentlich, wie ist das rechtlich einzuordnen, was wir hier an Darlegungen zum Bedarf haben? – Jetzt komme ich wieder mit meiner juristischen Kleinkrämerei. Aber irgendwie muss man ja das, was hier vonseiten des Vorhabensträgers ins Verfahren eingebracht wurde, auch in die rechtlichen Kategorien einordnen. Das passt immer nicht so ganz. Schon gar nicht passt es, wenn Herr Prof. Wolf in seinem Gutachten und, wenn ich es richtig vernommen habe, auch schon am Dienstag im Termin erklärt: Da liegen auch die Grundlagendaten nicht so richtig vor, da sind große Unsicherheiten usw. Aber darauf kommen wir vielleicht auch nachher noch ein bisschen.

Rechtlich muss man das Ganze auf jeden Fall irgendwie einordnen können. Ich habe es so verstanden – das ist meine These –: Hier wird ein Ausbau begründet, gerechtfertigt im Sinne der Planrechtfertigung, aber auch im Sinne des Gewichts, das die rechtfertigenden Belange gegenüber den Belangen der Betroffenen erlangen sollen, mit einer Angebotsplanung, einer richtig sauberen, reinen Angebotsplanung. So habe ich das verstanden.

Wenn ich einmal rekapituliere, welche Angebotsplanungen wir in der letzten Zeit in der Bundesrepublik Deutschland hatten und wie die gerichtliche Überprüfung lief, dann fällt mir dazu natürlich – Herr Kollege Johlen, Sie haben es schon erwähnt – die Bitburg-Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ein, die ich mal versuche auf den Punkt zu bringen. Das Bundesverwaltungsgericht sagt: Angebotsplanung ist rechtlich zunächst einmal nicht unproblematisch. Wie heißt die Formulierung so schön? – Da heißt es: Der Bau eines Flughafens ohne gesicherte Nachfrage nach Luftverkehr mag ein planerischer Missgriff sein. Es besteht nämlich die Gefahr, dass eine mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbundene Investitionsruine entsteht. – Das war zum Neubau und Ausbau. Dann hat man gesagt: Aber hier geht es ja um die Umwidmung eines militärischen Flugplatzes und klassische Angebotsplanung und um einen strukturschwachen Raum. – Jetzt sagen wir mal: Unter der Maßgabe, dass hier eine vorhandene militärische Anlage in eine zivile umgewidmet werden soll, ergo keine großen zusätzlichen Belastungen für Natur und Landschaft und Menschen. – Das steht so nicht darin. Das räume ich gerne ein, damit es mir keiner entgegenhält. Aber das habe ich so verstanden. – Unter dieser Maßgabe kann eine Angebotsplanung zur Förderung einer strukturschwachen Region durchaus gerechtfertigt werden. Nicht entschieden hat das Bundesverwaltungsgericht in diesem Zusammenhang – sondern nur angedeutet mit dem Satz, den ich gerade erwähnt habe –, wie es bei dem Neu- und Ausbau von Flughäfen wäre. Wir haben es ja hier mit einem Ausbau zu tun.

Dann hatten wir kürzlich München. Das war eine ganz brisante Geschichte. Da hat die Luftverkehrsbehörde – weil man schon kurz nach der Eröffnung erstaunlicherweise auf das Phänomen traf, dass die Prognosen bei weitem überschritten wurden, und zwar auch für den Nachtflugverkehr – irgendwann auf Antrag des Flughafenbetreibers gesagt: Jetzt geben wir mal die Nacht im Wesentlichen frei. – Das war ein bisschen verbrämt in einschränkenden Regelungen, aber im Wesentlichen sollte die Nacht für den Flugverkehr frei gegeben werden. Die Anwohner wollten das natürlich nicht so hinnehmen und haben geklagt. Der VGH München hat dann gesagt „Na ja, zu rechtfertigen ist das wohl nicht“, aber hat dann die Rechtfertigung irgendwie ganz komisch deswegen zwar nicht für gegeben erachtet, aber außer Betracht gelassen, weil er der Meinung war, dass das eine Frage der Raumordnung und Landesplanung sei, die die Kläger nicht einfordern könnten. – Sie mögen bitte immer berücksichtigen, ich fasse das jetzt parteigebunden zusammen. Aber Sie haben ja die Gelegenheit, das anders zu interpretieren.

Das Bundesverwaltungsgericht hat das aufgehoben und zurückverwiesen und hat gesagt: So geht es nicht. Ihr könnt nicht einfach unterstellen – in der Tat findet sich eine ganz komische Formulierung in der Entscheidung des VGH München –, für die praktisch schrankenlose Ausweitung des Nachtverkehrs würde sich schon irgendeine Rechtfertigung ergeben. – Herr Prof. Wolf war ja auch da mit Prognosen beteiligt. Er kann ja vielleicht als Beteiligter im Verfahren Eindrücke wiedergeben. – Allgemein – hat damals Herr Prof. Wolf gesagt – würde sich der Flugverkehr am Flughafen München weiter stark entwickeln. Der VGH München hat dann gesagt: Dann wird er sich wohl auch in der Nacht entwickeln. – Das scheint dem Bundesverwaltungsgericht dann doch nicht ausgereicht zu haben. Es hat das aufgehoben und zurückverwiesen. Das ist die Entscheidung vom 20. April dieses Jahres. In der nächsten Woche gibt es die Entscheidungsgründe.

Dann gibt es eine dritte Sache, die ich zur Einordnung gerne noch erwähnen möchte, nämlich die Entscheidung zum Flughafen Leipzig/Halle. Wenn ich mich richtig erinnere, war Herr Prof. Wolf dort auch Beteiligter. Da stand – da wird es für mich interessant, auch wenn ich versuche, hier die Parallele zu ziehen und mich zu fragen, wie Sie das Ganze rechtfertigen – immer wieder die Frage im Raum – im Erörterungstermin wurde das auch breit diskutiert –: Hat der Flughafenbetreiber eigentlich einen Investor für das Vorhaben? Sie wollten eine zweite Start- und Landebahn bauen. Sie hatten offensichtlich keine Nachfrage, die das rechtfertigen könnte – das war jedem klar –, es sei denn, sie schaffen es, einen Nachtfrachthub aufzubauen. Für diesen Nachtfrachthub braucht man einen Großinvestor, einen der großen Carrier im Luftverkehrsbereich, also einen der großen Frachtbetreiber. DHL – das ist allen bekannt – hat jetzt die Standortentscheidung zugunsten von Leipzig getroffen. In dem Planfeststellungsbeschluss vom 4. November letzten Jahres – ich glaube, das ist die Seite 145, wenn ich mich richtig erinnere – wird interessanterweise tatsächlich noch davon ausgegangen, dass diese Planung eine Angebotsplanung ist, und wird dann die Frage gestellt: Unter welchen Voraussetzungen – über 20 Seiten ausgebreitet – kann ich eine Angebotsplanung in diesem Raum zulassen? – Leipzig/Halle ist ein etwas strukturschwaches Gebiet; das muss man wohl einräumen. – Dort haben sie letztendlich gesagt: Ja, eine Angebotsplanung können wir auch zulassen. – Es gab auch noch verschiedene andere Gründe, die angeführt wurden. Das Bundesverwaltungsgericht hat jetzt gesagt – die Eilanträge gegen den Planfeststellungsbeschluss sind ja inzwischen abgewiesen; Urteil vom 24. Mai 2005 – – Ich will jetzt nichts Falsches sagen. Ich sage lieber das Aktenzeichen: Bundesverwaltungsgericht 4VR2000/05. Die 1999 davor betrifft Schönefeld. – In diesem Eilverfahren hat das Bundesverwaltungsgericht gesagt: Angebotsplanung hin, Angebotsplanung her, wir wissen alle und das ist auch dem Bundesverwaltungsgericht bekannt, dass DHL da ist; auf die Frage der Angebotsplanung kommt es deswegen nicht mehr an. – Das wurde also nicht überprüft.

Das heißt für mich im Fazit – deswegen erzähle ich das Ganze etwas länglich, was ich nachzusehen bitte –: Es gibt keine Überprüfung einer Angebotsplanung. Es gibt bisher auch keine echte Angebotsplanung, schon gar nicht in dem Sinne, wie wir sie hier haben.

Jetzt ist meine Frage: Was macht der Antragsteller hier geltend? Es gibt die drei klassischen, einen Ausbau oder Neubau eines Flughafens rechtfertigenden Belange: vehemente Nachfrage, der Luftverkehr steigt an diesem Standort. Das haben wir nicht. Der Luftverkehr sinkt, und zwar ganz vehement, von 1998 auf 2004, wenn ich es richtig in Erinnerung habe – man möge mich berichtigen –, von 180.000 auf 150.000 Passagiere. *Judex non calculat*, aber das sind rund 20 % weniger. Nachfrage haben wir nicht. Sicherheitsbelange haben wir auch nicht wirklich. Im Gegenteil, wir haben eher ein Sicherheitsproblem mit dem Ausbau. Der dritte rechtfertigende Belang ist die Verlagerung von Luftverkehrsbelastungen. Fluglärmverlagerung wie im Fall München II haben wir auch nicht. Auch da eher im Gegenteil: Es wird ein Raum zusätzlich belastet, der von einem anderen Flughafen schon stark vorbelastet ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir haben also nicht die drei klassischen Rechtfertigungsbelange. Dann bleibt eigentlich nur eine Angebotsplanung, wenn ich es richtig verstanden habe. Diese Angebotsplanung ist unter einem Gesichtspunkt betrachtet worden, nämlich die Förderung einer strukturschwachen Region. Wer jetzt ankommt und behauptet, diese Region sei strukturschwach und könne ausgerechnet durch den Flugplatz Mönchengladbach gefördert werden, muss sich die Frage gefallen lassen: Was soll das in direkter Nachbarschaft zum internationalen Verkehrsflughafen Düsseldorf? Also wer fördert hier eigentlich was? Die haben gewisse Kapazitäten, sie haben auch eine Genehmigungsänderung in der Mache. Wo soll bitte dieser Flugplatz Mönchengladbach noch die strukturschwache Region fördern? Sie als strukturschwach zu bezeichnen, finde ich auch gewagt.

Was ist also eigentlich der rechtfertigende Belang, der hinter einer solchen Angebotsplanung stehen sollte? – Ich habe es bisher wirklich nicht verstanden im Rechtssinne. Das ist für mich die Ausschlag gebende Frage, um nachher zu fragen: Wie sind eigentlich die einzelnen Belange zu bewerten, die in dieser Prognose usw. vorgebracht wurden, also wonach muss man eigentlich fragen? Oder gibt es tatsächlich einen rechtfertigenden Belang, den ich nicht gesehen habe?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Sommer. – Zu dem Punkt „Planrechtfertigung“ Herr Johlen, bitte!

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

Vielen Dank, Herr Kollege Sommer. Ich bin Ihnen sehr dankbar, dass Sie die Diskussion ein bisschen strukturieren. Vorgestern waren wir nämlich schon etwas auf Abwegen, als wir uns mit der Frage befasst haben, welches 13. Monatsgehalt eine Flugbegleiterin in D-Mark und Euro haben würde. Das zeigte doch etwas, dass wir hier ein bisschen auf Abwege geraten.

Wir diskutieren den Bedarf unter dem Stichwort „Planrechtfertigung“. Darüber sind wir uns beide wohl einig. Die Planrechtfertigung ist ein Element der Planfeststellung, das vor die

Klammer der Abwägung gehört. Darüber sind wir uns auch im Klaren. Die Literatur bestreitet das zwar, aber das Bundesverwaltungsgericht hat das noch einmal ausdrücklich bestätigt.

Wir beide wissen auch – das wissen auch die Beteiligten hier; sie sind ja fachkundig –, welche Anforderungen die Rechtsprechung an die Planrechtfertigung stellt. Die Planrechtfertigung für eine Infrastruktureinrichtung der Luftfahrt ist dann gegeben, wenn mit dieser Einrichtung der Luftverkehr gefördert werden soll. Auch darüber sind wir uns einig. Das hat auch das Bundesverwaltungsgericht in der von Ihnen schon mehrfach zitierten Bitburg-Entscheidung ausgeführt.

In diesem Zusammenhang erwähnen Sie das Stichwort „Angebotsplanung“. Sie haben völlig zu Recht darauf hingewiesen, dass das eigentlich gar nicht passt. Dieses Wort „Angebotsplanung“ passt nicht, oder es ist zumindest missverständlich. Der Begriff „Angebotsplanung“ kommt aus der Bauleitplanung. Wir verstehen darunter einen Plan, der einen Grundstückseigentümer berechtigt, in bestimmter Weise zu bauen, aber nicht dazu verpflichtet. Das ist also ein Angebot. In diesem Sinne könnten wir natürlich auch sagen: Auch ein Planfeststellungsbeschluss ist ein Angebot; denn wenn er ergangen ist, kann ich den Flughafen bauen, aber ich muss es ja nicht. Aber in diesem Sinne ist das natürlich nicht gemeint.

Das Bundesverwaltungsgericht versteht unter einer Angebotsplanung das Angebot eines Vorhabens, das jetzt geplant werden soll. Das heißt, ich biete ein Vorhaben, nämlich einen Flughafen, zur Benutzung an. Das ist natürlich ein Phänomen, das wir bei jeder Verkehrseinrichtung haben. Wenn man eine neue Autobahn baut, dann ist das ein Angebot an den Verkehr, diese Autobahn zu benutzen. Deshalb ist der Begriff „Angebotsplanung“ eigentlich nichts Besonderes. Ich glaube, mit diesem Begriff sollten wir eigentlich gar nicht diskutieren.

Noch einmal: Die Planrechtfertigung ist gegeben, wenn das Vorhaben erstellt wird, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs zu fördern, d. h. um es durch die Teilnehmer am Luftverkehr benutzen zu lassen. Jetzt kann ich natürlich hinterfragen: Warum tue ich das? Wird hier überhaupt Luftverkehr stattfinden? – Das ist eine Frage der Prognose. Dazu wird Herr Wolf sich gleich noch äußern.

Jetzt haben Sie völlig zu Recht auch die drei Aspekte genannt, unter denen ich Luftverkehr fördern kann und soll, nämlich wenn ein Bedarf dafür besteht, wenn ich die Sicherheit fördern will oder wenn ich eine strukturschwache Gegend fördern will. Das sind ja drei Belange, die sich miteinander vermischen, die nicht scharf voneinander abzugrenzen sind.

Vor einem möchte ich allerdings warnen – das hat das Bundesverwaltungsgericht in dieser Bitburg-Entscheidung noch einmal ganz klar herausgestellt –: Die Frage des Bedarfs ist zu prognostizieren. Das heißt, der Vorhabensträger und auch die Planfeststellungsbehörde können den Bedarf nicht nachweisen. Einen Bedarf können sie nie exakt nachweisen, sondern sie können ihn nur prognostizieren. Sie können nur sagen: Ich gehe davon aus, dass in

den nächsten zehn Jahren ein Bedarf entstehen wird und dass dieser Bedarf befriedigt werden soll. – Die Überprüfung durch die Rechtsprechung, die Gerichte erfolgt nur danach, ob diese Prognose nach sachgerechten Kriterien erstellt worden ist oder nicht.

Hier geht die Prognose dahin – dazu wird sich Herr Wolf oder auch Herr Peters äußern können –, dass in den nächsten zehn Jahren der Luftverkehr, der in dieser Region entsteht, durch den Flughafen Düsseldorf allein wegen der für ihn gegebenen rechtlichen Beschränkungen nicht gedeckt werden kann, sondern dass dazu der Flughafen Mönchengladbach zu Hilfe genommen werden muss. Das ist eine Prognose, die nach sachgerechten Kriterien erstellt ist, über deren Richtigkeit wir hier streiten können. Vielleicht – ich erwähne das nur deshalb, weil Sie das angesprochen haben – kommt aber auch hier noch der Gesichtspunkt der Verlagerung von Fluglärm hinzu. Sie haben eben sehr kritisch darauf reagiert. Das ist Ihr sehr gutes Recht. Ich darf nur daran erinnern, dass der Flughafen Düsseldorf einer der am stärksten fluglärmbelasteten Flughäfen Deutschlands ist. Das ist ein offenes Geheimnis. Wir haben hier Wohngebiete in 75- und 67-dB(A)-Zonen. Würde man – das ist nur eine Zukunftsvision – diese Umgebung etwas von Fluglärm entlasten, d. h. Flugverkehr in eine Region verlagern, in der diese Fluglärmbelastung nicht dazu führt, dass mehr als 60 dB(A) – das ist ja vorsorglich errechnet worden – Fluglärmbelastung auf die Bewohner auftreten, dann wäre das – ich sage das mal ganz vorsichtig – vielleicht auch kein ganz unvertretbares Ziel. Aber das ist sicherlich nicht der Hauptgrund.

Der Hauptgrund – das möchte ich noch einmal sagen – der Planrechtfertigung ist die Deckung eines voraussichtlich entstehenden, nicht exakt nachweisbaren und auch nicht exakt nachzuweisenden Bedarfes, der in dieser Region entsteht, der auch entstehen wird. – Ihre These, der Flugverkehr nehme ständig allgemein ab, kann ich nicht nachvollziehen, Herr Kollege Sommer. Dazu werden sich aber die Fachleute äußern. – Das heißt, das ist hier die Planrechtfertigung. Ich möchte aus rechtlicher Sicht – weil Sie mich immer als Jurist ansprechen – noch einmal darauf hinweisen, dass die Anforderungen der Rechtsprechung an die Planrechtfertigung nicht überdreht werden dürfen.

Ich meine, zur Frage des Bedarfes und der Prognose sollte sich jemand äußern, der davon mehr versteht als ich.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Wolf, möchten Sie dazu Stellung nehmen? – Bitte!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Erst einmal ja. – Ich freue mich immer, wenn ich Herrn Sommer gegenüber sitze. Es tut mir Leid – um auf Ihren ersten Hinweis zu antworten –, ich bin hierher gesetzt worden, ich habe mich nicht selbst hier hoch gesetzt.

Ich habe am Dienstag einiges zu den Prämissen, zu den Randbedingungen unserer Prognose gesagt. Diejenigen, die am Dienstag schon da waren und das gehört haben, bitte ich, es hinzunehmen, wenn ich einige Punkte noch einmal wiederhole, weil mir das Auditorium heute wesentlich größer erscheint und ich gerne auch das Verständnis von allen hätte, die hier im Raum sind – oder eben auch nicht. Ich will zu fünf Punkten etwas sagen und dann den Kollegen Jacobson aus unserem Unternehmen bitten, zu der Methode unserer Nachfrageprognose einiges deutlich zu machen, weil, ich glaube, sich an der Prognose die meisten von Ihnen gestört haben, weil einiges aus Ihrer Sicht recht unverständlich war. Da ist möglicherweise das methodische Gerüst etwas schwierig zu durchschauen. Aber wir werden es etwas deutlicher machen.

Die Punkte, zu denen ich etwas sagen will, sind erstens die Aufgabe, die wir hatten, nämlich eine Langfristprognose zu erstellen, zweitens die Randbedingungen der Prognose, drittens die Funktion Mönchengladbachs in Bezug auf Düsseldorf; das ist ja der Hintergrund der Frage. Ich will auch etwas zu der Datenbasis sagen, weil Herr Sommer kurz in einem Nebensatz, aber für alle verständlich aus der Diskussion am Dienstag den Schluss gezogen hat: Da ist eigentlich eine unzureichende Datenbasis. – Das hat er nicht gesagt, aber in diese Richtung ging das. So habe ich das verstanden. Also will ich auch ein bisschen zur Datenbasis sagen. Letztlich will ich das Ergebnis unserer Prognose sagen.

Die Aufgabe war, eine Langfristprognose zu erstellen. Wir haben sie als Punktprognose erstellt. „Punktprognose“ heißt: Wir haben für das Jahr 2015 die Nachfrage prognostiziert. Was sich dann zwischen 2000 und 2015 abspielt, kann über dem Durchschnitt wie auch unter dem Durchschnitt liegen. Im Moment befinden wir uns, wenn wir den Wachstumspfad Deutschland sehen, noch nicht ganz wieder auf dem alten Wachstumspfad, aber immerhin sind wir auf dem Wege dahin. Also die kurzfristige Entwicklung kann durchaus vom Durchschnitt abweichen.

Zweitens die Randbedingungen: Wesentliche Randbedingung für die Nachfrageentwicklung in Mönchengladbach ist für uns die Situation am Flughafen Düsseldorf gewesen. Weil die zukünftige Genehmigungslage am Flughafen Düsseldorf im Jahr 2002 noch nicht bekannt war – und sie ist wohl auch heute noch nicht bekannt –, wurden für die Prognose von Düsseldorf zwei Szenarien vorgegeben. Szenario 1: Flugbetrieb nach der gegenwärtigen Genehmigungslage, nach der sofort vollziehbaren Genehmigung vom 21.09.2000. Szenario 2: Zweibahnbetrieb in Düsseldorf. Das Szenario 1 entspricht etwa dem Bewegungsaufkommen in Düsseldorf, das bei einem Einbahnsystem möglich wäre, ist also ein oberer Aufkommenswert in Mönchengladbach. Den unteren Wert für Mönchengladbach bildet Szenario 2, in dem unterstellt wird, dass die Anzahl der zulässigen Bewegungen auf die Zweibahnkapazität erhöht werden kann. Dies wäre dann der Fall, wenn die notwendigen Genehmigungen von der Flughafen Düsseldorf GmbH eingeholt werden können. Dahinter steht die Funktion von Mönchengladbach als Ergänzungsflughafen für Düsseldorf. Die Aufkommenszuwächse in

Mönchengladbach, die wir auf 1,2 Millionen bzw. 2,8 Millionen errechnet haben, resultieren somit aus zwei Zuwachsbereichen: einmal aus der Entlastungsfunktion und einmal aus dem verbesserten Flugangebot aufgrund der besseren Möglichkeiten hier, die eine höhere Potenzialausschöpfung der Nachfrage ermöglichen.

Zur Datenbasis: Die Prognose geht aus – darüber haben wir am Dienstag schon sehr detailliert diskutiert – vom Luftverkehrsaufkommen der Stadt- und Landkreise in Nordrhein-Westfalen 1998. Es stammt aus der Fluggastbefragung 1998, weil eine spätere Fluggastbefragung – oder aus heutiger Sicht jüngere – nicht verfügbar ist. Fluggastbefragungen werden in unregelmäßigen Abständen abgehalten. 1987 war eine, 1991 gab es eine Hochrechnung, 1998 gab es eine, und 2003 gab es wieder eine; da sind die ersten Ergebnisse im April dieses Jahres vorgestellt worden. Wenn ich darauf abhebe, dass wir diese alten Daten noch benutzen mussten, dann deswegen, weil wir nur aus den Fluggastbefragungen an den Flughäfen über die Herkunft der Reisenden – nämlich aus welchem Stadt- und Landkreis sie kommen und welchen Zielflughafen sie haben – überhaupt Auskunft bekommen. Das bekommen wir aus keiner Statistik. Das ist der Hintergrund dafür. Damit können wir für jede Kreisregion die Anzahl der Flugreisen – z. B. aus der Stadt Mönchengladbach oder aus Aachen – zu dem jeweiligen Reiseziel – nach München, nach London usw. – und jeden Abgangsflughafen erkennen. Wir wissen, wenn wir uns einen bestimmten Kreis aussuchen – z. B. Mönchengladbach –, wie viele Menschen aus Mönchengladbach in Düsseldorf oder in Köln oder jetzt – 2003 – in Weeze abgeflogen sind. Auf dieser Basis können wir natürlich bestimmte Verhaltensmodelle entwickeln, wo wir das Flughafenwahlverhalten so gut es geht nachbilden, so wie es die potenziellen Passagiere eigentlich tun.

Der letzte Punkt: Wir haben in der Prognose die Nachfrage prognostiziert. Die Nachfrage ist nicht ohne Weiteres dem Bedarf oder – da komme ich wieder auf Herrn Sommer zurück – dem rechtlich beachtlichen Verkehrsbedürfnis gleichzusetzen. Hierzu ist eine Entscheidung notwendig. Ich brauche das nicht weiter auszuführen, warum es notwendig ist. Diese Entscheidung liegt nicht beim Prognosegutachter – das kann er gar nicht –, sondern diese Entscheidung liegt bei den Gremien des Antragstellers. Ich sage das nur, um auch deutlich zu machen, wie unsere Prognose in diesem Zusammenhang einzuordnen ist. – Vielen Dank.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Wolf, für die sehr ausführliche Antwort. Sie sagten, dass Herr Jacobson noch einige Ergänzungen habe.

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Genau.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Dann kommen Sie bitte nach vorne, Herr Jacobson.

**Raimo Jacobson (Antragstellerin):**

Ich möchte kurz einige Erläuterungen zu dem Verfahren geben, wie wir die Prognose bzw. die Methodik aufgebaut haben – Herr Prof. Wolf hat ja schon einiges dazu gesagt –, und das vielleicht noch einmal im Detail erläutern.

Das, was Sie auf dieser Folie sehen, ist das, was wir im Gutachten dargestellt haben. Das ist sicherlich sehr kompliziert. In den Einwendungen wurde, glaube ich, auch angemerkt, dass das etwas überfüllt ist. Ich habe deswegen versucht, das hierfür etwas zu komprimieren.

Wie Prof. Wolf schon gesagt hat: Die Basis für die ganze Prognose ist das Quell- und Zielauftreten nach Raumordnungsregionen bzw. nach Kreisregionen. Diese Daten haben wir aus der Fluggastbefragung 1998 bekommen und haben wir dann auf das Jahr 2000 aktualisiert aufgrund der Verkehrsentwicklung innerhalb dieser zwei Jahre. Dies erfolgte im Rahmen einer Prognose, die wir für den Flughafen Düsseldorf geführt haben. Das heißt, als Basis hatten wir das Auftreten im Jahr 2000 von den Quellregionen/Kreisregionen hin zu Zielregionen – sei es Interkontinentalverkehr, Europaverkehr oder innerdeutsch.

Der nächste Schritt basiert auf den Prognosen, wie Prof. Wolf schon erläutert hat - zum Beispiel IATA, DLR -, die Aussagen darüber treffen: Was passiert eigentlich innerhalb der nächsten 15, 20 Jahre? Wie entwickelt sich der Luftverkehr bzw. welche Nachfrage wird im Luftverkehr in der Zukunft erwartet?

Die Zusammenfassung dieser Daten ist bereits im Gutachten vorhanden, aber hier noch einmal kurz erwähnt. Im Rahmen der IATA- und DLR-Prognose werden Wachstumsraten von 4 %, 3,5 %, 5 % von Deutschland zu den verschiedensten Zielregionen prognostiziert. Dies ist die Basis für die Prognose des Nachfragepotenzials innerhalb der Untersuchungsregionen.

Die nächste Frage ist: Welche Flughäfen nutzen die Passagiere jetzt? – Wir haben ja noch nicht hinterlegt, von wo die Passagiere fliegen, sondern nur, dass sie fliegen wollen. Hierfür verwenden wir das Flughafenwahlmodell, in dem dann wiederum hinterlegt ist: Welches Angebot besteht an den Flughäfen bzw. welches Angebot könnte an den Flughäfen bestehen? – Wir haben ja in Mönchengladbach im Moment null Angebot, aber mit dem Ausbau der Start- und Landebahn könnte dort ein Angebot entstehen bzw. besteht dort die Möglichkeit für Angebote in fernere Regionen, z. B. mit der 737 innerhalb Europas zu fliegen. Das heißt, wir können ein virtuelles Angebot ansetzen und prüfen dann mit dem Flughafenwahlmodell, ob eine sinnvolle Auslastung dieser Flugzeuge mit der Nachfrage, die wir haben, überhaupt möglich ist. Ist dies nicht möglich, dann machen wir einen iterativen Schritt. In diesem nächsten Schritt prüfen wir, ob diese Strecken sinnvoll bedient werden können, diese Nachfrage. Ist dies der Fall, können wir die weiteren Rechnungen abrechnen und sagen: Okay, wir haben das Passagieraufkommen errechnet. Ist das nicht der Fall, müssen wir eventuell an dem Angebot schrauben. Das heißt, wir sagen: Die Flugzeuge sind alle leer, d. h. wir müssen das

Angebot reduzieren, die Strecke fällt eventuell weg bzw. die Flugzeuge sind zu groß, wir können die Frequenzen erhöhen, wir können ein besseres Angebot errechnen. Das heißt, wir rechnen iterativ, bis wir mit den Annahmen, die wir für das luftseitige Angebot ansetzen, ungefähr das gleiche Ergebnis herausbekommen. Wenn dies der Fall ist, dann können wir davon ausgehen, dass wir die Nachfrage mit einem luftseitigen Angebot befriedigen können. Das ist eigentlich das Ergebnis der Prognose am Ende.

Ich möchte noch kurz erläutern, wie die Ergebnisse in der Prognose dargestellt sind. Was wir dann haben, ist für die einzelnen Kreisregionen das Delta der Marktanteile. Hatte früher der Flughafen Mönchengladbach 0 % Marktanteil an einer Kreisregion – d. h. kein Passagier z. B. aus dem Kreis Aachen, den ich am besten kenne, fliegt über Mönchengladbach irgendwohin –, kriegen wir dann über die Modellrechnung heraus, dass zukünftig für die verschiedenen Verkehrssegmente – wir haben hier jetzt den Kreis Aachen – 5 bis 10 % der Passagiere den Flughafen Mönchengladbach zu den verschiedenen Zielregionen nutzen würden. Diese Werte ergeben dann das Ergebnis der Prognose.

Ich hoffe, das ist etwas klarer geworden. Es ist auch klar geworden, dass das nicht auf einem Angebot basiert, sondern auf dem Nachfragepotenzial aus den Kreisregionen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Jacobson, für die Ergänzung zu der Bedarfsprognose. Ich kann mir vorstellen, dass Herr Sommer noch einige Nachfragen dazu hat, und würde ihn bitten, noch einmal an das Rednerpult zu kommen.

(Hans-Joachim Peters [Antragstellerin]: Darf ich dazu etwas sagen?)

- Herr Peters, Sie möchten noch einige Ergänzungen machen. Herr Sommer, ist das okay? – Bitte!

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

Vielen Dank, Frau Vorsitzende. – Für die wenigen, die mich nicht kennen sollten: Mein Name ist Hans-Joachim Peters. Ich bin seit 1965 im Luftverkehr tätig. Bis zu meiner Pensionierung im Jahre 2001 war ich Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Düsseldorf GmbH. Ich habe mich große Teile meines Lebens mit der Slotallokation beschäftigen müssen. Das war ja das Thema, das vorgestern angesprochen worden ist, wo gesagt worden ist, der Flughafen Düsseldorf habe Kapazität genug und von einer Kapazitätsnotsituation könne keine Rede sein. Wenn das so wäre, hätte ich weniger graue Haare. Ich will Ihnen nur an zwei Beispielen, an zwei Grafiken zeigen, wie die Situation ist.

Das ist eine Ausarbeitung des Flugplankoordinators für die Bundesrepublik Deutschland und zeigt die Nachfragesituation und die Slotallokation, also die Zuteilung der Slots. Dies ist aus einem Bericht aus dem Jahr 2000. Der Flughafen Düsseldorf ist die obere Tabelle. Das ist

die Nachfragesituation, die sich oberhalb der schwarzen Linie – das ist die Kapazitätsgrenze – relativ stark aufzackt. Sie können die Spitzennachfragen da sehr deutlich sehen. Die vergleichbare Situation beim Flughafen Frankfurt sehen Sie darunter. Das ist eindeutig eine Situation, die in dieser Form im Wesentlichen bei den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf auftritt.

Jetzt will ich Ihnen zur Frage der Kapazität noch eine Situation aus dem vorigen Jahr zeigen, nämlich vom Donnerstag, dem 24. Juni 2004. Das sind die zugeteilten Slots. Die sind hier sogar noch leicht oberhalb der Kapazitätsgrenze. Die Nachfragesituation in Düsseldorf sehen Sie auf dem oberen Bild. Das ist das, was an Slots nachgefragt worden ist. Das ist, in absoluten Zahlen ausgedrückt, geradezu ernüchternd, wenn man sieht, dass es, solange ich mich mit diesem Thema beschäftige – das ist eigentlich konkret seit 1973, als der Fluglotsenstreik war und daraufhin die Flugplankoordination eingeführt worden ist –, praktisch nie eine zufrieden stellende Situation beim Flughafen Düsseldorf gegeben hat. Es hat immer zu wenig Slots gegeben. Das ist letzten Endes auch der Grund für den Antrag, den die Flughafen Düsseldorf GmbH jetzt wieder gestellt hat. Selbst eine Genehmigungslage, die 45 Bewegungen pro Stunde ermöglichen würde, führt nur zu einer vorübergehenden Verbesserung der Situation in Düsseldorf. Das heißt, der Nachfragedruck, der hier entsteht, entstanden ist und auch weiterhin entsteht - vor allen Dingen auch vor dem Hintergrund, wenn man sich die Bestellungen der Flugzeugflotten anguckt; die Air Berlin hat 70 Flugzeuge bestellt, easyJet hat 150 Flugzeuge bestellt, Ryanair hat 150 Flugzeuge bestellt –, ist eine Tatsache, an der wir nicht vorbeikommen. Das erzeugt den Nachfragedruck und ist der Grund, warum wir dringend dieses Projekt brauchen. – Danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Peters. – Sind noch weitere Nachfragen oder Ergänzungen von Antragstellerseite gewünscht, oder kann Herr Sommer fortfahren? – Herr Sommer, bitte!

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Herr Peters, jetzt haben Sie mich voll getroffen. Herr Peters, das, was Sie gezeigt haben, ist nicht der tatsächlich abgewinkelte Flugverkehr. Das wollen wir einmal festhalten. Das, was Sie gezeigt haben, sind Grafiken, die ein Bild zeichnen, das nicht dem entspricht, was Sie hier aufzeigen wollten. Das, was Sie gemacht haben, war nicht ganz redlich.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie haben versucht, hier die These aufzustellen „Der Flughafen Düsseldorf ist überlastet“. Das ist Unsinn. Der Flughafen Düsseldorf ist nicht, wie Sie eben in Ihrer Grafik aufgezeigt haben, den gesamten Tag über überlastet. Im Gegenteil. Der Flughafen Düsseldorf hat eine bestimmte Kapazität – Sie haben ja schon gesagt, welche Kapazität das ist; Sie haben das auch aufgezeigt –, und diese Kapazität wird zu einem Großteil des Tages tatsächlich nicht

genutzt. Wir können uns jetzt mal gemeinsam im Internet den Flugplan, d. h. die tatsächlich stattfindenden Flüge pro Stunde, auf dem Flughafen Düsseldorf anschauen. Aber das sollten wir vielleicht in einer Pause oder heute Abend oder wann auch immer tun und nicht alle damit langweilen. Aber jeder hier im Saal kann anhand des Flugplans der Flughafengesellschaft in Düsseldorf nachvollziehen, dass das Bild, das Sie eben aufgelegt haben, graue Theorie ist. Die Praxis ist, dass zu bestimmten Zeiten bestimmte Zahlen von Slots tatsächlich genutzt werden.

Jetzt zur Nachfrage und Nutzung von Slots einmal ganz grundsätzlich, weil Sie es so grundsätzlich ausgeführt haben und meinen, daraus ableiten zu können – so habe ich es jedenfalls verstanden –, dass es einen Bedarf für Mönchengladbach gibt. Darauf, weshalb das nicht logisch ist, würde ich gerne gleich noch eingehen. Aber jetzt einmal zur Nachfrage und Zuteilung von Slots. Sie wissen sehr gut: Das hat nichts mit dem zu tun, was nachher tatsächlich stattfindet. Die Nachfrage von Slots wird von der Luftverkehrspolitik der Airlines bestimmt, die erst einmal ganz, ganz viel anmelden, die auch gerade in Düsseldorf ganz, ganz viel über den Bedarf hinaus anmelden und sich dann um bestimmte besonders beliebte Zeiten prügeln oder wie auch immer. Dann wird irgendetwas zugeteilt. Dieses Zugeteilte – das zeigt vielleicht auch, warum die Schlussfolgerung, die Sie gezogen haben, so nicht sein kann, genehmigungsrechtlich zumindest nicht sein darf – hat dann letztendlich nicht mal etwas mit dem praktischen Flugbetrieb zu tun.

Sie haben aufgezeigt, dass die Kapazität des Flughafens Düsseldorf – – Für alle, die es nicht wissen: Es handelt sich dabei um eine in der Betriebsgenehmigung des Flughafens Düsseldorf festgeschriebene Kapazität, die nicht überschritten werden darf, eine maximale Stundeneckwertkapazität, ein sogenannter Koordinierungseckwert. Das, was Sie aufgezeigt haben – wenn die Behauptung oder Schlussfolgerung stimmen würde, die Sie daraus gezogen haben –, ist permanent rechtswidriges Verhalten des Flughafenkoordinators der Bundesrepublik Deutschland. Nun ist mir dieser Vorwurf geläufig, weil ich ihn selber erhebe und u. a. Verfahren dazu führe. Aber eines zumindest habe ich in diesem Verfahren gelernt: Der Flughafenkoordinator mag in der Vergangenheit Fehler gemacht haben. Wahrscheinlich macht er sie immer noch. Das sei dahin gestellt. Nur, was er nicht macht, ist, über die 16 regulären Betriebsstunden des Flughafens Düsseldorf, wie Sie es eben mit der Grafik versucht haben uns zu suggerieren, den Stundeneckwert der Genehmigung des Flughafens Düsseldorf zu torpedieren. Solch ein penetranter Rechtsbrecher ist der Herr Ulrich nun wirklich nicht. Das können Sie ihm auch nicht vorwerfen. Was stattfindet, ist sicherlich eine gewisse Überkoordination. Das hat er in der Vergangenheit auch eingeräumt. Das soll sich jetzt sozusagen bessern. Letztendlich wurde im Rahmen dieser Diskussion um die Koordinierungseckwerte am Flughafen Düsseldorf auch klar, warum überkoordiniert wird, warum also mehr Slots vergeben werden, koordiniert werden, als nachher tatsächlich Flüge stattfinden, weil nämlich die sogenannte No-show-rate – also die Anzahl der nicht stattfindenden Flüge – nicht ganz gering, sondern ein durchaus relevanter Anteil an den Flügen ist, die angemeldet sind.

Was heißt das letztendlich? – Ihre Grafik hat mit dem tatsächlichen Bedarf nun wirklich nicht viel zu tun. Das ist das eine, was ich sagen möchte. Ihre Grafikbetrachtung ist reine Theorie, aus der Sie nichts ableiten können.

Wenn man die Randbedingungen auch ein bisschen realistisch beleuchtet und nicht rein theoretisch irgendwelche Grafiken für irgendwelche Behauptungen herbeizieht, sondern das Ganze ein bisschen auf das herunterzont, was tatsächlich stattfindet, kann man sich darüber unterhalten: Zu welchen Zeiten ist der Flughafen Düsseldorf überlastet, und braucht er dafür die Genehmigungsänderung, die er gerade beantragt? – Ob man sich darüber unterhalten kann, ob der Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach dadurch gerechtfertigt werden kann, ist aber eine ganz andere Frage. Das ist nämlich die Frage, ob irgendjemand dieser von Ihnen hier an die Wand geworfenen Antragsteller für irgendwelche Slots auf die Idee kommen würde, auf den Flugplatz Mönchengladbach oder zukünftig vielleicht „Flughafen Mönchengladbach“ auszuweichen. Das sehe ich nicht. Diesen Schluss zu ziehen, wäre Aufgabe eines Gutachtens, das es hier nicht gibt. Die logische Ableitung ist bisher nicht gemacht. Herr Prof. Wolf hat das ja dankenswerterweise ausgeführt und Herr Jacobson auch. Es ist eine rein abstrakte Betrachtung gemacht worden. Es ist einfach mal gefragt worden: Welche Nachfrage habt ihr, liebe Leute? Welche Ziele habt ihr? – Dann teilen wir das mal auf. Es gibt ein paar Flughäfen, und wir teilen das jetzt mal rein abstrakt auf. – Wir alle wissen, dass Flugverkehr anders läuft. Ich habe das eben am Beispiel Slotzuteilung und tatsächlich stattfindende Flüge festgemacht. Machen wir es an dem anderen Beispiel Flughafen Weeze-Laarbruch bzw. Niederrhein fest. – Ich weiß gar nicht, wie er aktuell heißt, aber er boomt, egal wie er heißt. – Da tut sich tatsächlich etwas. Da tut sich im Prinzip aus einem Grund etwas: Es gibt ein Marktsegment, das dort Fuß gefasst hat. Das ist ähnlich wie Köln/Bonn ein völlig toter Flughafen tagsüber. Auf einmal boomt es, weil ein Marktsegment hineinkommt, nämlich die Billigflieger, und die Billigflieger dann auch nach Weeze kommen.

Um einen konkreten Bedarf im Sinne einer Verkehrsnachfrage zu belegen, müssten Sie jetzt sagen: Wir haben Anfragen von dem und dem, der würde gerne hier landen. Die können wir der Genehmigungsbehörde vorlegen, und dann können wir sagen: Diesen Flugverkehr können wir nicht abwickeln, deshalb haben wir einen konkreten Bedarf. – Das wäre eine Nachfrage im Sinne einer ganz konkreten Planrechtfertigung, wie sie bisher gesehen wurde.

Alles andere, was sich auf der Ebene der abstrakten Nachfragebetrachtung abspielt, die Herr Prof. Wolf und Herr Jacobson hier geleistet haben, ist eine Angebotsplanung. Auch wenn Sie sich gegen dieses Wort wehren: Es ist nun mal klassisch juristisch so eingeführt. Man kann sich, wie Sie schon ausgeführt haben, Herr Kollege Prof. Johlen, auch treffend darüber streiten, ob die Planrechtfertigung überhaupt eine Rolle spielt. Aber die Planrechtfertigung gibt es nun mal als rechtliche Anforderung, und es gibt auch das Begriffspaar „Angebots- oder Nachfrageplanung“. An diesem Begriffspaar macht sich rechtlich klassisch die Anforderung fest, dass ich bei der Angebotsplanung ein bisschen mehr zu leisten habe als einfach nur zu

sagen: Es gibt da irgendwo ein bisschen Flugverkehr in der Bundesrepublik Deutschland. - Wer bezweifelt denn, dass ein paar Leute fliegen wollen? Keiner bezweifelt das. Aber diese paar Leute können Sie nicht beliebig auf Flugplätze verteilen, sondern Sie brauchen irgendjemand, der sie dort abwickelt. Dazu brauchen Sie eine konkrete Nachfrage. Die haben Sie nicht. Sie haben schlicht keine Fluggesellschaft. Ich glaube, in den Antragsunterlagen steht sogar drin, dass Ihnen die Fluggesellschaften davongerannt sind. Das ist aber auch egal; denn es ist ja durch die Passagierzahlen dokumentiert. Es geht permanent und penetrant bergab. Sie haben es ja, wenn ich es richtig verstanden habe – das könnten Sie ja auch noch aufzeigen; das wäre auch eine Frage, die mich letztendlich interessiert –, noch nicht einmal geschafft, an der allgemeinen Entwicklung teilzuhaben, die zwischenzeitlich aus den bekannten Gründen nach dem 11. September abwärts ging und dann wieder aufwärts ging, sondern Sie haben ja einen deutlichen Abwärtstrend, den Sie noch nicht wieder aufgeholt haben: von 1998 auf 2004 von 180.000 auf 150.000 Passagiere. Sie wollen ja Ihr Geschäft mit Passagierverkehr machen. Das muss man sich einmal vorstellen! Das sind 20%! Die haben Sie bis heute nicht aufgeholt. Trotzdem prognostiziert Herr Prof. Wolf mangels anderer Daten auf der Grundlage von 1998, fortgeschrieben auf 2015. Es ist erstaunlich, dass da nicht die Frage der Verifizierung gestellt wurde und von Ihnen selbst aufgeworfen und ein neues Gutachten angefertigt wurde.

Wenn Sie tatsächlich in den Bereich Nachfrage kommen wollten, wäre es letztendlich erforderlich, dass Sie aufzeigen: Es gibt jemand, der hier tatsächlich – und nicht nur rein abstrakt – fliegen möchte. Denn abstrakt bediene ich den Flugverkehr, den Sie aufgezeigt haben, den es vielleicht auch gibt, von jedem beliebigen Flugplatz aus, der erreichbar ist. Wir sind heute Morgen von Düsseldorf in 35 Minuten hierher gefahren. Das waren weniger als 30 km. Düsseldorf hat Kapazitäten in bestimmten Zeiten. Das sind nicht die beliebtesten – das ist klar –, aber der Flughafen ist relativ beliebt. Diese Beliebtheit wird Mönchengladbach nicht aufholen. Vor allen Dingen kriegt er die Umsteigebeziehungen gar nicht hin. Er hat ja ein bestimmtes Verkehrssegment. Das fällt völlig weg. Das kriegen Sie auch nicht herbeigeredet. Von daher haben Sie hier eine völlig andere Situation. In dieser anderen Situation jetzt etwas vorzulegen, was glaubhaft belegt „Wir haben eine Nachfrage“, wäre der Punkt, wo ich dann sagen würde: Darüber könnte man ernsthaft nachdenken. Das ist ja nicht nur eine Frage der vorgezogenen Planrechtfertigung, Herr Kollege Prof. Johlen, sondern das ist ja auch eine Frage des Gewichts der Belange in der Abwägung. Sie wollen ja auch ein paar Belange haben, die Sie für Ihr Vorhaben anführen können, damit Sie den Fluglärm und die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft beiseite wägen lassen können – wenn ich das einmal so formulieren darf.

Die Androhung, vielleicht käme dem Vorhaben als Planrechtfertigung auch eine Umverteilung von Fluglärm zugute, ist hier im Saal, glaube ich, nicht richtig angekommen. Ich glaube, das wurde vorhin nicht ganz verstanden. Ich will es nur noch einmal wiederholen. Das wurde hier gesagt.

(Beifall bei den Einwendern)

Das kann aber keine Rolle spielen. Das steht hoffentlich in dem Protokoll über diesen Erörterungstermin. Der Vorhabensträger hat keinen einzigen Satz zur Begründung aufgestellt. Ich glaube, das wäre politisch auch nicht ganz opportun, wenn Sie das versuchen würden. Insofern gehe ich davon aus, dass sie tatsächlich nur auf diesem abstrakten Bedarfsmodell bzw. Nachfragemodell, wie es Herr Prof. Wolf genannt hat, beruhen. In diesem abstrakten Modell spielt sich jetzt für mich die Diskussion ab. Ich verstehe das so: Sie haben tatsächlich eine reine Angebotsplanung. Sie haben nicht eine einzige Luftverkehrsgesellschaft, die Sie hier anführen können, die einen Bedarf hat. Das wäre zugleich meine Frage: Haben Sie eine Luftverkehrsgesellschaft, die hierher will, die aber nicht hierher kann, weil Sie für sie keinen Platz haben? – Ich meine, es ist ein bisschen schwierig, diese Frage jetzt zu beantworten; denn Sie haben ja so viel Platz. Aber sagen Sie einfach, ob Sie irgendetwas haben, ob Sie irgendwo eine Nachfrage haben, die Sie nicht befriedigen können.

Meine zweite Frage in diesem Zusammenhang, die ich auch spannend finde, ist: Sie wollen ja ausbauen. Sie wollen die Start- und Landebahn verlängern. Ich muss ehrlich sagen, ich habe den Technischen Erläuterungsbericht nicht in Gänze noch einmal gelesen. Aber ich habe ihn zur Einwendung gelesen. Ich habe es so in Erinnerung, dass Sie den Ausbau im Wesentlichen mit den Randbedingungen, mit der Hindernissituation begründen. Sie haben eine bestimmte Ausbaulänge. Die ist technisch möglich. Dann sagen Sie: Das technisch Mögliche machen wir. Wir wollen hier grundsätzlich größere Flugzeuge abfertigen. Die sollen starten und landen können. Wir haben aber heute schon optimale Bedingungen. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie so argumentiert. Sie haben eine ausgebaute Start- und Landebahn, die irgendeine Oberfläche hat, die der Jurist nicht versteht, aber auf der sie bei Nässe so gut landen können wie auf anderen Flugplätzen bei Trockenheit. Sie brauchen also nicht verlängerte Start- und Landebahnen für bestimmte Wetterbedingungen. Sie können weitgehend wetterunabhängig starten und landen. Das sind optimale Bedingungen. Jetzt wollen Sie das Ganze noch verlängern.

Die Frage, die sich konkret stellt, ist: Für welche Flugzeugtypen brauchen Sie die Verlängerung? Ich spitze das mal anders zu – jetzt habe ich das Gutachten gerade nicht zur Hand, aber ich nehme das aus dem Gedächtnis; es wird immer mit Flugzeugtypen argumentiert; darauf möchte ich gerne noch genauer im Detail eingehen –: Herr Prof. Wolf, Sie haben auf der Seite 55 Ihres Gutachtens in den Planfeststellungsunterlagen ausgeführt, dass u. a. der Flugzeugtyp B 737 zur Rechtfertigung herangezogen werde, also sinngemäß: in diesem Verkehrssegment Tourismus, auf das wir abzielen, werde die B 737 benutzt. Es gibt – die Techniker wissen es besser – die B 737-200, B 737-300, B 737-400, B 737-500, B 737-600, B 737-700, B 737-710, B 737-720, B 737-800 usw. Die brauchen Start- und Landebahnlängen von – wahrscheinlich weiß Herr Faulenbach da Costa das noch viel besser als ich – im Bereich zwischen 2.000 m und 4.000 m. Ich weiß es nicht. Das Anführen des Flugzeugtyps

B 737 ist also sozusagen ein Nullargument, weil es überhaupt keinen Erkenntniszuwachs bringt.

Meine Frage ist – das habe ich in den Unterlagen nicht verstanden –: Worauf stellen Sie eigentlich bei der konkreten Rechtfertigung der Dimensionierung dieses Vorhabens ab? Das ist abstrakt auf der allgemeinen Ebene die Frage: Haben Sie eine Luftverkehrsgesellschaft, die hier fliegen will und bis heute nicht fliegen kann? Und dann etwas konkreter noch einmal die Frage – wie gesagt, auf die Flugzeugtypen würde ich gerne noch zu sprechen kommen –: Auf welchen Flugzeugtyp stellen Sie tatsächlich in Ihren Unterlagen ab? Für welchen Flugzeugtyp brauchen Sie die 2.440 m? – Sind es 2.440 m? Sie wissen es besser als ich.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Sommer. Das waren zwei sehr konkrete Fragen, zum einen nach der tatsächlichen Nachfragesituation für Mönchengladbach und zum anderen nach der Begründung für den konkreten Ausbau der Startbahn. – Herr Zerbe, bitte!

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

Ich würde gerne kurz an Herrn Peters weitergeben, der auf die Vorbemerkungen von Herrn Sommer eingehen möchte.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bitte, Herr Peters!

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

Mir ist nicht ganz geläufig, welches Rechtsverständnis Sie haben, wenn Sie über Flugplan-koordination und Flugpläne sprechen. Es geht ja nun wirklich nicht darum, im Internet nach Verspätungen und Verfrühungen oder danach zu gucken, was an sonstigen Flügen durchgeführt wird. Konkret für die Planung einer Flugplanperiode kann doch nur das sein, was im rechtlichen Rahmen koordiniert wird. Das, was im rechtlichen Rahmen koordiniert wird, tun Sie ab und sagen „Das ist von keinerlei Relevanz“. Ich habe Ihnen diese Grafik deswegen gezeigt, weil das die Nachfragesituation widerspiegelt und die Nachfragesituation nicht hinreichend zu befriedigen ist. Daran ändert sich auch nichts, wenn Sie sagen, dass es gelegentlich Verkehrstäler gibt. Natürlich ist die Nachfrage nicht den ganzen Tag über gleichmäßig. Am Samstagmorgen oder Sonntagmorgen ist das Verkehrsbedürfnis zweifellos geringer.

Jetzt zu Ihrer Frage: Haben Sie einen Carrier? – Wie können Sie erwarten, dass wir einen Carrier haben, wenn wir ein solches Verfahren vor uns haben, das wir erst einmal bis zu Ende bringen müssen? Luftverkehrsgesellschaften planen von Flugplanperiode zu Flugplanperiode oder zumindest in Jahresfristen. Sie werden keinen Carrier zu der definitiven Aussage

„Auf jeden Fall komme ich“ bewegen können. Wenn wir die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen haben, dann ist es überhaupt kein Problem, Carrier hierher zu bekommen.

(Lachen bei den Einwendern)

Sie lehnen sich da so zurück und sagen „Hier sind ja alle weggegangen“. Warum sind Sie denn weggegangen? – Sie haben nicht realisiert, dass sich der Regionalluftverkehr in seiner Bedeutung in den letzten zehn Jahren völlig verändert hat. Welche Position wir als Beteiligte im Luftverkehr haben, will ich Ihnen daran verdeutlichen: Eine Airline, die feststellt, dass sich der Markt verändert, fasst heute einen Gesellschafterbeschluss und kauft ein anderes Flugzeug. Ein Flughafen, der auf eine solche Veränderung reagieren muss, fängt ein Planfeststellungsverfahren an und guckt dann, ob er nach sechs, sieben oder acht Jahren schließlich dem Markt gerecht werden kann. – So viel zu der Frage, warum die Carrier weggegangen sind. Mit 1.200 m, auch mit gegroovten 1.200 m, werden sie keine B 737 und auch keine 500er in einem normalen gewerblichen Verkehr betreiben können. Das ist nun mal so. Solange wir die technischen Voraussetzungen nicht geschaffen haben, werden wir die vorhandene Nachfrage nicht auf uns konzentrieren können.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Peters. – Zum Punkt Slotkoordinierung hat die Stadt Korschenbroich noch eine Nachfrage. Ich nehme an, Herr Faulenbach da Costa möchte kurz nachfragen.

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

Herr Peters, ich habe eine Frage, weil Sie dieses schöne Bild, das auch im Flughafenkonzept der Bundesregierung ist und das der Flughafen Frankfurt ebenso darstellt, über die Nachfrage und die verteilten Slots zeigen. Vielleicht sind Sie in der Lage, anzugeben, welche Faktoren für den Flugplankoordinator maßgeblich sind, um die Slots festzulegen. Das ist ja nicht allein das Start- und Landebahnsystem. Vielleicht erklären Sie dann noch, wo Sie die Engpässe in Düsseldorf sehen und was sich daraus für Sie folgert, wo Engpässe möglicherweise beseitigt werden müssen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Herr Peters, möchten Sie direkt darauf antworten? – Bitte!

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

Ich kann natürlich nichts zum Flughafen Frankfurt sagen. Zu den Engpässen beim Flughafen Düsseldorf: Eine gewisse Veränderung wäre möglicherweise bei den Schnellabrollwegen möglich. Aber das ändert am grundsätzlichen Problem in Düsseldorf nichts. Das grundsätzliche Problem ist die Beschränkung auf 38 Bewegungen, demnächst auf 45 Bewegungen, wenn das tatsächlich – –

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Aber es gibt noch mehr Faktoren! Das ist nicht nur das Start- und Landebahnssystem!)

- Nein. Die vergebenen Slots werden nach Großvaterrecht vergeben. Das ist ja satzungsbekannt. Das sind die Prioritätsregeln im Rahmen der Slotvergabe.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Nein, die Kapazität durch den Flugplankoordinator ...)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Entschuldigung, Herr Faulenbach da Costa, bitte nehmen Sie das Handmikrofon. Dann sind Sie für alle zu verstehen, insbesondere für die Stenografen. Bitte wiederholen Sie noch einmal Ihre Nachfrage.

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

Herr Peters, der Flugplankoordinator bestimmt den Koordinationseckwert, den er am Anfang einer Flugplanperiode vergeben kann, nach mehreren Kriterien. Danach habe ich eben gefragt. Das haben Sie bisher nicht beantwortet. Die bestimmen sich einmal aus der Kapazität des Start- und Landebahnsystems, die sich wiederum aus der Anzahl der Abrollwege, der Schnellabrollwege, der Kapazität des Vorfelds, der Kapazität des Terminals und auch der Kapazität der landseitigen Vorfahrt definiert. Das sind alle Faktoren und weitere Faktoren, die in die Dimensionierung und die Möglichkeiten der Slots, die am Flughafen zu vergeben sind, für den Flugplankoordinator mit hineinfließen. Hier wäre es interessant zu wissen: Welche Faktoren sind in Düsseldorf die limitierenden Faktoren? – Da sage ich Ihnen: Das Start- und Landebahnssystem ist bei dem derzeitigen Verkehrsaufkommen mit Sicherheit nicht der limitierende Faktor. Das ist meine Einschätzung. Aber Sie können vielleicht einmal die gesamten Faktoren benennen, die für den Flugplankoordinator maßgeblich sind, nach denen er Slots vergibt. Das ist nicht nur das Start- und Landebahnssystem. – Danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Das war Ihre Einschätzung so weit, Herr Faulenbach da Costa. – Herr Peters, bitte!

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

Es gibt für den Flugplankoordinator nur ein einziges Kriterium, ein Minimumkriterium: die Genehmigung, die Zahl der Koordinationseckwerte, die in der Genehmigungsurkunde festgelegt worden ist. Das wird regelmäßig im sogenannten Koordinationsausschuss, dem Nutzausschuss diskutiert. Aber das hat überhaupt keine Bewandnis. Da kann man sich darüber beschweren, dass die Situation so ist, wie sie ist, aber das verändert an den bestehenden Verhältnissen nichts. All die Faktoren, die Sie genannt haben, spielen beim Flugplankoordinator überhaupt keine Rolle.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Für Düsseldorf?)

- Für Düsseldorf.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Dann ist es ja gut! Also haben Sie keine Engpässe! Sie haben Engpässe durch die Genehmigung, aber nicht durch – –)

- Natürlich haben wir Engpässe. Unser Engpass ist die Genehmigungslage auf dem Start- und Landebahnsystem. Das ist der Engpass.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Zerbe, Sie wollten darauf auch noch entgegnen. Bitte!

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

Herr Rechtsanwalt Sommer hat ja auf den boomenden Airport Niederrhein hingewiesen. Um das einmal zu relativieren: Dort fliegt die Ryanair. Dieser Platz hat eine andere technische Infrastruktur als Mönchengladbach. Mönchengladbach hat eine 1.200-m-Bahn. Weeze hat um die 2.400 m und hat im Übrigen eine Betriebszeit von 5:00 Uhr bis 24:00 Uhr. Das ist also eine völlig andere Voraussetzung. Insofern vergleichen Sie Äpfel und Birnen, Herr Sommer.

Zweiter Punkt. Sie haben gefragt: Für welche Typen brauchen Sie die Verlängerung? Dann haben Sie aus irgendwelchen technischen Erwägungen heraus die Boeing 737-500 genannt. Würden Sie mal dem Publikum sagen, Herr Sommer, wie viele Boeing 737-500 gebaut worden sind? Wenn Sie das ad hoc nicht beantworten können, würde ich das gerne tun. – Die Boeing 737-500 ist in einer Serie von insgesamt 390 Stück gebaut worden. Das ist der Boeing-737-Typ mit der geringsten Produktionszahl aller Modelle. Die Produktion wurde 1999 eingestellt.

Ihre Frage, für welches Flugzeugmuster wir die Bahn bauen wollen oder die Verlängerung beantragt haben, kann man so nicht beantworten. Wir wollen das nicht für ein Muster, sondern wir wollen sicherstellen, dass die gängigen Muster, die heute in der Luftfahrtbranche genutzt werden, auch eingesetzt werden können.

Ich darf in Ergänzung den DFS-Mobilitätsbericht 2004 zitieren. Da wird nämlich über die Zahl der Flugbewegungen bestimmter Flugzeugmuster in Deutschland berichtet. Ich trage die Zahlen mal vor. Die beiden meistgeflogenen Flugzeugtypen im deutschen Luftraum sind der A320 und die Boeing 737-800. Der Airbus 320 hat 245.000 Bewegungen und die Boeing 737-800 238.000 Bewegungen, die Boeing 737-300 171.000 Bewegungen und der Airbus A319 137.000 Bewegungen. Danach kommt der Canadair RegionalJet mit 135.000 Bewegungen. Dann kommt die Boeing 737-500 mit 129.000 Bewegungen. Dieser Typ, den Sie

hier nennen, schafft also im Jahr 2004 knapp die Hälfte der Bewegungen eines Airbus A320 in Deutschland. Warum um alles in der Welt sollten wir eine Bahn planen, um ein nicht gängiges und knapp genutztes Flugzeug hier einzig fliegen zu lassen? Wir sehen überhaupt keinen Sinn darin. – Vielen Dank.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Zerbe. Das war jetzt eine Antwort auf die zweite Frage von Herrn Sommer. Ich würde Sie bitten, auch auf die erste Frage nach der tatsächlichen Nachfragesituation in Mönchengladbach eine Antwort zu geben.

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

Diese Frage ist ja schon von Herrn Peters beantwortet worden. Derzeit kann keine Airline bei uns fliegen, die gängige Flugzeugmuster einsetzt – weder einen Airbus 320 noch eine Embraer 135, noch eine 737-300, noch eine 737-800.

Wenn wir die Planungszeiträume und die Umsetzungszeiträume sehen, in denen sich Flughäfen an die Änderungen des Marktes anpassen müssen – das ist ja der Punkt, den Herr Peters auch angesprochen hat –: Eine Airline entscheidet von Flugplanperiode zu Flugplanperiode viel schneller. Heute kann sich keine Airline mit gängigen Flugzeugmustern für die nächste Flugplanperiode für Mönchengladbach entscheiden. Herr Sommer, Sie sind Anwalt genug; ich glaube nicht, dass Sie mir raten würden, für den nächsten Sommerflugplan einen Vertrag mit einer Airline für den Einsatz des Airbus 320 abzuschließen. Es tut mir Leid, der Einwand geht meiner Ansicht nach völlig ins Leere, Herr Sommer.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Sommer, bitte!

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Herr Zerbe, sehen Sie es mir nach, aber ich berate keine Flughafenbetreiber. – Entschuldigung, das war eine dumme Bemerkung am Rande. Die musste mal sein.

Ich habe jetzt eines mit Erstaunen zur Kenntnis genommen, nämlich dass Sie sowohl auf die Frage, ob es eine konkrete Nachfrage gibt, Nein sagen als auch auf die Nachfrage, ob es einen konkreten Flugzeugtyp gibt, für den Sie planen, Nein sagen. Das versetzt mich deswegen ein bisschen in Erstaunen, weil das auch ein bisschen an den Realitäten vorbeigeht.

Herr Peters, ich muss noch einmal darauf zurückkommen. Ich habe eines zu den Slotvergaben gesagt: Die Slotvergaben geben kein Bild von der Nachfrage und vom Bedarf. Den Grund dafür habe ich auch benannt. Der Grund dafür ist, dass wesentlich mehr Slots beantragt werden. Man könnte jetzt den Flughafenkoordinator dazu hören. Aber es gibt sogar Statistiken – ich kann sie Ihnen morgen mitbringen, wenn Sie das gerne wollen; dann lasse

ich mir die heute Abend noch herausuchen – sowohl darüber, wie viele Slots angemeldet werden, die nicht genutzt werden und nicht gebraucht werden – wie viele sozusagen vorsorglich angemeldet werden; darin ist ein großer Unsicherheitsfaktor; diese Statistiken sind eher wertlos; aber das ist ein sehr großes Spektrum –, als auch glücklicherweise neuerdings Statistiken über die No-show-rate, die ja auch Ausdruck dafür ist, dass ich mir als Airline erst einmal Slots auf Vorrat besorge, aber nachher von ihnen regelmäßig keinen Gebrauch mache. Das sind alles relevante Anteile. Mit „relevante Anteile“ meine ich: in mehrstelliger Prozenzhöhe. Ich glaube, es sind 30 % No-show-rate an einem Flugplatz, am Flugplatz Düsseldorf, zu bestimmten Zeiten. Aber ich will die Zahl jetzt gar nicht gelten lassen. Um die konkrete Zahl geht es mir nicht. Es geht mir um die Aussage, dass der Slot-Antrag – das haben Sie hier abgebildet – kein Ausdruck für die konkrete Nachfrage, für den konkreten Bedarf ist.

Was für mich noch viel wichtiger ist, ist nicht das, was in Düsseldorf geschieht, sondern die Frage, was in Mönchengladbach geschieht. Jetzt kommen wir ein bisschen ins Philosophieren. Sie sagen: Wir brauchen nicht mehr als einen abstrakten Bedarf, wir brauchen nicht mehr als ein paar Passagiere, dann sagen wir „Das sind unsere“ und wie oft die fliegen, und dann buchen wir die sozusagen. Damit begründen wir den Ausbau eines Flugplatzes. – Ich habe das einmal etwas zugespitzt. – Das kann nicht ausreichen. Das kann wirklich nicht ausreichen. Dass jemand das so offensiv vertritt, verwundert mich etwas. Gucken Sie sich einmal an, wohin damals Air Berlin gegangen ist – nach Dortmund, wenn ich es richtig verfolgt habe.

(Zuruf: Düsseldorf!)

- Nach Düsseldorf. Hier sind sie nach Düsseldorf gegangen. Aber sie fliegen auch von Dortmund. Gucken Sie sich die Start- und Landebahnlänge von Dortmund an! Sie wollen hier 2.400 m oder 2.300 m und irgendwas. Die Frage ist: Wofür brauchen Sie das? – Dortmund fliegt zugegebenermaßen wenig. In Dortmund ist die Entwicklung nicht viel anders als hier, was die Anwohner nicht unbedingt traurig macht.

Aber das zeigt doch letztlich nur eines: Sie können mit einem abstrakten Bedarf heute überhaupt nicht mehr agieren, weil die Annahme, die dahinter steckt, diejenige ist: Wir verteilen eine bestimmte Nachfrage gleichmäßig auf ein System bundesdeutscher Flughäfen oder ein System eines gegriffenen Raumes. Das ist die Annahme, die hier in diesem Prognosegutachten getroffen wurde – jetzt mal ganz allgemein. Diese Annahme ist einfach unrealistisch. Was wir am Markt erleben, ist, dass es bestimmte Flugplätze gibt, die nachgefragt werden.

Vielen Dank auch für die Auskünfte zu den Start- und Landebahnlängen und Betriebszeiten von Weeze, Herr Zerbe! Das ist gerade der Punkt. Sie werden mit Weeze nicht konkurrieren können. Hoffentlich werden Sie nie mit Weeze konkurrieren können. Denn die haben ganz andere Voraussetzungen.

Die Frage ist letztendlich – aber die wird vielleicht unter einem anderen Punkt noch intensiver zu diskutieren sein –: Wie kommen Sie eigentlich auf die Idee, hier einen Bedarf zu deklarieren ohne jede konkrete Anfrage? Sie sagen: Da will überhaupt keiner fliegen, aber es gibt ein paar Leute, die könnten dort fliegen wollen, wenn wir sie richtig umverteilen. Wie kommen Sie auf die Idee, hier einen abstrakten Bedarf zu deklarieren, wenn mehr oder weniger nebenan – ich weiß, das ist ein bisschen überspitzt; aber das ist in unmittelbarer Nähe – der Flugplatz Weeze mit dieser wunderbaren Start- und Landebahnlänge und dieser wunderbaren Betriebszeit betrieben wird, und zwar – was die Betroffenen noch viel mehr interessiert – mit sehr viel weniger Betroffenen im Umfeld? Die haben doch viel bessere Voraussetzungen! Die kriegen den Flugverkehr hoffentlich, an den Sie nicht herankommen, weil sie andere Voraussetzungen bieten können. Wenn sich jemand mit Ryanair oder irgendeiner Airline nicht anlegen will, dann mag das wieder ein anderer Mechanismus sein.

Was ich im Endeffekt nur aussagen will, ist: Die Grundannahme, die dieser Planung zugrunde liegt „Es gibt einen abstrakten Verkehrsbedarf, wir verteilen den mal einfach irgendwie und sagen, dann werden die Leute schon irgendwie kommen, und die Airlines werden auch schon irgendwie kommen“, geht völlig am Bedarf vorbei. – Na gut, einen konkreten Bedarf gibt es ja sowieso nicht, aber sie geht völlig am Markt vorbei.

Das ist auch der Grund, warum eine solche Angebotsplanung letztendlich einer besonderen Rechtfertigung bedarf und warum das Bundesverwaltungsgericht z. B. in der München-II-Entscheidung zum Nachtflug vom 20. April dieses Jahres das Begriffspaar „konkret prognostiziertes Luftverkehrsaufkommen“ und „unzulässige Vorratsplanung“ benutzt hat. Das bringt das vielleicht eher zum Ausdruck. Das, was hier gemacht wird, ist: Ich plane auf Vorrat, um nachher die Hoffnung umzusetzen. Das mag für Sie, die Sie damit beruflich befasst sind, verständlich sein, dass Sie da Hoffnungen hegen, dass letztendlich irgendjemand kommen wird. Das reicht aber nicht aus, um ein Vorhaben zu rechtfertigen. Um ein Vorhaben zu rechtfertigen, muss ich sagen: Da kommt etwas, da ist ein bestimmtes Verkehrssegment, das ich kriege – Beispiel DHL in Leipzig –, die kommen auch tatsächlich, da habe ich eine gute Chance; wenn ich die Zulassung habe, dann kommen sie. – Das widerspricht übrigens dem, was Sie eben gesagt haben, Herr Peters. Es geht nicht darum, jeden Flugplatz so groß wie möglich auszubauen, um dann sozusagen zu akquirieren. Das ist keine Planrechtfertigung im bundesdeutschen Sinne, sondern es geht darum, einen konkreten Bedarf auszumachen. Diese Kunst haben Sie bisher als Flughafenbetreiber verfehlt, einen konkreten Bedarf auszumachen, auf den ich mich dann vielleicht zulassungsrechtlich stürzen kann. Wenn ich dann im Zulassungsverfahren geltend machen kann – und dann bitte auch plausibel –, dass ich diesen Bedarf habe und dass ich ihn konkret auf meinen Flugplatz und auf meine Start- und Landebahnlänge, die ich beantragt habe, herunterbrechen kann, dann habe ich eine Planrechtfertigung, aber nicht vorher, nicht auf abstrakter Ebene.

Jetzt würde ich gerne einen Punkt andiskutieren. Das mit der B 737-500 war übrigens nicht meine Äußerung. Die B 737-500 habe ich in meiner Einwendung erwähnt, aber vorhin nicht erwähnt, sondern ich habe vorhin die B 737 als Oberbegriff von Herrn Prof. Wolf erwähnt. Ob die mehr oder weniger genutzt wird, ist auch relativ egal, weil das nur ein beliebiges Beispiel war.

Wir haben in vielen Planfeststellungsverfahren eine intensive Diskussion um die notwendige Start- und Landebahnlänge geführt. Wo es eine besondere Rolle spielte, war u. a. der Flughafen Münster/Osnabrück. Er ist auch nicht ganz weit weg von hier. Er ist auch relevant für das Verkehrspotenzial, das hier eigentlich in Anspruch genommen wird. Der Flughafen Münster/Osnabrück hat letztlich aufzeigen wollen, dass er eine Start- und Landebahnlänge von 3.600 m braucht. Ende letzten Jahres hat er auch einen Planfeststellungsbeschluss bekommen, der vielleicht irgendwann, wenn man Geld akquiriert hat, auch öffentlich bekannt gemacht wird. Ich bin gespannt. Aber dieses Problem werden Sie ja vielleicht auch noch haben, Geld dafür zu bekommen. In dem Verfahren für den Ausbau des Flughafens Münster/Osnabrück wurde versucht, die konkrete Start- und Landebahnlänge zu rechtfertigen, weil die Start- und Landebahn, je länger sie ist, umso mehr Fläche frisst, umso mehr Eingriffe in Natur und Landschaft bedeutet und in der Regel umso mehr Menschen betrifft, weil sich ja die An- und Abflugschwellen jeweils verschieben, es sei denn, ich treffe irgendwelche Vorkehrungen, damit sich das nicht auswirkt, aber im Hinblick auf die Belange von Natur und Landschaft in jedem Fall.

Es gibt eine schöne Aufstellung von angeblich für den Flughafen Münster/Osnabrück relevanten Flugzeugmustern – die kann ich bei Interesse gerne verteilen –, in der erforderliche Start- und Landebahnlängen stehen. Da sind auch erforderliche Start- und Landebahnlängen über 2.400 m drauf. Da sind auch welche knapp unter 2.400 m drauf. Da ist u. a. auch die 737-600 – Seite 55 des Gutachtens von Prof. Wolf – mit einer erforderlichen Start- und Landebahnlänge von 1.960 m unter den Voraussetzungen des Flughafens Münster/Osnabrück, der nach meinem Wissen keinen gegroovten Belag hat, also keinen Belag, der sozusagen noch mit ein bisschen Nässe rechnen muss. Oder wir haben die 737-700 – um es noch ein bisschen größer zu machen – mit einer Start- und Landebahnlänge von 2.170 m. Es muss Ihnen doch irgendwie einleuchten, dass die Betroffenen, wenn Sie hier 2.320 m verfügbare Strecke – aber 2.400 m geplante Strecke, glaube ich – planen wollen, wissen wollen: Wofür eigentlich? Für welchen Flugzeugtyp? Es kann doch nicht ausreichen, dass Sie irgendwelche beliebigen Flugzeugtypen nennen, die irgendwie gebräuchlich sind, die vielleicht in den nächsten zehn Jahren noch in Betrieb sind und hier fliegen könnten. – Das stimmt hinten und vorne nicht mit dem überein, was Herr Prof. Wolf über den konkreten Bedarf am Flugplatz Mönchengladbach ausgeführt hat. Das stimmt auch nicht mit den konkreten Flugzeugtypen überein, die ausnahmslos, aber wirklich ausnahmslos diese Start- und Landebahnlänge nicht benötigen. Wir haben ja in der Einwendung versucht aufzuzeigen, dass es einen gewissen Marktanteil von Flugzeugen über 30 t gibt – also schon relativ große –, die heute in Mön-

chengladbach starten und landen – ich glaube, es war über die Jahre ein Anteil zwischen 4 und 9 % –, wo man sagen könnte: Für dieses Verkehrssegment brauchen wir zukünftig vielleicht mal eine etwas längere Start- und Landebahn. – Aber bitte: Wie lang muss sie denn jetzt sein? Für welchen Flugzeugtyp? Das muss im Rahmen der Planrechtfertigung doch mal ausgeführt werden. Sie können doch nicht in die Beliebigkeit abweichen. Es handelt sich hier doch um eine teure Planung. Das ist doch auch nicht kostenneutral, ob Sie einen halben Kilometer mehr oder weniger bauen.

Ich bin auch an dieser Stelle wieder ein bisschen penetrant. Ich wüsste schon gerne von Ihnen, womit Sie begründen, dass Sie 2.320 m verfügbare Start- und Landebahn brauchen. Welche Flugzeugtypen halten Sie für diejenigen, die künftig am Flugplatz Mönchengladbach verkehren und diese Bahn brauchen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe, auf die direkte Frage? – Bitte!

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

Herr Sommer, ich habe das vorhin gesagt: die gängigen Flugzeugmuster im Regionalluftverkehr – 737-800, Airbus 320 und ähnliche Typen. Es gibt keinen Flughafen, der für ein einziges Flugzeug oder für einen einzigen Typ gebaut wird. Ich glaube, es wäre für uns und für unsere Besucher heute auch hilfreich, wenn mal jemand aus der aktiven Fliegerei ein paar Anmerkungen zu Ihren Bemerkungen machen würde. Ich würde ganz gerne das Wort an Herrn Kapitän Welke geben, der uns heute begleitet.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bitte stellen Sie sich kurz vor. Sie haben das Wort. Bitte!

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

Frau Vorsitzende! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Mein Name ist Hans-Günter Welke. Ich bin aktiver Flugkapitän auf verschiedenen Mustern, u. a. auf der Boeing 737 und der BAe 146. Ich habe den Flugbetrieb hier 2003 auch selbst mitgestaltet, als wir hier mit der Air Berlin geflogen sind, und dort hauptsächlich die Piloten geschult mit Sachverständigen des Luftfahrtbundesamtes. Ich erwähne das nur in einem Beisatz: Ich habe auch jahrelang in der Flugsicherung in Düsseldorf als Wachleiter, als Einsatzleiter gearbeitet. Die Verhältnisse hier sind mir also bestens bekannt.

Zu Ihrer Frage, Herr Sommer: Ich denke, wir müssen – das sollten Sie auch tun – die Werte richtig stellen. Sie beginnen mit 1.200 m, sind bei 1.700 m, 1.900 m, 2.300 m. Generell werden viele Dinge – ich vermute, daher haben Sie diese Dinge auch, zumindest die ersten niedrigen Werte – aus Informationsbroschüren entnommen, die die Hersteller immer bringen, um einfach ihr Produkt sehr gut zu verkaufen und zu sagen „Nach amerikanischen Rechts-

vorstellungen reichen bestimmte Werte aus“. Sie wissen aber auch bzw. das verehrte Publikum wird das wahrscheinlich auch wissen – weil man sich ja auch vorbereitet –, dass wir überall mit Sicherheitsaufschlägen zu rechnen haben. Unser Flugbetrieb, den wir durchführen, basiert auf strengen Regeln. Ich denke mal, das Begehren der vielen Einwender hier ist ja auch, eine hohe Sicherheit zu erreichen. Dazu kann ich Ihnen sagen: Wir haben eine Wechselwirkung im Flugbetrieb abhängig von den Basisdaten eines Flugzeuges für Starts und Landungen und den Sicherheitsaufschlägen, die bei bestimmten Windlagen nötig sind, bei Nässezuständen der Bahn und der Hindernissituation. Ich darf vielleicht einmal das Beispiel Boeing 737-700 kurz anführen, auf der ich sehr gut zu Hause bin. Wenn wir hier eine 2.000-m-Bahn oder 1.900-m-Bahn nehmen, dann können Sie damit auch starten und landen – das stimmt, da gebe ich Ihnen Recht –, aber nicht mit der Kapazität, wie sie es haben müssen. Wenn Sie jemandem sagen „Sie können hier durchaus auch bei 24° Wärme starten und landen, aber nur mit Nutzlasteinschränkungen“, dann werden Sie Probleme haben.

Aber zurück zur Technik. Alle Werte, die Sie aus den Handbüchern entnehmen, basieren immer auf Grunddaten – das sind 15° Celsius und Meereshöhe –; weitere Einflüsse werden dabei nicht berücksichtigt. Ich habe ja gerade schon angeführt, dass die Hindernissituation – die hier Gott sei Dank ganz günstig oder sogar sehr günstig ist – und auch verschiedene andere Dinge wie Windeinfluss und Startbahnzustand berücksichtigt werden müssen. Dann sagt der Gesetzgeber ja nicht nur „In 2.000 m oder in 1.200 m musst du zum Stillstand kommen“, sondern er sagt: Du musst in 60 % deiner verfügbaren Strecke zum Stillstand kommen. – Das ist der Casus knacktus. Wir haben hier sehr hohe Sicherheitsauflagen, die auch der Flughafen Mönchengladbach erfüllen möchte und muss. Das trägt damit wirklich erheblich zur Sicherheit bei.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Welke. – Herr Sommer, bitte!

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Vielen Dank, Herr Welke. Aber, ich glaube, wir haben uns da missverstanden. Ich hebe nicht auf Angaben von Herstellern ab – das habe ich auch nicht behaupten wollen –, sondern ich habe als Quelle ein Gutachten aus den Planfeststellungsunterlagen für den Flughafen Münster/Osnabrück benannt. Wie gesagt, ich habe es hier. Ich kann es Ihnen gleich gerne geben. Das hat also nichts damit zu tun, dass irgendjemand irgendetwas abstrakt abgibt, sondern das ist die Grundlage für den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens Münster/Osnabrück vom 29.12.2004, glaube ich. In diesem Verfahren wurde sehr genau darauf geschaut, ob man mit einer bestimmten Start- und Landebahnlänge – die in diesem Fall allerdings über 2.000 m lag – auskommen könnte oder ob man tatsächlich auf die 3.600 m geht; denn zufällig fließt genau dazwischen ein Bach, der als FFH-Gebiet gemeldet ist und aufwendig überbaut werden soll, was die Sache nicht gerade billig macht. Da spielte also diese Frage „Welche Flieger können wir eigentlich zur Rechtfertigung unserer Start- und

Landebahnlänge heranziehen?“ eine wesentliche Rolle. Dazu wurde ein Gutachten angefertigt. Da wurde zur 737-700 – weil Sie sie erwähnt haben – gesagt: Erforderliche Start- und Landebahnlänge – wie gesagt, nicht bei gegroovter Bahn – 2.170 m unter den Verhältnissen des Flughafens Münster/Osnabrück, allerdings bei 30° und voller Beladung, also unter Worst-case-Annahmen. Techniker wissen besser, wie man das macht. Sie haben mit irgendeinem worst case gerechnet. So genau habe ich das jetzt auch nicht mehr in Erinnerung. Natürlich haben wir dann lange darüber diskutiert, wie oft dieser worst case eintritt, ob er mehr als ein halbes Mal im Jahr eintritt oder vielleicht doch ein ganzes Mal im Jahr eintritt. Aber das ist auch egal. Letztendlich ist man – – Na ja, vielleicht ist es nicht egal. Die Techniker sehen das mit der Sicherheit ein bisschen anders. Ich würde allerdings sagen: Dem kann man auch mit Nutzlastbeschränkungen begegnen. Aber das wollte Herr Welke wieder nicht. Wie auch immer.

Die ganze Diskussion kann man unheimlich verkomplizieren. Aber eines kann man, glaube ich, nicht wirklich verkomplizieren und auch nicht wirklich vereinfachen, weil das wesentlicher Bestandteil jeder Planung ist: Der Vorhabensträger muss doch aufzeigen können, wofür er das Vorhaben braucht, für welchen Flugzeugtyp er die 2.320 m braucht. Ich möchte das noch einmal anders herum sagen: Ein A321-200 wird hier in dieser Liste vom Flughafen Münster/Osnabrück mit 2.590 m angegeben. Den könnten Sie schon nicht mehr bedienen. Eine MD 83 könnten Sie auch nicht mehr bedienen. Eine B 767-300 könnten Sie auch nicht mehr bedienen. Es gibt etliche Flugzeugtypen, die Sie nicht bedienen können.

Vor diesem Hintergrund wollen die Betroffenen nur einfach wissen: Wir haben ein Gutachten, das sagt „Es gibt so und so viele Personen, die würden gerne von dort fliegen“ und legt das um auf diesen Flugplatz. Nur, unter realistischen Bedingungen müssen Sie fragen: Wer fliegt die mit welchem Fluggerät? – Da sind die Aussagen – ich habe das schon erwähnt – auf Seite 55 denkbar allgemein. Da wird von gebräuchlichen Flugzeugmustern und von der B 737 gesprochen. Herr Zerbe hat schon gesagt, die 500er wurde 390 Mal gebaut. Die anderen fliegen öfter. Die 737-700 fliegt sicherlich ein bisschen öfter im Tourismusverkehr. In diesem Zusammenhang muss man das Ganze auch einmal etwas konkreter herunterbrechen und das für einen bestimmten Flugzeugtyp sagen.

Wenn Sie letztendlich zu dem Ergebnis kommen – das würde dem Gutachten entsprechen; daraus ziehe ich letztendlich wieder meinen Schluss – „Wir haben einen bestimmten Bestand an üblichem Fluggerät am Flughafen Mönchengladbach, für den wir die weitere Entwicklung prognostizieren“, dann brauchen Sie unter 2.000 m. Das ist der entscheidende Punkt. Für den Bestand brauchen Sie das gar nicht, zumal nicht bei der Auslastung, die in dem Gutachten mit durchschnittlich 60 % angenommen ist. Das heißt, Sie haben gar keine Nutzlast, mit der Sie sozusagen den worst case einer größeren Maschine bedienen müssten. Das ist doch alles unwahrscheinlich.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ich denke, die Frage ist verstanden worden. Herr Welke hat sich schon vor einiger Zeit zu Wort gemeldet. Er möchte direkt darauf antworten. Bitte!

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

Herr Sommer, Sie vermischen wiederum Einsatzmöglichkeiten oder Bedarfsanforderungen mit Sicherheit. Da bin ich als Pilot immer sehr betroffen.

Da ich denke, dass sehr viele auch das Verständnis haben wollen, was Sicherheit ist, möchte ich sagen: Mit worst case dürfen wir hier nicht immer verfahren. Jeder Start beruht auf zusätzlichen Berechnungen, was in dem – Gott sei Dank unwahrscheinlichen – Fall eines Triebwerksausfalls bis zu einer bestimmten Geschwindigkeit zu tun ist. Sie wissen das, aber das breite Publikum vielleicht nicht im Einzelnen. Wir führen immer ganz genaue Berechnungen durch, abhängig vom Gewicht des Flugzeugs, abhängig von der Pisten-, also Bahnlänge und der Hindernissituation, und stellen dann fest: Bis zu einer bestimmten Geschwindigkeit kommen wir, wenn wir den Start abbrechen müssen, anschließend noch auf der Bahn zum Stehen. Wenn wir aber diese Geschwindigkeit überschritten haben, müssen wir fliegen und schaffen wir es, die Hindernisse, die da sein könnten – je nachdem, in welcher Entfernung, ob im nahen oder entfernten Bereich –, sicher zu überfliegen. Darauf beruhen die Berechnungen, die auch hier angestellt worden sind. Ich kann Ihnen sagen: Die Berechnungen sind auch angestellt worden, um mit möglichst maximalem Abfluggewicht hier herauszugehen. Ich darf Ihnen dazu kurz etwas sagen. Der Urlauber fliegt nicht nur 1 Stunde 40 Minuten nach Mallorca, wo das unter Umständen kein Problem wäre, sondern wir fliegen ja sehr viel in die Türkei und gerade im Winter und Herbst nach Las Palmas/Gran Canaria, auf diese Inseln. Dafür brauchen sie 14 t Treibstoff, wenn sie nicht in Spanien zwischenlanden wollen. Das heißt, die Boeing 737-700 hat fast immer 68 t Abfluggewicht. Die anderen Muster – 320 – sind ähnlich zu verstehen. Die 321 ist etwas schwerer. Aber wir liegen relativ nahe zusammen. Da kann ich Ihnen sagen: Wenn sie sicher – so wird ein sicherer Flugbetrieb durchzuführen sein – abfliegen wollen, dann brauchen sie die gesamte Kapazität.

Noch einmal: In allen Berechnungen ist immer ein Verfahren mit eingearbeitet, berechnet worden. Dann komme ich auf Zahlen, die sagen: Wir liegen in einem Bereich – ich möchte mich jetzt nicht um 50 oder 100 m streiten –, der über 2.100 m, 2.200 m liegt. Jeder Meter, der dazu kommt, bedeutet noch mehr Sicherheit oder Flexibilität.

Also noch einmal: Mit diesem gängigen Muster 737 – 700 liegt ungefähr in der Mitte von denen, die vorhin genannt worden sind – können sie auf einer Piste, die mit 2.320 m bemessen werden soll, in dieser Situation vernünftig und vor allen Dingen sicher arbeiten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Welke. – Herr Klinger hatte sich noch zu Wort gemeldet. Auch Herr Dr. Wolf wollte noch einiges ergänzen. Zunächst Herr Klinger. Bitte!

**Ulf Klinger (Bezirksregierung Düsseldorf):**

Herr Sommer, Sie haben zwei Fragen gestellt. Zum einen die Frage: Welcher Flugzeugtyp soll hier möglicherweise zukünftig eingesetzt werden? Die zweite Frage ist: Wie lang ist die Landebahnlänge für diesen möglichen Flugzeugtyp? Sie haben diese Frage eigentlich selbst beantwortet. Sie zitieren aus dem Gutachten von Prof. Wolf immer die Seite 55. Dort steht meines Erachtens ganz deutlich, welche Flugzeugtypen vom Vorhabensträger eingesetzt werden sollen, nämlich die Boeing 737 und die Airbustypen A319 und A320. Sie haben weiterhin aus dem Gutachten Flughafen Münster/Osnabrück die notwendigen Start- bzw. Landebahnlängen zitiert, die bei diesen Flugzeugtypen im Bereich um 2.100 m lagen. Insofern haben Sie sich die Frage selbst beantwortet.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Klinger. – Herr Zerbe hat sich noch zu Wort gemeldet. Bitte!

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

Herr Sommer, Sie haben noch die Frage gestellt, warum wir mit vollem MTOW rechnen. Sie haben ausgerechnet, dass eine Durchschnittsauslastung von 60 % da ist. Ich weiß nicht, wie Sie auf diese 60 % kommen. Wenn ich einen Flug hin mit 100 und einen zurück mit 20 mache, habe ich eine Durchschnittsauslastung von 60 %. Dann fliege ich einmal mit vollem MTOW und einmal mit 20 %. So einfach ist das Leben!

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf, möchten Sie ergänzen, oder hat sich das erledigt? – Danke schön. Herr Sommer!

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Herr Klinger, ich fühle mich da ein bisschen missverstanden. Die Frage ist gerade nicht beantwortet. Ich habe äußerst verschiedene Start- und Landebahnlängen für genau diese Typen angegeben, die Sie genannt haben. Die liegen nicht alle um 2.100 m, sondern die liegen bei 1.960 m für die B 737-600. Für die 800er liegen sie bei 2.470 m. Da haben Sie schon Schwierigkeiten mit der Start- und Landebahnlänge hier. Ich weiß nicht, welche Rolle sie spielt. Das wurde ja eben nicht offen gelegt. Aber sie gehen hoch bis 3.100 m. Das heißt, die Spanne ist tatsächlich denkbar weit.

Was diskutiert werden muss, wenn ich eine bestimmte Start- und Landebahnlänge in der Planfeststellung beantrage, ist doch: Wie viel brauche ich? Das kann ich nicht beantworten,

indem ich sage: Ich brauche 737. Denn „Ich brauche 737“ heißt nicht mehr als „Ich brauche Start- und Landebahnlängen zwischen 1.400 m“ – da kann sie wahrscheinlich schon abbremsen; das schafft sie ja heute auch irgendwie – „und 3.000 m“. Das ist keine Antwort, sondern was auch in anderen Verfahren diskutiert wird, ist: Bis wohin geht denn der Bereich, den ich tatsächlich benötige, um ein bestimmtes Verkehrsaufkommen abzuwickeln? Da dreht sich das Ganze im Kreis; denn das Verkehrsaufkommen ist ja hier nicht so konkret benannt, dass ich sagen könnte: Dieses Verkehrsaufkommen will ich mit bestimmten Maschinen abwickeln. – Aber das ist genau das Problem dieses Verfahrens und ist auch das, worauf ich an diesem Punkt aufmerksam machen möchte. – Ich sehe gerade den Blick. Haben Sie jetzt die Mittagspause vor?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Nein. Sie haben alle Zeit der Welt, Herr Sommer. Die Frage wäre nur: Es scheint mir, dass die Standpunkte hinreichend ausgetauscht sind. Käme jetzt noch ein neuer Gesichtspunkt, den Sie zu dem Punkt „Bedarf“ noch in die Diskussion einbringen möchten?

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Ja, zum Punkt „Bedarf“ gibt es durchaus noch Gesichtspunkte. Ich will diesen einen kleinen Teil des Bedarfs noch mit einer Äußerung von meiner Seite abschließen. Ich habe das jetzt letztendlich so verstanden: Wir diskutieren hier über eine Angebotsplanung – auch wenn man von Vorhabensträgerseite diesen Begriff ungern benutzt –, in der der Bedarf abstrakt durch ein abstraktes Nachfragemodell bestimmt wurde, in der nicht gesagt werden kann „Wir haben irgendeine bestimmte Airline“ und in der nicht gesagt werden kann „Ich habe irgendeinen bestimmten Flugzeugtyp“, sondern in der man tatsächlich davon ausgeht: Ich habe eine technisch mögliche Ausbausituation und nutze den Platz, den ich optimal oder maximal habe, um dort Flugverkehr abzuwickeln. Das beunruhigt mich doch erheblich, weil es meines Erachtens den Anforderungen, die an die Rechtfertigung einer Planung und die damit verbundene Beeinträchtigung der Rechte anderer und der Rechte von Natur und Landschaft und der sonstigen öffentlichen Interessen zu stellen sind, bei weitem nicht erfüllt. Ich will das mal anders sagen: Ich könnte ja für den Flughafenneubau auch einfach mal behaupten „Ich brauche zwei Bahnen von 4.000 m Länge“. Es gibt ja auch Flugzeuge, die 4.000 m brauchen.

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

Das ist nicht beantragt.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Das kann man beantragen.

(Zuruf)

- Sie haben es genauso beliebig beantragt. Das ist genau mein Problem. Ich versuche hier nur, mein Problem zu verdeutlichen. Haben Sie einen freien Standort – beantragen Sie meinetwegen den Ausbau von Weeze-Laarbruch –, dann können Sie auch 4.000 m beantragen. Aber das würde doch keiner machen und würde doch keiner zulassen, sondern jede Genehmigungsbehörde würde immer wieder fragen: Was braucht ihr denn tatsächlich? Ihr braucht doch nicht 4.000 m! – Nicht mal Leipzig/Halle hat in dem neuen Verfahren 4.000 m beantragt und will volle Frachtflieger abfertigen, vollgetankt und vollgepfropft mit Fracht bis unter das Dach. Dafür brauchen sie auch nur 3.600 m. Auch da ist übrigens die Start- und Landebahnlänge heiß und im Detail diskutiert.

Was mich bei der Frage Bedarf und Prognose noch besonders interessiert – da richtet sich meine Frage an Herrn Prof. Wolf –, ist: Wir haben ja nun die von Ihnen schon skizzierte Situation: Sie bauen auf einer Fluggastbefragung 1998 auf. Sie sagen, wir machen das deswegen auf der Grundlage der Fluggastbefragung 1998, weil sie nur unregelmäßig stattfinden. Die letzte hat 2003 stattgefunden und wird jetzt ausgewertet.

Jetzt drängen sich für mich zwei Fragen auf: Eine solche Prognose ist immer nur so gut, wie sie zum Zeitpunkt der Entscheidung der Genehmigungsbehörde der Überprüfung anhand der tatsächlichen Entwicklung standhalten kann, inwieweit sie verifiziert werden kann. Sie muss sich ja auch immer an der tatsächlichen Entwicklung messen lassen, auch wenn Sie das schon mit der Bemerkung eingeschränkt haben „Kurzfristige Entwicklungen interessieren uns nicht so sehr“. Aber hier haben wir eine auffällige Entwicklung, die ich schon mehrfach erwähnt habe: das Absinken der Passagierzahlen von 180.000 auf 150.000 – ich habe das jetzt so oft erwähnt, dass ich davon ausgehe, das ist richtig; sonst hätte irgendjemand etwas anderes gesagt – in sechs Jahren, von 1998 bis 2004, also 20 % Minus in sechs Jahren. Sie haben, ich glaube, mit durchschnittlich plus 4,5 % pro Jahr bis 2015 hochgerechnet. Was heißt diese tatsächlich gegenläufige Entwicklung für Ihre Prognose? Heißt das, Sie schreiben, weil es für Ihr Prognosemodell keine Rolle spielt, Ihr Prognosemodell einfach ab 2004/2005 – wann immer die Zulassung kommt – fort und sagen „Na gut, wenn die Entwicklung 2015 nicht eintritt, dann tritt sie eben 2020, 2025“ – das wären schon ein paar Jahre, die Sie aufzuholen hätten – „ein“? Mit anderen Worten: Wann kriegen Sie dann einen in etwa dem von Ihnen prognostizierten Bedarf gleichkommenden Bedarf, wenn Sie die tatsächliche Minusentwicklung berücksichtigen? Wahrscheinlich müssen Sie ja bei der Plusentwicklung nach Fertigstellung des Ausbaus ansetzen. Das heißt, Sie hätten einen Beginn der Prognose irgendwo im Jahre – sagen wir mal optimistisch für Sie – 2006. Bis dahin dürfte es zumindest nicht wesentlich mehr werden als die 150.000. 2006 bis 2015 sind nur neun Jahre. Sie haben, glaube ich, ein paar Jahre mehr gerechnet mit plus 4,5 % und ausgehend von 180.000.

Wie wirkt sich also diese tatsächliche Zahl in Ihrem Modell aus? Das ist für mich ein ganz entscheidender Eingangsfaktor, weil – nur um das auch noch einmal zu erwähnen; ich kam ja schon auf das Begriffspaar der unzulässigen Vorratsplanung – letztendlich auch zu beur-

teilen ist, innerhalb welchen Zeitraums die Entwicklung eintreten kann. Wenn Sie eine Entwicklung prognostizieren, von der Sie sagen, sie könnte in 20 oder 25 Jahren eintreten, dann werden Sie selber sagen „Für diesen Zeitraum kann ich gar keine Prognose erstellen“, d. h. dann werden Sie selber Ihre Prognose infrage stellen. Rechtlich gesagt, würde ein überprüfendes Gericht wahrscheinlich auch sagen: Das ist eine klassisch unzulässige Vorratsplanung, wenn man einfach nur Zahlen fortschreibt, ohne die tatsächliche Entwicklung zu berücksichtigen.

Wie wirkt sich also der Rückgang der Passagierzahlen aus? Vielleicht können Sie dabei noch mit einbeziehen – ich habe das Zusatzgutachten zu Weeze zwar gelesen, aber, ehrlich gesagt, nicht richtig verstanden –: Wie wirkt sich der Flughafen Weeze, wenn Sie das mit diesem Passagierrückgang in Ihrer Prognose verbinden, aus? Also was bleibt gegebenenfalls oder welcher Zeitraum ist notwendig, um das von Ihnen für 2015 Prognostizierte herbeizuführen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Prof. Wolf, möchten Sie antworten? – Bitte!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Herr Sommer, ich bin Ihnen dankbar, dass Sie zu der ersten Frage schon einige Antworten für mich gegeben haben. Insofern brauche ich das nicht mehr weiter zu behandeln.

Das, was mir ein bisschen schwer fällt zu verstehen, ist, dass Sie auf das, was vorhin Herr Jacobson vorgetragen hat, überhaupt nicht eingehen. Sie haben vorher schon einmal gesagt, wir haben eine abstrakte Prognose gemacht und machen eine abstrakte Angebotsplanung. – Wir haben es uns nicht so leicht gemacht.

Ich gehe noch einmal mit einigen wenigen Worten auf die Grundlage ein. Wir haben aus dem Jahr 1998 das Fluggastaufkommen aus den Kreisregionen in Nordrhein-Westfalen, auch das Aufkommen aus Mönchengladbach. Wir wissen, wo die Passagiere 1998 abgeflogen sind. Wir wissen, wohin sie von den Abflughäfen aus geflogen sind. Wir können also aus dem Aufkommen der Kreisregionen eine ganze Reihe von Entscheidungen, die die Passagiere getroffen haben, ableiten.

Jetzt kommen wir mit unseren Wachstumsfaktoren, die wir abgeleitet haben, und rechnen damit die Aufkommenswerte aus den einzelnen Regionen in die einzelnen Regionen hoch. Nach Griechenland gibt es mehr Prozente als beispielsweise nach Irland als Wachstum.

Dann überlegen wir: Wie werden sich unter der Entwicklung der Angebote auf den Wettbewerbsflughäfen – zu denen wir damals, wie Sie richtig sagen, Weeze nicht dazugezählt haben – – Wir haben auch nicht Maastricht/Aachen dazugezählt. Maastricht/Aachen hatte damals viertägliche Verbindungen nach Amsterdam und sieben touristische Ziele. Wenn Sie

das mit Düsseldorf oder Köln vergleichen, ist das ein Witz. Das ist also kein Angebot – auch noch über die Grenze –, das angenommen wird. Daher ja auch: nur 3 % der Reisenden aus Deutschland Abflug in Maastricht.

Diese Angebote haben wir für 2015 – vielleicht meinen Sie das als Angebotsplanung – auf den Wettbewerbsflughäfen, sagen wir, als virtuelles Angebot hinterlegt. Wir haben also gesagt: In Dortmund wird wahrscheinlich 2015 solch ein Angebot sein, und in Mönchengladbach wird dieses Angebot sein. – Unter diesen Prämissen für das Jahr 2015 haben wir die Anteile der einzelnen Flughäfen an dem Aufkommen jeder Kreisregion auf den Flughafen bezogen. Das heißt, über das Fluggastaufkommen, das vorher in Mönchengladbach war, haben wir uns gar nicht gekümmert, sondern wir haben gesagt: Das Aufkommen am Flughafen in Mönchengladbach im Jahr 2015 wird bei einem Angebot in der und der Größe nach den zwei Szenarien so und so groß sein. - Das ist unser Ansatz. Insofern ist das weder eine Trendrechnung, noch ist das eine Hochrechnung, sondern das ergibt sich aus der Überlegung: Wie wird ein Passagier auf ein Angebot an einem bestimmten Platz reagieren?

Wenn Sie jetzt nach der Tragfähigkeit solcher Prognosen fragen: Wir haben im Internet gelesen, dass Sie gerne wüssten, wie eine IATA-Prognose ausgesehen hat, die 1990 für das Jahr 2015 erstellt worden ist. Das haben Sie jetzt nicht gefragt, aber ich will das trotzdem beantworten. Man hat uns ja eine gute Datenbank attestiert. Ich habe hier den European Traffic Forecast 1991 bis 2010. Das ist ein sehr schönes, kleines Bändchen. Da wurde für 1991 bis 2010 das Wachstum Europa/Deutschland mit den Wachstumsfaktoren hochgerechnet. Wenn ich sie auf die Zahlen beziehe, die ich heute kenne, nämlich das Aufkommen an Reisen im Jahr 2003 und das Aufkommen an Reisen im Jahr 2001, dann würde das nach dieser Prognose prognostizierte Aufkommen – also der Zwischenwert für 2003 – zwischen 2004 und 2005 eintreten, also etwa zwei Jahre später. Dazwischen waren aber die Ereignisse in New York am 11. September. Sie sehen, so falsch liegen diese ganzen Überlegungen gar nicht. Und warum liegen sie nicht so falsch? – Weil es Reaktionen sowohl bei den Anbietern als auch bei den Nachfragern gibt, die dann solche Nachfrageeinbrüche versuchen wieder auszugleichen. – So viel zu diesem Punkt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Prof. Wolf. – Herr Jacobson wollte noch einige Ergänzungen tätigen. Sehe ich das richtig? – Bitte!

**Raimo Jacobson (Antragstellerin):**

Ja, zur Ergänzung zu der Frage Weeze. Im Großen und Ganzen hat Prof. Wolf das gerade schon beantwortet. Wir haben ja nicht die Situation heute betrachtet, sondern im Jahr 2015. In der Ergänzung, die wir noch durchgeführt haben, wurde der Flughafen Niederrhein/Weeze noch mit in das Flughafenwahlmodell integriert, um dann die Auswirkungen zu sehen, wie sie sich im Jahr 2015 darstellen könnten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Sommer, wünschen Sie weiter das Wort?

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Zu Weeze. Ich habe das gelesen. Das habe ich ja schon gesagt. Was ich nicht verstanden habe, ist, wie es sich im Ergebnis auf Ihre Prognose auswirkt. Am Ende steht sozusagen nicht die Zahl, die ich eigentlich erwartet hätte, zumal für Weeze eine Destination betrachtet worden ist. Das habe ich auch vom gedanklichen Ansatz her nicht verstanden. Man könnte ja auf die verwegene Idee kommen, dass in Weeze bis 2015 noch ein bisschen mehr stattfindet als nur diese eine Destination. Da wurde an der einen oder anderen Stelle abstrahiert – das liegt möglicherweise im System –, aber diese Abstraktion geht so weit, dass ich nicht weiß, was sie noch mit dem konkreten Vorhaben zu tun hat. Da habe ich ein Problem.

Wir haben ja eben schon gehört – Sie haben es zwar nicht ausdrücklich gesagt, Herr Prof. Wolf, aber ich nehme es noch einmal auf –: Das, was ich am Anfang gesagt habe, scheint ja so durchaus nicht ganz von der Hand zu weisen zu sein. Der Rückgang der Passagierzahlen von 1.800 auf 1.500 über die letzten sechs Jahre wirkt sich auf dieses Modell nicht aus, weil es mit diesem Modell überhaupt nichts zu tun hat. Das heißt, dieses Modell ist nicht verifizierbar anhand der tatsächlichen Entwicklung am Flugplatz, weil es einen anderen gedanklichen Ansatz hat. Das mag man jetzt nicht verurteilen, weil es letztendlich dem Modell immanent ist. Die Frage ist bloß: Was macht man dann im Rahmen der Planrechtfertigung aus einem Modell, das sich nicht verifizieren lässt, das sich also in keinem nachvollziehbaren Zusammenhang zu der tatsächlichen Entwicklung am Flugplatz vollzieht? Mit anderen Worten: Sie können den Flugplatz Mönchengladbach weitgehend stilllegen und dann wieder zum Leben erwecken und würden nach diesem Modell auf die gleichen Zahlen kommen, rein abstrakt. So habe ich das jetzt erst einmal verstanden. – Aha, so ist es doch nicht zu verstehen. Na, gut. Dann bin ich ja gespannt.

Was ich sagen will, ist: Ein Modell muss sich auch verifizieren lassen.

Ich schließe da jetzt mal eine andere Frage an: Wie groß ist denn die Prognoseunsicherheit Ihres Modells? Wir haben ja bei anderen Betrachtungen und Prognosen eine gewisse Unsicherheit. Wenn ich eine reine Hochschreibung, eine reine Trendprognose habe, dann sage ich: Ich habe eine Unsicherheit von plus/minus 20 % oder was auch immer. Oder wenn ich irgendeine Belastungsbetrachtung habe, sage ich: Aufgrund der Methodik, die nicht ganz sicher diese Belastung einschätzen kann – Erschütterungen oder was auch immer –, habe ich eine Unsicherheit von plus/minus 20 %. Wie groß ist denn Ihre Prognoseunsicherheit? Mir dünkt, sie könnte plus/minus 100 % sein, weil das Modell so abstrakt ist, dass es genauso gut passieren könnte, dass der Fall eintritt, wie es auch passieren könnte, dass der Fall nicht eintritt und der Flugplatz sich wie bisher weiterentwickelt, nämlich eher in Richtung Minus.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Wolf, ich denke, Sie möchten direkt entgegen. Bitte!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Gut, dass es Ihnen dünkt, und nicht, dass das schon wieder eine Antwort von mir war. Auf die erste Frage bezogen: Wir haben ja das Angebot 1998 in Mönchengladbach und die Anteile von 1998, die Mönchengladbach aus den einzelnen Regionen gezogen hat, in unserem Modell drin. Wir haben dann für das Jahr 2015 aufgrund anderer Angebote ein anderes Aufkommen in Mönchengladbach erzielt. Wie Sie auf Trends und Ähnliches kommen – es ist einfach ein Ansatz, der von der Nachfrage ausgeht, und ein Ansatz, der – ob in der Bundesverkehrswegeplanung oder wo auch immer – so getätigt wird, wenn auch mit anderen Modellen. Aber die sind dort auch gang und gäbe.

Zur Frage der Unsicherheit oder Sicherheit von Prognosen, wenn man auf das Jahr 2015 geht, haben wir einmal das Beispiel, das ich Ihnen gerade nicht ohne Grund vorgeführt habe und das Sie vielleicht gar nicht so gewertet haben. Man hat auf zwölf Jahre prognostiziert, zwischendurch ist der 11. September passiert, und wir haben zwei Jahre später das prognostizierte Aufkommen. Wir liegen jetzt in einer in etwa ähnlichen Größenordnung. Je nachdem, wie es sich entwickelt, wird wahrscheinlich eine solche Plus/Minus-Entwicklung auch hier absehbar sein. Rechnerisch ist das nicht zu fassen. Wenn Sie sehen, wie wir hinsichtlich der Langfristprognosen bei Wirtschaft und Ähnlichem herumhinken: Wir können da nicht besser sein.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Prof. Wolf. – Ein Blick auf die Uhr zeigt mir, dass es jetzt vielleicht mal Zeit für eine Mittagspause wäre, für eine Unterbrechung für eine Stunde. Wenn es Herrn Sommer recht wäre, schlage ich vor, dass wir dann in der Rednerliste weiter fortfahren. Als Nächster wäre Herr Faulenbach da Costa an der Reihe. Wenn Sie, Herr Sommer, danach noch Wünsche hätten, auch weiter zum Bedarf zu sprechen, ließe sich das sicherlich einrichten. Nur, ich denke, es ist vielleicht ganz angebracht, wenn Herr Faulenbach da Costa, der ja auch für heute angemeldet war, Gelegenheit erhält, ab 14 Uhr zu sprechen. Herr Sommer, sind Sie einverstanden? – Alles klar. Wunderbar.

Herr Graaff, Sie haben noch eine Frage?

**Rudolf Graaff (Stadt Korschenbroich):**

Mein Name ist Graaff, Beigeordneter der Stadt Korschenbroich. Mir ist es ein Anliegen, die Aussage, die Herr Sommer für die Fluglärmaktivitäten in Bezug auf die Unsicherheiten und die Prioritätenregelung getroffen hat, noch einmal zu verstärken bzw. zu bestätigen auch aus

der Sicht der Stadt Korschenbroich. Zur Frage des Bedarfs, der Prognose wird nachher Herr Faulenbach für uns, die Stadt Korschenbroich, aber auch für die Städte Tönisvorst, Dormagen, Kaarst, Willich, Viersen und den Rheinkreis Neuss antworten.

Zunächst einmal war ich ja ganz erfreut darüber, dass die Vereinbarungen, die wir bereits am Montag zur Vorlage eingefordert haben, heute vorgelegt worden sind. Ich darf nur noch einmal kurz in Erinnerung rufen: Unser Rechtsvertreter, Herr Rechtsanwalt Dr. Bank, hat hier einen entsprechenden Antrag auf Aussetzung des Verfahrens gestellt, um diese Unterlagen vorgelegt zu bekommen. Wir sind damit gescheitert. Ich bin erstaunt, aber zugleich erfreut über das Ergebnis, dass es dann doch möglich war, diese Unterlagen vorzulegen, lerne aber auch daraus: Eine gewisse Beharrlichkeit scheint sich auszuzahlen.

(Beifall bei den Einwendern)

Was mich veranlasst, an das Mikrofon zu treten, war Ihre Aussage, dass der Bezirksregierung die Vereinbarungen bislang nicht vorgelegen haben bzw. immer noch nicht vorliegen. Wir wissen aber aus dem Schriftverkehr, den wir mit Ihnen und auch mit der Deutschen Flugsicherung geführt haben, dass die Deutsche Flugsicherung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Stellungnahme Ihnen gegenüber abgegeben hat. Ich möchte sie kurz zitieren – wir sind da auch im dauernden Schriftverkehr – aus einem Schreiben der Deutschen Flugsicherung vom 24. März dieses Jahres:

Darüber hinaus hat die DFS in ihrer Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren auf die Beibehaltung der Prioritätenregelung bestanden, die dem Flugverkehr am Flughafen Düsseldorf Vorrang vor dem Flugverkehr am VLP Mönchengladbach einräumt. Diese Regelung stellt eine unverzichtbare Rückfallposition zur Sicherung der Staffelfabstände dar – –

Ich kann dieses Schreiben auch hier zur Einsichtnahme vorlegen.

Daraus leitet sich für mich allerdings die Frage oder auch die Unsicherheit ab: Hätten Sie dann nicht als Bezirksregierung, als planfeststellende Behörde davon ausgehen müssen, dass die Prioritätenregelung in der Tat weiter fortbesteht, und hätte das nicht zu der Folge führen müssen, dass jedenfalls unter Zugrundelegung der Antragsunterlagen – die ja eindeutig davon ausgehen, dass diese Prioritätenregelung durch Vereinbarung aufgehoben worden ist – diese Antragsunterlagen insofern unschlüssig sind, da sie für die weitere Entwicklung auch des Passagieraufkommens davon ausgehen – so ist auch die Begründung der Antragsunterlagen aufgebaut –, dass ein gleichrangiger Verkehr möglich ist? Auch wenn Herr Prof. Johlen eingangs dazu gesagt hat, ein Verkehr sei auch unter Beibehaltung der Prioritätenregelung möglich, so muss doch hier an dieser Stelle konstatiert werden, dass die Antragsunterlagen als solche eindeutig davon ausgehen, dass sie weiterhin besteht, dass sie

also unter der Fortgeltung der Prioritätenregelung gar nicht haltbar sind. Wenn ich die prognostizierten Zahlen für das Passagieraufkommen von 180.000 auf 2,7 Millionen in Bezug nehme, dann handelt es sich nicht um eine Verdoppelung, sondern um eine Verfünzfachung. Dass dann unter dem Gesichtspunkt des Flugverkehrs und unter dem Gesichtspunkt der Flugbewegungen erhebliche Flugsicherheitsbedenken aufkommen, stellt letztendlich die Antragsunterlagen erheblich infrage. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Graaff. Wie Sie richtig gesagt haben, ist das Gegenstand der Antragsunterlagen. Wir haben ja auch heute Vormittag bereits ausführlich über die Frage Prioritätenregelung und deren Relevanz diskutiert. Ich denke, dieser Termin ist gerade auch dafür geeignet, später die DFS auch zu diesem Punkt zu hören. Das wird dann auch mit der DFS noch einmal geklärt werden.

(Zuruf von den Einwendern: Warum ist kein Vertreter der DFS hier?  
Das ist ein Versäumnis der Antragstellerin!)

- Nein. Insoweit haben wir einen eigenen Tagesordnungspunkt. Zum Punkt „Flugsicherheit“ wird die DFS ausreichend gehört werden können. Das ist am 13. Juni der nächste TOP. Ich denke, dann haben wir ausreichend Gelegenheit, diesen Punkt noch einmal zu diskutieren.

Ich schlage jetzt in unser aller Interesse vor, in die Mittagspause zu gehen. Es ist jetzt 13:05 Uhr. Wir machen um 14:05 Uhr weiter.

(Unterbrechung von 13:05 Uhr bis 14:05 Uhr)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bevor Herr Faulenbach da Costa gleich sprechen kann, hatte die Antragstellerin noch einmal den Wunsch geäußert, zu dem Punkt „Wirtschaftlichkeit des Vorhabens“ einige kurze Ausführungen zu machen. Hierzu wird jetzt Prof. Hamm für die Antragstellerin sprechen. Bitte, Herr Prof. Hamm!

**Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):**

Einen schönen guten Tag, meine Damen und Herren! Ich bin gebeten worden, heute etwas über eine Untersuchung zu erzählen, die wir an der – –

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Stellen Sie sich vielleicht noch einmal kurz vor, damit auch das Auditorium Sie kennt!

**Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):**

Mein Name ist Rüdiger Hamm. Ich bin Professor an der Hochschule Niederrhein am Fachbereich Wirtschaftswissenschaften und dort zuständig für den Bereich Volkswirtschaftslehre, insbesondere regionale und sektorale Strukturpolitik.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke.

**Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):**

Ich bin gebeten worden, heute etwas über eine Untersuchung zu erzählen, die wir an der Hochschule Niederrhein gemacht haben und den Titel „Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Mönchengladbach – Perspektiven im Falle eines Ausbaus“ trägt. Wenn Sie Fragen haben, wäre ich auch in der Lage, jederzeit zwischendurch unterbrochen zu werden, und würde ich direkt darauf antworten. Das bin ich von meiner sonstigen Tätigkeit gewohnt.

Ich möchte ein paar Worte dazu sagen, wie die Untersuchung ausgesehen hat, die wir durchgeführt haben. Sie ist im Jahre 2002 durchgeführt worden und etwa Mitte des Jahres 2002 fertig gestellt worden – wie gesagt: an der Hochschule Niederrhein am Fachbereich Wirtschaftswissenschaften. Untersucht wurden die Effekte des damaligen Zustands des Flughafens Mönchengladbach und die möglichen regionalwirtschaftlichen Effekte im Falle eines weiteren Ausbaus dieses Flughafens. Wir haben einerseits versucht, die nachfrageseitigen Effekte dieses Flughafens abzuschätzen und auch zu quantifizieren. Die Methode, die dabei eingesetzt worden ist, ist eine iterative regionale Multiplikatoranalyse. Falls noch Fragen im Detail dazu sind, stehe ich natürlich zur Verfügung. Wir haben uns darüber hinaus im Rahmen dieser Studie auch mit möglichen angebotsseitigen Effekten auseinander gesetzt. Die Methode, die wir dabei eingesetzt haben, ist eine Unternehmensbefragung gewesen.

Ich möchte jetzt so, wie die Studie aufgebaut ist, zunächst etwas zu den nachfrageseitigen Effekten und im Anschluss daran zu den möglichen angebotsseitigen Effekten sagen. Ich habe mich darauf beschränkt, etwas darüber zu sagen, was wir für die Effekte eines Ausbaus gesagt haben; denn, ich denke, für den damaligen Zustand ist es heute hier in diesem Rahmen nicht von ganz großem Interesse.

Diese Folie ist für diejenigen, die der theoretische Background dieser Untersuchung ein bisschen interessiert. Diese Folie kann man wahrscheinlich von Ihrer Seite relativ schlecht erkennen. Wir haben eine regionale Multiplikatoranalyse durchgeführt. Wir haben uns überlegt: Wie groß ist der Impuls, den dieser Flughafen ausübt, wenn er ausgebaut ist? Dann werden dort Menschen beschäftigt sein. Wir haben uns dann aber auch gefragt: Diese Menschen werden ein Einkommen erzielen. Diese Menschen wohnen zum Teil in der Region und geben diese Einkommen in der Region wieder aus. Das löst dann eine Art Schneeballeffekt

aus. Wir haben versucht, diese Schneeballeffekte mit den Methoden zu quantifizieren, die Regionalökonomien üblicherweise einsetzen. Dieser Flughafen wird dann auch Vorleistungsgüter und Investitionsgüter nachfragen. Auch die werden zum Teil wahrscheinlich aus der Region bezogen und stellen einen Impuls für die Unternehmen in der Region dar. Wir haben auch diese Effekte versucht zu quantifizieren. Der Impuls sind die Beschäftigten, die dann am Flughafen arbeiten werden. Wir sprechen dann von sogenannten indirekten Effekten – das ist das, was über Vorleistungs-/Investitionsgüternachfrage zustande kommt und angestoßen wird – und induzierten Effekten – das sind die, die über Einkommenskreisläufe angeregt werden. – Das war zunächst einmal das, was wir vorhatten.

Wir haben dann noch zwischen zwei Dingen unterschieden. Das eine ist: Wie groß sind die Effekte in einer Ausbauphase, die Erstellung von Infrastruktur? Dabei kann ich klar sagen: Das, was da während der Ausbauphase passiert, ist relativ wenig. Hier ist zwar von 400 regionalen Arbeitsplätzen die Rede. Aber das sind Mannjahre. Das ist also relativ wenig. Irgendwann ist der Effekt – irgendwann ist das Ganze fertig, erledigt, abgeschlossen – auch weg, sodass ich das hier, glaube ich, relativ schnell abhandeln kann. Das Hauptproblem bzw. die Hauptfrage ist eigentlich: Wie sieht es nachher im laufenden Betrieb aus?

Das Eingangsproblem einer solchen regionalen Multiplikatoranalyse ist es eigentlich, den Impuls zu definieren, den ich dann durch ein Rechenmodell durchschicke, indem ich diese Schneeballeffekte versuche zu kalkulieren, die ich gerade skizziert habe. Bei dem Impuls haben wir eine größere Zahl bereits vorliegender Analysen für deutsche Flughäfen betrachtet und uns angeguckt, wie viele Beschäftigte dort auf wie viele Passagiere kommen. Sie sehen hier – das ist wahrscheinlich auch schlecht lesbar – eine Zusammenstellung für verschiedene deutsche Flughäfen, wo solche Kalkulationen durchgeführt worden sind. Wir haben uns zwei Varianten vorgenommen. Wir haben zum einen nicht den Flughafen ausgewählt, bei dem auf 100.000 Passagiere die höchste Beschäftigtenzahl kam, sondern wir haben mit einem Durchschnittswert gearbeitet. Bei diesem Durchschnittswert wird gesagt: Es kommen etwa 100 Beschäftigte auf 100.000 Passagiere. Das ist bei unseren Berechnungen die obere Variante gewesen. Sie sehen, man hätte da auch höher greifen können. Aber wir haben bewusst den Durchschnitt gewählt. Als untere Variante haben wir die Beschäftigtenzahl eines Flughafens genommen, der damals in einer Größenordnung lag, wie sie für den Fall des Flughafens Mönchengladbach angedacht war, nämlich der Flughafen Halle/Leipzig, der damals ein Passagieraufkommen von 2,1 Millionen per annum hatte. Die Zahlen, die wir damals vorab besprochen haben, mit denen kalkuliert worden ist, liegen etwas darüber. Die liegen bei 3 Millionen. – Das sind also die Vorgaben, die da gemacht worden sind.

Wir haben dann die durchschnittliche Beschäftigtenzahl pro 100.000 Passagiere in diesen Impuls umgesetzt und diesen Impuls dann durch dieses iterative Modell geschickt, um herauszufinden, wie hoch die Effekte insgesamt sein werden. Diese Effekte habe ich versucht hier in der Tabelle darzustellen. Im Endausbau werden bei den damals erwarteten

3 Millionen Passagieren pro Jahr diese nachfrageseitigen Effekte erheblich sein. Ich habe dies unterteilt. Es gibt einmal diesen direkten Effekt – das ist der Impuls, von dem ich gerade gesprochen habe –, der bei dem Passagieraufkommen und bei den durchschnittlichen Beschäftigtenzahlen pro 100.000 Passagieren, die wir angenommen haben, in der Größenordnung von 2.400 bis 3.000 Beschäftigten liegen wird. Wir haben das also in Beschäftigtengrößenordnungen quantifiziert.

Der indirekte Effekte, der durch Vorleistungs-/Investitionsnachfrage des Flughafens zustande kommt, der über mehrere Runden durch das Modell gelaufen ist, liegt in der Größenordnung von 700 bis 1.000 Beschäftigten. In der unteren Variante sind es 730, 740. In der oberen Variante sind es 980.

Die Effekte, die dann über den Einkommenskreislauf angestoßen werden, liegen in einer Größenordnung von 700 in der unteren Variante bis 1.100 in der oberen Variante.

Die Gesamteffekte, die über die regionale Nachfrageseite zustande kommen, haben wir in einer Größenordnung zwischen gut 4.000, 4.200 Beschäftigten bis gut 5.000, 5.100 Beschäftigte quantifiziert. Wohlgermerkt: Das sind nicht die, die am Flughafen arbeiten, sondern die, die am Flughafen arbeiten, sind mein Impuls. Der Rest – die induzierten und indirekten Effekte – sind Arbeitsplätze, die in der Region entstehen würden.

Auf der Basis dieser Zahlen werden dann meistens sogenannte regionale Multiplikatoren ausgerechnet. Diese regionalen Multiplikatoren liegen hier in der Größenordnung zwischen 1,5 und 1,7 in den beiden Varianten. Auf gut Deutsch heißt das: Auf einen direkten Arbeitsplatz am Flughafen selbst kommen über diese nachfrageseitigen Zusammenhänge noch einmal 0,5, 0,6, 0,7 Arbeitsplätze dazu je nachdem, welche Variante man zugrunde legt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Hamm, darf ich kurz unterbrechen? Ich sehe im Auditorium eine direkte Nachfrage. Herr Schulze, bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Herr Prof. Hamm, eine direkte Nachfrage: Diese 3 Millionen Passagiere beruhen auf der Prognose von Herrn Prof. Wolf? Habe ich das so richtig verstanden?

**Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):**

Die 3 Millionen beruhen auf Angaben, die ich vom Auftraggeber dieser Untersuchung bekommen habe. Ich glaube, das war die von Ihnen angesprochene Untersuchung.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Vielen Dank.

**Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):**

Das, was ich bisher geschildert habe, waren die möglichen nachfrageseitigen Effekte eines Flughafenausbaus. Sie haben gemerkt, wie ich argumentiert habe: Ich habe mit Einkommen und Kaufkraft argumentiert. Das lief über die Nachfrageschiene. Im Allgemeinen geht man davon aus, dass Infrastrukturelemente auch angebotsseitige Effekte haben. Mit „angebotsseitigen Effekten“ meine ich: Sie verbessern die Produktionsbedingungen von Unternehmen. Damit haben Unternehmen bessere Möglichkeiten, in der Region zu produzieren, Dienstleistungen und Güter zu produzieren.

Die Hypothesen, die man in der regionalökonomischen Theorie zu solchen Infrastrukturelementen, speziell zu Flughäfen, findet, sehen folgendermaßen aus. Zum einen wird gesagt: Ein Flughafen kann die Produktivität – das ist jetzt ein bisschen volkswirtschaftliches Fachchinesisch; ich gebe das zu, aber werde versuchen, das allgemein verständlich zu übersetzen – der eingesetzten privaten Produktionsfaktoren steigern. Das wäre immer dann der Fall, wenn es gelingt, durch eine Einrichtung die Kosten der privaten Produktion zu verringern. Ich glaube, so ist das vielleicht verständlicher formuliert als diese Formulierung des Ökonomen bzw. Regionalökonom.

Zum Zweiten wird gesagt: Ein Flughafen kann die Standortbedingungen für die Unternehmen an dem Standort, an dem er ist, und im Umfeld dieses Standorts verbessern. Das kann ein Einflussfaktor für unternehmerische Standortentscheidungen sein.

Als Drittes wird gesagt, dass ein Flughafen agglomerative Wirkungen entfalten kann, d. h. die Ballung, die Ansammlung von wirtschaftlicher Aktivität im Raum unterstützen und den regionalen Strukturwandel erleichtern kann.

Die vierte Aussage ist, dass ein Flughafen auch die regionale Lebensqualität der in der Region lebenden Haushalte beeinflussen kann.

In der Untersuchung, die wir durchgeführt haben, haben wir uns auf Dinge beschränkt und versucht zu qualifizieren, die die ersten drei Hypothesen betreffen. Mit der vierten haben wir uns in der Analyse nicht auseinander gesetzt, weil das Haushaltsbefragungen vorausgesetzt hätte, die wir im Rahmen der Untersuchung nicht durchführen konnten.

Da die angebotsseitigen Effekte eigentlich kaum zu quantifizieren sind – ich kann hier nicht so schön wie mit einem Rechenmodell auf der Nachfrageseite die Beschäftigungseffekte kalkulieren –, haben wir uns an dieser Stelle darauf beschränkt, qualitative Ergebnisse zu bekommen. Ich habe das vorhin schon angedeutet: Wir haben dazu eine Unternehmensbefragung in der Region durchgeführt. Die Region war folgendermaßen definiert: Es sind Unternehmen in den Kreisen Neuss und Viersen sowie in den beiden Städten Mönchengladbach und Krefeld befragt worden. Die Verteilung der Unternehmen, die befragt wurden, war

einigermaßen gleichmäßig oder entsprechend der Größenordnung dieser vier regionalen Einheiten.

Es sind insgesamt 1.500 Unternehmen am mittleren Niederrhein befragt worden, von denen sich 341 mit 48.000 Beschäftigten zurückgemeldet und uns geantwortet haben. Die Rücklaufquote von 22,7 % – sie klingt vielleicht für viele etwas mäßig; aber wir führen relativ oft solche Unternehmensbefragungen durch – ist überzeugend hoch; denn bei anderen Befragungen, die wir machen, liegt sie eher zwischen 10 und 15 %. Wer so etwas macht, der weiß, dass das eine sehr ordentliche Rücklaufquote gewesen ist. Von diesen 341 Unternehmen gehörten 157 zum produzierenden Gewerbe – das waren also mehr oder weniger Industrieunternehmen –, 138 gehörten zum Handel, und die verbleibenden 46 waren Dienstleistungsunternehmen. Ich sage das, damit Sie etwas über die Struktur der Unternehmen wissen, die geantwortet haben.

Gut 16 % der befragten Unternehmen bzw. derer, die geantwortet haben, haben uns geantwortet, dass ein Flughafen für sie – das ist zunächst einmal unabhängig vom Flughafen Mönchengladbach oder Sonstigem; wir haben gefragt „Wie notwendig ist ein Flughafen für euch als Standortfaktor?“ – ein unabdingbarer oder wichtiger Standortfaktor ist. Diese 16 % der Unternehmen haben wir bei der Auswertung der Befragung gesondert behandelt als sogenannte flughafenaffine Unternehmen, also für die dieser Standortfaktor eine besondere Rolle spielt.

Wie sehen die Erwartungen an den Ausbau aus? – Ich habe versucht, die Antworten, die im Rahmen dieser Anhörung vielleicht interessant sein könnten, herauszufiltern und habe zwei Gruppen von Antworten gebildet. Die eine Gruppe von Antworten beschäftigt sich mit generellen Überlegungen zu einem Flughafen, und die zweite Gruppe richtete sich generell an die Unternehmen und betraf die Frage des Ausbaus des Flughafens Mönchengladbach.

Bei den generellen Ausführungen war festzustellen, dass mehr als zwei Drittel der Befragten bzw. der antwortenden Unternehmen meinten, dass der Flughafen in Mönchengladbach nach dem Ausbau wichtige Beiträge zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsentwicklung leisten könne. Sie sehen dahinter immer einen Wert – wenn man ihn erkennen kann. Da steht „2,34“. Die Unternehmen hatten die Möglichkeit, die Fragen, die ihnen gestellt worden sind, auf einer Notenskala von 1 bis 5 zu beantworten. Diese Zahl 2,34 ist die Durchschnittsbewertung auf der Notenskala, wie Sie sie im Prinzip aus der Schule kennen.

67,4 % der Unternehmen meinten, dass der Flughafen in Mönchengladbach ein wichtiges Element der regionalen Infrastruktur sei – das waren Fragen, die sich auf den damaligen Ausbauzustand richteten –, und rund 55 % der Unternehmen fanden die Aussage „Der Flughafen in Mönchengladbach ist ein wichtiger Imageträger für die Stadt Mönchengladbach und den mittleren Niederrhein“ zutreffend. Die Bewertungen liegen immer in dem Bereich „zwei minus“ bis „zwei bis drei“ auf dieser Notenskala.

Auf der anderen Seite wird die Aussage „Der Flughafen in Mönchengladbach birgt nach dem Ausbau die Gefahr einer Fehlinvestition“ von rund 63 % der Unternehmen als nicht bzw. überhaupt nicht zutreffend eingestuft. Sie sehen, die Benotung ist hier deutlich schlechter. Sie liegt im Bereich von vier plus.

Die Aussage „Der Flughafen Mönchengladbach bietet auch nach dem geplanten Ausbau keine Perspektiven für die regionale Wirtschaftsentwicklung“ erhält eine Durchschnittsbewertung auch im Bereich vier plus, nämlich 3,68. Rund 65 % der Unternehmen finden diese Aussage nicht oder überhaupt nicht zutreffend.

Fast 70 % der Unternehmen meinten schließlich, dass die Aussage „Der Flughafen ist eine Gefahr für die Umwelt und die Lebensqualität in der Region“ nicht oder überhaupt nicht zutrifft. Die Durchschnittsbewertung hier ist eine 3,91, d. h. eine 4,0.

Das waren die Fragen, die von den Unternehmen generell zum Flughafen zu beantworten waren.

Einen Punkt habe ich noch vergessen. Wir haben dann versucht, mit Hilfe einer sogenannten Korrelationsanalyse bei den verschiedenen Fragen zu gucken, ob bei Gruppen von Unternehmen auch Gruppen von Antworten festzustellen sind. Wir konnten feststellen, dass die gegenüber dem Flughafen positiv eingestellten Antworten eigentlich immer von derselben Gruppe von Unternehmen kamen. Das schwankte nicht hin und her. Wer eine positive Einstellung dazu hatte, der hatte sie bei allen Aspekten – ob das die regionale Wirtschaftsentwicklung oder sonstige Fragestellungen waren, die abgefragt worden sind. Das Potenzial dieser Gruppe liegt in der Größenordnung von 50 bis 60 %, die bei allen Fragen positiv geantwortet haben. Diejenigen, die etwas mehr die Risiken betonten, die zweite Gruppe, die ich mit Hilfe dieser Korrelationsanalyse klar davon trennen konnte, hatte ein Potenzial in der Größenordnung von 10 bis 15 %.

Dann haben wir Fragen gestellt – das habe ich eben angedeutet –, die speziell den Flughafen ausbau betreffen. Zunächst einmal haben wir die Unternehmen gefragt, ob ein Ausbau des Flughafens eine Aufwertung des eigenen Unternehmensstandorts beinhalten würde. Insgesamt knapp 20 % der Unternehmen haben diese Frage bejaht, d. h. „Ein Ausbau stellt eine Aufwertung des eigenen Unternehmensstandorts dar“. Weitere etwa 20 % meinten, dass das vielleicht so sein könne.

Wenn Sie die Zahl jetzt lesen können – woran ich wieder vage Zweifel habe –, dann könnten Sie bei den Antworten bei den flughafenaffinen Unternehmen – die wir vorhin als Unternehmen identifiziert hatten, für die ein Flughafen besonders wichtig ist – sehen, dass 65 % sagen, dass das eine Aufwertung darstellt, und weitere 15 % sagen „Vielleicht ist das eine Aufwertung für den eigenen Unternehmensstandort“.

Wir haben dann auch da wieder einzelne Fragestellungen vorgelegt, die die Unternehmen auf der Skala von 1 bis 5 bewerten mussten. Das, was ich jetzt vortrage, bezieht sich auf die Antworten der Unternehmen zu diesen Fragen. Danach würde sich ein Flughafenausbau nach Auffassung von 72 % der befragten Unternehmen positiv auf den Ausbaustand der Infrastruktur auswirken. Weniger als 2 % der Unternehmen sehen hier negative Effekte. 68 % der Unternehmen glauben, dass sich der Ausbau des Flughafens positiv auf Unternehmensansiedlungen hier in der Region auswirken könnte. Nicht ein einziges Unternehmen befürchtet an dieser Stelle negative Auswirkungen. Rund 70 % der Unternehmen glauben, dass der Ausbau des Flughafens die regionalwirtschaftliche Entwicklung positiv beeinflussen könnte.

Die Aussagen gehen noch ein bisschen so weiter. Ich habe nicht alle auf eine Folie gekriegt.

55,6 % der Unternehmen meinen, dass der Ausbau zu einer Erleichterung des Strukturwandels in der Region beitragen könne. Rund 90 % meinen, dass der Zeitbedarf im Privat- und Geschäftsreiseverkehr sinken werde. Knapp 80 % geben an, dass die Erweiterung positive Effekte auf das regionale Image haben kann. Genau zwei Drittel der Unternehmen sehen in dem Flughafenausbau eine Chance zur Verbesserung der regionalen Arbeitsmarktlage.

Bei allen Aspekten, die ich jetzt hier angeführt habe, haben die – wenn wir differenzieren – flughafenaffinen Unternehmen, die wir mit unserer Eingangsfrage versucht haben zu identifizieren, deutlich stärker die positiven Effekte betont und deutlich seltener irgendwelche möglichen Risiken genannt als der übrige Kreis der Unternehmen.

Wir haben die Unternehmen auch noch nach den wichtigsten Empfehlungen zur Weiterentwicklung gefragt. Der wichtigste Aspekt war zum damaligen Zeitpunkt – das gilt heute vermutlich immer noch –: Das Angebot an Flugzielen sollte erweitert werden. Wir haben die Unternehmen gefragt, welche Destinationsräume und welche Einzeldestinationen dabei von besonderem Interesse sein könnten. Bei den Destinationsräumen wurden neben innerdeutschen Zielen die britischen Inseln, Italien, der Alpenraum, die Kanaren, die Iberische Halbinsel und Osteuropa erwähnt. Bei den Einzeldestinationen stand Paris an vorderster Stelle. Daneben wurden Mailand, Wien, Barcelona, Rom und Madrid gewünscht.

Vielleicht die letzte Anmerkung in meinen Ausführungen, die ich so vortragen möchte, ist, dass die überwiegende Mehrheit der regionalen Unternehmen zum damaligen Zeitpunkt gesagt hat, sie würden diesen Flughafen Mönchengladbach auch wirklich nutzen, wenn er die gewünschten Destinationen anbieten würde. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Prof. Hamm. – Gibt es Nachfragen dazu? – Bitte schön!

**Werner Schwarz (Einwender):**

Ich heiße Schwarz und komme aus Willich. – Ich habe an den Herrn Professor die Frage: Hat er 1.500 Unternehmen befragt und 341 haben nur geantwortet, oder hat er nur 341 Unternehmen befragt?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön.

**Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):**

Die Antwort kann ich relativ schnell und einfach geben: Wir haben 1.500 Unternehmen befragt. Das „nur“, das Sie eben in Ihrem Satz hatten, würde ich relativieren, weil wir mit solchen Befragungen relativ breite Erfahrungen haben. Das ist kein „nur“, sondern das ist ein relativ guter Rücklauf, wenn ein Viertel der befragten Unternehmen antwortet.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke.

**Werner Schwarz (Einwender):**

Dann sage ich: Wenn nur 341 Unternehmen geantwortet haben, dann kann der Professor nicht sagen „50 % wünschen den Ausbau“; denn wenn ich von diesen 341 Unternehmen die Hälfte nehme, dann sind das ja noch nicht mal 10 % der insgesamt 1.500 Unternehmen. Er spricht aber immer von 50 bis 65 %.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Das ist verstanden worden.

**Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):**

Ich würde natürlich gerne darauf antworten. Jeder, der sich mit statistischen Verfahren auseinandersetzt, der weiß, dass es in vielen Fällen unmöglich ist – inzwischen ja auch bei Einwohnerzahlen –, die Gesamtheit zu befragen und von der Gesamtheit Antworten zu bekommen. Deshalb macht man das mit Hilfe von Stichprobenverfahren. Das ist genau das Verfahren, das dort angewandt worden ist. Wenn meine Stichprobe eine zufällig gezogene Stichprobe ist – das ist in diesem Fall so gewesen – und wenn meine Stichprobe einigermaßen repräsentativ mit der Grundgesamtheit übereinstimmt – das ist auch der Fall –, dann sind das relativ verlässliche Ergebnisse. Wenn das nicht so wäre, dann müssten – das wissen Sie alle – die ersten Wahlhochrechnungen, die um 18:10 Uhr über den Äther tickern, völlig falsch sein. Das sind sie aber in aller Regel nicht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Prof. Hamm. – Jetzt hat sich noch Herr Schäfer zu Wort gemeldet. Bitte!

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Mein Name ist Herbert Schäfer. Ich bin vom Bürgerverein gegen Fluglärm in der Stadt Willich.

Wir haben uns mit Ihrer Studie beschäftigt, Herr Professor, und zwar im Jahre 2002 anhand eines Papiers, das der Förderverein herausgegeben hat. In diesem Papier vom Förderverein ist zu lesen, dass 80 % der befragten 341 Firmen in den letzten zwölf Monaten überhaupt nicht von Mönchengladbach abgeflogen sind, und sie werden dies auch weder in den zwölf kommenden Monaten oder nach dem Ausbau einer neuen Start-/Landebahn tun. Ganze sieben Firmen geben an, dass sie mehr als zehnmal in zwölf Monaten geflogen sind. Warum auch?

Es ist deutlich geworden: Die Bedeutung dieses sogenannten Regionalflughafens wird von der Industrie, dem Gewerbe und dem Handel nicht so bewertet, wie hier die Studie den Anschein erwecken soll, sondern man ist hier schlicht und ergreifend nicht bereit, das zu akzeptieren. Denn diese Studie ist ein halbes Jahr vor der Eröffnung der Flughafenbrücke am 1. Juni 2002 erschienen. Da war schon allen aus diesem Raum klar – aus Viersen, Krefeld, Mönchengladbach –: In 15 bis 20 Minuten sind wir am Düsseldorfer Flughafen. – Die Hoffnung, dass er nur im Einbahnbetrieb fliegt und dadurch Gladbach mehr Kunden bekäme, hat sich bisher ja wohl nicht erfüllen lassen und wird sich auch nicht erfüllen lassen. – Danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Schäfer. – Möchten Sie direkt darauf antworten, oder können wir noch Herrn Houben zu Wort kommen lassen? Dann könnten Sie gesammelt antworten. – Bitte, Herr Houben!

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Ich möchte zum einen wissen, für wen Herr Prof. Hamm hier spricht und ob er Mitglied des Fördervereins ist. Das können vielleicht Sie und er beantworten.

Zur Sache an dieser Stelle: Herr Prof. Hamm, wenn Sie sagen, dass Ihre Stichprobe repräsentativ war, dann ist das schlicht und ergreifend gelogen. Ihre Stichprobe war zufällig; das ist richtig. Aber nicht alles, was zufällig ist, ist auch repräsentativ. Wenn unsere Wahlvorhersager mit so etwas arbeiten würden wie Sie, dann würden sie wahrscheinlich Abweichungen von 50 % in ihren Vorhersagen haben. Denn Sie haben ja nur die Unternehmen in Ihre Auswertung einbezogen, die tatsächlich geantwortet haben, bei denen man also stillschweigend voraussetzen darf, dass sie ein irgendwie geartetes Interesse – sei es positiv oder negativ – an diesem Flughafen haben. Die, die sich für Ihre Frage nicht interessieren, haben Sie in

Ihre Untersuchung nicht einbezogen. Insofern ist das Ganze nicht repräsentativ, sondern zufällig. Es ist methodisch völlig unhaltbar, das als repräsentativ darzustellen. Das ist schlicht Unfug. Sorry, wenn ich das so sage.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Houben. Vielleicht zu Ihrer Frage, für wen Herr Prof. Hamm hier spricht – das haben wir eingangs geklärt –: Er ist als Vertreter der Antragstellerin hier. Vielleicht waren Sie da noch nicht im Saal und haben das nicht mitbekommen können. So weit zur Erklärung.

(Wolfgang Houben [Einwender]: Wir haben es alle nicht mitbekommen!)

- Dann dürfte das ja jetzt geklärt sein.

Herr Prof. Hamm, Sie möchten antworten?

**Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):**

Ich möchte trotzdem etwas zu dem sagen, wonach Sie fragen. Für wen ich spreche, ist gesagt worden. Ich bin nicht Mitglied des Fördervereins. Ich denke auch mal, dass wir an der Hochschule Niederrhein den Luxus haben, die Forschungsarbeiten dort unabhängig zu betreiben. Ich denke, dass das in diesem Fall auch geschehen ist. Dass das eine Auftragsarbeit ist, ist etwas anderes. Dass auch etwas ganz anderes hätte herauskommen können, ist auch etwas anderes. Was dann der Auftraggeber mit einer Studie macht, in der etwas steht, was ihm nicht gefällt, ist Sache des Auftraggebers. So ist es hier auch gelaufen. Ich nehme mir schon das Recht, hier darauf hinzuweisen, dass ich mich da als unabhängiger Analyst fühle und das auch als unabhängiger Analyst mit den Methoden und Verfahren analysiert habe, die den Regionalökonomern zur Verfügung stehen. Dazu gehören auch die Verfahren, die den Statistikern zur Verfügung stehen. Ich gehe davon aus, dass wir die statistischen Verfahren, die hier im Bereich der Befragung eingesetzt worden sind, so eingesetzt haben, wie sie eingesetzt werden können.

Die erste Sache ist, dass natürlich nur ein Unternehmen antworten wird, dass irgendetwas mit der Frage zu tun hat. Das ist eine Sache. Dass alle diejenigen, die nicht geantwortet haben, sich damit automatisch für den Flughafen nicht interessieren, würde ich schlicht und ergreifend für eine vollkommene Fehlinterpretation von statistischen Resultaten halten. Mit Ihrer Antwort stellen Sie schlicht und ergreifend all das infrage, was Statistiker seit vielen Jahrzehnten tun. – Das ist zunächst einmal das eine.

Zu der anderen Anmerkung, die zuvor gemacht worden ist: „Das kann doch gar nicht stimmen, die Unternehmen nutzen ja diesen Flughafen gar nicht.“ Das ist das, was die Befra-

gung in der Tat herausgefunden hat. Aber ich kann Ihnen auch die Frage beantworten, warum ich nicht mit der Eisenbahn von Eschwege nach Krefeld fahre. Das liegt ganz einfach daran, dass Eschwege keinen eigenen Bahnhof hat. Wenn am Flughafen Mönchengladbach keine Flüge abgehen, die zu Destinationen führen, die von der Wirtschaft gewünscht werden, dann kann man den Flughafen auch nicht nutzen. Zum damaligen Zeitpunkt war die Zahl der Destinationen auch stark begrenzt. Ich habe gesehen, im Moment gibt es noch eine, nämlich Usedom. Wer jetzt als Unternehmer dorthin fliegt, wird vielleicht von Gladbach aus fliegen. Ansonsten würde ich da ganz klar sagen: Das hängt natürlich davon ab, welche Möglichkeiten ich habe, wohin ich kommen kann.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Ich habe jetzt noch eine Wortmeldung von Herrn Mischke gesehen. Bitte schön!

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Ich habe nur zwei, drei Fragen zum Verfahren. Wenn ich es richtig mitbekommen habe, haben Sie gesagt, Sie hatten einen Rücklauf von 22 %.

**Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):**

22,7 %.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

22,7 %. Ich komme auf diese Zahl, weil mich das gewundert hat. Denn ich hatte hier eine Information der Industrie- und Handelskammer in Duisburg, die im letzten Jahr zusammen mit der niederländischen Industrie- und Handelskammer für ihren Bereich eine Umfrage bezogen auf Weeze gemacht hat. Die hatten damals 3.860 Firmen angeschrieben. Die Rücklaufquote betrug dort 15,4 %. Nach Auskunft der IHK waren sie sehr überrascht; denn üblicherweise sei die Rücklaufquote nur 5 %. Sie sagten schon, dass 15,4 % sehr hoch sind. Wie verstehen Sie es, dass Sie erfreulicherweise einen so hohen Rücklauf hatten? Ist das darauf zurückzuführen, dass die Unternehmen im Rahmen eines Forschungsauftrags eher Auskunft erteilen als der eigenen IHK?

Meine zweite Frage: Ist Ihnen – das ist jetzt etwas näher für das Einzugsgebiet Mönchengladbach – eine Umfrage der IHK Niederrhein in Krefeld bekannt? Ich gebe allerdings zu, dass diese Umfrage älter als zehn Jahre ist. Dort wurden die Mitglieder ebenfalls danach befragt, was sie von einem Ausbau des Flughafens Mönchengladbach halten. Es gab eine klare Mehrheit „Wir sind dafür“. Aber da war eine weitere Unterfrage aufgeführt: Benutzen Sie ihn selbst oder würden Sie ihn benutzen? – Das war dann eine absolute Minderheit. Diese Ergebnisse weichen insofern ebenfalls von Ihren Umfragen ab. Ich hätte dazu gerne eine Erklärung.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Prof. Hamm!

**Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):**

Erst einmal zeigen Ihre Zahlen aus der Befragung, die die IHK Duisburg durchgeführt hat, dass das, was ich hier vorgetragen habe, richtig ist, nämlich dass das eine erfreulich hohe Rücklaufquote ist. Wenn sich die IHK Duisburg bei irgendwelchen Umfragen mit 5 % Rücklauf zufrieden gibt, dann hätte ich in der Tat schon Bauchschmerzen, solche Ergebnisse zu veröffentlichen oder zu präsentieren. Aber die Größenordnung zwischen 10 und 15 % ist das, was ich sonst von Unternehmensbefragungen kenne. Der Rücklauf ist vergleichsweise hoch. Ich denke mal, ein Rücklauf wird immer dann vergleichsweise hoch sein, wenn die Fragen, die an die Unternehmen gestellt werden, die Unternehmen interessieren. Ich denke mal, dass wir diesen vergleichsweise guten Rücklauf als Zeichen dafür nehmen sollen, dass diese Thematik die Unternehmen als Ganzes interessiert, egal ob sie positiv oder negativ dazu eingestellt sind.

Vielleicht auch noch zu der Anmerkung von Ihnen: Wenn das richtig wäre, dass nur diejenigen antworten, die mir positiv gesonnen sind, dann dürfte ich ja gar keine negativen Antworten haben. Sie sehen an meinen Prozentsätzen: Da bleiben immer noch Lücken für andere Antworten. – Das zur Frage des Rücklaufs noch einmal.

Zu dem Zweiten, was Sie angesprochen haben, nämlich zu der Benutzung und „Würden Sie ihn benutzen?“: Ich würde einen deutlichen Unterschied zwischen der Frage „Benutzen Sie?“ und „Würden Sie benutzen?“ machen. Den haben wir in unserer Analyse auch gemacht. Wir haben die Unternehmen auch gefragt: Benutzen Sie? – Die Ergebnisse sind eben schon zitiert worden. Wenn ich nach der Zahl gehe, wie sie damals benutzt haben, dann kann ich nur sagen: Das ist lächerlich.

Mein letztes Statement war – ich kann es noch auf dem Monitor sehen, Sie nicht mehr –: Wir haben die Unternehmen auch gefragt: Würden Sie diesen Flughafen benutzen, wenn hinreichend Destinationen im Angebot wären? – Darauf hat die überwiegende Mehrheit der regionalen Unternehmen ganz klar Ja gesagt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Prof. Hamm. Ich danke Ihnen insoweit für Ihre Ergänzungen. Ich sehe keine weiteren Fragen mehr. Dann würde ich gerne in der Rednerliste weiter fortfahren und Herrn Faulenbach da Costa ans Rednerpult bitten.

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

Mein Name ist Faulenbach da Costa. Ich vertrete hier die kommunalen Gebietskörperschaften Korschenbroich, Kaarst, Willich, Tönisvorst, Viersen, Dormagen und den Rheinkreis Neuss. Das möchte ich zumindest am Anfang sagen.

Frau Vorsitzende, bevor ich kurze Ausführungen mache, wozu ich mich heute Nachmittag äußern will, hätte ich gerne – weil es auch auf meiner Tagesordnung stand – das Thema Wirtschaftlichkeit angesprochen gehabt. Ich finde aber den Vortrag von Prof. Hamm so interessant. Ich denke, dazu gäbe es einige Nachfragen. So spontan und weil mir die Vorlage fehlt, ist es mir nicht möglich, da jetzt detailliert nachzufragen. Ich denke, er hat einige Annahmen getroffen, die falsch waren, aber aus denen Aussagen resultieren, beispielsweise zur Frage der Arbeitsplätze. Dazu kann man einige Ausführungen machen. Ich will das Beispiel nennen – es ist mir zumindest eben aufgefallen –: Er hat bei der Arbeitsplatzprognose bezogen auf das Passagieraufkommen – was Flughäfen in der Regel machen – nur internationale Flughäfen in Deutschland untersucht, aber keine Regionalflughäfen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das ist ein erheblicher Unterschied, ob ich einen Regionalflughafen untersuche, was die Arbeitsplatzprognose angeht, oder ob ich internationale Flughäfen untersuche. Ein Beispiel: An seiner Prognose fiel auch deutlich Hamburg mit relativ hohen Arbeitsplatzzahlen heraus. Das liegt einfach daran, dass in Hamburg eine Lufthansa-Werft ist, die auf anderen Flughäfen nicht vorhanden ist. Daraus einen Mittelwert zu bilden, ist sehr gewagt, gerade von internationalen Flughäfen auf einen Regionalflughafen. So gibt es eine Menge methodische Ansätze für diese Studie, bei denen es sich lohnt nachzufragen.

Ich bin möglicherweise am 13. Juni und am 27. Juni noch einmal hier und wäre dankbar, wenn man dieses Thema dann noch einmal ansprechen könnte. Ich bin im Moment aus dem Stand heraus nicht dazu in der Lage, darauf im Detail zu antworten oder darauf einzugehen. Aber vielleicht ist es möglich, mir diesen Vortrag oder, noch besser, dieses Gutachten zur Verfügung zu stellen. Dann könnte ich auch detailliert darauf eingehen. Denn ich denke, das Gutachten ist schon ein wesentlicher Punkt. Ansonsten werde ich nachher noch einmal auf dieses Thema eingehen.

Ich möchte auf die Prognose eingehen, die heute Morgen schon relativ ausführlich von Herrn Sommer behandelt worden ist, und, hoffe ich, zumindest noch ein paar neue Beiträge zum Thema Slotvergabe leisten. Herr Peters hat das ja angesprochen. Die Wirtschaftlichkeit habe ich mir auch noch aufgeschrieben. Bedarf/Dimensionierung ist auch ein Thema. Sie werden verstehen, dass ich versuche, diese Themen anzureißen, weil ich nur heute und dann noch zweimal hier bin und nicht die ganze Zeit hier sein kann.

Zu der Prognose – das habe ich eben vergessen –: Die Frage der Segmentierung des Luftverkehrs spielt eine wesentliche Rolle. In der Prognose kommt das aber nicht vor und konnte das auch nicht vorkommen, weil dies in der Zeit, als die Prognose erstellt wurde, noch nicht so klar erkennbar war, zumindest in der Entwicklung des Luftverkehrs. Es gehört natürlich auch die Frage der Arbeitsplätze dazu. Das habe ich eben kurz angesprochen. Ich hätte auch noch gerne etwas zu fehlenden Unterlagen in den Antragsunterlagen des Vorhabens-trägers gesagt. Da verweise ich beispielsweise darauf, dass nach der Luftverkehrszulassungsordnung für die Genehmigung eines Flughafens ein meteorologisches Gutachten erforderlich ist. Ich werde nachher auch sagen, warum das hier fehlt. Das kann man an einigen Beispielen deutlich machen. Das hat aber nicht vorgelegen.

Zur Prognose will ich sagen: Herr Prof. Wolf, ich glaube, wir kennen uns inzwischen zehn Jahre. Wir sind uns einige Male begegnet – mal auf gemeinsamer Seite und mal auf verschiedenen Seiten wie heute wieder. Das kommt in solchen Verfahren vor.

Ich weiß nicht, ob Sie es für erforderlich halten, dass ich mich kurz vorstelle. Das habe ich eben vergessen. Soll ich es machen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ja, bitte.

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

Ich bin seit Mai 1985 – also jetzt seit genau 20 Jahren – in der Flughafenplanung tätig, und zwar ausschließlich in der Flughafenplanung. Ich habe weltweit für mehr als 42 Flughäfen Generalausbaupläne, Detailplanungen, Beratungsleistungen erbracht, Standortsuchen gemacht. Ich habe in Deutschland Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren auch als Projektleiter gemacht, auch für Großflughäfen. Die Spannweite bzw. Größe der Flughäfen in insgesamt 36 Ländern, die ich beraten habe, lag zwischen 30.000 Passagieren pro Jahr – ein Kleinflughafen in der Karibik – bis zu der theoretischen Studie für JFK in New York, die 100 Millionen Passagiere abfertigen wollen und angefragt haben, welche Voraussetzungen dafür erfüllt sein müssen, um 100 Millionen Passagiere abfertigen zu können. Das nur, um Ihnen mal die Größenordnung zu sagen, in der ich gearbeitet habe. Ich bin in dieser Zeit selbständig. Ich habe für den Flughafen Frankfurt, für Hochtief und auch mal für den Flughafen Düsseldorf gearbeitet, auch für den Flughafen Berlin; in Deutschland weniger, hauptsächlich im Ausland. - Das kurz zu meiner Person. Ich bin gelernter Stadt- und Regionalplaner, muss ich dazusagen.

Herr Wolf, wir kennen uns. Ich muss auch dazusagen: Ich weiß auch den Stellenwert Ihres Airport Research Center als ein Institut, das Gutachten für die Luftverkehrsentwicklung in Deutschland macht, einzuschätzen. Ich habe auch schon Prognosen von Ihnen, und es hat sich auch herausgestellt, dass Sie mit Ihren Prognosen häufig richtig gelegen haben. Inso-

weit geht es nicht darum, Ihre Qualifikation anzuzweifeln, eine Prognose zu erstellen, sondern es geht heute um die Prognose, die Sie für den Flughafen Mönchengladbach gemacht haben. Ich denke, da sind einige Fragen angebracht.

Die erste Frage, die ich gerne beantwortet hätte, weil das eine ganz entscheidende Frage ist – das fehlt nämlich in Ihrer Prognose komplett –, ist der sogenannte Planungsnullfall. Das heißt: Wie ist die Verkehrsentwicklung am Flughafen Mönchengladbach, wenn nicht ausgebaut wird? Erst aus dieser Erkenntnis „Was passiert, wenn nicht ausgebaut wird?“ und aus einer – jetzt sage ich es mal; nachher komme ich noch darauf zu sprechen, wie Ihre Prognose einzuschätzen ist, die Sie hier gemacht haben – freien Prognose kann ich das Delta bilden und den Bedarf einer öffentlichen Verkehrsinfrastruktur begründen, die ja immerhin für sich in Anspruch nimmt, der Daseinsvorsorge zu dienen. Diesen Begriff der Daseinsvorsorge – das können die Juristen, Herr Sommer, oder andere Anwälte besser beurteilen –, der fast alles niederschlägt, was an Einwendungen kommt, hier durch eine entsprechende Prognose, der eigentlich die Grundlage fehlt, anwenden zu wollen, ist, denke ich, nicht gerechtfertigt.

Vielleicht kann mir erst einmal die Frage beantwortet werden, warum in dieser Prognose der sogenannte Prognosenußfall fehlt. Das heißt: Was passiert, wenn der Flughafen Mönchengladbach nicht ausgebaut wird?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Prof. Wolf, möchten Sie direkt darauf antworten? – Bitte, Herr Zerbe!

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

Wir sehen doch, welche Probleme wir derzeit mit der 1.200-m-Bahn haben. Der Luftverkehrsmarkt hat sich von den Flugzeugen völlig wegentwickelt, die auf einer 1.200-m-Bahn operieren können. Ich nenne die Beispiele Fokker, Dornier, Saab 2000. Man kann davon ausgehen, Herr Faulenbach, dass bei Beibehaltung des 1.200-m-Zustands, ich würde sagen, fast der vollständige Verlust der Marktfähigkeit und Marktakzeptanz eintreten wird.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank.

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

Das ist jetzt eine Vermutung, die Sie angestellt haben. Es hätte sich aber – ich sage es Ihnen jetzt mal aus meiner Sicht – für Ihre Ausbaubegründung wesentlich besser dargestellt, wenn Sie den Prognosenußfall durch einen unabhängigen Gutachter hätten prognostizieren lassen. Ich habe Ihnen eben gesagt, wie ich Airport Research und Prof. Wolf einschätze. Ich denke, Sie hätten dort auch fundierte Aussagen bekommen. Sie haben das nicht gemacht. Ich denke, das hat Gründe. Die kann ich jetzt nur vermuten, ich will sie jetzt aber nicht so in den Raum stellen. Das hat aber Gründe. Der Prognosenußfall ist – nach dem, was ich bisher

in Deutschland im Planungsrecht kenne; auch da sind wieder Juristen gefragt; aber ich sage das als Planer – die wesentliche Voraussetzung, um überhaupt bestimmen zu können, was ich an Bedarf habe. Solange mir der Prognosenullfall – also der Nichtausbaufall – nicht vorliegt, kann ich auch nicht sagen, ob er sich anders entwickelt. Darauf komme ich nachher noch einmal zu sprechen, nämlich auf Ihre Prognose, die vorliegt.

Ich will Ihnen das an einem Beispiel deutlich sagen. Sie sagen jetzt mit Ihren 1.200 m – Sie haben ja noch Stoppflächen daran, die Sie bei den Startstreckenberechnungen zum Teil hinzurechnen können – – Das ist übrigens noch ein Punkt, den ich eben in meinen Ausführungen vergessen habe – darauf komme ich auch noch einmal nachher –, nämlich die Startstrecken und Landestrecken. Flugkapitän Welke hat Ausführungen dazu gemacht, die, finde ich, nicht ganz unkommentiert im Raum stehen bleiben können, weil sie so, wie sie gefallen sind, nicht ganz richtig sind. Das sollte man zumindest richtig stellen. In Berlin wird beispielsweise von der Flughafengesellschaft BBF GmbH behauptet, dass sie längere Start- und Landebahnen brauche, um interkontinentalen Verkehr bis nach Los Angeles und Tokio abwickeln zu können. Wenn Sie sich einmal die Berechnungen in Berlin und die verfügbaren Start- und Landebahnen, die in Schönefeld und Tegel vorhanden sind, anschauen, dann stellen Sie fest, dass Sie mit einer Boeing 747-400 ohne Restriktionen von Berlin nach Tokio und Los Angeles fliegen können – ohne Restriktionen! Die Flüge finden aber nicht statt – aber nicht, weil dort Restriktionen existieren, sondern weil die Nachfrage in Berlin nicht vorhanden ist. Die gleiche Frage müssen wir nachher im Zusammenhang mit der Prognose klären, ob die Nachfrage vorhanden ist.

Jetzt sage ich Ihnen etwas zu den Flugzeugtypen, die in der Prognose angeführt sind. Das sind eigentlich nur Kurzstreckenflugzeuge, die Sie dort anführen. Mit den Flugzeugen, die Sie dort anführen, können Sie alle Destinationen, die Sie vom Flughafen Mönchengladbach aus anfliegen wollen, ohne Restriktionen anfliegen. Das kann es also nicht sein. Sie können sie ohne Restriktionen anfliegen. Wir kommen nachher noch einmal zu der Frage des maximalen Startgewichts, ob das überhaupt angesetzt werden muss. Auch aus der Prognose heraus ist das nicht ansetzbar.

In der Vergangenheit haben ja Flüge nach London stattgefunden. Ich weiß nicht, welche Destinationen Sie noch hatten, die ja zum Teil eingestellt worden sind. Die Frage ist: Warum wurden diese eingestellt? Wurden sie aufgrund der geringen Nachfrage eingestellt? Wurden sie eingestellt, weil möglicherweise Düsseldorf ein besseres Angebot hatte? Oder aus welchen Gründen wurden die Destinationen eingestellt, die Sie mal hatten? Wenn Sie die Auswertung sehen: Sie hatten 1998 einen relativ guten Einstieg. Dann hat es wieder eine Abnahme gegeben, d. h. die Nachfrage ist gesunken. Das kann ja nicht an der Frage des Vorhandenseins der Startbahnstrecke gelegen haben.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bitte, Herr Peters!

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

Sie sprechen die London-Strecke an. Ist Ihnen möglicherweise entgangen, dass sich eine dramatische Veränderung in der Struktur des Luftverkehrs vollzogen hat? Zu der Zeit, als wir 1996 angefangen sind, war die London-Strecke eine exzellente Strecke zu sehr hohen Preisen. Wenn Sie das Jahr angucken, als die VLM aufgehört hat, hatten wir eine völlig veränderte Situation, nämlich mit Low-cost-Carriern mit größerem Gerät, mit Low-cost-Carriern zu völlig anderen Preisen. Also die Tatsache, dass sich der Markt verändert hat, wir uns aber mit unseren Anlagen auf diese veränderten Marktbedingungen bis heute nicht haben einstellen können, hat zwangsläufig dazu geführt, dass dieser Verkehr eingestellt werden musste.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön.

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

Herr Peters, ich bin Ihnen dankbar. Ich habe das Thema Segmentierung angesprochen. Das wäre später gekommen. Aber wir können es jetzt gerne ansprechen, nämlich der Low-cost-Bereich. Wenn Sie sagen „Wir müssen unser Angebot auf den Low-cost-Bereich ausdehnen“, dann unterstelle ich, dass Sie damit den Ausbau in Mönchengladbach meinen. Das ist aber nicht Gegenstand der Prognose. Sorry. Das steht in der Prognose nicht drin. Das kann ich daraus nicht entnehmen, dass Sie auf den Low-cost-Bereich abzielen. Das ist ein völlig anderer Bereich. Dann müssten Sie eigentlich Ihre Unterlagen einpacken und sagen „Wir müssen eine neue Prognose machen und für den Low-cost-Bereich neu prognostizieren“.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn ich Prof. Wolf richtig verstanden habe, hebt er auf eine qualitative Verbesserung des Angebots in Mönchengladbach ab, nämlich im Linienverkehr und im Ferienflugverkehr. Das sind die Bereiche, die bei ihm in der Prognose zumindest dargestellt werden und ausgebaut werden. Sie heben aber im Moment auf den Low-cost-Bereich ab. Das ist völlig anders. Wenn Sie darauf abheben, dann haben Sie einen völlig anderen Verkehr und auch einen völlig anderen Einzugsbereich. Dann kann ich Ihnen auch hier schon sagen: Dann ist die Frage der Wirtschaftlichkeit höchst zweifelhaft, und dann stimmen auch die Prognosen, die Prof. Hamm gemacht hat, was die Arbeitsplätze angeht, überhaupt nicht mehr, weil Sie dort mit völlig anderen Arbeitsplatzzahlen rechnen müssen.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Peters will antworten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Peters, bitte!

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

Sie haben mich gefragt, woran der London-Verkehr zugrunde gegangen ist. Ich habe Ihnen geantwortet: Er ist am Low-cost-Verkehr zugrunde gegangen. Das hat überhaupt nichts mit der Prognose zu tun, die Herr Prof. Wolf gemacht hat.

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

Das habe ich Ihnen versucht zu sagen, dass das eine mit dem anderen nicht kompatibel ist. Wenn diese Destination am Low-cost-Bereich zugrunde gegangen ist, dann ist ja die Frage, ob Ihnen andere Destinationen im Linienverkehr und im Charterverkehr nicht genauso zugrunde gehen. Sie waren ja lange Chef des Flughafens in Düsseldorf. Der Flughafen Düsseldorf hat etwas Signifikantes, was den Flughafen Düsseldorf auch sehr anfällig macht: Etwa 50 % des Aufkommens in Düsseldorf waren zumindest bis 2000 – da kenne ich die Zahlen noch – Linienverkehr und etwa 50 % des Aufkommens Ferienflugverkehr. Das war ungefähr diese Größenordnung. Wenn man sich die Zahlen der vergangenen Jahrzehnte in Düsseldorf angesehen hat, hat man festgestellt, dass eine Bewegung im Ferienflugverkehr auch eine Bewegung im Linienluftverkehr generiert hat – oder umgekehrt. Das heißt, es gab hier eine bestimmte Abhängigkeit voneinander, die in Düsseldorf so gewachsen ist. Im Jahr 2000 – das habe ich einmal durchgerechnet – hatten Sie durchschnittlich 88 Passagiere pro Flugzeug. Wenn man sich dann aber mal den Flugzeugmix detaillierter ansieht – 88 Passagiere pro Flugzeug bzw. ein Ladefaktor von knapp über 60 %, nämlich 60 bis 65 % –, dann stellt man fest, dass Sie im Ferienflugverkehr deutlich über 90 % haben, und im Linienverkehr haben Sie in Düsseldorf eine Auslastung von unter 60 %. Dann frage ich mich – nachher kommen wir zur Prognose –: Wie kann der Linienflugverkehr – den Ferienflugverkehr lassen wir erst einmal draußen – Flüge in Mönchengladbach generieren, wenn er in Düsseldorf hart an der Wirtschaftlichkeit oder unterhalb der Wirtschaftlichkeit operiert? – Das kann nicht funktionieren! Das heißt, Sie holen sich selber Konkurrenz ins Haus, nämlich nach Mönchengladbach, die Ihnen das Wasser abgräbt – wenn es denn so käme. Da kommt wieder die Aussage von Prof. Hamm dazu. Natürlich sagt mir jeder Unternehmer, wenn ich ihn frage: Wenn das Angebot an Destinationen – – Er hat noch eines vergessen: Auch das Angebot an Flugfrequenzen ist entscheidend, ob ich einmal pro Woche oder dreimal oder fünfmal am Tag fliege. Das ist auch eine Frage, ob eine Destination angeboten und angenommen wird. Wenn ich das noch mache, dann stelle ich fest: Dann werden Sie in Düsseldorf auf einmal im Linienflugverkehr, der bei Ihnen eh unterbelichtet ist, entsprechende Schwierigkeiten dadurch bekommen, dass Sie in Mönchengladbach noch einmal Linienflugverkehr anbieten. Das ist ein ganz einfaches Problem, das aber in der Prognose nicht abgearbeitet wurde.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Peters, bitte!

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

Zu dem Problem, das Sie versuchen aufzuzeigen: Zwischen Linien- und Charterverkehr ist ja inzwischen keine klassische Unterscheidung mehr. Es gibt also nicht mehr den klassischen Linienverkehr und den klassischen Charterverkehr, wie es ihn zugegebenermaßen vor 15 Jahren noch gegeben hat. Wir unterscheiden heute nach geschäftlich und privat veranlassten Reisen. Das ist noch der einzige Unterscheidungsgrund. Geschäftlich und privat veranlasste Reisen finden sowohl in dem früher klassischen Linienverkehr wie in dem klassischen Charterverkehr statt. Der klassische Charterverkehr, also der Pauschalflugtourismus in dem Sinne, beinhaltet ja jetzt nur noch etwa 30 %. Die Segmente, die Sie vorhin zu Recht angesprochen haben, haben sich ja völlig überschritten. Nehmen Sie mal das Programm von der Air Berlin mit dem City Shuttle. Sie können heute das ganze Programm im Einzelplatzbuchungssystem bei der Air Berlin kaufen, ohne dass da irgendein Unterschied gemacht wird. Die klassischen Liniengesellschaften, wie die Lufthansa, reagieren auf das Low-cost-Angebot, indem sie selber Low-cost-Angebote auf ihren gleichen Flugzeugen machen. Die klassische Unterscheidung, die Sie haben wollen und die Sie der Prognose unterlegen wollen, gibt es gar nicht mehr. Darauf reflektieren wir auch nicht mehr. Für schwache Strecken gibt es kleinere Flugzeuge. Sie haben eben die Zahlen genannt: 88 Passagiere pro Flug. Die Lufthansa hat im Laufe der Zeit auf vielen Strecken, die durch den Wettbewerb der Low-cost-Carrier dünn geworden sind, die ja auf diese klassischen Strecken gegangen sind, ihre Flugzeuge – wie es so schön neudeutsch heißt – downgesized. Wo früher die 737 geflogen ist, fliegt heute ein Challenger. Stattdessen fliegen im Low-cost-Bereich auf den gleichen Strecken – nach Zürich, nach Mailand, nach Rom, wohin Sie wollen – 737 mit einem deutlich erhöhten Loadfaktor. Wenn Sie diese Segmentierung so auch in der Prognose durchhalten wollen, dann – kann ich Ihnen nur sagen – brechen Sie sich die Ohren dabei. Das werden Sie nie hinkriegen. Dazu ändert sich auch zu schnell der Markt, entwickelt sich der Markt zu schnell weiter.

Ich sage Ihnen noch eine Zahl. Ich weiß nicht, ob ich sie heute Morgen schon einmal genannt habe, nämlich die Tatsache, dass sich der klassische Regionalluftverkehr seit der Liberalisierung des Luftverkehrs innerhalb der EU – – 1986 hat es angefangen. Da hat man geglaubt, es würde einen Riesenboom in diesem Sektor mit den kleinen Regionalluftzeugen geben, also Saab 340, diese Größenordnung. Was ist passiert? – Es hat sich eine völlige Veränderung der Flotten eingestellt. Als wir damals das Thema angefangen haben, lag der Marktanteil der Jets bei ungefähr 10 %. Das war Ende der 80er-Jahre, Anfang der 90er-Jahre. 10 % im Regionalluftverkehr waren Jets. 90 % waren Turboprops. Das wird in zehn Jahren völlig umgedreht sein. Dann sind es noch 10 % Propellerflugzeuge und 90 % Jets. Das sind alles Jets, die auf einer 1.200-m-Bahn auch nicht fliegen können. – So viel zur Änderung der Marktsituation und der Reaktion und Anpassung an die Marktsituation.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Faulenbach!

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

Herr Peters, wenn Sie meinen Ausführungen zugehört hätten, dann hätten Sie schon gemerkt, dass ich nicht vom Charterverkehr, sondern vom Ferienflugverkehr gesprochen habe. Unter Ferienflugverkehr verstehe ich: Das ist der größte Teil des Linienflugverkehrs, aber unter völlig anderen Bedingungen als der normale traditionelle Linienerverkehr, von dem wir sprechen. Ich denke, insoweit haben Sie mich verstanden, was ich damit gemeint habe. Sie versuchen jetzt nur, eine andere Interpretation hineinzubringen, die so nicht gilt.

Aber Sie haben immerhin bestätigt, dass auf vielen Strecken, auch in Düsseldorf, der Linienerverkehr – – Das macht sich auch daran bemerkbar, dass die Lufthansa die sogenannte City-Linie gegründet hat, um neben dem Absenken von Pilotengehältern auch mit kleineren Flugzeugen arbeiten zu können, um solche Strecken anzudienen, die sonst normalerweise nicht wirtschaftlich angedient werden. Das hat dann auch wieder mit Slots auf bestimmten Flughäfen zu tun, dass man die Strecken nicht aufgeben will und sie trotzdem weiter bedient, auch wenn es unwirtschaftlich ist. Das hat viel damit zu tun.

Dann kommt natürlich die Frage dazu: Wie passt in dieses Konzept des Luftverkehrs und die Entwicklung des Luftverkehrs ein Regionalflughafen? – Ich empfehle Ihnen: Gehen Sie mal auf die Website der Lufthansa und gucken Sie sich den Politikbrief der Lufthansa an. – Sie winken ab. Ich bin nicht unbedingt ein Vertreter der Lufthansa. Aber in diesem Fall muss ich sagen: Die Lufthansa hat nicht ganz Unrecht. Die Lufthansa warnt davor, Regionalflughäfen wie beispielsweise Mönchengladbach oder Lübeck auszubauen.

(Beifall bei den Einwendern)

Es werden noch mehr Flughäfen genannt. Die Lufthansa warnt davor. Wieder ein Exkurs zu Prof. Hamm: Hier spielt auch die Frage der regionalwirtschaftlichen Effekte eine Rolle. Die Lufthansa moniert nämlich völlig zu Recht, dass die sogenannten positiven regionalwirtschaftlichen Effekte zu einer Kannibalisierung der nationalwirtschaftlichen Effekte führen werden, weil Sie nämlich das, was Sie in Mönchengladbach aufbauen, in Düsseldorf wegnehmen. Das heißt, insgesamt wird das dazu führen, dass die Effekte im Endeffekt – das ist eine Aussage der Lufthansa; ich denke, das kann man auch belegen; insoweit wäre ich dankbar, wenn ich das Gutachten von Prof. Hamm bekommen könnte, um das auch belegen zu können – möglicherweise regionalwirtschaftlich positiv, aber nationalwirtschaftlich nicht positiv sind und dem Luftverkehr insgesamt mehr schaden als dem Luftverkehr nutzen. Das macht sich auch daran bemerkbar: Die Lufthansa überlegt im Moment, in diese Richtung zu gehen. Aber ich kann die Lufthansa nur davor warnen, diese Richtung einzuschlagen, den Low-cost-Carriern Konkurrenz zu machen. Wenn sie das macht, hat sie als Airline verloren. Dann wird die Lufthansa diesen Prozess nicht lange überleben können. Dann wird sie ir-

gendwann mit derart miesen Zahlen operieren, dass sie den Betrieb einstellen muss. Wenn die Lufthansa und die großen Flughäfen Erfolg haben wollen – das sage ich auch in Richtung Düsseldorf; das gilt genauso für Frankfurt –, dann nur mit Qualität und nicht mit Quantität. Das ist ein ganz entscheidender Punkt. Was Sie hier versuchen anzubieten, ist nicht mehr Qualität, sondern Quantität. Sie argumentieren hier mit Quantität. Damit werden Sie letztendlich erhebliche Probleme bekommen. Es gäbe da also ein paar Punkte. Ich denke, anhand dieses Papiers von Prof. Hamm kann man das im Detail belegen.

Ich komme jetzt mal zur Prognose. Ich suche gerade die entsprechende Seite in der Prognose von Prof. Wolf bzw. des Airport Research Center. Er benennt dort eine wesentliche Voraussetzung für die Prognose. – Ich finde gerade nicht die Seite. Ich habe mir das angekreuzt, aber hier vorne finde ich sie gerade nicht. – Sie sagen – Herr Prof. Wolf hat das heute Morgen auch ausgeführt –, dass es Aufgabe dieser Prognose sei, eine geplante Landebahn von roundabout 2.400 m mit Verkehr zu füllen. Das ist eine denkbare Aufgabe, die man als Gutachter bekommen kann, aber das ist nicht unbedingt eine dankbare Aufgabe. Wenn ich mir das überlege: Gerade bei einem renommierten Gutachter, der zu der Creme der Gutachter in Deutschland gehört, der Verkehrsgutachten als freie Prognose erstellt, fehlt der Prognosenußfall. Den hat er nicht erstellt. Interessant ist für mich, dass Prof. Wolf nicht darauf geantwortet hat, warum er fehlt, sondern dass der Vorhabensträger geantwortet hat, und zwar ausweichend geantwortet hat. Das Zweite ist, dass nicht gesagt wird – das steht ja so im Gutachten drin –, dass die Prognose auf der Basis von Vorgaben gemacht wird. Herr Jacobson hat vorhin dargestellt, wie diese Vorgaben interpretiert worden sind und dass man in iterativen Schritten schließlich zu dem Ergebnis gekommen ist, ab wann man Flugzeuge füllen kann. Ich denke, das ist nachvollziehbar. Das kann man so machen. Nur, wir müssen feststellen: Es ist keine freie Prognose erstellt worden, was unter dem Gesichtspunkt des potenziellen Verkehrsaufkommens aus dem Einzugsbereich oder, wie man sagt, der Catchment Area des Flughafens Mönchengladbach unter dem Gesichtspunkt der Konkurrenzflughäfen erzielbar wäre. Das dürfen Sie nicht vergessen – das war auch in der Studie von Prof. Hamm –: Die Voraussetzung ist ja die Frage der Dichte des Angebotes und der Annahme „Wann wird es angenommen?“ und der Frequenzen „Wie häufig wird geflogen?“. Wenn Sie den Flughafen Düsseldorf als Beispiel nehmen und sagen „Dort wird die Strecke London“ – ich weiß nicht, wie häufig am Tag – „angeflogen“, dann werden Sie in Mönchengladbach – da gebe ich Ihnen Recht, Herr Peters – London nur dann noch ebenfalls anbieten können, wenn Sie dort im Low-cost-Bereich etwas machen, aber nicht im normalen Sektor. Im Linienverkehr, im Berufsverkehr werden Sie in Mönchengladbach nichts mehr anbieten können, vor allen Dingen nicht in der Dichte, die dort angeboten werden kann.

Wenn ich weitere Strecken nehme, dann stellen wir fest: Sie werden bestimmte Ziele in Europa im Linienverkehr oder im Ferienflugverkehr vielleicht einmal in der Woche, aber im Linienflugverkehr nicht in der Dichte anbieten können, die erforderlich wäre, um dort einen wirtschaftlichen Betrieb zu haben. Vielleicht können Sie noch Paris anbieten; das weiß ich

nicht. Aber jetzt gehe ich mal nach Madrid, Lissabon, Moskau usw.: Sie werden feststellen, Sie werden diese Destinationen immer nur über eine Umsteigebeziehung von Mönchengladbach aus anbieten können. Dann ist die Frage, ob ich nicht viel schneller auch mit dem öffentlichen Nahverkehr an dem Flughafen bin, als es über einen Umsteigeflughafen angeboten werden kann.

Meine Frage an Prof. Wolf ist erst einmal: Es ist doch richtig, dass Ihnen als Vorgabe gegeben wurde, dass der Flughafen Mönchengladbach beabsichtigt, eine 2.400-m-Bahn zu bauen? – Ich habe es jetzt gefunden: Mit seiner verlängerten Start-/Landebahn könnte der Flughafen Mönchengladbach durchaus von diesem Trend profitieren und durch Billigangebote zusätzliche Nachfrage in seinem Umland generieren – wie die Erfahrung zeigt, aber auch weit darüber hinaus. – Das heißt, hier sind Bedingungen genannt worden. – Hier kommen wir dann auf den Punkt, dass die eine Bedingung die andere erfüllen muss, um dann wieder in die Prognose zu kommen. Das heißt, die Prognose erfüllt sich erst dann, wenn die Bahn ausgebaut wird. – Wir kommen nachher noch auf eine andere Bedingung, die mir zweifelhaft erscheint. – Aber diese Bedingung erfüllt sich erst, wenn die Bahn ausgebaut ist. Erst dann können wir die Destinationen anbieten. Ob es dann wirklich dazu kommt, ist eine andere Frage; denn dann wird der Halbsatz eingeschoben, dass durch Billigangebote die Nachfrage ergänzt werden könnte. Wenn ich weiter hinten in der Prognose nachgucke, dann stelle ich fest, Herr Wolf: Diese Billigangebote sind bei Ihnen in den Flugbewegungen – so entnehme ich das wenigstens; Sie haben ja den Linienverkehr, den Touristikverkehr, die ich nicht in die Billigangebote hineinpacke, sondern Sie könnten höchstens noch sonstige gewerbliche Flüge nehmen – – Das ist aber so minimal, was Sie dort einsetzen, dass ich sage: Die Billigangebote können hiermit eigentlich nicht gemeint sein.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf, bitte!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

So vorsichtig sind wir gewesen, dass wir das zwar als eine Möglichkeit genannt haben, das Ganze noch etwas zu steigern, aber wir haben sie nicht quantitativ eingeführt.

Aber nun zu den Vorgaben. Ich weiß nicht, ob Sie vorhin, als ich ein paar Ausführungen zu den Randbedingungen gemacht habe, vielleicht gerade nicht im Raum waren. Die Vorgaben, über die ich gesprochen habe, waren – weil wir ja Mönchengladbach in der Funktion als Entlastungsflughafen für Düsseldorf zu sehen hatten – die beiden Szenarien, die für Düsseldorf entwickelt worden waren, nämlich die Beibehaltung der gegenwärtigen Genehmigungslage und die Zweibahnkapazität als oberer Grenzwert für Düsseldorf, der gleichzeitig der untere Grenzwert für Mönchengladbach ist. Das waren unsere Szenarien, die vorgegeben waren.

Aus den kurzen Ausführungen von Herrn Jacobson haben Sie entnehmen können: Wenn wir eine Nachfrage an einem Ort wie Düsseldorf aufgrund der Bewegungseinschränkung nicht weiter nachfrageseitig bedienen können, dann müssen wir die Flugbewegungen woandershin legen und dann kommen Flugbewegungen nach Mönchengladbach. Das soll ja der Entlastungsflughafen sein. Das haben wir getan. Das waren unsere Vorgaben – nicht die Vorgabe, hier den Flughafen zu füllen. Wenn Sie das als Funktion von Mönchengladbach aus sehen, dann ist das Ihre Sicht der Dinge. Ich glaube nicht, dass das die Sicht des Vorhabensträgers ist. Also das ist unsere Vorgehensweise gewesen.

Wir haben auf diese Art und Weise versucht, auszugleichen, was in Düsseldorf unter dem Aspekt Bewegungsbeschränkung nicht aufzufangen ist. Das mussten wir verteilen. Da entfällt ein gewisser Teil, nämlich der, der im Wesentlichen aus dem Raum Aachen, Heinsberg usw. kommt und nicht mehr nach Düsseldorf kommt, auf den Platz Mönchengladbach. Aus Dortmund oder Münster haben wir natürlich fast überhaupt keinen – also gleich null – Verkehr, der künftig nach Mönchengladbach käme.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Faulenbach da Costa!

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

Herr Wolf, ich habe vorhin zugehört. Trotzdem haben sich daraus noch einige Fragen ergeben. Ich will nur feststellen: Sie haben in dem Sinne, wie ich es jetzt verstehe und wie ich es auch von Ihnen kenne, keine freie Prognose für den Flughafen Mönchengladbach unter dem Gesichtspunkt der Berücksichtigung von Konkurrenzflughäfen und des Flughafens Düsseldorf gemacht. Sie haben jetzt vom Entlastungsflughafen gesprochen. Da stellt sich natürlich die Frage sowohl an den Flughafen Düsseldorf als auch an den Flughafen Mönchengladbach: Wie managen Sie das, Verkehre zu verlagern? Sie wissen, dass Sie dafür nach europäischem Recht die Genehmigung eines Flughafensystems benötigen. Wenn ich mich richtig erinnere, haben wir in Europa, ich glaube, nur drei oder vier Flughafensysteme. Düsseldorf und Mönchengladbach gehören jedenfalls nicht dazu. Der Flughafen Frankfurt hat im August 2003 bei der EU ein Flughafensystem mit dem Flughafen Hahn beantragt. Das ist aber noch nicht genehmigt. In Deutschland haben wir das einzige Flughafensystem in Berlin, das von der EU als Flughafensystem anerkannt ist. Dabei müssen Sie beachten: Sie müssen diskriminierungsfrei bestimmte Reglementierungen innerhalb des Flughafensystems ergreifen können. Die Frage ist: Wie wollen Sie, wo Sie kein Flughafensystem haben, sagen „Das ist ein Entlastungsflughafen; bestimmte Verkehre gehen nach Mönchengladbach und andere Verkehre gehen nach Düsseldorf“?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Peters möchte darauf antworten. Bitte!

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

Ob sie ein Flughafensystem haben oder kein Flughafensystem haben: Sie sind genauso beweglich oder unbeweglich, ob sie es haben oder nicht. Das sehen Sie in Berlin. Sie haben ja selber gesagt, sie müssen das diskriminierungsfrei machen. Aber so etwas können sie nicht diskriminierungsfrei machen. Wir reflektieren ja auch gar nicht darauf, dass wir Verkehrsverlagerungen machen wollen. Wir hatten ja mal den Fall der Verkehrsverlagerung. Das war, nachdem der Flughafen Düsseldorf abgebrannt war. Da hat es für eine gewisse Zeit Bestand gehabt. Das war auch ganz in Ordnung. Aber unser Thema ist nicht die Verkehrsverlagerung.

Ich komme noch einmal auf eine Bemerkung zurück, die Sie eingangs gemacht haben. Sie haben vom „Absaugen“ gesprochen. Das ist keine Frage des Absaugens, sondern das ist eine Frage des Überlaufs in Düsseldorf. Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang bitte aus einer Information für Presse, Funk und Fernsehen – im Übrigen auch in den Zeitungen nachlesbar – von heute eine Aussage von Herrn Hunold zitieren:

„'Ohne Startbahnverlängerung hat der Flughafen Mönchengladbach gar keine Chance', stellte Hunold in seiner bekannt nüchternen Art fest. Sollten sich in dem gegenwärtigen Anhörungsverfahren jedoch die Befürworter des längeren Runways durchsetzen, sagt der renommierte Luftverkehrs-Experte der Stadt Mönchengladbach eine glänzende Zukunft voraus: ‚Dann könnte Mönchengladbach die dritte Start- und Landebahn für Düsseldorf sein.‘ Denn Düsseldorf, so Hunold weiter, habe nach wie vor Kapazitätsprobleme. Diese seien so erheblich, dass sie mit den für das nächste Jahr beantragten zusätzlichen Fluggenehmigungen allein nicht gelöst werden könnten.“

Danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Faulenbach da Costa!

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

Die Frage „Flughafensystem oder kein Flughafensystem?“ ist damit nicht beantwortet. Der Überlauf allein muss dann nicht unbedingt nach Mönchengladbach gehen, er kann auch woanders stattfinden. – Herr Wolf, vielleicht sagen Sie erst einmal etwas dazu.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bitte, Herr Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Wir haben, wie Sie dem Gutachten entnehmen können, eine gewisse Anzahl kleiner Flugzeuge nach Mönchengladbach gebracht. Das heißt, die Angebote stehen jetzt in unserem Angebotsszenario in Mönchengladbach statt in Düsseldorf. Und wir haben selbst gesagt: Diese Verlagerung ist schwer durchsetzbar, aber es gibt Beispiele – ob das über die Gebühren abläuft oder – – Wir sehen jedenfalls diesen Teil – das ist ein relativ geringer Teil – in Mönchengladbach. Aber alles andere wird auf Mönchengladbach gezogen, weil das Angebot diese Nachfrage auf sich zieht. Wenn ich ein Angebot in Mönchengladbach zu bestimmten Zielen habe, die hier aus diesem Raum – – Ich habe am Dienstag gesagt: Diese Raumordnungsregion Düsseldorf brachte 105 Reisende pro 100.000 Einwohner im Jahr 2003 – das war das Ergebnis der neuen Fluggastbefragung – auf die Flughäfen, auf welchen Flughafen auch immer. Das ist vom spezifischen Aufkommen her der Raum Nummer 6 in Deutschland. München ist größer, Stuttgart ist etwas größer, Hamburg ist etwas größer. Das ist also ein Raum, der wirklich Luftverkehr generiert. Die angrenzenden Räume sind etwas schwächer, aber sie sind auch ein durchaus potentes Nachfragefeld. Aus diesem Raum zieht der Flughafen Mönchengladbach, wenn das Angebot da ist. Das ist dann nicht aus Düsseldorf verlagert, sondern in Düsseldorf findet es nicht statt; es findet dafür in Mönchengladbach statt. Daher kommt die wesentliche Nachfrage in Mönchengladbach.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Faulenbach da Costa!

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

Herr Wolf, Sie stimmen sicherlich dem sehr allgemeinen Satz zu, dass Verkehr Verkehr anzieht. Ich denke, er gilt insbesondere im Luftverkehr. Es ist unwahrscheinlich, dass Sie dort, wo kein Verkehr ist, den Verkehr entwickeln können unter den Voraussetzungen: ohne Subventionen und überhaupt ohne entsprechende Vorleistungen und dann auf der anderen Seite unter einer künstlichen Verknappung, beispielsweise in Düsseldorf.

Jetzt komme ich noch einmal auf Düsseldorf, um dann noch einmal auf Ihre beiden Szenarien zu kommen. Ich denke, auch die Frage der Konkurrenzflughäfen muss noch einmal diskutiert werden, weil der Raum ja eine Rolle spielt. Aber dankbar bin ich Ihnen dafür, dass Sie den Flughafen Stuttgart genannt haben. Der Flughafen Stuttgart hat etwa 7 Millionen, 8 Millionen Passagiere pro Jahr, und zwar ein Einbahnsystem. Die Landesregierung in Baden-Württemberg hat beschlossen, dass der Flughafen nicht ausgebaut wird, also dass er keine zweite Start- und Landebahn bekommt, sondern dass er mit den Kapazitäten, die er hat, auskommen muss, um den Verkehr zu bedienen. Ansonsten stellen wir ja fest, dass der Flughafen Frankfurt in seinen Angaben über seinen Einzugsbereich über Düsseldorf hinaus auch bis Mönchengladbach will; denn er sagt „Dort kriege ich meine Passagiere her“. Er definiert ja seinen Einzugsbereich bis ins Ruhrgebiet hinein.

Der Flughafen Düsseldorf – ich habe das eben angesprochen, und Herr Peters hat dem nicht widersprochen – hat mit durchschnittlich 88 Passagieren pro Flugbewegung im Flugzeug eine relativ niedrige Auslastung der insgesamt zur Verfügung gestellten Sitzplatzkapazitäten. Neben der Frage der Kapazitäten der in der Spitze koordinierbaren Bewegungen – ich glaube, 36 werden angegeben; 44 werden im Moment in dem Verfahren angestrebt, das jetzt ansteht – stellt sich die nächste Frage – die wird beispielsweise auch in Frankfurt so beantwortet, dass man sagt –: Neben der Erzielung höherer Bewegungszahlen, die Sie in Düsseldorf – jetzt gehe ich mal nicht auf die rechtliche Problematik ein – erzielen können – indem Sie zwei Schnellabrollwege einbauen, haben Sie nach IATA eine Kapazitätserhöhung von fünf Bewegungen pro Stunde; es macht also schon etwas aus, wenn Sie an diesem Flugbetriebsflächensystem etwas verändern; dadurch könnten Sie also erst einmal drängende Probleme lösen –, kommt der andere Ansatz, nämlich die Frage der Erhöhung des Sitzladefaktors pro Flugbewegung. Wenn Sie heute 88 haben und im Jahr 2015 eine schrittweise Erhöhung, wie es auch der Flughafen Frankfurt prozentual vorsieht, nämlich das Gleiche, draufsetzen, dann kämen Sie bei rund 25 Millionen Passagieren im Jahr 2015 auf etwas über 200.000 bis 205.000 Bewegungen. Das ist im heutigen System locker zu schaffen, ohne dass Sie in Düsseldorf Engpässe haben. Das heißt, ich sehe überhaupt noch keinen verlagerungsfähigen Verkehr in Düsseldorf im Jahr 2015. Das ist die Tatsache. Wenn ich jetzt mal von einem unveränderten Ladefaktor ausgehe, dann haben Sie im Jahr 2015 bei 24 Millionen Passagieren 270.000 Bewegungen. Jetzt gucke ich mir das letzte Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster – ich glaube, es war vom Dezember – an, in dem es sagt – Herr Sommer hat es eben anders interpretiert; er ist Anwalt; ich habe nur die Aussage des Gerichts; ich weiß nicht, ob die Rechtsprechung inzwischen rechtsgültig ist –: Diese 91.000 Bewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten waren in dem Angerland-Vergleich keine Obergrenze. Denn im dritten Absatz wurde gesagt, dass das Parallelbahnsystem, die Parallelbahn zur Abfangung von Spitzen mit benutzt werden kann. Das heißt, das ist im Prinzip die Öffnungsklausel für unbegrenzte Kapazitäten für ein Zweibahnssystem. So hat es das Gericht zumindest gesehen, wie ich es verstanden habe. Ob das rechtskräftig ist, weiß ich nicht. Nur, Sie haben das auf der einen Seite. Erst einmal würde Ihnen aber helfen, Sie würden Schnellabrollwege bauen. Ich weiß nicht, ob das genehmigungsfähig ist oder ob Genehmigungswille besteht. Und Sie beabsichtigen im Moment die 41 Bewegungen pro Stunde. Das würde Ihnen ausreichend sein, um derzeit Ihre jährliche Nachfrage ohne Kapazitätsengpässe abzuwickeln.

Aber entscheidend ist doch: Die Erhöhung des Sitzladefaktors bei den Flugzeugen ermöglicht Ihnen die relative Reduzierung oder geringeres Wachstum bei den Flugbewegungen und damit die Vermeidung von Kapazitätsengpässen am Flughafen Düsseldorf. Und ich darf darauf hinweisen, dass der Flughafen Düsseldorf gegenüber der Bundesregierung für das Flughafenkonzept angemeldet hat, dass er im Jahr 2015, glaube ich, 30 Millionen Passagiere abwickeln will. Wenn ich jetzt mal sage „Ich rechne mit einem Wachstum bei den Passagieren von 4,5 % vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2015 in Deutschland“ – ich denke, über 4,5 %

werden Sie nicht liegen –, kommen Sie auf 24 Millionen Passagiere im Jahr 2015. Nach Ihren eigenen Planungen sollen es aber 30 Millionen sein. 4,5 % ist ein Durchschnittswert, der in Deutschland jetzt anzusetzen ist. Es sollen aber 30 Millionen sein. Dann haben Sie noch ein Defizit von 6 Millionen. Wo, bitte schön, ist aus Ihrer Sicht das verlagerbare Potenzial, das Sie auf den Flughafen Mönchengladbach abdrängen wollen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Peters möchte darauf antworten. Bitte!

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

Diese rein theoretischen Betrachtungen, die Sie da anstellen, haben mit der betrieblichen Wirklichkeit nichts zu tun.

Ich fange mit den Schnellabrollwegen an. Wir können so viele Schnellabrollwege bauen, wie wir wollen. Das ist gar nicht unser Problem. Unser Problem ist, dass wir nicht mehr als 38 Bewegungen im Tagesverlauf pro Stunde machen dürfen, wobei wir noch am Tagesanfang und am Tagesende eingeschränkt sind.

Jetzt zum Ladefaktor. Wenn wir den Ladefaktor von 65 % auf 100 % erhöhen, dann hätten wir einen unglaublichen Kapazitätsschub. Das ist auch wieder eine rein theoretische Betrachtung. Sie können den Ladefaktor nicht beliebig erhöhen. Der Ladefaktor ergibt sich einfach auch über die Saison, über den Tagesverlauf. Das wissen Sie so gut wie ich. Es ist das oberste Bestreben eines jeden Airline-Managers, eines Yield-Managers, durch entsprechende Yield-Gestaltung die Auslastung noch ein bisschen mehr nach oben zu bringen. Wir haben ja alles Mögliche versucht. Wir haben ja im Rahmen dieses OPUS-Verfahrens – Optimizing Programme for Using Slots –, das wir vor zehn Jahren mal erfunden haben, versucht, eine Mindestflugzeuggröße einzuführen. Das heißt, wenn eine bestimmte Anzahl von Frequenzen mit kleineren Flugzeugen durchgeführt wird, dann möge man doch hingehen – dafür haben wir ein Verfahren vorgeschlagen –, die Frequenz zu verringern und die Flugzeuge zu vergrößern. Das ist letzten Endes daran gescheitert, weil sie mit den kleineren Flugzeugen höhere Frequenzen fliegen können. Es interessiert eine Airline relativ wenig, was an Kapazitätsengpässen auf einem Flughafen passiert, solange sie ihre eigenen Slots haben und ihre eigenen Slots nutzen können.

Dazu kommt noch – darauf möchte ich noch einmal ausdrücklich hinweisen – die weiter anhaltende Tendenz für die Luftverkehrsgesellschaften – insbesondere die Lufthansa, die ja bis jetzt noch kein richtiges Konzept hat –, wie sie sich gegenüber den zunehmend marktbeherrschenden Low-cost-Carriern zur Wehr setzen wollen, wie sie sich da positionieren wollen. Das ist auch ein ganz schwieriges Thema. Allein diese Tatsache bedeutet, dass sie in einer Reaktion auf eine verminderte Nachfrage kleineres Gerät einsetzen müssen, die dann auch wieder Slots verbrauchen.

Deswegen sage ich: Diese theoretischen Betrachtungen, die Sie vorhin angestellt haben, dass wir hinterher noch eine Lücke, einen Überhang von 6 Millionen Passagieren haben, halten der Wirklichkeit nicht stand. Das Leben ist in der Tat anders. Wir können uns gerne noch eine Weile darüber streiten. Nur, an der grundsätzlichen Struktur des Verkehrsaufkommens wird sich in Düsseldorf nicht sehr viel ändern. Wir werden also nie ein Hub wie Frankfurt werden. Die durchschnittliche Flugzeuggröße, die durchschnittliche Anzahl der beförderten Passagiere pro Transportvorgang, ist in Frankfurt um das Doppelte so hoch wie in Düsseldorf. Das liegt daran, dass sie in Frankfurt einen erheblichen Anteil an Langstreckenverkehr mit großen Flugzeugen haben. In Düsseldorf wird die durchschnittliche Auslastung, die durchschnittliche Zahl der Passagiere nicht sehr viel höher sein, als es in der Vergangenheit gewesen ist. Das ist ein stabiler Trend, der schon über eine ganze Reihe von Jahren läuft.

Was den Ladefaktor angeht: Auch im Low-cost-Bereich brauchen sie einen Ladefaktor zwischen 70 und 75 %, um diese Flugzeuge kostendeckend betreiben zu können. Das ergibt ein bisschen eine Kompensation gegenüber dem, was bei den klassischen Linien-Carriern in dem Sektor Regionalluftverkehr – ich nenne es mal so, also downgesized Flugzeuge – noch stattfindet. Glauben Sie nicht, dass das auf Dauer eine valide Betrachtung ist, wenn Sie diese Annahmen, die Sie vorhin getroffen haben, unterstellen. Wir gehen davon aus, dass das Problem, das der Flughafen Düsseldorf hat, weiterhin ein Kapazitätsproblem sein wird, das sich möglicherweise mit 45 Bewegungen pro Stunde für zwei, drei Jahre relativieren wird, und danach ist das Problem wieder genau das gleiche.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Peters. – Vielleicht legen wir das Augenmerk jetzt wieder etwas stärker auf Mönchengladbach. Die Ausführungen zu Düsseldorf sind natürlich sehr interessant, aber – – Bitte schön!

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

Frau Vorsitzende, ich bitte um Entschuldigung. Aber die Prognose und die Aussage der Prognose für Mönchengladbach hängen sehr stark von der Entwicklung und dem, was in Düsseldorf möglich ist, ab. Insoweit kann man das nicht ganz trennen. Ich bitte um Entschuldigung, wenn ich darauf insistiert habe. Ich meine, darauf muss man den Fokus legen.

Ich bin Herrn Peters für seine Aussage – Herr Peters, ich nehme an, Sie meinten den Sitzladefaktor und nicht den Ladefaktor – über den Sitzladefaktor sehr dankbar. Denn wenn ich in die Prognose sehe, stelle ich fest, dass das Airport Research Center, Aachen, von einem Ladefaktor von 60 bis 70 % am Flughafen Mönchengladbach ausgeht. Das heißt mit anderen Worten: Die Aussage, die Sie gerade getroffen haben „Unter 70 bis 75 % kann ich wirtschaftlichen Flugbetrieb nicht betreiben“ – –

(Hans-Joachim Peters [Antragstellerin]: „Low cost“ habe ich gesagt!)

– Okay, dann habe ich da nicht zugehört – ich bitte um Entschuldigung –, wenn Sie das auf den Low-cost-Bereich bezogen haben. Aber irgendwo wollen Sie – das haben Sie am Anfang auch gesagt – den auch nach Mönchengladbach bringen.

Ich komme noch einmal zum Thema Mönchengladbach. In der Prognose ist eine Modellrechnung vorgestellt worden, die durchaus üblich ist, wenn sie als freie Modellrechnung erstellt wird und nicht als Angebotsmodellrechnung, wie sie hier erstellt wurde. Mir fällt aber auf, dass für den Flughafen Mönchengladbach neben den Flughäfen Köln/Bonn, Düsseldorf, Münster/Osnabrück als internationale Flughäfen – das ist ein anderer Markt als auf einem Regionalflughafen – nur die Flughäfen Dortmund und Paderborn/Lippstadt als Regionalflughäfen für die Modellrechnung herangezogen wurden, die, zumindest was den Flughafen Paderborn/Lippstadt angeht – das hätte man zumindest relativieren müssen –, unter völlig anderen Randbedingungen operieren als der Flughafen Mönchengladbach. Er ist 20 km oder 15 km vom Flughafen Düsseldorf entfernt. Für den Flughafen Paderborn/Lippstadt ist, glaube ich, der nächste Flughafen in Hannover – noch nicht mal Frankfurt, sondern Hannover. Er ist aber deutlich über 100 km entfernt; ich glaube, es sind 150 km. Insoweit sind es bei diesem Flughafen Paderborn/Lippstadt andere Bedingungen. Ebenso ist es beim Flughafen Dortmund. Es ist immerhin ein Unterschied, dort einen etwas dichteren Verdichtungsraum zu haben als in Mönchengladbach, ohne gleich einen internationalen Flughafen vor der Haustür zu haben, der ein relativ dichtes Flugangebot aufzuweisen hat.

Ich finde die Untersuchung und Beschreibung der Untersuchung, die Sie gemacht haben, interessant. Ich kenne es auch von Ihnen, dass Sie die so machen. Was mir aber fehlt, ist – Herr Jacobson hat es vorhin gesagt –: In Ihren Tabellen und Grafiken gehen Sie nicht von absoluten Zahlen aus – die haben Sie nirgendwo eingestellt; Sie haben auch nirgendwo das Aufkommen in den einzelnen Aufkommensregionen eingestellt, das man ja aus dem Bundesverkehrswegeplan als absolute Zahlen herausnehmen kann; man müsste sich dann die Mühe machen, das miteinander zu vergleichen –, sondern Sie stellen immer nur relative Zahlen ein und kommen dann irgendwann für mich völlig unerwartet – so wie der Zauberer auf einmal das Kaninchen aus dem schwarzen Hut hervorzaubert – zu einem Ergebnis „Es werden so und so viele sein“. Das ist das, was ich an dieser Prognose kritisiere. Das ist nicht nachvollziehbar. Das gilt nicht für die Prognose selbst, die Beschreibung der Methoden, die Quellen, die Sie angeben – ich habe ja auch geschrieben: Sie verfügen über sehr umfangreiche Datenbestände und Quellenmaterial, um Prognosen belegen zu können –, aber für die Hinführung zum Ergebnis. Herr Jacobson hat die Methode beschrieben, aber mir fehlen die konkreten Zahlenangaben aus den entsprechenden Aufkommensregionen, um zu sagen „Ja, das kann dann für den Flughafen Mönchengladbach als Aufkommen generiert werden“. Dann käme als nächster Schritt – aber vielleicht antworten Sie zunächst darauf – nämlich die Frage der Konkurrenzflughäfen: Was ist als Konkurrenzflughafen zu betrachten?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Professor Wolf, Sie möchten bestimmt antworten. Bitte!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Ich fange mal an. Vielleicht kann Herr Jacobson dann noch etwas ergänzen.

Sehen Sie sich einmal die Tabelle 3.2-1 auf der Seite 26 an. Dort steht: Die Herkunft der Passagiere nach Raumordnungsregionen. – Darin steht: Aus der Raumordnungsregion Münster insgesamt 629.000 Reisen, davon ab Mönchengladbach 2.000 Reisen – Mönchengladbach also nahezu 0 % –, davon ab Düsseldorf 259.000 Reisende gleich 41 %. Das heißt, jede Raumordnungsregion, die wir anschließend bildlich darstellen, ist belegt zunächst einmal mit diesen Zahlen, die in dieser Tabelle stehen. Dann finden Sie in den Tabellen die Marktanteile, die künftig Mönchengladbach haben wird. Das ist noch nicht einmal ein Dreisatz, sondern es ist noch einfacher, dass man die Marktanteile mit den Wachstumsfaktoren und diesen Zahlen multipliziert. So kommen wir auf diese Zahlen.

Es ist richtig – das sehe ich auch –, dass zusätzliche Bilder dies alles hätten etwas transparenter machen können. Nur, dass dies überhaupt nicht transparent ist, verstehe ich nicht ganz. Durch ein etwas intensiveres Lesen kann man, glaube ich, durchaus darauf kommen und hat man dann nicht den Deus ex Machina, der plötzlich die Zahlen bringt. Man weiß dann zumindest, woher es kommt. Ich meine, dass die Nachvollziehbarkeit, wenn auch nicht in der hinreichenden Einfachheit – das ist eine Entschuldigung wert; das ist uns nun mal so passiert –, in jedem Fall gegeben ist.

Zu den Wettbewerbsflughäfen – weil Sie das Stichwort angegeben haben – will ich auch etwas sagen. Sie meinen damit natürlich die Flughäfen am westlichen Rand, in den Niederlanden, in Belgien und Weeze. Weeze/Niederrhein war 2002 nicht am Netz. Es war auch schwer absehbar, welches Angebot ein Jahr später dort stattfinden würde. Das wäre von uns reine Spekulation geworden. Wahrscheinlich hätten wir das Angebot, das dann gekommen wäre, sowieso nicht richtig getroffen. Also haben wir es im Jahr 2002, weil wir nicht wussten, was da kommt, zunächst einmal weggelassen. – Das heißt, damals im Jahr 2002 war es nicht „zunächst einmal“, sondern es war kein Angebot da, also haben wir es nicht berücksichtigt.

Wir wissen aus den Niederlanden nichts über die Abfluggewohnheiten unserer Nachbarn auf deutschen Flughäfen. Wir wissen nach der neuen Fluggastbefragung, wie viele Niederländer auf deutschen Flughäfen starten und landen. Aus der Fluggastbefragung 1998 war dies nicht eindeutig herauszulesen.

Wir sind dann nach dem Angebot gegangen. Das Angebot in Maastricht mit vier Mal Amsterdam und, wie ich heute Morgen schon sagte, sieben touristischen Destinationen ist für die verwöhnten Aachener – wenn ich mich einmal dazu rechne –, die Düsseldorf und Köln/Bonn

vor der Tür haben, praktisch nichts wert. Wir heißen dennoch „Maastricht/Aachen“, weil wir immer die Hoffnung hatten: Eines Tages kommt da etwas. – Und siehe da: Es gibt ja jetzt auch eine Berlin-Verbindung. Dann wird sicherlich auch die Nachfrage in Maastricht aus Aachen etwas größer werden.

Wir haben einen zweiten Punkt bei den Touristikern festgestellt: Die Niederländer und die Deutschen, die Touristikpauschalangebote nutzen, bevorzugen nicht unbedingt dieselben Hotels. Man will doch – zumindest ist das der Eindruck, den wir auch aus Straßburg hatten – mehr unter sich bleiben. Insofern sind es wirklich nur wenige, die einen Flug mit Transavia oder Tunis Air oder Inter Express – das sind die drei, die ab Maastricht fliegen – buchen. Das ist nicht viel.

Dasselbe gilt für Eindhoven, wobei die Entfernung zu Eindhoven noch etwas größer ist. Wir glauben, wenn es eine Abwanderung in Richtung Eindhoven gibt, dann ist wahrscheinlich die Abwanderung, die künftig in Richtung Mönchengladbach zum Beispiel aus Roermond kommt, sicherlich gleich bedeutend; also die Salden gleichen sich aus. – Das zu dem Wettbewerb: Warum nicht?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Sommer, Sie haben eine direkte Nachfrage?

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Ich habe eine direkte Nachfrage zu den Zahlen und der Tabelle, die Sie eben in Bezug genommen haben, Herr Prof. Wolf. Auf der Seite 26 Ihres Gutachtens sind in Tabelle 3.2-1 Originäreinsteiger in 1.000 angegeben. Sie geben insgesamt 106.000 für Mönchengladbach in 1998 an. Sie kennen ja mein Faible für Zahlen. Auch wenn ich nicht rechnen kann, aber nachschlagen kann ich sie immer noch. Ich habe in der Einwendung die Zahlen des Statistischen Bundesamtes gegengehalten. Ich habe in der Einwendung – dazu habe ich jetzt die Frage: Können Sie das erklären? – schon vorgetragen: Wir hatten nach den Zahlen des Statistischen Bundesamtes in Mönchengladbach 2002 35.000 Einsteiger im Linien- und Touristikverkehr. Das ist ein Drittel – so in dem Dreh; nein, ein bisschen mehr. Stimmt da eventuell irgendetwas nicht? Und wenn, am besten Zahlen!

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Haben Sie auf der Abbildung 3.2.1 die kleine Klammer „(1998)“ gesehen? Das waren 106.000 Einsteiger. Das ergibt über 200.000 Passagiere. Das sind ja nur die Einsteiger. Die kommen ja auch irgendwann an.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Die Klammer „(1998)“ habe ich gesehen. Ich bin mir bewusst, dass ich über 2002 spreche. Aber das Statistische Bundesamt sagt: 35.000 Einsteiger!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Wann? 1998?

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

2002 in Mönchengladbach. Es ist natürlich schlecht, jetzt im Erörterungstermin solche Fragen aufzuwerfen. Man kann sie nicht ad hoc erklären. Aber vielleicht gibt es ja irgendeine Erklärung dazu. Die Diskrepanz ist so riesig, dass es einen quasi vom Hocker haut. Wenn die Zahlen des Statistischen Bundesamtes stimmen – – Davon gehe ich mal aus. Die kennen wir alle. Die kann jeder im Internet vom Statistischen Bundesamt bestellen. Dort gibt es die üblichen Statistiken. Die Flughäfen melden an das Statistische Bundesamt, und das Statistische Bundesamt packt das Ganze in Tabellen. Die letzte ist, glaube ich, von 2003. Wir haben zum Zeitpunkt der Einwendung 2002 abrufen können. Da waren es 35.000 – im Linien- und Touristikverkehr; vielleicht liegt da der Hase im Pfeffer. Ich weiß es nicht. Aber es kann eigentlich nicht sein; denn Linien- und Touristikverkehr ist das, was Sie untersuchen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Das ist klar geworden, Herr Sommer. Danke. – Herr Zerbe!

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

Was zitieren Sie genau?

(Lachen bei den Einwendern)

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Noch einmal: Ich zitiere die Zahlen, die ich vom Statistischen Bundesamt als Einsteiger im Linien- und Touristikverkehr am Flughafen Mönchengladbach aus der Statistik entnommen habe. Ich frage ja nur: Haben wir da irgendeinen Übertragungsfehler?

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

Das stimmt.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Das stimmt?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe, bitte!

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

Darf ich mal kurz zu Prof. Wolf hinübereitschen, damit wir die gleiche Erkenntnis haben?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bitte, Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Beide Zahlen stimmen. Die 106.000 Einsteiger aus der Fluggastbefragung sind etwas niedriger, als sie eigentlich waren. Das Aufkommen war 220.000 und nicht 212.000. Aber die Zahlen von 2002 stimmen. Das ist so. Das war die Entwicklung 1998 – 2002.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Auf ein Drittel herunter?

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Richtig. Klar.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ich denke, das ist jetzt klar geworden, Herr Sommer. Oder haben Sie noch eine Nachfrage dazu? – Bitte!

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Ich habe noch eine Nachfrage dazu. Kann das etwas mit dem Flughafenbrand in Düsseldorf zu tun haben? Ist das sozusagen noch der Passagierüberhang 1998, der eventuell noch Mönchengladbach zugute kam? Ich meine, solche Sprünge hat man doch bei keinem Flughafen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe, bitte!

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

Eine Begründung: Konkurs der Debon Air, die 1998 unser stärkster Carrier war, im Jahr 2000.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ich denke, Herr Faulenbach da Costa kann jetzt fortfahren. Bitte!

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

Herr Zerbe, ein Flughafen, der eine entsprechende Nachfrage hat, wird nach einem vorübergehenden Tal auch den Konkurs eines Home Base Carriers verschmerzen können und wie-

der auffangen. Ein klassisches Beispiel ist – das ist natürlich eine andere Liga – der Flughafen Zürich mit der Swiss oder der Flughafen Brüssel mit Sabena. Auch dort gibt es Einbrüche, aber dann wieder entsprechende Aufbauten.

Herr Wolf, ich nehme erstens Ihren dezenten Hinweis, versteckt mit einer kleinen Rüge, gerne entgegen, dass ich mich mit den Zahlen in Ihrer Tabelle auf der Seite 26 hätte beschäftigen sollen. Ich habe dann auch einmal – ich hatte es nur nicht so präsent – in das Ergebnis gesehen und habe dann auf der anderen Seite festgestellt: Aus den Zahlen, die Sie hier eingestellt haben, um nachher auf die Gesamtzahl zu kommen, ist es selbst mit den Prognosezahlen relativ schwierig, die 1,7 Millionen Passagiere, glaube ich, im Szenario 1 prognostizieren zu wollen. – Pardon, 1,1 Millionen. Gut. Das will ich jetzt nicht nachrechnen. Das ist nur eine Frage, die möglicherweise noch einmal diskutiert bzw. überprüft werden sollte.

Ich sage mal abschließend zu der Prognose – um später einige Aussagen in der Prognose wieder zitieren zu wollen –, zu dem Ergebnis, dass die Prognose nicht als nachfrageorientierte, sondern angebotsorientierte Prognose unter der Vorgabe „Es gibt eine 2.400-m-Bahn“ erstellt wurde – nicht unabhängig davon, welche Nachfrage es in Mönchengladbach unter dem Gesichtspunkt der Konkurrenzflughäfen gibt – in Düsseldorf gibt es ja den Versuch, den Angerland-Vergleich letztendlich doch aufzuheben –, und damit auch das entsprechende Wachstum, das dort unterstellt wird, das ja – Sie zitieren das ja auch vom Flughafen Düsseldorf immer wieder – die Bundesregierung in ihr Flughafenkonzept übernommen hat. Wenn Sie diese Kapazitäten dort abwickeln können, stellt sich die Frage nach der Existenzberechtigung des Flughafens Mönchengladbach als Regionalflughafen neben dem Verkehrsflughafen Düsseldorf sicherlich berechtigt, zumal sich angesichts der Investitionen, die dort getätigt werden müssen – das ist ja leider nicht im Planfeststellungsantrag enthalten, was es kosten wird, wenn man einmal die Gesamtkosten rechnet –, die Frage stellt, ob sich das Ganze rechnet, auch wenn heute Morgen versucht wurde darzustellen, dass dort über die angebotenen Arbeitsplätze möglicherweise eine entsprechende Kostendeckung in der volkswirtschaftlichen Rechnung erfolgen könnte.

Ich stelle auf jeden Fall fest: Sie gehen in Ihrem Gutachten von folgenden Flugzeugtypen aus, die Sie in Ihre Prognose einstellen: Kurzstreckenflugzeuge wie die DO 328 oder Embraer oder andere Flugzeuge – RJ 100, die typischen Kurzstreckenflugzeuge – und auf der anderen Seite Mittelstreckenversionen. Bei denen gehen Sie – das habe ich eben gesucht – im Linienverkehr von einer ganzjährigen Auslastung im Mittel von 60 % aus, also knapp an der Frage der Wirtschaftlichkeit. Dann haben Sie den Touristikverkehr hier drin, was ich vorher genannt habe. Das ist der Ferienflugverkehr – so nenne ich das mal – mit den Versionen A319, 320 und Boeing 737. Das sind diejenigen, die Sie einstellen.

Die ersten, die Sie im Linienverkehr hier einstellen und die ganzjährig verkehren sollen: das kleinere Fluggerät DO 328, Embraer 135. Das sind nach ICAO Flugzeuge der Code-Letter-B. Und diejenigen, die Sie im Ferienflugverkehr einsetzen, sind Flugzeuge der Code-Letter C.

Code-Letter B sind Flugzeuge bis 24 m Spannweite, und Code-Letter C sind Flugzeuge bis 36 m Spannweite. Beantragt wird eine Bahn nach ICAO Annex 14 nach Code-Letter D, d. h. über 1.800 m, 45 m breit; das ist in Ordnung. Aber wenn ich es richtig in Erinnerung habe, sollen auch Schultern dazu gebaut werden; denn ab Code-Letter D sind diese Schultern erforderlich. Im Code-Letter C sind Schultern noch nicht erforderlich. Ab Code-Letter D sind die Schultern erforderlich. Code-Letter D soll mit gebaut werden. In der Prognose ist aber an keiner Stelle von größeren Flugzeugen als Code-Letter-C-Flugzeugen die Rede. Können Sie mir vom Vorhabensträger her begründen, wie Sie jetzt dazu kommen – unabhängig von der Länge der Start- und Landebahn; darauf komme ich nachher noch einmal –, dass es Code-Letter D sein muss, obwohl in der Prognose nichts darüber ausgesagt wird?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Kames, bitte!

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

Das hängt damit zusammen, dass wir auch im Antrag als oberes Referenzflugzeug die B 757-200 genannt haben. Darauf basiert auch diese Planung. Das ist eine 4D.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Faulenbach da Costa!

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

Das habe ich gelesen. Aber, ich denke, wenn ich eine Ausbaubegründung brauche und durch die Prognose geliefert bekomme – gehen wir jetzt mal davon aus bei allen Zweifeln an der Prognose, weil sie mit Vorgaben arbeiten musste und nicht als freie Prognose erstellt wurde –, aber der Gutachter in der Prognose zu dem Ergebnis kommt, dass die und die Flugzeugtypen eingesetzt werden, und nennt den Flugzeugtyp Boeing 757 – – Übrigens, Herr Zerbe, ich darf Sie darauf hinweisen, dass die Produktion des Flugzeugs Boeing 757 eingestellt wurde.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Insofern ist das natürlich auch kein Referenzflugzeug, das Sie hier anführen können, wenn Sie eben gesagt haben, die Boeing 737-500 können wir nicht als Referenzflugzeug nehmen. Auch da wurde die Produktion eingestellt. Und ich darf darauf hinweisen, dass es keine deutsche Airline gibt, die dieses Flugzeug, die 757, fliegt. Condor hat sie verkauft. Condor hat sie nicht mehr. Es gibt keine deutsche Airline mehr. Condor hatte zwölf Flugzeuge. Sie hat alle zwölf Flugzeuge verkauft. Es gibt keine deutsche Airline mehr, die die Boeing 757 fliegt.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Zum Beispiel englische!)

- Das mag sein. Dieses Flugzeug – wir reden ja über das Jahr 2015 – gehört zu den Flugzeugen, die zur aussterbenden Generation gehören, weil sie nicht mehr produziert werden. Das wissen Sie selbst. Die fliegen zwar im Jahr 2015 noch, sie werden aber kein großes Aufkommen mehr generieren.

Ich sage Ihnen jetzt mal ganz im Vertrauen: Der Flughafen Frankfurt hat in seiner Prognose für das Jahr 2015 eigentlich alle Flugzeuge der Generation Boeing 757, die es im Weltluftverkehr gibt, verbraucht, um seine Prognose richtig darstellen zu können. Wenn Sie sich einmal die Prognose vom Flughafen Frankfurt ansehen, dann bleibt nicht mal eine für den Flughafen Mönchengladbach übrig. Man muss sich auch mal die Prognosen der verschiedenen Flughäfen ansehen, wie glaubwürdig die dann sind und was die da an Flugzeugtypen einstellen.

Es kann doch nicht sein, dass Sie sagen „Wir stellen das als Referenzflugzeug ein“. Warum haben Sie die 747 nicht eingestellt? Warum haben Sie die A380 nicht eingestellt? Wenn Sie das willkürlich machen und sagen „Wir stellen das Flugzeug als Referenzflugzeug ein, um unsere Anlagen danach zu dimensionieren“, dann frage ich Sie: Mit welcher Berechtigung machen Sie das?

(Beifall bei den Einwendern)

Übrigens – wenn ich das noch zu Ende führen darf; aber das wird ein Thema von Herrn Dr. Kühner sein; ich bitte dann diejenigen, die im Saal sind, Herrn Dr. Kühner daran zu erinnern –: Die 757 ist im Lärmgutachten nicht mehr enthalten, obwohl Sie die als Referenzflugzeug einsetzen. Das ist ein ganz entscheidender Punkt. Um das einmal zu sagen: Die 757 ist ein lautes Flugzeug.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe, bitte, Sie möchten antworten.

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

Ich habe auch heute Morgen gesagt – ich glaube, Sie haben auch zugehört –: Der Flughafen wird nicht für *einen* Flugzeugtyp gebaut. – Danke.

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

Herr Zerbe, Sie nennen mir jetzt einen Flugzeugtyp und sagen „Für den dimensionieren wir das“. Das ist zufällig der größte.

Es geht doch um etwas völlig anderes. – Doch, es geht um etwas völlig anderes. Sie lassen sich mit der jetzt von Ihnen beantragten Genehmigung – – Sie wollen einmal die Heraufstufung vom Verkehrslandeplatz zu einem Verkehrsflughafen haben, d. h. mit Bauschutzbereich und den günstigeren Bedingungen im Luftverkehrsgesetz: Statt TA Lärm gilt das Luftver-

kehrsgesetz. Das ist auch eine ganz klare Kiste. Damit kommen Sie günstiger weg, als wenn Sie die TA Lärm berücksichtigen müssten. Zweitens wollen Sie sich, ohne dass Sie in der Prognose den Nachweis erbringen, dass dieses Flugzeug jemals verkehren wird, eine Genehmigung für Code-Letter-D-Flugzeuge geben lassen – das heißt, auch MD11; das ist ja nicht nur die Boeing 757, sondern heißt auch MD11 als größtes dieser Flugzeuge –, sodass sie zukünftig in Mönchengladbach verkehren können, obwohl Sie in der Prognose bis zum Prognosehorizont 2015 auch nicht einmal irgendwo die Erwähnung haben, dass dieses Flugzeug überhaupt in Mönchengladbach landen wird. Wenn Sie sagen „Wir nehmen ein Bemessungsflugzeug“, dann nehmen Sie das größte und kritischste Flugzeug aus dem Bereich der Code-Letter-C-Flugzeuge. Ich weiß jetzt nicht, welches das ist. Es geht nämlich um die Frage der Tragfähigkeit: Was für eine Tragfähigkeit brauchen Sie für Ihre Start- und Landebahn? – Da gibt es durchaus die einen oder anderen Unterschiede bei den Flugzeugtypen. Und dann geht es um die Frage der Hindernisfreiheit auf den Vorfeldern und die Frage der Schultern. In der Prognose sind Flugzeugtypen aufgeführt. Die liefern Ihnen, wenn ich die Prognose akzeptiere, die Begründung für den Ausbau und für die Dimensionierung der Anlagen, aber nicht andere Flugzeuge, die Sie jetzt einfach willkürlich einfügen. Sonst frage ich Sie: Warum haben Sie nicht die A380 genommen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe, Sie möchten antworten. Bitte!

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

Für die A380 wären wir, glaube ich, über 3 km gegangen.

Aber noch einmal, Herr Faulenbach: Ich habe jetzt zwei, drei Mal erwähnt, wir wollen die Bahn nicht für *einen* Flugzeugtyp bauen. Wie wollen Sie bitte ausschließen, dass nach Einstellung der 757 – die Sie ansprachen – demnächst ein ähnlicher Flugzeugtyp von Boeing auf den Markt kommt? Das, was wir hier diskutieren, macht doch keinen Sinn!

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Faulenbach da Costa, auch mit einem Blick auf die Uhr: Ich glaube, das ist jetzt hinreichend klar geworden. Es warten auch noch einige andere Redner. Sie hatten ja eingangs erwähnt, dass Sie noch zu mehreren Punkten ergänzen wollen. Wenn Sie dann bitte fortfahren möchten.

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

Ich danke Ihnen, dass Sie mich darauf hinweisen, dass andere Redner warten. Heute habe ich das zum ersten Mal gehört. Sonst haben Sie es niemand anders gesagt. Aber gut, okay.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Nein, Sie sollen auch in Ruhe Ihre Ausführungen machen können, Herr Faulenbach da Costa.

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

Sie werden mir glauben, dass ich mich schon durchsetzen kann und das, was ich noch vortragen will, auch noch vortragen werde.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Gerne. Bitte!

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

Es sei denn, Sie drehen mir den Saft ab. Ich werde jetzt auch nicht mehr nachfragen; denn ich finde, dass Herr Zerbe die Frage nach der Begründung „Warum dieser Flugzeugtyp?“ nicht ausreichend beantwortet hat. Er hat keine Begründung dafür. Der Flughafen hat offensichtlich nach diesem Flugzeugtyp gegriffen. Das lasse ich jetzt so stehen. Es gibt keine Begründung dafür. Eine Begründung können Sie nicht liefern. Möglicherweise gibt es andere Flugzeugtypen – das ist auch nicht ausreichend –, die diese Klasse wieder abdecken. Das ist die Klasse D. Damit können Sie das und das machen. Das ist ein völlig anderer Verkehr, als Sie in der Prognose abwickeln wollen.

Damit ist die Frage nach der Dimensionierung der Anlagen zu stellen. Hierzu vielleicht ein kurzer Hinweis an Herrn Flugkapitän Welke. Herr Welke, Sie haben heute Morgen gesagt – ich war draußen, aber habe das trotzdem in der Übertragung gesehen –, dass die Flugzeughersteller immer optimistische Angaben über die erforderlichen Start- und Landebahnlängen machen, um ihre Flugzeuge verkaufen zu können. So haben Sie das ausgeführt. Dann haben Sie noch ausgeführt, dass das nicht alles ganz in Ordnung sei; denn man müsse ja – jetzt kommen wir endlich darauf – nach den FAR- oder JAR-regulations – Amerika oder Europa – für die Berechnung der Start- und Landebahnlängen neben der erforderlichen Landestrecke – nach 60 % müssen sie beim Landen zum Halten gekommen sein – noch 40 % Sicherheitszuschlag hinzurechnen. Das haben Sie heute Morgen gesagt. Ich hoffe, ich habe Sie richtig zitiert.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bitte, Herr Welke.

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

So ungefähr stimmt es, aber so salopp habe ich es nicht formuliert, wie Sie es jetzt darstellen. Sie waren ja nicht im Raum. Aber ich kann es gleich wiederholen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bitte!

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

Bitte schön!

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Welke!

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

Zunächst einmal liegt mir Ihr Gutachten ja auch vor. Da sind mir ein paar Dinge aufgefallen, die ich erwähnen muss, weil sie hier dazu gehören.

Auf der Seite 20 Ihres Gutachtens – das steht auf Seite 20 unter 2.1.1 – nehmen Sie ausdrücklich Bezug auf Airbus 320 und Boeing 737, die ohne Zulassungsbeschränkung mit Mönchengladbach verkehren können. Dann schlägt der interessierte Betrachter ein paar Seiten weiter. Da nennen Sie die Landestrecke 1.320 m; die Startstrecke – darauf kommt es mir jetzt hauptsächlich an – ist 1.440 m. Sie machen aber gleich unten den Rückzieher: Kein prognostiziertes Flugzeug kann mit voller Betankung und voller Zuladung bei der angegebenen Startbahnlänge starten. – Ich meine, das ist ein entscheidender Hinweis. Wir reden immer davon, es maximal ausnutzen zu können, und Sie sagen: Das kann man, aber nur, wenn man entscheidende Einschränkungen vornimmt. – Unten führen Sie als Beispiel das maximale Abfluggewicht einer 737-500 und eine gewünschte Reichweite von 2.500 km nach Antalya und volle Zuladung der Passagiere bei 57 bis 58 t und somit 10 bis 11 t unter dem maximalen Abfluggewicht an. Das kann ich nicht ganz nachvollziehen. Nehmen wir mal ein gängiges Muster, das wir im Einsatz haben: Die 737-700 würde heute – ich habe heute eine Berechnung angestellt – bei einem Leergewicht von knapp 54 t und 11,5 t Treibstoff für einen Flug nach Antalya 65 t wiegen und läge dabei nur 3 t unter dem maximalen Abfluggewicht. Das heißt, mit den Zahlen nehmen Sie es auch nicht ganz genau. Wir haben hier einen Unterschied zwischen 300 und 400 %.

Wie Sie auch selber angeführt haben: Bestimmte Start- und Landebahnen bzw. Pisten, wie wir sie nennen, brauchen ja bestimmte Breiten – auf die gehen Sie immer nur im Nebensatz ein –: 45 m. Sie wissen selber, für den Allwetterflugbetrieb ist es sehr wichtig, entsprechende Regularien zu haben. Es sind 45 m. Wir waren uns, glaube ich, einig – das haben Sie vorhin konzediert –: 45 m müssen wir haben.

Aber jetzt mal zurück. Ich habe vorhin gesagt, dass in den Grunddaten, die der Flugzeughersteller angibt, erprobte Werte dargelegt werden, die in Broschüren herausgegeben werden. Jeder Nutzer, jeder Käufer – das wissen Sie; das sollten wir dem interessierten Publikum auch sagen – weiß, dass die Sicherheitsaufschläge noch hinzukommen. Diese Sicherheits-

aufschläge sind einfach gegeben – abhängig von der Pistenlänge, auch abhängig von anderen Faktoren wie dem Zustand der Start- und Landebahn. Wir haben häufig Regen. In den Wintermonaten gibt es Schnee und Matsch. Dafür gibt es, wie Sie wissen, Aufschläge. Alle diese Aufschläge kommen zu einem Wert, der durchaus möglicherweise unter den 2.320 m liegt, die hier mit Augenmaß gefordert worden sind. Aber die Flugunternehmen hier in Europa und, man kann auch sagen, über Europa hinaus haben hohe Sicherheitsansprüche entsprechend ihrer Unternehmenssicherheitskultur. Sie alle fliegen in Urlaub und möchten sicherlich nicht von einer Minimumbahn starten und landen – was man tun könnte –, sondern Sie hätten ganz gerne etwas Sicherheit dazu. Das haben Sie hier in Mönchengladbach, wenn diese Länge hinzukommt, nämlich 2.320 m. Das muss man auch mal sagen.

Das heißt, die Akzeptanz der Airlines, die hierher gehen, wird umso größer sein bzw. wird überhaupt da sein, wenn auch diese Sicherheitsdifferenz, die hier vom Flughafen angeboten wird, genutzt wird.

Ich halte es für sehr wichtig, dass Sie das wissen. Wir können uns nicht immer auf Minimumwerte zurückschrauben, die irgendwo liegen, sondern wir müssen ganz klar sagen: Das sind Sicherheitszuschläge, die wir noch obendrauf packen. Das ist übrigens ein Modell, das in der Luftfahrt – das wissen Sie, Herr Faulenbach – häufig beaufschlagt wird. Die Lufthansa macht das auch. Sie sagt beispielsweise: Von bestimmten Plätzen starten wir mit unseren Flugzeugmustern so und so gar nicht bzw. wir landen dort gar nicht, wenn die nicht bestimmte Längen vorweisen können. – Das ist eine Frage der Sicherheitskultur, also das, was sich in der Luftfahrt im Laufe der Zeit als Zuschlag für die Minimumvorgaben herausgestellt hat.

Das sind die Minimumvoraussetzungen. Ich habe sie vorhin angeführt. In einen Start wird immer noch ein Abbruch eingerechnet – abhängig vom Gewicht, von der Temperatur, bis zu einer bestimmten Geschwindigkeit der Abbruch bis zum Stillstand; da werden bestimmte Stoppflächen genommen, die dort sind; je länger, desto besser. Da werden im Übrigen auch die Entscheidungssekunden des Luftfahrzeugführers in dieser kurzen, knappen Zeit – ungefähr drei Sekunden – zugrunde gelegt. Alle diese Dinge spielen eine große Rolle. Aber Sie können sich vorstellen: Wenn wir von einem Minimumwert sprechen, ist der vom Durchschnittspiloten bei Durchschnittsbedingungen einhaltbar. Aber es ist umso besser, wenn wir beispielsweise 100 m, 200 m oder 300 m mehr haben.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Welke. – Herr Faulenbach da Costa!

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

Herr Welke, ich weiß nicht, auf welchen Flughäfen Sie geflogen sind oder ob Sie noch fliegen. Ich gehe mal davon aus, dass Sie als Pilot, egal von welchem Flughafen Sie geflogen sind, die Sicherheitsbestimmungen eingehalten haben und der Start und auch die Landung

sicher verlaufen sind, selbst wenn Sie mit kurzen Start- und Landebahnen rechnen mussten. Davon gehe ich mal aus. Denn ansonsten würde ich Ihnen empfehlen, dass Sie als Flugkapitän in Düsseldorf demnächst nur noch Platzrunden drehen, wenn Sie eine entsprechend lange Bahn brauchen. Sorry, Ihre Kollegen in Frankfurt sagen nichts anderes: Unter 4.000 m ist der Luftverkehr nicht mehr sicher abzuwickeln. – Das war eine wörtliche Aussage von Lufthansa-Piloten in Frankfurt. Unter 4.000 m ist der Luftverkehr bei Landestrecken nicht mehr sicher abzuwickeln, fehlt die Sicherheit. Dann habe ich ihnen empfohlen, sie sollten in Frankfurt Platzrunden drehen und dürften in New York nicht mehr landen, weil New York eine 2.300 m lange Landebahn hat, auf der sie mit der 747 landen. – So sollten wir nicht miteinander umgehen!

Zweitens. Herr Welke, als Flughafenplaner kriege ich vom Flugzeughersteller das Airport Planning Manual. Der Flugzeughersteller kann mir kein Flugzeug verkaufen. Mir verkauft er kein Flugzeug. Ich habe auch nicht vor, eine Airline zu gründen. Aber meine Aufgabe soll es sein, einen Flughafen zu planen, auf dem dieses Flugzeug landen kann, und zwar sicher landen kann. Dann macht er für mich ausreichend, für die Flughafenplanung ausreichend – Längen werde ich dann auch immer ausreichend dimensionieren – Angaben zur erforderlichen Start- und Landebahnstrecke, indem die Sicherheitszuschläge, die Sie eben gefordert haben, die Sie bei sich noch einrechnen, in seinen Kalkulationen, in seinen Tabellen enthalten sind. Das heißt, die Zuschläge, die Sie fordern, sind bereits in diesen Tabellen enthalten. Wenn Sie die zusätzlich fordern, dann sollten Sie entweder aufhören zu fliegen oder Sie sollten nur noch in Düsseldorf Platzrunden drehen. Etwas anderes kann ich dazu nicht sagen. Das ist dann nicht mehr richtig, wenn Sie es so machen, wenn Sie doppelte Sicherheit fordern. Die Sicherheit müssen Sie als Kapitän in jedem Fall gewährleisten. Beim Start haben Sie die Startabbruchstrecke einzuhalten. Sie wissen, Sie haben eine Startbahnstrecke von der und der Länge verfügbar, und Sie wissen, bei welcher Startgeschwindigkeit –  $v_1$  ist das, glaube ich – Sie den Startabbruch machen müssen, um bis zum Ende der Bahn zum Stehen zu kommen, oder ob Sie unbedingt in die Luft müssen, ob Sie den Vogel, den Sie gerade bewegen, nicht mehr stoppen können, sondern ob Sie starten müssen. Das Gleiche gilt beim Landen.

Jetzt zum Landen. Sie haben eben davon gesprochen: trockene Bahn, nasse Bahn und Standardtag plus  $15^\circ$  Temperatur, also  $30^\circ$ . Das finden Sie in diesen Berechnungen. Ich gehe mal davon aus: Mit 40 m Höhe können wir den Flughafen Mönchengladbach in Meereshöhe einordnen. Da gehen Sie sicherlich mit mir überein. Ich denke, die 40 m kann man als Meereshöhe einordnen, sodass man dort auch die entsprechenden Berücksichtigungen machen kann.

Wenn Sie jetzt aber von Schnee, Matsch und Eis sprechen, dann sage ich Ihnen: Dann ist der Flughafen zu. Dann fliegen Sie nicht mehr. Dann werden Sie auch keine Landestrecken und keine Startstrecken mehr verfügbar haben. Dann schließt jeder Flughafen in Deutsch-

land – auch weltweit; außer den Russen, die machen etwas anderes; die haben dann festgefahreneren Schnee. Dann schließt der Flughafen. Dafür jetzt eine Start- und Landebahnstrecke zu berechnen, ist ja geradezu abenteuerlich.

Jetzt komme ich noch zu dem Punkt, den Sie eben angeführt haben. Das ist der Punkt, den ich kritisiere. Das mit dem maximalen Startgewicht akzeptiere ich. Die Frage ist nur, ob es erreicht wird. Aber Sie haben eben von voller Beladung und voller Betankung gesprochen. Dazu sage ich: Dann kommen Sie von keinem Flughafen mehr hoch, das geht nicht. Sie müssen als Kapitän entscheiden: Wollen Sie weit fliegen – dann haben Sie weniger Zuladung – oder wollen Sie mehr Zuladung – dann fliegen Sie weniger weit –? Beides zusammen – weit fliegen und volle Zuladung – geht nicht. Sie müssen zwischen dem einen und dem anderen Optimum entscheiden. Das ist eine Frage der Wirtschaftlichkeit, ob Sie, wenn Sie eine weite Strecke fliegen wollen, zwischendurch zwischenlanden, weil Sie volle Beladung haben, und ob das billiger ist, als mit weniger Passagieren die lange Strecke zu fliegen. – Das ist das Erste.

Das Zweite ist – –

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Faulenbach da Costa, gestatten Sie, dass Herr Welke kurz darauf entgegnet?

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

Er hat eben auch länger gesprochen. Das gehört noch mit dazu. Das kann er dann auch noch beantworten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bitte!

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

Ich gehe mal weiter davon aus: Der Flughafen Mönchengladbach – – Oder anders herum: Eine 737-800 – ich nehme das mal als Referenzflugzeug – hat eine Zuladung von rund 20,7 t. Davon sind 16,6 t Passagiere und Gepäck – ich glaube, 184 Passagiere – und 3,7 t Beiladefracht. Die Beiladefracht entfällt in Mönchengladbach. Ich gehe mal davon aus, dass Sie keine Beiladefracht haben; denn ich habe Ihnen ja eben gesagt, Passagiere und Gepäck sind 16,6 t. Das heißt, Sie haben noch ein Startgewicht – man muss eigentlich sagen: ein Operational Empty Weight, das OEW, plus Beiladung oder Passagiere plus Zuladung – von 95,4 %. Das heißt, die 100 % erreichen Sie nicht. Das ist das Erste.

Das Zweite ist: Die 737 hat je nach Ausstattung und Auslastung eine Reichweite von 5.000 bis 5.500 km. Wir wollen aber, wie wir eben gehört haben – die Kanaren sind, glaube ich, 2.500 km bis maximal 3.000 km entfernt –, nur die Hälfte fliegen, 50 %. Inklusive – gucken

Sie in den Tabellen nach – Reserve Fuel, Alternate Fuel und all dem, was Sie noch brauchen, kommen Sie dann etwa auf die Hälfte der Zuladung beim Fuel. Wenn Sie sich das ansehen, dann stellen Sie fest: Sie haben eine Reduktion des maximalen Startgewichts, die deutlich über dem liegt, was Sie eben genannt haben. Dann sagen Sie noch: „Dann habe ich halt nur noch dieses Startgewicht“ – ich habe die Tabellen gerade nicht zur Hand, aber man könnte das nachweisen; ich kann es hier am Computer vorrechnen –, „ich habe ja nur noch ein Startgewicht von z. B. 90 % meines maximalen Startgewichts oder sogar 85 %“, ohne dass Sie bei der Zuladung an Passagieren einsparen müssen. Das heißt, Sie haben immer noch 100 % Sitzladefaktor. Sowohl im Prognosegutachten als auch in den Antragsunterlagen – eben haben Sie auch so gerechnet – haben Sie 100 % Sitzladefaktor, Sie haben 100 % Zuladung, nämlich an Beifracht, und Sie sagen „Ich will möglichst mit maximalem Fuel hinausgehen“, wobei Sie genau wissen, Sie fliegen nur die halbe Strecke der möglichen Destinationen, die das Flugzeug fliegen kann.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bitte, Herr Welke!

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

Das war ja eine Menge. Es tut mir Leid, Herr Faulenbach da Costa, Sie verwechseln eine ganze Menge Sachen. Das muss ich einfach sagen.

Ich fange mal so an: Ich fliege noch, und zwar sehr erfolgreich: 13.000 Flugstunden, seit 25 Jahren unfallfrei – ich hoffe, auch weiterhin – und verschiedene Muster. Ich komme noch aus einem anderen Luftfahrtbereich. Ich mache vielleicht auch meine Fehler in der Theorie, aber ich weiß, worüber ich rede.

In einem Atemzug nennen Sie dann plötzlich Kollegen von der Lufthansa, mit denen wir hier gar nichts zu tun haben, die nur von 4.000-m-Bahnen fliegen. Das hat ja gar nichts zur Sache. Dass das unsinnig ist, kann sich hier jeder auch so vorstellen. Aber das füllt natürlich die Zeit.

(Zuruf von Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter])

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Lassen Sie bitte Herrn Welke ausreden, Herr Faulenbach da Costa!

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

Schnee und Eis gilt es nicht nur bei der Landung, sondern natürlich auch beim Start zu berücksichtigen. Das haben Sie weggelassen. Auch das führt zu erheblichen Einschränkungen, weil sie ja unter Umständen abbremsen müssen. Wir sprechen da übrigens nicht von Schnee. Sie tun so, als wenn nicht geräumt würde. Es wird natürlich geräumt. Es werden

auch bestimmte Harnstoffe aufgeführt, die ein besseres Bremsen ermöglichen. Dennoch werden Zuschläge berücksichtigt.

Dann erwähnen Sie einen typischen Flug. Ich habe ihn gerade heute aktuell berechnet, so wie ich heute von hier nach Antalya losfliegen würde. Es sind 3:30 Stunden. Wir müssen uns natürlich darüber im Klaren sein, Herr Faulenbach, worüber wir reden, über welche Flüge. Wenn ich immer über Flüge von 3:30 Stunden und 4:30 Stunden rede und Sie Beispiele von 1:30 Stunden bringen, dann finden wir nicht die Gewichtsrelation. Das muss ich ganz einfach sagen. Ein Flughafen wie hier wird, denke ich, bevorzugt auch wichtige Urlaubsgebiete in der Türkei oder beispielsweise auf den Kanarischen Inseln im Herbst anfliegen. Da fliegen sie am heutigen Tag 4:45 Stunden mit einer Boeing 737-700 – das ist ein sehr kraftvolles Flugzeug – voll beladen und haben ein Flugzeugleergewicht, d. h. einen Zero-fuel-Wert, ein Gewicht, in dem die Passagiere mit drin sind, meine Damen und Herren, aber noch kein Treibstoff berücksichtigt worden ist. Dann ist es für mich natürlich interessant zu wissen: Wie viel Treibstoff brauche ich? – Dann würde ich am heutigen Tag tatsächlich 14 t brauchen und könnte mit 68 t voll beladen hinausgehen. Deswegen kann ich das nicht akzeptieren. Die Boeing 737-700 hat ein Leergewicht von ungefähr 40 t. Dazu kommen die Passagiere – mit Handgepäck usw. – mit 14 t. Das ergibt 54 t. Das ist das maximale Treibstoffleergewicht; so nennt man das. Dann können sie die Differenz bis 68 t – das kann man sich ausrechnen; das sind 14 t – mit Treibstoff zuladen. Die brauchen sie heute, wenn sie am heutigen Tage – ich habe das berechnet mit allem Drum und Dran – nach Gran Canaria fliegen. Somit fliegen sie tatsächlich voll ausgelastet mit diesem Flugzeug dorthin. Nach Antalya liegen die Dinge heute etwas anders. Dorthin fliegen sie 3:40 Stunden. Für diese 1:15 Stunden können sie ungefähr 3 t Treibstoff abziehen, aber sie kommen auch schon ziemlich weit an das Limit heran.

Kein Mensch nimmt extra Fuel, extra Treibstoff mit. Da haben Sie Recht. Aber sie erreichen für diese Urlaubsziele, die ich gerade genannt habe, häufig ihr maximales Abfluggewicht, zumindest was die Kanaren angeht. Wenn sie den Raum in Kreiszielen erweitern, dann hätten sie zum Schluss beispielsweise noch Israel darin,

(Zuruf)

- Ägypten noch mit drin; danke schön. Das sind die Gebiete, die auch im Winter von allen angesteuert werden, die hier sind. Viele waren vielleicht auch schon mal da.

Ich denke, jeder möchte, wenn er dorthin fliegt, auch sicher hinfliegen. Wenn wir hier um 100 m oder 200 m diskutieren oder wenn Sie schreiben „Sie können mit 1.440 m mit einer Boeing 737 oder einem Airbus 320 starten“, dann ist das einfach unsicher. Das kann man nicht sagen, Herr Faulenbach. Das geht nicht. Das sage ich Ihnen als aktiver Flugkapitän.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Welke. – Herr Zerbe, Sie möchten noch ergänzen.

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

Ja, eine Ergänzung. Herr Faulenbach, nur noch einmal der Hinweis: Die 757 wird in Deutschland von der Condor geflogen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Faulenbach da Costa!

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

Herr Zerbe, die 757 wurde im letzten Jahr von der Condor an eine russische Finanzierungsgruppe verkauft und wird möglicherweise noch von Condor geflogen, aber sie sind nicht mehr im Eigentum der Condor. Wie lange die geflogen wird, ist eine andere Frage. Die Condor hat sie in ihrer Linie, auf ihrer Website nicht mehr mit drin, dass sie die 757 fliegt.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Ich habe sie gestern noch in der Luft gesehen!)

- Ich habe nicht bestritten, dass dieses Flugzeug noch fliegt. Ich habe eben gesagt: Eine deutsche Airline besitzt dieses Flugzeug nicht mehr. Das waren meine Ausführungen.

Herr Welke, zu dem Thema der Startbahnlängen: Auch hier kann ich Ihnen – – Dann sollten wir dieses Thema beenden. Ich denke, das ist ganz klar. Ich habe das Handbuch der 737-700 leider nicht mit, um die Gewichte und Fuel-Mengen nachvollziehen zu können. Sie werden mir aber zustimmen, dass es von Mönchengladbach bis zu den Kanaren rund 3.000 km sind. Antalya ist etwas näher; ich glaube, es sind 2.500 oder 2.700 km. Das Flugzeug, mit dem Sie fliegen wollen, hat immerhin, wenn ich mich richtig erinnere, eine Reichweite von 5.000 bis 5.500 km; ich weiß es nicht genau. Ich weiß nicht, welchen Typ Sie meinen; aber, ich meine, die hat eine Reichweite um 5.000 km, 5.500 km.

Als Sie eben von Schnee und Eis gesprochen haben, habe ich an contaminated runway gedacht. Für die contaminated runway können Sie keinen Flughafen mehr dimensionieren, um dort dann mit entsprechenden Landungen sicher verkehren zu können. Dann wird der Flughafen gesperrt. Ansonsten gehen Sie davon aus, Sie haben eine geräumte Runway, die dann als nasse Bahn zu betrachten ist, damit Sie dort noch sicher landen können. Denn wenn Sie das nicht können, werden Sie als Pilot auf diesem Flughafen nicht mehr landen – das ist eine ganz einfache Kiste –, dann werden Sie zum Ausweichflughafen fliegen.

Zum Schluss noch die Frage der Ziele, der Destinationen, die Sie nennen: Wenn ich mir an- gucke, dass ich am Flughafen Düsseldorf in einer relativ dichten Folge alle diese Destinationen angeboten bekomme, stellt sich mir die Frage danach: In welcher Frequenz – das wird in der Prognose überhaupt nicht dargestellt – glauben Sie, dass Sie Flugzeuge zu diesen Destinationen anbieten können, wenn Sie in Konkurrenz dazu in Düsseldorf wesentlich hö-

here Taktfrequenzen anbieten können, als Sie es in Mönchengladbach anbieten können, und glauben noch dazu, diese füllen zu können? Das ist eine Frage, die wichtig ist.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Welke, Sie wollten darauf noch kurz entgegenen. Bitte!

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

Zwei Dinge sind mir wichtig, die ich gerne noch anführen möchte. Hier werden ja immer gerne andere Flugplätze mit verglichen, Herr Faulenbach da Costa, meine Damen und Herren. Dortmund beispielsweise wird immer sehr gerne genommen mit einer Betriebspiste von 2.000 m Länge, also mit einer etwas geringeren Länge. Ich kann Ihnen sagen, dass sie am heutigen Tag bei diesen 2.000 m nicht nach Gran Canaria fliegen könnten. Ich habe genaue Berechnungen hier. Wenn wir unterstellen, es sind 18° C, können sie mit maximal 64,960 t hinausgehen. Das heißt, es wäre eine Zwischenlandung nötig. Ich wollte Ihnen diese Abhängigkeiten nur sagen. Das sind sehr komplizierte Verfahren, die in Tabellenform mit Hilfe des Flugzeugherstellers erstellt werden, in die alle diese wichtigen Parameter einfließen. Das ist auch das, was die Fliegerei im Grunde so sicher macht. Von diesem Flughafen mit 2.000 m könnten wir also nicht dorthin fliegen. Mit 2.300 m würden wir es aber schaffen. Sie sehen also selber, dass uns geringe Unterschiede schon größere Sicherheit geben werden.

Ein anderes Argument ist: Wenn wir schon einen Platz nehmen oder wenn wir, Herr Faulenbach, nicht so weit fliegen, nicht so viel Treibstoff mitnehmen, gibt es noch ein anderes Argument, eine entsprechende Piste zu haben, nämlich die Lärminderung. Wir können auf entsprechend langen Pisten – das wissen Sie – die Flugzeuge nicht mit Vollgas abheben lassen. Übrigens alle diese Dinge, die ich jetzt angeführt habe, würden bedeuten, dass wir mit maximalem Schub starten. Wir können aber auf ausreichend gebauten Pisten unsere Triebwerksleistung bis zu 20 % drosseln – manche machen sogar 25 % –, indem wir in den Computer eine höhere Außentemperatur eingeben – das ist natürlich alles zertifiziert und erlaubt – und mit geringerem Schub und auch geringerem Lärm starten können – als Beigabe.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Welke. – Herr Faulenbach!

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

Es war schön, dass Sie das zum Schluss genannt haben. Ich werde Herrn Dr. Kühner darüber informieren. Denn wenn Sie mit geringerem Schub starten, haben Sie auch eine geringere Steigleistung. Das heißt, Sie sind tiefer und machen mehr Lärm.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie verbrauchen zwar weniger Sprit – das ist richtig; das ist im Sinne der Airline –, aber indem Sie mit weniger Schub starten und eine geringere Steigleistung haben, sind Sie beim Abflug tiefer und machen damit mehr Lärm für die Betroffenen, die darunter wohnen. Das ist Jacke wie Hose, wie Sie es gerade darstellen wollen. Da ist die Frage des sogenannten Steilstartverfahrens, das ja im Moment auch bei den Airlines diskutiert wird, um lärmmindernd wirken zu können. Das, was Sie gerade vorgeschlagen haben, ist lärmmehrerd und nicht lärmmindernd. Dann ist zwar am Flugzeug direkt möglicherweise weniger Lärm, aber für die Betroffenen unten drunter heißt das mehr Lärm. Insoweit ist das Argument der längeren Startbahn auch nicht richtig. Sie sagen „Wir machen dadurch weniger Lärm am Flugzeug“, aber für die Betroffenen machen Sie mehr Lärm, weil Sie tiefer sind.

Noch einmal kurz zur Frage der Sicherheit. Das sagen Ihre Kollegen in Frankfurt genauso: Alles, was unter 4.000 m ist, ist nicht mehr sicher, egal welches Flugzeug sie fliegen. – Ich habe das deshalb angesprochen, weil Sie auch den Aspekt der Sicherheit ansprechen. Die Sicherheit müssen Sie als Pilot garantieren. Sie müssen als Pilot auch sagen: Auf dieser Bahnlänge starte ich nicht mehr, weil ich da mit meinem Flugzeug nicht herauskomme. Oder: Dort lande ich nicht mehr, weil ich dort nicht landen kann. – Ich sage Ihnen: Unter bestimmten Bedingungen – – Die Bedingungen habe ich hier genannt. Es ist nicht ganz richtig, wie Sie es zitiert haben. Ich habe nämlich gesagt: unter Einbeziehung der Stoppflächen. Dann kommen Sie heute in Mönchengladbach auf etwas mehr als 1.400 m. Also unter Einbeziehung der Stoppflächen. Ich habe nicht gesagt, von den 1.200 m ist es möglich – mit entsprechenden Restriktionen und natürlich unter der Berücksichtigung, dass ich keine Beifracht habe und dass ich nur bestimmte Destinationen anfliege, sodass ich ein reduziertes Startgewicht habe. Dann kommt es noch darauf an, welchen Flugzeugtyp ich berücksichtigt habe. Sie sprechen von der 757-700. Ich habe, wenn ich mich richtig erinnere, von der 757-500 gesprochen. Insoweit haben wir unterschiedliche Flugzeugtypen, die zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Das ist nur ein Beispiel dafür. Das akzeptiere ich. Jetzt könnten Sie sagen „Wir wollten aber die 737-800 nehmen“. Dann müssten wir uns da über die Startbahnlänge unterhalten. Die Frage ist nur – die muss gestellt werden –: Ist es berechtigt, neben einem vollständigen oder umfassenden Angebot in Düsseldorf von Mönchengladbach aus die gleichen Ziele anfliegen zu können?

Zur Frage Bedarf und Dimensionierung: Wir haben uns lange über die Längen unterhalten. Herr Zerbe hat gesagt: Wir haben als Bemessungsflugzeug einfach mal die Boeing 757 gesetzt. - Der Nachweis, dass der Bedarf gegeben ist, ist an keiner Stelle geführt worden. Das bedeutet, dass Sie auch entsprechend ICAO Annex 14 eine Ausbildung der Start- und Landebahn in ihrer Gesamtbreite brauchen, nämlich 45 m plus 7,50 m Schultern, und auch die Rollwege in entsprechender Dimensionierung ausbauen müssen unabhängig von der Tragfähigkeit; das ist ein anderes Thema. Übrigens: Die Tragfähigkeit steht in dem gesamten Planfeststellungsantrag nirgendwo. Es hat mich gewundert, dass Sie das ohne Weiteres akzeptiert haben. Immerhin habe ich gedacht, ein Planfeststellungsantrag ist zumindest für

die zu genehmigenden Teile ein Bauantrag. Dass eine Planung in dieser geringen Planungstiefe – ich spreche nicht von Qualität, sondern von Planungstiefe –, die in diesem Planfeststellungsantrag vorliegt, als Planfeststellungsantrag ohne Weiteres akzeptiert wurde, hat mich überrascht. Wenn Sie sich andere Planfeststellungsanträge ansehen – ich empfehle Ihnen, sich beispielsweise die Planfeststellungsanträge für den Flughafen Hahn und den Flughafen Egelsbach anzusehen, was die Qualität und Aussagekraft der Unterlagen anbetrifft –, dann werden Sie hier in den vorliegenden Antragsunterlagen ein erhebliches Defizit feststellen.

(Beifall bei den Einwendern)

Beides sind ja auch Regionalflughäfen. Auch der Flughafen Hahn ist ein Regionalflughafen. Das ist kein internationaler Flughafen. Das lohnt sich schon einmal. Das ist ein gutes Beispiel. Als umfassenden und vollständigen Planfeststellungsantrag kann man den Planfeststellungsantrag für den Flughafen Hahn nehmen. Der ist gut gemacht worden. – Ich muss dazu sagen: Ich habe nicht daran mitgearbeitet. Aber er ist gut. Ich schätze auch den Kollegen sehr, der ihn gemacht hat.

Insoweit stellt sich die Frage nach der Berechtigung der Dimensionierung der Anlagen - das heißt ja auch Versiegelung von Fläche, das heißt damit gleichzeitig auch Erhöhung der Abflussmengen von Oberflächenwässern und der Einleitung in die Vorflut; alles das hängt ja damit zusammen – und nach der Notwendigkeit und Begründetheit dieser Flächen. Begründet wurde das bisher nicht. Es reicht auch nicht aus, dass der Flughafenchef sagt „Ich möchte vor meinem Büro mal eine 757 sehen“. Das ist bisher aber die einzige Begründung, die geliefert wurde, und nicht, dass es das Verkehrsaufkommen gibt. Ich meine, darauf müssten Sie achten und auch nachfragen, inwieweit das überhaupt zu berücksichtigen ist.

Ich komme noch einmal kurz – ich weiß nicht, ob jemand dazu etwas will; ich denke, das hat man ausdiskutiert; ich sehe das gerade hier – zu dem Thema Segmentierung des Luftverkehrs und Flughafensystem. Ich weiß es nicht: Gibt es inzwischen den Antrag, ein Flughafensystem zwischen dem Flughafen Mönchengladbach und dem Flughafen Düsseldorf zu bilden, oder ist dieser Antrag noch nicht gestellt worden? – Er ist nicht gestellt worden? – Es gibt keine Antwort darauf. Okay, das ist auch eine Antwort. Dann gibt es das nicht.

Zur Frage der Segmentierung: Wir haben ja das klassische oder gute Beispiel des Flughafens Köln/Bonn mit ungeheurem Wachstum, der sich ja vorgenommen hat, irgendwann Düsseldorf zu überholen, aber, wie ich gehört und gelesen habe, im Low-cost-Bereich. Dann kommt – wir haben ja heute hier einen Vortrag dazu gehört – die Frage der Wirtschaftlichkeit. Wenn das hier auch beabsichtigt ist, stellt sich noch wesentlich mehr die Frage der Wirtschaftlichkeit. Das sehen wir im Moment auch am Beispiel Flughafen Schönefeld. Dort haben die auch sehr stark den Luftverkehr entwickelt, aber auch mit dem Low-cost-Bereich mit der Folge, dass der Flughafen weiterhin defizitär arbeitet. In diesem Bereich werden Sie –

ich behaupte, auch der Flughafen Hahn wird auf Dauer nicht mit Gewinn arbeiten können – immer defizitär und mit Subventionen arbeiten müssen. Die Frage ist: Ist das beabsichtigt? Wollen Sie das machen? Kann es sich der Flughafen Düsseldorf auf Dauer leisten, mit einem defizitären Flughafen zu arbeiten, oder muss er dafür, wie es im letzten Jahr zu lesen war, die Hälfte seiner Arbeitnehmer vor die Tür setzen, um weiterhin wirtschaftlich arbeiten zu können? Diese Absicht ist ja im letzten Jahr zumindest in der Presse verkündet worden.

Ich will nicht mehr auf die Arbeitsplätze eingehen. Darauf werde ich ein anderes Mal eingehen, wenn mir das Gutachten vorliegt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Faulenbach da Costa, Herr Peters möchte gerne auf die Eingangsfrage entgegenen. – Bitte!

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

Wenn Sie es gestatten, Herr Faulenbach, möchte ich auf eine Anmerkung von Ihnen eingehen, nämlich dass der Flughafen die Hälfte seiner Leute habe herausschmeißen müssen. Das, was da passiert ist, ist der völlig normale Prozess, dass Outsourcing gemacht worden ist. Die Leute haben nicht ihren Arbeitsplatz verloren, sondern sie haben einen anderen Arbeitgeber bekommen. Das ist heute nicht mehr ganz ungewöhnlich. Da das vorgestern auch schon mal angesprochen worden ist, dass die Zahl der Beschäftigten beim Flughafen Düsseldorf zurückgegangen ist, wollte ich noch einmal ausdrücklich darauf hinweisen. – Danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Peters. – Ich schlage vor, dass wir an dieser Stelle eine kurze Pause machen. Vielleicht noch einmal an Sie die Frage, Herr Faulenbach da Costa: Möchten Sie danach noch weitere Ausführungen machen, oder könnten Sie jetzt noch zum Ende kommen, bevor wir die Pause machen?

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

Ich würde gerne eine Zigarette rauchen und etwas trinken und dann noch zwei Themen ansprechen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Gut. Dann machen wir jetzt eine Pause bis 17 Uhr. Wir treffen uns dann hier wieder.

(Unterbrechung von 16:30 Uhr bis 17:06 Uhr)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bevor wir jetzt mit dem Wortbeitrag von Herrn Faulenbach da Costa fortfahren, möchte ich kurz noch etwas Organisatorisches sagen. In der Pause wurde ich von einigen Rednern an-

gesprochen, die jetzt auf der Rednerliste stehen, aber erkennbar heute nicht mehr zu Wort kommen können, selbst wenn wir bis 20 Uhr durchmachen. Es wird niemand von der Rednerliste genommen, wenn er heute nicht zu Wort kommen kann. Er bleibt auf der Rednerliste und wird morgen sprechen können, wenn er anwesend ist. Ansonsten, wenn er morgen verhindert wäre, hat er an den Folgetagen immer noch die Möglichkeit, sein Anliegen hier vorzutragen und zu sprechen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte jetzt Herrn Faulenbach da Costa wieder das Wort erteilen. Sie hatten kurz vor der Pause gesagt, Sie möchten noch zu zwei Punkten etwas sagen. Bitte schön!

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

Frau Vorsitzende, ich danke Ihnen dafür, dass Sie mich zum dritten Mal daran erinnern, dass ich mich kurz fassen soll.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Das ist fairnesshalber den anderen Rednern gegenüber.

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

Trotzdem. Sie dürfen davon ausgehen, dass ich morgen und an den nächsten Tagen auch nicht mehr da bin. Sonst hätte ich das, was ich jetzt noch sagen will, auf andere Tage verschoben. Das ist auch eine Frage des Versuchs – so sehe ich es zumindest –, Waffengleichheit zwischen Einwendern und Vorhabensträger herzustellen, was die fachkompetente Beratung angeht. Die ist bis heute zumindest – das ist meine Erfahrung – im Luftverkehrsrecht in Deutschland nicht gegeben. Das ist vor allen Dingen eine Frage der finanziellen Ressourcen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Sie haben das Wort, Herr Faulenbach!

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

Besten Dank. Ich wollte nur darauf hinweisen. Ich versuche trotzdem, es kurz zu machen. Ich werde noch drei Themen ansprechen und noch eine kurze Zusammenfassung machen.

Zu den Slots möchte ich noch zumindest einen Satz sagen, weil das vorhin von Herrn Peters angesprochen worden ist – darauf möchte ich noch einmal eingehen –, ferner noch zu der Frage der fehlenden Gutachten und abschließend – das habe ich eben vergessen – zu der Frage der Varianten bzw. Vorhabensalternativen. Das habe ich am Anfang zu der Prognose mit angesprochen. Ich denke, das ist ein Thema. Es gäbe noch weitere Themen, die ange-

sprochen werden müssten, die ich aber in der Kürze der Zeit nicht ansprechen will. Sie haben ja darauf hingewiesen, ich soll mich kurz fassen. Besten Dank.

Zusammenfassend möchte ich zu der Diskussion, die wir eben hatten, sagen, dass der Flughafen Mönchengladbach ein Ausbauprojekt beantragt, für das ihm die Prognose fehlt, weil er erstens keinen Prognosefall hat prognostizieren lassen. Zweitens hat er keine freie Prognose erstellen lassen, nämlich unter dem Gesichtspunkt, dass der Flughafen Mönchengladbach im Einzugsbereich des Flughafens Düsseldorf liegt, um damit die Abhängigkeit zum Flughafen Düsseldorf herzustellen. Drittens wird ein Flugzeugtyp eingestellt – nämlich Code-Letter-D-Flugzeuge, Boeing 757 –, ohne dass sich irgendwo aus den Unterlagen entnehmen lässt, weshalb er auf einmal als Bemessungsflugzeug für die Bemessung des Flughafens herangezogen wird. Das ist nicht eingestellt und nicht nachvollziehbar. Das ist offensichtlich willkürlich gewählt worden unter dem Gesichtspunkt, eine Option für die mögliche spätere Entwicklung des Flughafens zu haben unter dem Gesichtspunkt, dass der Angerland-Vergleich am Flughafen Düsseldorf nicht gekippt werden kann und damit der Flughafen Mönchengladbach die dritte Bahn für Düsseldorf mit entsprechenden Zunahmen des Verkehrsaufkommens sein wird. Wie wir alle wissen, kann ein einmal planfestgestellter Flughafen die dann technisch mögliche Kapazität auch abwickeln, ohne dass weitere Genehmigungen erforderlich sind. So ist zumindest die Rechtsprechung heute. Darunter haben wir ja in Frankfurt zu leiden, dass der Flughafen 1971 für 230.000 Bewegungen pro Jahr planfestgestellt wurde und heute fast 500.000 Bewegungen abwickelt, ohne dass dies einer zusätzlichen Genehmigung bedurfte. Ich meine, das muss man immer unter dem Gesichtspunkt sehen, wenn hier eine entsprechende Genehmigung ausgesprochen wird.

Deshalb drei Hinweise:

Erstens. Von der Prognose her, wenn ich das auf ein Spitzenstundenaufkommen vom Linienverkehrsaufkommen her herunterrechne – das hat nämlich etwas mit der Dimensionierung der Anlage zu tun –, dann komme ich auf maximal fünf Flugbewegungen in der Stunde und stelle fest: Ich habe eine Start- und Landebahn mit mehreren Abrollwegen und einem parallelen Rollweg, mit dem ich um die 40 bis 45 Bewegungen pro Stunde abwickeln kann, also das Achtfache dessen, was heute als Bedarf prognostiziert wird. Das darf man nicht vergessen. Das ist die technisch mögliche Kapazität dieses Start- und Landebahnsystems. Damit hat man auch die Möglichkeit, dann, wenn es machbar und erforderlich ist, auch so etwas abwickeln zu wollen. Ob der Bedarf vorhanden ist, ist, wie gesagt, nicht nachgewiesen worden, sondern das ist hier nur unter dem Gesichtspunkt der möglichen, vermuteten – nicht nachgewiesenen – Engpässe in Düsseldorf. Ich bestreite, dass es die geben wird, aber man will sich die Option offen halten. Ob das wirtschaftlich ist, ist eine andere Frage.

Ich will darauf hinweisen, dass es zwei Flughäfen in Deutschland gibt, die über eine 1.200 m lange Bahn verfügen, nämlich den Flughafen Kiel und den Flughafen in Augsburg als Regionalflughäfen. Beide prognostizieren mit diesen Start- und Landebahnlängen durchaus eine

Entwicklung des Flughafens und haben auch Prognosen oder Potenzialanalysen machen lassen, um zu sehen, wie man mit diesen gegebenen Konfigurationen den Flughafen entwickeln kann. In Augsburg ist es etwas anders. Dort hat das vorgesehene Ausbaurverfahren nicht ganz geklappt, aber es hat immerhin eine Rolle gespielt.

Zum Abschluss möchte ich zur Prognose noch sagen: Wenn man sich die Prognose des Flughafens Frankfurt ansieht, dann hat auch die Auswirkungen auf den Flughafen Düsseldorf; denn in der Prognose für den Flughafen Frankfurt wird davon ausgegangen, dass der Linienverkehr, der Luftverkehr zwischen den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf und Frankfurt zugunsten des Eisenbahnverkehrs, also der Schiene, eingestellt wird. Wir werden mit der fortschreitenden Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland auch in Düsseldorf mit Zubringern und Abbringern auch die entsprechenden strukturellen Veränderungen im Luftverkehr haben, die sich dann auch für Düsseldorf in dem Sinne positiv auswirken, dass andere Destinationen angeboten werden können, für die die wegfallen. Ob danach noch Bedarf für Mönchengladbach gegeben ist, wage ich zu bezweifeln.

Zum Thema Luftverkehrssicherheit, weil das Kapitän Welke immer wieder angesprochen hat, noch einmal die Frage: Die Luftverkehrssicherheit wird durch die Regularien im Luftverkehr und nicht nur durch die Länge der Start- und Landebahn definiert. Der Kapitän ist dafür verantwortlich. Deshalb können Sie damit nicht argumentieren. Natürlich wird der Luftverkehr sicherer. Der wird auch sicherer, wenn Sie 6.000 m haben. Dann ist er noch sicherer. Dann haben Sie möglicherweise kein Flugzeug mehr, das irgendwelchen Beschränkungen unterliegen würde. Aber das kann nicht das Ziel einer Planung sein, die optimal mit den Bedingungen und Ressourcen umzugehen hat, die vorhanden sind.

Zum Thema Slots, Herr Peters, will ich nur so viel sagen: Hier ist eine Änderung des Systems der Slotvergabe erforderlich. Dann werden Sie die Nachfrage, die Sie heute haben, auch nicht mehr haben. Die Airlines müssen ja die Slots heute nicht bezahlen, sondern sie werden – nach welchem Prinzip auch immer – vergeben, zum einen nach den „Großvaterrechten“: Wer hat, der bekommt auch wieder. Die Lufthansa wird freiwillig keinen Slot abgeben. Sie betont ja immer wieder, dass die innerdeutschen Verkehre Verlustbringer für die Lufthansa sind, dieser Betrieb sei nur defizitär. Dann sage ich der Lufthansa immer: Dann stellt sie ein! – Sie behält sie aber aufrecht, weil sie möglicherweise – in Frankfurt hat sich das als richtig herausgestellt – für die in der Kurzstrecke nach Köln/Bonn eingestellten Slots auf einmal Slots hatte, die sie in der Langstrecke einsetzen konnte; denn auch in Frankfurt wird ja argumentiert „Uns fehlen Slots“. Insoweit werden dort auch künstliche Kapazitäten aufrechterhalten, die sie in diesem System der Slotvergabe überhaupt nicht berücksichtigen können. Ich meine, es muss auch mal darüber geredet werden, ob es nicht auch mal einen Slothandel geben wird. Sie werden dann sehen, wie zügig und schnell sich die Nachfrage nach Slots verändern wird – und zwar in dem Sinne, dass es sich nach unten nivelliert, nicht nach oben. Das ist die Frage, ob man weiterhin die Slots so vergeben kann, wie man es bis-

her macht, oder ob man nicht einen Slothandel betreibt. – So viel zu den Slots. Ich denke, dazu muss man nichts weiter sagen.

Ich komme jetzt zu dem fehlenden Gutachten. Ich habe das angedeutet. Wenn ich mich richtig erinnere, steht in der Luftverkehrszulassungsordnung – die Anwälte mögen mich korrigieren –, dass für die Erteilung einer Genehmigung eines Flugplatzes ein meteorologisches Gutachten erforderlich ist. Dies wird im vorliegenden Planfeststellungsantrag des Flughafens Mönchengladbach mit dem Hinweis nicht erstellt, dass der Flughafen hier schon lange betrieben werde und die meteorologischen Bedingungen bekannt sind. Wenn ich mich richtig erinnere, war das so.

Jetzt haben wir eine Besonderheit: Der Flughafen Mönchengladbach hat im Gegensatz zum Flughafen Düsseldorf und auch zum Flughafen Frankfurt eine völlig andere Ausrichtung seiner Start- und Landebahn. Ich kann mir nicht vorstellen, dass auf dieser kurzen Distanz die Witterungsbedingungen, also die Windverhältnisse so gravierend anders sind, dass sie eine solche Orientierung der Bahn, wie sie in Mönchengladbach gegeben ist, rechtfertigen. Ich vermute, die hat sich aus der verfügbaren Fläche und der Orientierung der Fläche gerechtfertigt, die man hatte, als man den Flughafen gebaut hat.

Ich möchte jetzt weitergehen. Das ist jetzt eigentlich etwas, was einen Flugkapitän interessieren müsste. Wenn ich feststelle – deswegen sage ich, ich brauche ein meteorologisches Gutachten –, dass ich dort eine Orientierung habe, die möglicherweise mit großen Querwindkomponenten arbeiten oder zurechtkommen muss – ab einer bestimmten Querwindkomponente werden sie auch mit den üblichen Verkehrsflugzeugen auch in Mönchengladbach nicht mehr landen können –, kann ich das jetzt nicht beurteilen, weil ein meteorologisches Gutachten nicht vorliegt. Ich kann das nicht beurteilen. Kommt das in Mönchengladbach vor? Das hat nachher auch etwas mit der Luftverkehrssicherheit, mit der Anfliegbarkeit des Flugplatzes zu tun: Mit wie viel Prozent ist die Anfliegbarkeit am Flugplatz gegeben? – Üblicherweise werden nach ICAO 96 % angestrebt. Werden die hier erreicht? – Das kann ich nicht sagen. Das meteorologische Gutachten gibt darüber keine Auskunft. Das sollte man zumindest machen. Das hat auch etwas mit Flugzeuggrößen zu tun. Ich vermute mal, dass kleine Flugzeuge seitenwindempfindlicher sind als größere Flugzeuge und damit auch die Querwindkomponente – nicht der Querwind, sondern die Querwindkomponente – möglicherweise eine andere ist, als es bei größeren Flugzeugen der Fall ist.

Insgesamt könnte man also sagen: Die Rechtfertigung für größere Flugzeuge in Mönchengladbach wäre möglicherweise nur unter dem Gesichtspunkt gegeben, dass man mit höheren Querwindkomponenten rechnen müsste, als man üblicherweise rechnet. Ich will darauf hinweisen, dass – das ist mir eben gezeigt worden – im Gebietsentwicklungsplan – so heißt es, glaube ich, in Nordrhein-Westfalen – nur Regionaljets – zum Beispiel CRJ 100 – als Begründung genannt werden und hier im Planfeststellungsantrag auch andere Typen genannt

werden, aber noch mehr beantragt werden, als überhaupt nachgewiesen werden. – So viel dazu.

Jetzt komme ich noch einmal zum Thema Variantenalternativen. Das wäre ein abschließendes Thema. Ich versuche, das jetzt ein bisschen umfassender anzugehen. Auch die Frage der Folgemaßnahmen, die dort diskutiert werden sollten, hat etwas mit Variantenalternativen zu tun. Es wird beispielsweise davon gesprochen: Das Tanklager muss verlagert werden. – In dem Entwässerungsantrag ist, glaube ich, irgendwo davon die Rede, dass ein Unterflurbetankungssystem gebaut werden soll. Das ist aber sonst im gesamten Planfeststellungsantrag nicht zu finden. Da dieses Unterflurbetankungssystem aber unter dem Beton oder unter dem Bitumen der Vorfelder vorhanden sein müsste, bevor die Vorfelder gebaut werden, müsste es irgendwo im Antrag mit enthalten sein. Ich weiß, dass es alle anderen Flughäfen – Frankfurt und Berlin – nicht anders machen. Die sagen: Das Tanklager machen wir durch eine extra Genehmigung. – Dann frage ich nur: Was passiert mit der extra Genehmigung, wenn das Tanklager als Störfallanlage schließlich nicht genehmigungsfähig ist? Was machen Sie dann mit dem Flughafen? – Dann können Sie den Flughafen nicht betreiben, weil Ihnen die Betankung fehlt. Der Antragsteller argumentiert ja ausdrücklich damit, dass er mit dem maximalen Startgewicht tanken will. Das heißt, jedes Flugzeug, das in Mönchengladbach startet, wird vorher vollgetankt. Sonst geht es aus Mönchengladbach nicht heraus. Denn sonst hätten Sie die Begründung nicht. Die Anlagen fehlen also. – Das ist das eine. Das geht bis zur Vorfahrt hin. Denn die Menge an Passagieren, die Sie dort abwickeln wollen, können Sie ohne die landseitige Anbindung des Flughafens mit der heutigen Anbindung nicht realisieren. Was passiert aber dann, wenn Sie für diese landseitige Anbindung keine Genehmigung kriegen? – Jede Genehmigung birgt doch die Gefahr in sich – wie es auch jetzt die Volksabstimmungen in Holland und Frankreich zeigen –, dass man auch mit einer Niederlage rechnen muss. Das heißt, ich kriege keine Genehmigung. Insoweit ist es doch sinnvoll, so etwas in einem Verfahren zu bündeln. Dann gibt es ja nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz – aber das sollen Juristen beurteilen – die verbundenen Verfahren. Aber hier sind das noch nicht einmal verbundene Verfahren, sondern das sind Folgemaßnahmen, die dazugehören.

Ich bin Stadt- und Regionalplaner und kenne es ein bisschen aus dem Bebauungsplanrecht, dass ich einen Bebauungsplan zumindest früher nicht genehmigt bekommen habe, wenn ich die Erschließung nicht nachweisen konnte. Das betraf die Straße, die Entwässerung und die Versorgung mit Strom und Wasser. Wenn ich das nicht nachweisen konnte, gab es keine Genehmigung für einen Bebauungsplan. – Das fehlt hier vollständig, wenn man den Flughafen in der vorgesehenen Form betreiben will.

Ich will ja nicht Fragen der Alternativen. Unter Alternative verstehe ich immer, dass man auch einen anderen Standort untersucht hat, sondern hier geht es einfach um die Frage der Varianten am Standort: Wie kann der Flughafen am Standort mit Varianten untersucht werden? – Das ist im vorliegenden Planfeststellungsantrag eigentlich nur en passant, so neben-

bei, abgehandelt worden, ohne das zu vertiefen. Das kann nicht sein. Es fehlt in der Prognose – das habe ich schon einmal gesagt – der Planungsnullfall, also der Nichtausbau: Was passiert dann am Flughafen Mönchengladbach? – Ebenso fehlt die Untersuchung der Veränderung/Verlängerung der bestehenden Einrichtungen – also der Start- und Landebahn und Rollwege – im Prognosenufall, oder man hätte ja verschiedene Szenarien der möglichen Entwicklung des Flughafens machen können, um zu sehen, ob man damit nicht zurecht kommt. Ich sage mal: Die vorhandene Länge inklusive der Einbeziehung der beidseitigen Stoppflächen hätte einem in freier Prognose entwickelten Verkehrsaufkommen des Flughafens Mönchengladbach, wenn er nicht als dritte Start- und Landebahn für den Flughafen Düsseldorf vorgesehen ist, ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten unter wirtschaftlichen Bedingungen gegeben, die wesentlich besser wären, als hier – ich habe mal gerechnet – erhebliche Summen aufzuwenden, einen Flughafen zu bauen, für den das Verkehrsaufkommen bisher nicht nachgewiesen wurde. Das ist einfach nicht nachgewiesen. Dann ist da zu fragen: Warum wurden diese Alternativen, diese Varianten bisher nicht untersucht? Warum wurden sie im Antrag nicht bzw. nicht ausreichend diskutiert? Eigentlich müsste der Vorhabensträger sagen, warum er diese geringeren Varianten nicht untersucht.

Der Hinweis im Planfeststellungsantrag, man könne eine bestehende Bahn unter Betrieb nicht verlängern oder nicht sanieren und nicht verbreitern – so steht es zumindest im Planfeststellungsantrag –, stimmt nicht. Da verweise ich – es gibt genügend Beispiele – auf den Flughafen Linz als klassisches Beispiel. Das ist immerhin ein Flughafen, der, als er an die Sanierung seiner Start- und Landebahn ging, die er im Betrieb umgebaut und saniert hat, um die 350.000 bis 400.000 Passagiere pro Jahr abgewickelt hat. Sie haben ja heute keine 100.000 mehr und noch ein bisschen allgemeine Luftfahrt, und das war es dann. Dann sagen Sie, Sie kriegen das im laufenden Betrieb nicht hin. Das verstehe ich nicht. Vielleicht können Sie einmal erläutern, warum Sie das im laufenden Betrieb nicht hinkriegen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Zerbe!

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

Herr Kames wird zwei, drei Anmerkungen zu Ihren Anmerkungen zum Referenzflugzeug machen. Dann würde ich auf die Einbeziehung der Stopways eingehen. Dazu wird Herr Prof. Johlen ausführen. Ich würde dann zum Thema Alternativen ein paar Anmerkungen machen. Gegebenenfalls würden wir noch auf das von Ihnen behauptete Unterflurbetankungssystem eingehen.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Das steht in den Unterlagen!

Das steht im Entwässerungsgutachten!)

- Wir gehen darauf ein. Ich habe ja gesagt, wir werden zu allen Punkten etwas sagen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames, bitte!

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

Noch einmal zum Thema Boeing 757. Die Planungsgröße bzw. die geplante Größe für den Flugplatz orientierte sich auch an der Flugzeuggruppe S 5.2. Entgegen Ihrer Aussage von heute Vormittag oder heute Mittag ist auch die B 757 Bestandteil der Flugzeuggruppe S 5.2. Die 757 ist übrigens auch in der Prognose im Anhang genannt. Das Luftfahrzeug ist also Bestandteil auch der Prognose und des damit verbundenen DES 2000 und DES 2015. Also die B 757 ist Bestandteil der Flugzeuggruppe S 5.2, in der u. a. auch die B 737 und die A320 aufgeführt sind. Das ist eine konservative Planungsgröße.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Bitte!

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

Nach den allgemein bekannten und gültigen Normen für die Flughafenplanung sind nicht die Flugzeuggruppen nach der Anleitung zur Berechnung von Fluglärm maßgeblich für die Dimensionierung der Anlagen, sondern der ICAO Annex 14 definiert die Flugzeuggrößen in Flugzeug-Letter oder Flugzeuggruppen A, B, C, D, E und inzwischen auch F: die A380. Sie können das also so nicht machen. Aber weil Sie das jetzt angeführt haben – ich habe es noch nicht gemacht –: Wenn Sie das Datenerfassungssystem, das hier in der Prognose enthalten ist, auswerten, während in der Prognose vorne gesagt wird „Wir haben im Linienverkehr einen Ladefaktor von 60 % und im Ferienflugverkehr von 70 %“ – also immer wieder dieses maximale Startgewicht vor Augen, durchschnittliche Sitzladefaktoren am Flughafen –, wenn Sie das Datenerfassungssystem mit dem von Ihnen genannten Referenzflugzeug auswerten, dann kommen Sie schließlich auf einen Ladefaktor, der deutlich unter 55 % liegt. Das heißt, Sie stellen in Ihr Referenzszenario Datenerfassungssystem Flugbewegungen ein, die dazu führen, dass Sie auf einmal Ladefaktoren am Flughafen Mönchengladbach kriegen, die die Unwirtschaftlichkeit des Projekts klar offen legen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe, möchten Sie darauf noch einmal eingehen, oder kann das so stehen bleiben? – Herr Johlen dann bitte!

(Beifall bei den Einwendern)

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

Nur drei ganz kurze Anmerkungen zu drei Gesichtspunkten, die Sie jetzt neu vorgetragen haben.

Erstens: Stoppflächen. Die Flughafengesellschaft Mönchengladbach hat sich bemüht, in den vergangenen Jahren die Betriebsfähigkeit des Flughafens, seine Verwendungsfähigkeit durch die Einbeziehung der Stoppflächen zu verbessern. Das ist durch Rechtsmittel der Stadt Korschenbroich verhindert worden.

Zweitens: Tanklager – aber nur zum Rechtlichen; zum Tatsächlichen wird vielleicht noch etwas gesagt werden. Tanklager können Bestandteil eines Planfeststellungsverfahrens sein, sie müssen es aber nicht. Sie sind hier ausgeklammert worden. Die notwendigen Tanklager werden also aufgrund eines Verfahrens nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigt werden. Darauf besteht ein Rechtsanspruch. Insofern unterscheidet sich die Genehmigung eines Tanklagers von der von Ihnen erwähnten Volksabstimmung in Holland.

Drittens. Für die Zuwegung gilt das Gleiche. Die zweite Anbindung an die Landstraße wird über eine Privatstraße erfolgen. Diese Privatstraße bedarf einer Baugenehmigung. Auch die Erteilung einer Baugenehmigung ist nach deutschem Recht nicht in das Ermessen der Behörde gestellt, sondern da besteht auch hier ein Rechtsanspruch. Auch hier ist es gesichert, dass diese notwendige Zuwegung geschaffen werden kann.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Herr Zerbel!

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

Zu den von Ihnen angesprochenen sogenannten Variantenüberlegungen, Herr Faulenbach: Ein Flughafen ist eine Einrichtung der öffentlichen Daseinsvorsorge. Das bedingt in besonderem Maße, dass der steigenden Nachfrage nach Flugverbindungen entsprochen werden muss. Die Allgemeinheit hat ein Interesse an regelmäßigen und ausbaubaren Luftverkehrsverbindungen. Darüber hinaus – wie schon geschildert – soll der ausgebaute Flughafen Mönchengladbach den Flughafen Düsseldorf entlasten. Darüber hinaus dient der Flughafen Mönchengladbach den Bedürfnissen der gewerblichen Wirtschaft und der Bevölkerung des eigenen Einzugsbereiches. Diese Funktionen kann er mit der bestehenden Landebahn nicht erfüllen. Die von Ihnen heute Morgen oder heute Nachmittag angesprochene Nullvariante – sprich: Beibehaltung des heutigen Ausbauszustands – entspricht nicht den vorgeschilderten Anforderungen und lässt die zgedachten Funktionen und Aufgaben nicht zu.

Es ist jetzt zunächst einmal festzuhalten und festzustellen, dass es sich bei dem vorgelegten Antrag auf Planfeststellung nicht um die Neuanlage eines Flughafens, sondern um die Beantragung der Erweiterung eines lange bestehenden Flugplatzes handelt. Das heißt, dass eine bestehende Anlage mit allen Funktionen am Boden und in der Luft im Wesentlichen mit dem Neubau einer längeren Start- und Landebahn in die Lage versetzt werden soll, die dem Flugplatz zugewiesenen Funktionen inklusive der Entlastungsfunktion für den Düsseldorfer Flughafen wahrnehmen zu können, und zwar heute und in Zukunft. Mit der Nullvariante, dem

von Ihnen angesprochenen Beibehalten des Status quo sind diese Aufgaben und Funktionen nicht zu erfüllen.

Die Planungen erfolgten nach bestehenden Vorschriften – ICAO, BMV – für die längere Startbahn innerhalb der bestehenden Gesamtanlage des Flughafens und der vorhandenen Start- und Landefläche, die weit über die befestigte Piste hinausgeht, unter Einhaltung der Richtlinien bezogen auf die Gesamtanlage.

Um die heute im Regionalluftverkehr und im Geschäftsreiseverkehr eingesetzten und gebräuchlichen modernen Flugzeugmuster mit maximalem MTOW – nach wie vor, Herr Faulenbach – unter allen Wetterbedingungen einsetzen zu können, ist die beantragte Startbahnlänge für die Erreichung europäischer Destinationen unabdingbar. Somit schied jede Variantenüberlegung hinsichtlich kürzerer Startbahnlängen aus.

Ich möchte hier auch noch auf die aktuellen Marktentwicklungen in der Luftfahrtbranche hinweisen. Fast alle renommierten Luftverkehrsgesellschaften nehmen aktuell Flugzeugmuster der Firma Airbus oder Boeing in ihre Flottenprogramme auf. Über die erforderliche Startbahnlänge für die 737 und den Airbus haben wir bereits Stellung genommen.

Darüber hinaus ergab sich aus den Prognosen, die im Rahmen des PF-Verfahrens erstellt wurden, dass ein entsprechender Bedarf in der Region sowie Entlastungsbedarf besteht, der mit Flugzeugmustern des Regionalluftverkehrs – nämlich Airbus und Boeing – abzudecken ist. Danach wurde eingehend untersucht, inwieweit die erforderliche Startbahnlänge und die damit erforderliche Verbreiterung auf 45 m durch Verlängerung und Verbreiterung der bestehenden Bahn herzustellen wäre. Die bestehende Start-/Landebahn hat eine Breite von 30 m mit einer einseitigen Querneigung und einem Achsabstand von 115 m zur Achse der Parallelrollbahn A. Dies hätte für einen Ausbau zur Folge gehabt, dass aus Sicherheitsgründen – Streifen, seitliche Hindernisfreiheit – eine Verbreiterung nur in nördlicher Richtung erfolgen kann. Dadurch wird die Bahnachse um 7,5 m nach Norden verlegt. Der Abstand zur Achse Rollbahn A erhöht sich um 7,5 m auf 122,5 m. Die Rollbahn A läge damit vollständig im freizuhaltenen Sicherheitsstreifen plus/minus 150 m zur Bahnachse, davon abgesehen, dass nach Annex 14 Tabelle 3.1 ein Achsabstand von 176 m zwischen Start-/Landebahn und Parallelrollbahn gefordert wird. Außerdem wäre damit ein Großteil der heute vorhandenen Vorfeldflächen als derzeit voll erschlossene Abfertigungs-, Abstell- und Betankungsfläche nicht mehr nutzbar. Neue Flächen hätten ausgewiesen werden müssen. Dadurch müssten neue Flächen in Terminalnähe gebaut und versiegelt werden.

Die bautechnischen Konsequenzen einer Verbreiterung der bestehenden Bahn sind darin zu sehen, dass ein Ausbau unter Betrieb und nur in Nachtarbeit unter Inkaufnahme erheblicher betrieblicher Unwägbarkeiten erfolgen könnte. Erschwerend wirken sich bei einer solchen Überlegung darüber hinaus die bautechnischen Schwierigkeiten und Belange hinsichtlich Entwässerung, Befeuern, Deckenhöhen, Tragfähigkeit für größere Flugzeugmuster oder

die Anschlüsse für den Altbestand aus. Die Qualität und Lebensdauer – das ist jetzt eine Ergänzung von mir – eines derartig angestückelten Bauwerks – Herr Faulenbach, Sie hätten uns das als Planer auch nicht empfohlen – entsprechen nicht der eines Neubaus.

Hinzuweisen ist darauf, dass eine Start-/Landebahn mit der benötigten Länge nach ICAO Annex 14 eine Breite von 45 m erfordert. Weiterhin hat dies eine Verdoppelung der Streifenbreite von derzeit insgesamt 150 auf 300 m zur Folge. Die Parallelverschiebung der Achse erfordert somit lediglich den Neubau der erforderlichen und benötigten Start-/Landebahninfrastruktur und ist demnach die regelkonforme Umsetzung und Konsequenz.

Nach den vorgeschilderten Überlegungen und der Untersuchung der Abstände zu funktionalen Abhängigkeiten und Hindernissen – wie Bauwerken, Rollbahnen, Vorfeldern – war unter Berücksichtigung weiterer Faktoren – wie etwa vorhandener Bauschutzbereiche, vorhandener Hindernisfreiflächen, bestehender Anflugverfahren und Flugrouten, umliegender Infrastrukturen und Bebauungen außerhalb des Platzes – die parallele Verschiebung aus unserer Sicht als optimale, aber auch als einzig genehmigungsfähige Lösung, zuletzt auch unter dem Aspekt der Minimierung von Flächeninanspruchnahmen und darüber hinaus der Einhaltung der relevanten Richtlinien, zu bewerten. Mit dieser Planung konnte neben der erforderlichen Bahnlänge, mit der erforderlichen Verbreiterung der benötigten Start- und Landeflächen und der Erreichung der Hindernisfreiheit auch die Sicherstellung eines ordnungsmäßig weiterlaufenden Flugbetriebs ohne nächtliche Baumaßnahmen erreicht werden.

Auf das Thema von sogenannten Drehungen – auch das ist eingewandt worden – der Bahn möchte ich auch noch eingehen, auch wenn aufgrund der vorher dargestellten Gründe diese angeblichen Varianten völlig absurd sind.

Die Lage des vorhandenen Flugplatzes zwischen den Bundesautobahnen A 52 und A 44 und den Landstraßen L 382, L 361, L 390 steht einer Drehung des bestehenden Bahnsystems entgegen. In allen Fällen wären darüber hinaus größere betriebliche Einschränkungen beim Bau der neuen Bahn im Sicherheitsbereich der bestehenden Bahn zu berücksichtigen. Die mit dem Antrag vorgelegte Planung zur optimierten Nutzung bestehender Anlagen – nämlich Vorfelder, Hangars, Rollbahnen – wäre ebenfalls nicht mehr gegeben gewesen. Ebenfalls würden sich An- und Abflüge über bisher nicht überflogenen Ortslagen ergeben. Im Übrigen, Herr Faulenbach, wäre, wie behauptet oder vorgeschlagen, nicht nur die Startbahn zu drehen, sondern das gesamte Bahnsystem und somit fast die gesamte Flugplatzanlage einschließlich vieler Gebäude, bestehender Infrastrukturen – auch unterirdische – und der erforderlichen Hindernisfreiflächen.

Jetzt werden wir noch ganz kurz auf das Thema Betankung eingehen. Dazu wird Herr Heidt, Ingenieur der Firma Spiekermann, auch noch zwei, drei kurze Anmerkungen machen. Vielen Dank.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Bitte, Herr Heidt!

**Reinhardt Heidt (Antragstellerin):**

Mein Name ist Heidt. Ich bin von der Firma Spiekermann. – Frau Hörr! Meine Damen und Herren! Eine Unterflurbetankungsanlage auf dem Vorfeld, wie sie beispielsweise in Frankfurt oder München installiert ist, ist sowohl in der technischen Planung als auch der abwassertechnischen Planung weder erwähnt, noch wird eine derartige Anlage beantragt. Die Betankung der Luftfahrzeuge auf dem Vorfeld erfolgt auch zukünftig über Tanklastfahrzeuge, für welche – wie in der Anlage 01 bzw. 0103 zeichnerisch dargestellt – ein Abstellplatz im westlichen Teil des Flughafengeländes vorgesehen ist. Diese Fläche wird, wie alle Flächen, auf denen Betankung stattfindet, ebenfalls an einen Abscheider angeschlossen. – Danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Faulenbach da Costa, bitte!

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

Zu dem, was Herr Zerbe gesagt hat, die Frage der öffentlichen Daseinsvorsorge als Begründung für den Ausbau: Ich habe das vorhin am Anfang meiner Ausführungen auch angeführt. Das ist ja ein sehr weitreichendes Argument, das nachher in der Abwägung sehr viel beiseite wägt. Die Frage ist nur: Ist es wirklich das richtige Argument für einen Regionalflughafen Mönchengladbach, dessen Einzugsbereich und dessen Standort selbst zumindest von drei Flughäfen überlagert wird, die genauso diese öffentliche Daseinsvorsorge auch für sich in Anspruch nehmen? Ich fange mit dem am weitesten entfernten an, nämlich dem Flughafen Frankfurt, der auch aus dem Raum Mönchengladbach und dem Einzugsbereich des Flughafens Mönchengladbach Verkehre generiert. Herr Prof. Wolf hat das ja in seiner Studie zumindest andeutungsweise, was die Einzugsbereiche angeht, dargestellt. Es ist weiterhin der Flughafen Köln/Bonn. – Ich habe jetzt den Flughafen Hahn mit low cost ganz vergessen. Es gibt sicherlich auch Leute, die von hier aus mit dem Auto nach Hahn fahren, um von dort aus zu fliegen. – Köln/Bonn hat ebenfalls einen Low-cost-Bereich und deckt diesen Einzugsbereich ebenfalls mit der Begründung der öffentlichen Daseinsvorsorge ab. Dann ist – nur 15 km entfernt – der Flughafen Düsseldorf zu nennen. Wenn ich den Einzugsbereich eines internationalen Flughafens nur mal mit dem Minimumeinzugsbereich von einer Stunde – also etwa 60 km – definiere – wobei der in Düsseldorf etwas größer ist; aber ich definiere ihn mal mit 60 km, also eine Stunde –, dann liegt der Flughafen Mönchengladbach inmitten des Einzugsbereichs des Flughafens Düsseldorf, der die gleiche Daseinsvorsorge für sich in Anspruch nimmt, um seinen Flughafen entsprechend entwickeln und ausbauen zu können.

Zu dem Thema zum Schluss, zur Frage der Unterflurbetankung: Es ist auch im Entwässerungsgutachten – das weiß ich; ich finde es hier aber im Moment nicht – nur in einem Satz nebenbei gesagt worden, dass die Unterflurbetankung – – Das steht auf Seite 26 der abwas-

sertechnischen Planung. Ich habe das gerade gefunden. Darin wird die Art der Flugzeugbetankung – Unterflurbetankung – erwähnt. Das ist zumindest ein Hinweis. In der abwassertechnischen Planung wird davon geschrieben. Das ist auf Seite 26 der abwassertechnischen Planung. Ich weiß jetzt nicht, welcher Planungsteil das ist. Aber auf der Seite 26 – gucken Sie nach – steht darunter: Flugzeugbetankung Unterflurbetankung. – Sorry. Das ist mir zumindest beim Durchlesen der Unterlagen aufgefallen. Das fehlt aber in den anderen Teilen.

Jetzt komme ich dazu: Herr Zerbe, Sie haben eben die Anforderungen der ICAO Annex 14 in Bezug auf Achsabstände, Hindernisfreiheit, Streifen usw. angeführt. Alles das haben Sie richtig zitiert, wenn Sie von folgenden Fakten ausgehen: Erstens mehr als 1.800 m Bahnlänge und zweitens Code-Letter-D-Flugzeuge. Das ist die Mindestvoraussetzung.

Jetzt argumentieren Sie aber irgendwo im Kreis. Auf der einen Seite sagen Sie „Wir wollen das Flugzeug haben, dann brauchen wir diese Hindernisfreiheit und diese Abstände“, und auf der anderen Seite haben Sie im Gebietsentwicklungsplanung nur Regionaljets drin, die den Ausbau des Flughafens, ich denke mal, mit diesen Dimensionen hier begründen, und sagen „Das ist erforderlich“.

Dazu, Regionalluftverkehr zu entwickeln, habe ich noch eine Frage an Sie. Was verstehen Sie unter Regionalluftverkehr? Wie weit wird da geflogen? Das ist auch noch eine entscheidende Frage.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Das ist vorgestern schon beantwortet worden: innereuropäischer Verkehr!)

- Ich war vorgestern leider noch nicht anwesend.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe, bitte!

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

Ganz kurz: Innereuropäischer Verkehr.

Ich habe gerade die Seite 26 der Technischen Planung bekommen.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Nicht Technische Planung, sondern Entwässerung!)

Da steht: Alle Vorfeldpositionen werden über Schlitzrinnen entwässert. Da zudem auf allen Positionen eine Flugzeugbetankung vorgesehen ist, wird das Niederschlagswasser aus den Bereichen über Abscheider – – Da steht nirgendwo etwas von Unterflurbetankung, Herr Faulenbach! Helfen Sie mir noch einmal mit der Seite, wo es steht!

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Faulenbach!

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

Ich habe Ihnen gesagt: auf Seite 26. Ich habe es jetzt nicht vorliegen. Aber das, was Sie vorgelesen haben, lässt den Schluss zu – ich müsste das jetzt noch einmal nachsehen – –

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Jetzt mal genau!)

Wenn Sie sagen, dass auf allen Positionen Betankung vorgesehen ist – –

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Wo steht „Unterflurbetankung“?  
Haben Sie aus dem Frankfurter Einspruch zitiert?)

– Nein.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Legen Sie es doch mal auf den Visualizer!)

– Dann müsste ich mir die Unterlagen holen. Dann machen wir es nachher mal.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Bitte! Los!)

– Das machen wir beim nächsten Mal. Dann können wir das klären.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Bitte legen Sie es mal drauf,  
und dann zeigen Sie die Unterflurbetankung!)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe, legen Sie es ruhig nach vorne. Dann können wir das vielleicht klären. – Wollen Sie das vielleicht noch kurz erläutern? Herr Faulenbach da Costa, finden Sie den Passus, den Sie angesprochen haben?

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

Im Moment nicht. Ich habe es jetzt nicht präsent. Ich werde mir die Unterlagen, aus denen ich das zitiert habe, wieder besorgen. Dann werden wir das beim nächsten Mal, wenn ich hier bin, abklären können.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Einverstanden.

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

Ich kann das im Moment nicht sagen. Ich habe die Unterflurbetankung hier aber nicht aus Daffke zitiert. Mir ist es zumindest bei der abwassertechnischen Planung aufgefallen, dass es damals darin stand.

Zum Abschluss habe ich noch eine Frage, die sich ebenfalls aus der Prognose ergibt bzw. aus der Prognose nicht abzuleiten ist. Damit würde ich die Frage der Achsabstände, der Dimensionierung der Anlagen abgeschlossen lassen. Wie gesagt, wenn Sie unter 1.800 m sind und nur Code-Letter-C-Flugzeuge fliegen lassen, dann kommen Sie mit schmaleren Bahnen aus, Sie kommen mit geringen Achsabständen, Streifen usw. aus. Das ist ja auch möglich. Nach Annex 14 ist das auch möglich. Sie haben in den Prognosen nur Code-Letter-C-Flugzeuge und im Gebietsentwicklungsplan nur Code-Letter-B-Flugzeuge – also bis 24 m Spannweite – drin. Insoweit sind das schon gravierende Unterschiede. Sie nehmen hier einfach für sich in Anspruch, sich die Dimensionierung – weil Sie die AzB zugrunde legen – einer Flugbetriebsanlage genehmigen zu lassen, für die Sie keinen Nachweis haben.

Weiterhin fehlt jeglicher Nachweis für die Frage der Dimensionierung der restlichen Anlagen auf dem Flughafen. Das fängt beim Passagierterminal an. Sie machen überhaupt keine Aussagen darüber. Sie weisen Bauflächen aus. In dem Plan machen Sie aber, wenn ich es richtig in Erinnerung habe, keine baulichen Festsetzungen über Baumaße usw. Sie machen ein Vorfeld, das schön geplant ist. Es ist richtig orientiert an der langen Start- und Landebahn, dem Rollweg. Man sagt „Das brauche ich dafür“ und macht das Optimum dessen, was man sich dort als Vorfeld vorstellen könnte, was zumindest aus der planerischen Sicht erst einmal Sinn macht. Aber es gibt dort den rechnerischen Nachweis. Sie können doch rechnerisch nachweisen – – Auch da verweise ich auf ICAO. ICAO bringt Ihnen die Formel, die besagt, dass die Landespitze am Flughafen – – Ich habe eben gesagt: Aus den Zahlen, die in der Prognose stehen, können fünf Flugbewegungen pro Stunde im Linien- und Touristikverkehr ermittelt werden. Das heißt, Sie haben bei fünf Flugbewegungen drei bis vier Landungen pro Stunde als Richtungsspitze. Das mit der Umdrehzeit des Flugzeuges, dividiert – das ist eine einfache Formel – durch eine Stunde, multipliziert mit einer Dispositionsreserve kommen Sie üblicherweise auf die erforderliche Anzahl der Parkpositionen, die Sie auf dem Flugplatz brauchen. Das ist erst einmal das, was Sie für den laufenden Verkehr brauchen.

Dann können Sie noch nachweisen, was Sie für die allgemeine Luftfahrt und für die anderen Bereiche brauchen. Auch diese Nachweise sind Ihnen nirgendwo gelungen und nirgendwo angeführt worden. Dann können Sie noch sagen „Jetzt haben wir noch einen Home Base Carrier“ oder „Wir haben noch Wartungsbetriebe, die wir mit dem und dem Bedarf noch einmal prognostizieren“. Das funktioniert auf anderen Flughäfen. Das funktioniert auch in anderen Planfeststellungsverfahren, wo das so gemacht wird. Nur, hier in Mönchengladbach kriege ich eine Prognose über Jahresbewegungen, die sich nicht die Mühe macht, beispielsweise einen Planungsflugplan aufzustellen – es wäre mal ganz interessant gewesen, das zu

haben –, die sich nicht die Mühe macht, diese Jahresbewegungszahlen auf den Tag bzw. auf die Bemessungsspitze oder Spitzenstunde herunterzuberechnen. Das fehlt völlig. Das kann man natürlich alles machen. Wenn man das macht, dann kommt man zu der Überzeugung, dass hier wirklich bei allen Anlagen – das fängt beim Vorfeld an, bei der Größe des Passagierterminals – eine deutliche Überdimensionierung zum prognostizierten Aufkommen stattfindet – nicht zum technisch möglichen Aufkommen; da stimmen die Relationen. Das ist das Problem dabei. Das technisch mögliche Aufkommen wird in Ihren Anlagen abgebildet. Aber das prognostizierte Aufkommen wird nirgendwo abgebildet. Das ist ein ganz entscheidender Punkt in dieser Frage, mit der sich, denke ich, auch die Planfeststellungsbehörde beschäftigen müssen, ob man dann, wenn das genehmigungsfähig sein sollte, zumindest sagt „Dann gibt es aber auch eine Bewegungsobergrenze, d. h. es werden Kapazitätsgrenzen eingezogen“. Das wäre ja ein Entgegenkommen des Flughafens, wenn Sie erklären würden – –

(Zerbe [Antragstellerin]: Es ist doch kein Bedarf da – und dann wollen Sie eine Obergrenze festschreiben?)

- Für eine Obergrenze? Sie beantragen doch bestimmte Bewegungszahlen. Ich sage ja nicht, dass der Bedarf da ist. Ich habe vorhin im Konjunktiv gesprochen: Wenn der Bedarf da sein sollte. – Sie machen hier eine Überdimensionierung, die Ihnen wesentlich mehr erlaubt – immer unter der Voraussetzung, dass Sie für den Flughafen Düsseldorf die dritte Start- und Landebahn abgeben, wie es ja vermutet wird, wie es unterstellt wird. Dem können Sie doch vorbeugen, indem Sie sagen „Nein, das wollen wir nicht; wir machen eine Kapazitätsobergrenze“, genauso wie Sie – das ist das Unwesen, das auf allen Flughäfen in Deutschland im Moment betrieben wird – groß hineinschreiben „Wir wollen ein Nachtflugverbot“, aber gleichzeitig die Ausnahmeregelung hineinschreiben, indem Sie sagen: Verspätungsregelung, Verspätungsflüge wollen wir noch zulassen. – Jetzt sage ich Ihnen mal: Was soll der Unsinn mit Verspätungsflügen? Das ist ein Scheunentor!

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

Sagen Sie bitte „Verspätungslandungen“, Herr Faulenbach!

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

Von mir aus sage ich auch gerne „Verspätungslandungen“. Aber auch das ist ein Scheunentor, mit dem Sie im Prinzip alles rechtfertigen können, was nach einer bestimmten Zeit noch stattfindet.

(Beifall bei den Einwendern)

Das ist ein Scheunentor. Dieses Unwesen wird auf allen deutschen Flughäfen betrieben. Wir haben viele Flughäfen in Deutschland, die keine Nachtflugbeschränkungen haben. Wenn einer mal verspätet aus Antalya – oder wenn Sie unbedingt nach Luxor, auf die Kanarischen

Inseln oder wohin auch immer fliegen müssen; ich weiß nicht, wohin Sie sonst noch fliegen wollen – wegkommt und dann hier verspätet ankommt und in Mönchengladbach verspätet landen will, dann können Sie den genauso gut abweisen und sagen „Um 22 Uhr ist Schluss bei uns; jetzt gehst du woandershin, von mir aus nach Köln oder sonst wohin“, so wie der Flughafen Düsseldorf heute, weil er ein Nachtflugverbot hat, die LTU in Frankfurt starten lässt, weil es dort kein Startverbot in der Nacht gibt. Die starten dafür in Frankfurt. Das ist doch möglich. Das wird doch praktiziert. Dann müssen Sie doch nicht noch sagen „Wir sind ganz großzügig, wir bieten an, dass die bestehende Nachtflugregelung beibehalten wird, aber wir wollen eine Ausnahmeregelung für verspätete Landungen haben“. Das ist das Scheunentor, dass auch später gelandet wird. Ich kann es Ihnen aus Frankfurt erzählen. Dort haben wir nachts ein Verbot von 0 Uhr bis 5 Uhr. Wenn Sie zählen, wie viele Flugzeuge dort in der Nacht landen, ohne dass es dafür Genehmigungen gibt – es passiert trotzdem, obwohl es die Ausnahmeregelung nicht gibt. Das sollten Sie den Leuten, die davon betroffen sind, nicht antun.

(Beifall bei den Einwendern)

Gibt es keine Aussagen dazu von Ihnen? – Dann mache ich weiter. Danach bin ich fertig.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames!

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

Das von Ihnen erwähnte offensichtlich fehlende klimatologische Gutachten ist als Anlage 12 den Planfeststellungsunterlagen beigelegt. Das ist die Anlage 12.

Noch ein abschließender Satz zur Unterflurbetankung: Ich habe den Begriff auch gefunden, und zwar auf Seite 61 Ihrer Gutachten, Absatz 2. Dort schreiben Sie: „Der beabsichtigte Bau eines Unterflurbetankungssystems“ – also eine Eigeninterpretation von Ihnen – „(s. abwassertechnische Planung, Seite 26)“. Die Seite 26 haben wir eben aufgelegt. Er hat sein eigenes Gutachten gelesen!

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Faulenbach da Costa, bitte!

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

Ich habe das hier nicht aus Daffke zitiert. Ich weiß ja selbst, dass ich hier zitiert habe. Ich habe das nicht aus Daffke zitiert, sondern ich habe das in den Unterlagen gelesen. Ich werde mir noch einmal die Unterlagen ansehen, die ich hatte, um dann zu sagen, ob es darin steht oder nicht. Sollte es nicht darin stehen, werde ich mich nächstes Mal bei Ihnen entschuldigen. Ich hoffe, dass wir das damit bereinigen können.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbel!

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

Dann bitte ich auch um eine Klarstellung zu dem Gutachten in der Anlage 12, ob es fehlt oder nicht fehlt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Gut. Das kann Herr Faulenbach da Costa ja noch einmal nachprüfen. Wir sehen uns hier ja noch einmal.

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

Ich kann es nachprüfen. Aber es wundert mich schon, dass Sie so lange gebraucht haben, um, wenn es das Gutachten gibt, das Gutachten anzuführen. Das werde ich auch nachsehen. Das Meteorologische Gutachten war aber nur ein Beispiel dafür, dass ich hier auch die Entscheidung wissen möchte, weil ja auch die Frage des sicheren Luftverkehrs angesprochen wurde, dass ich, wenn ich bestimmte Wetterlagen habe, beispielsweise bei entsprechenden Querwindkomponenten, in Mönchengladbach nicht mehr landen kann, so wie ich beispielsweise bei einer kontaminierten Bahn – ich denke, darüber sind wir uns auch im Klaren – auch nicht landen kann. – Herr Welke, Sie wollen kurz etwas dazu sagen. Dann mache ich ganz zum Schluss noch einmal eine Anmerkung.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Welke, bitte!

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

Herr Faulenbach, dann haben Sie etwas Zeit, Luft zu holen. Ganz kurz: Eingangs haben Sie gesagt, es interessiert auch den Flugkapitän Welke, wenn wir über die Landebahn, über Querwindkomponenten usw. sprechen, und dann spaßeshalber gesagt, dann können wir die Piste ja gleich auf 6.000 m verlängern. – Da es mir schon vom Beruf her um die Flugsicherheit sehr ernst ist und da ich jeden Tag damit beschäftigt bin und das auch eng einhalte, möchte ich den Damen und Herren sagen, dass man das nicht so einfach salopp dahinsagen kann, so ungefähr „Im Grunde spielt es keine Rolle, wie viel wir verlängern“. Ich spreche über eine wirklich vernünftige Größe, die sich die Flugverkehrsgesellschaften als Sicherheitsaufschlag – und zwar als selbst auferlegte Sicherheitstoleranz – für diese Flugzeuge, für diesen Betrieb an bestimmten Flughäfen geben. Das ist das, was ich Ihnen gesagt habe. Das ist das Augenmaß, das hier auch gezeigt worden ist. Ich denke, dass sie vielleicht noch länger werden sollte. 2.320 m sind für jemand, der Flugbetrieb durchführt – 2003 habe ich hier den Flugbetrieb mit der BAe 146 durchgeführt; ich habe hier alle Piloten trainiert und bin selber geflogen; ich kenne diesen Platz sehr gut; ich kenne natürlich auch viele andere Plät-

ze –, ein sehr vernünftiges Maß. Man kann also nicht darüber hinweggehen und sagen „Ob Sie 2.300 m oder 4.000 m machen – –“ Das erweckt bei den Leuten – vielleicht haben sie genauso viel gelesen wie Sie oder vielleicht sogar mehr – zum einen den Eindruck, dass das, was ich hier erzähle, banal ist, wenn es um die Flugsicherheit geht.

Zum anderen: Crosswind-Komponenten – also Seitenwind; Sie mahnen da ein Gutachten an; dazu, inwiefern es vorliegt, kann ich jetzt nicht Stellung nehmen – sind für alle Flugzeuge letztendlich gleich zu berücksichtigen – nicht in der numerischen Zahl. Ob es ein großes oder kleines Flugzeug ist: Der Hersteller legt sogenannte demonstrated crosswind components fest, also nachgewiesene, flugerprobte Querwindkomponenten. Die werden zum Beispiel auch von den Fluggesellschaften teilweise sicherheitsbeaufschlagt. Auch wenn man zum Beispiel mit der BAe 146 – wie wir sie hier vor zwei Jahren geflogen haben – bis zu 35 Knoten – was sehr viel ist – als Querwindkomponente hätte landen können, haben wir gesagt: Wir machen die Grenze beispielsweise bei 30 Knoten. – So gibt es immer wieder Aufschläge und Sicherheitsabschläge, die in der Luftfahrt greifen. Deswegen ist es so sicher und deswegen kann man nicht so einfach – ich komme wieder darauf zurück – das, was Fluggesellschaften den Passagieren anbieten, einfach reduzieren und sagen „Das ist alles nicht notwendig“.

In einem Punkt muss ich Ihnen auch widersprechen. Sie vermitteln den Eindruck, dass bei einer kontaminierten Bahn grundsätzlich nicht gelandet werden kann. Das ist falsch. Wir sprechen bei dem Begriff „Kontaminierung“ immer von einem Feuchtigkeitszustand auf dieser Bahn, sei es durch Schneematsch oder Schneereste, Feuchtigkeit, Wasser usw. Das ist von der Menge abhängig, die dort ist. Das wird gemessen. Da gibt es Beaufschlagungen. Also grundsätzlich: Wenn wir von dem Begriff „Kontaminierung“ sprechen, dann heißt das nicht, dass wir hier den Flugbetrieb einstellen müssen. Ich stelle mir gerade vor: Die Damen und Herren, die hier sitzen, hören den Begriff vielleicht auf irgendeine Art und Weise – beispielsweise wenn im Cockpit etwas berechnet wird – auf einer Bahn in Frankfurt, wenn es geregnet hat, und erschrecken. Wie gesagt, der Begriff „Kontaminierung“ und auch andere Begriffe müssen immer sinnvoll verknüpft angewendet werden, Herr Faulenbach.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Welke. – Herr Faulenbach da Costa!

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

Besten Dank für einige Hinweise, die Sie mir gegeben oder unterstellt haben – was Sie am Anfang gesagt haben; darauf will ich aber nicht weiter eingehen.

Die Frage der Kontaminierung der Bahn habe ich nur insoweit thematisiert, weil Sie sie angeführt haben, um zu sagen: Eine kontaminierte Bahn geht bei der Planung des Flughafens nicht in die Längenberechnung einer Start- und Landebahn ein. Das ist entscheidend. Sie als

Pilot bekommen die Information „Ich habe eine Bahn und stehendes Wasser in der und der Größenordnung und ich lande dort noch“ und müssen diese Frage dann unter Sicherheitsüberlegungen beantworten. Aber in der Planung, um die Längenberechnung für eine Start- und Landebahn zu ermitteln, werden Sie nicht eine kontaminierte Bahn unterstellen. Da werden Sie eine nasse Bahn und höhere Temperaturen statt dem Standardtag unterstellen, d. h. statt 15° 30° annehmen. Das sind die Dimensionen. Hier geht es im Moment nicht um den Flugbetrieb, sondern es geht hier um die Frage und die Rechtfertigung der Länge einer Start- und Landebahn.

Zu dem anderen, was Sie gesagt haben: Das setzt voraus, dass Sie eine Start- und Landebahn, die Sie jetzt präferieren, haben wollen und sagen „Diese Flugzeuge werden hier fliegen“ – Sie nennen die 737 –, „und die werden voll beladen fliegen“. Die Prognose gibt das nicht her. Alles das setzen Sie voraus und rechtfertigen dann damit die Bahn. Hier wird aber vom Antragsteller her anders argumentiert. Der Antragsteller ist auf die Idee gekommen, dass er eine 2.430 m lange Bahn haben will, und hat dann gefragt: Welche Flugzeuge brauchen wir, um die Bahn zu füllen? – Der umgekehrte Weg wurde gegangen.

Ich habe eben schon einmal ausgeführt, es fehlt der Prognosenullfall: Was passiert, wenn nicht ausgebaut wird? Wie sieht die Verkehrsentwicklung aus?

Zweitens haben Sie eben selbst gesagt, Sie sind in Mönchengladbach mit der BAe 146 geflogen. Technisch möglich war das also. Ich denke, das war auch kein Sicherheitsrisiko.

Drittens haben Sie eben zu der Frage der Länge der Bahn ausgeführt, dass die Fluggesellschaften dabei Sicherheitszuschläge machen. Ich weiß nicht, bei welcher Fluggesellschaft Sie sind. Die Lufthansa macht auf bestimmten Flughäfen auch Verspätungszuschläge. Dann fliegen sie in der einen Richtung halt länger. Wenn sie von Frankfurt nach München fliegt, ist der Flug schneller, als wenn sie von München nach Frankfurt fliegt, weil sie Verspätungszuschläge einrechnet. Das macht sie, damit sie nachher nicht Verspätungen ausweisen muss – nicht weil eine Verspätung auftritt, sondern damit sie sagen kann „Wir sind eine pünktliche Airline“. Sie rechnet einen Flug zehn Minuten länger, weil sie dann möglicherweise pünktlich in Frankfurt ankommt. Das ist übrigens eine Aussage von der Lufthansa im Regionalen Dialogforum in Frankfurt.

Zu den Sicherheitszuschlägen, die Sie eben genannt haben: Sie haben ja deutlich gemacht, warum die Sicherheitszuschläge auch beim Start dazukommen, dass Sie längere Bahnen haben wollen, weil Sie dann mit weniger Power starten können. Die Lufthansa hat auch dazu im Regionalen Dialogforum in Frankfurt deutlich gemacht, dass sie sich im Moment weigert und nur – ich glaube, irgendwo in den USA oder in Kanada; das weiß ich nicht – einen Versuch zu einem Steilstartverfahren mitmachen will. Ansonsten weigert sie sich. Das hat ausschließlich Gründe in der Frage des Spritverbrauchs beim Start. Das bedeutet aber – dem haben Sie eben durch Kopfnicken zugestimmt –: Wenn Sie mit diesen Sicherheitszuschlä-

gen rechnen und flacher starten, gibt es eine höhere Lärmbelastung. Die nehmen Sie wohl wissend in Kauf, wenn Sie das so unterstellen. Deshalb sage ich: Die Berechnungen, die Sie mir hier vorlegen, akzeptiere ich so nicht, weil Sie auch mit anderen Möglichkeiten und möglicherweise mit ein bisschen mehr Power, aber steiler starten müssten. Wenn Sie ein bisschen steiler starten, bedeutet das übrigens – das sagen Lärmphysiker; ich denke, Herr Dr. Kühner wird Ihnen das belegen können – beim Abflug eine Reduzierung des Lärms um 1,5 bis 2 dB, wenn ich mich richtig erinnere.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Faulenbach da Costa, Herr Welke möchte direkt darauf erwidern. Gestatten Sie mir nur den Hinweis, dass wir, wenn ich es richtig verstanden habe, diese Diskussion auch schon vor der Pause geführt haben. – Herr Welke, bitte!

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

Damit kein falscher Eindruck erweckt wird, muss ich noch einmal darauf hinweisen, dass Sie immer wieder sehr wichtige sicherheitsrelevante Dinge mit flugbetrieblich nachrangig angeordneten Sachen vermischen. Wenn Sie sagen „Flugverspätungen hat die Lufthansa auch; sie baut taktisch spätere Ankunftszeiten ein“, dann ist das nicht mit den Sicherheitsmargen zu verwechseln, die hier vorgegeben worden sind. Bestimmte Flugtaktiken – Steilabflugverfahren bzw. –anflugverfahren – sind mir natürlich auch sehr bekannt. Das dürfen Sie nicht mit den Margen verwechseln, die letztendlich da sind, die eine solche Piste begründen.

Ich höre auch immer wieder die Begründung: die Kategorie D oder Aircraft Approach Category und Airplane Design Groups. Sie kennen das ja, also abhängig von der Anfluggeschwindigkeit und der Spannweite der Tragflügel. Ich darf daran erinnern, dass bereits ein Muster der Boeing 737 – also nur der BBJ-Jet, der eine größere Spannweite hat, weil die Techniker ausgerechnet haben, dass das wirtschaftlicher ist – relativ schnell in die D-Gruppe kommt. Der ist übrigens in der D-Gruppe; das können Sie nachlesen. Ich könnte es Ihnen auch zeigen. Auch ein größeres Flugzeug wie die Gulfstream, die aber mehr im Executive-Bereich angeht, befindet sich bereits in der Gruppe D. Diese Übergänge, festzumachen an 757 und 737, um in die Kategorie D zu kommen, sind fließend. Das wissen Sie auch.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Welke. – Herr Sommer hatte eben noch eine Nachfrage. Bleibt es dabei? – Bitte, Herr Sommer!

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Ich habe ein bisschen die Befürchtung, dass ich etwas nicht mitbekommen habe. Herr Welke sagte, die Start- und Landebahnlänge von 2.320 m ist eine vernünftige Größenordnung. Herr Faulenbach da Costa ging jetzt ein bisschen darauf ein – deswegen die Frage an beide –: Herr Zerbe hat vorhin auf meine Frage nach der Begründung ausdrücklich gesagt: Wir stüt-

zen uns nicht auf einzelne Flugzeugtypen, weil wir nicht genau wissen, was kommt. – Ich hatte dann nachgefragt: Verstehe ich es so richtig, wie ich es auch dem Erläuterungsbericht sinngemäß entnommen habe, dass Sie das technisch Mögliche planen, das, was sozusagen vom Platz her hinlangt? – Ich habe ja immer wieder penetrant nachgefragt „Können Sie mir einen Flugzeugtyp nennen?“ und habe Ihnen dann diese Start- und Landebahnlängen entgegengehalten. Ich habe Ihnen auch gesagt: Die 737-800 kriegen Sie nach den Berechnungen in Münster/Osnabrück nicht mehr auf die Bahn. – Habe ich jetzt irgendetwas versäumt? Wurde gerade ein Flugzeugtyp benannt, für den die Bahn konzipiert ist, oder bleibt es bei der Aussage von Herrn Zerbe „Wir geben keinen konkreten Flugzeugtyp an, sondern wir planen sozusagen für einen noch nicht genau bestimmbareren Verkehrsmix; dafür planen wir so viel wie möglich“?

Die Aussage von Herrn Welke „Das ist vernünftig“ könnte ich nur dann plausibel für mich verwerten, wenn ich vernünftigerweise von einem bestimmten Flugzeugtypen ausgehen kann. Ansonsten kann ich mit „vernünftig“ und „unvernünftig“ nichts anfangen.

(Beifall bei den Einwendern)

Für eine B 737-600, für die ich in Münster/Osnabrück 1.960 m bräuchte, sind 2.320 m definitiv nicht vernünftig. Worauf bezieht sich das also? Vielleicht können wir auch simpel bei der Aussage von Herrn Zerbe bleiben – die war für mich klar und verwertbar – „Den Flugzeugtyp, auf den wir abstellen, gibt es nicht“, oder gibt es ihn jetzt doch?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Jetzt sehe ich zwei Wortmeldungen für die Antragstellerin. Herr Johlen oder Herr Welke, wer möchte antworten? – Herr Johlen, bitte!

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

Herr Kollege Sommer, Herr Zerbe hat mich gebeten, diese Frage zu beantworten. – Wir sind hier doch im Stadium der Prognose. Das heißt, es wird ein Flughafen gebaut, es wird eine Bahn gebaut, um in Zukunft den Regionalluftverkehr, d. h. innereuropäischen Verkehr, abzuwickeln. Diese Start- und Landebahn wird neu gebaut. Das ist richtig. Dieser Verkehr wird – ich weiß ja nicht, wie lange dieses Verfahren dauert – in einigen Jahren – so hoffen wir; Sie hoffen das nicht – stattfinden. Das heißt, wir müssen prognostizieren: Welche Länge wird benötigt? Welche Flugzeugtypen werden dann verkehren? – Das ist eine Prognose. Wir beide wissen: Prognosen müssen nach sachgerechten Gesichtspunkten erstellt werden. Aber sie sind nie sicher. Das heißt, hier kann nur gesagt werden: Welche Bahnlänge brauchen Regionallflugzeuge in einigen Jahren, um, wie Herr Welke sagt, hier ganz sicher den Verkehr abzuwickeln? – Dann dürfen wir uns jetzt doch nicht auf irgendeinen Flugzeugtyp festlegen. Denn die Bahn wird nicht für einen Flugzeugtyp gebaut, sondern wir müssen doch sagen, welche Bahnlänge voraussichtlich benötigt wird. Das ist eine planerische Entscheidung des

Unternehmers, der sich entschieden hat zu sagen: Nach unserer Einschätzung benötigen wir eine Bahnlänge von 2.320 m. – Diese unternehmerische Entscheidung sollten Sie zur Kenntnis nehmen und auch hinnehmen; denn sie ist berechtigt. Sie liegt im Rahmen der planerischen Entscheidung im Rahmen einer sachgerechten Prognose. Dass Sie anderer Meinung sind, verstehe ich. Aber anders geht es doch nicht. Wie wollen Sie denn heute wissen, welche Flugzeugtypen genau in drei, fünf oder zehn Jahren hier verkehren werden?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Prof. Johlen. – Herr Welke, möchten Sie noch für die Antragstellerin ergänzen?

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

Ich würde Herrn Sommer gerne noch helfen; denn er hatte das ja nicht ganz richtig verstanden.

Es gibt ja ICAO-Grundforderungen, die die Bahnlängen vorschlagen, wenn Sie so wollen. Der Herr Faulenbach hat das vorhin schon richtig gesagt. Das sind die Grundforderungen und Kategorien, eingeteilt in Flugzeuggruppen nach Anfluggeschwindigkeit. Da sprechen wir einmal über die Kategorie D, die ja immer angezweifelt wird. Das sind Flugzeuge, die beim Anflug 141 Knoten – das sind 260 km/h – und eine bestimmte Spannweite bei den Tragflächen haben. Ich meinte vorhin, dass es Flugzeuge gibt, die heute durchaus in der Kategorie C sind – das ist das, was gerne gewünscht wird mit den erheblichen Sicherheitseinschränkungen, also nur eine kürzere Bahn brauchen –, die aber möglicherweise schon durch die Konstruktionsergänzung nur im Tragflächenbereich schon in die D-Gruppe rutschen. Das ist ein fließender Übergang. Als Beispiel habe ich ein Muster erwähnt, nämlich eine Boeing 737 – damit sind Sie sicherlich schon geflogen – mit abgeknickten Flügeln an der Seite, in der Auslegung als Executive-Version, also auch mit einem hohen Abfluggewicht, weil es rein theoretisch sehr weit fliegen könnte. – Das wäre es im Grunde so weit.

Noch einmal: Wir müssen es wie beim Autofahren betrachten. Sie können auf bestimmten Autobahnstrecken auch unendlich schnell fahren. Aber sich selber erlegen Sie eine Geschwindigkeit auf, die niedriger ist. Das ist Ihr Sicherheitsniveau. Darüber spreche ich. Das möchte ich verdeutlichen. Also neben den gesetzlichen Forderungen ist überall ein Sicherheitsaufschlag üblich, der auch von den Unternehmen als Sicherheitsmaß anerkannt wird und in ihre Sicherheitsunternehmenskultur einfließt. – Danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Welke. – Herr Faulenbach da Costa, bitte!

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

Ich versuche, zum Abschluss zu kommen, aber ich muss noch auf ein paar Bemerkungen eingehen.

Zunächst zu dem, was Prof. Johlen gesagt hat, nämlich die Frage des Bemessungsflugzeugs – es tut mir Leid, dass ich darauf herumhacken muss, aber es ist tatsächlich so; er hat richtig davon gesprochen; damit mag man einverstanden sein oder nicht; ich habe eben erklärt, ich bin mit der Prognose im Ergebnis nicht einverstanden, aber er hat richtig zitiert –, um dort etwas planerisch umsetzen zu wollen. Das, was man umsetzt, muss man in einer Prognose – so habe ich ihn zumindest verstanden – zum Ausdruck bringen. Die Prognose liegt vor. Die Prognose enthält aber dieses Flugzeug Boeing 757 nicht.

Herr Welke, nun zu Ihnen. Der ICAO Annex 14 beschäftigt sich nicht mit der Anfluggeschwindigkeit eines Flugzeuges, sondern er beschäftigt sich ausschließlich – und definiert darüber die Flugzeuge, Start- und Landebahnen und Flugzeugschleppkategorien – mit folgenden Kriterien: Abstand der Hauptträger des Hauptfahrwerks zueinander, Flügelspannweite, und bei der Feuerlöschkategorie spielt der Rumpfdurchmesser eine Rolle. Das sind die ersten Kriterien. Die zweiten Kriterien sind dann Fragen der Start- und Landebahnlängen und -breiten, die im Annex 14 wiederum definiert werden. Sie werden im Annex 14 nachlesen können, dass auf einer bis zu 1.800 m langen – jetzt sage ich nicht, dass das wirklich auf alle Kategorien zutrifft; insoweit sollten wir bei der korrekten Bezeichnung bleiben – und, ich glaube, 30 m breiten Bahn auch Flugzeuge der Code-Letter C landen können. Dann gehen wir in die nächste Spalte hinein und stellen fest, dass über 1.800 m die Flugzeuge Code-Letter C auch wieder angeführt werden, d. h. auch über 1.800 m benötigen. Dann brauchen die Flugzeuge noch keine Schulter. Das ist der Unterschied. Ab Code-Letter D brauchen sie Schultern.

Jetzt kommt ein Punkt dazu – diese Frage muss aber die DFS beantworten; ich denke aber, die spielt in Mönchengladbach keine Rolle –: Die Wirbelschleppenkategorie spielt noch eine Rolle. Die 757 – das ist mir zumindest gesagt worden; ich bin noch nicht in die Wirbelschleppe eines solchen Flugzeugs gekommen – soll ein Flugzeug der Kategorie „heavy“ sein. Nach DFS-Angaben ist sie aber als „medium“ einzustufen. Da haben wir dann wieder eine andere Situation.

Ich möchte noch abschließend sagen: Sie definieren die Länge über eine Prognose – Herr Sommer hat das auch angesprochen; Boeing 757 unter 2.000 m; es ist gut, dass Sie es deutlich gemacht haben –, Sie definieren die Länge für ein kritisches Flugzeug. Herr Zerbe bzw. der Flughafen sagt „Wir wollen aber die Boeing 757 haben“. Und Herr Prof. Johlen sagt „Das muss durch eine Prognose nachgewiesen werden“. Dann stelle ich zum Abschluss fest: Die Prognose für dieses Flugzeug liegt nicht vor.

Ganz zum Abschluss noch der Hinweis: Während eine Boeing 737 ein Mittelstreckenflugzeug oder Regionalflugzeug bis 5.000 km, 5.500 km ist, kann eine 757 immerhin 6.500 km weit fliegen. Das ist also schon ein Interkontinentalflugzeug. Da ist die Frage: Wollen Sie dieses Flugzeug, das hauptsächlich in diesem Verkehr eingesetzt wird, in diesem Verkehr

einsetzen? Wollen Sie diesen Flugverkehr auch in Mönchengladbach abwickeln? Dann sollten Sie das aber auch offen sagen und in den Antrag hineinschreiben. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Ich sehe aufseiten der Antragstellerin keinen Entgegnungsbedarf. Ich denke, es ist auch hinreichend alles gesagt worden. – Herr Sommer hat noch eine Nachfrage. Bitte!

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Ich habe eine Nachfrage bezüglich dessen, was wir vorhin von Herrn Prof. Hamm gehört haben. Herr Faulenbach da Costa ist kurz darauf eingegangen. Das Thema „Wirtschaftliche Auswirkungen“ steht an und für sich viel später auf der Tagesordnung.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Das ist jetzt Thema, Herr Sommer! Das wird unter TOP 3 – Bedarf, wirtschaftliche Auswirkungen, Prognose – behandelt.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Noch eine Nachfrage auch an Herrn Faulenbach da Costa, weil er an verschiedenen Planungen in der einen oder anderen Art beteiligt war. Ich habe die ganze Zeit überlegt, was mich an diesen Zahlen, die im Erläuterungsbericht angegeben waren, stört. Zum einen hat mich ein bisschen gestört, dass die Zahl der Arbeitsplätze, die entstehen sollen, hier das erste Mal so aufgeschlüsselt wurde. Das ist ja den Unterlagen nicht ohne Weiteres zu entnehmen. Im Erläuterungsbericht haben wir die allgemeinen Aussagen von Herrn Prof. Hamm, aber wir haben da keine Zahlen. Wir haben jetzt Zahlen von über 5.000 Arbeitsplätzen gesehen, direkte und induzierte Arbeitsplätze. Ich glaube, es waren zwischen 2.000 und 3.000 direkte Arbeitsplätze. Herr Faulenbach da Costa hat schon angesprochen, dass ihm problematisch erscheint, dass diese Zahlen gebildet wurden, indem ein Mittel aus den durchschnittlichen Arbeitsplatzzahlen der internationalen Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland gebildet wurde.

Was mir zum Zweiten noch aufstößt – deswegen will ich es an dieser Stelle noch einmal ansprechen –, ist, dass dieses Mittel nicht etwa aus aktuellen Zahlen, sondern aus etwas älteren Zahlen gebildet wurde und dass die Entwicklung der Arbeitsplätze an den Flughäfen pro Fluggast vehement rückläufig ist. Ich habe einmal in meinen Unterlagen nachgeschaut – viel habe ich leider nicht, aber ich greife noch einmal die Diskussion zu Leipzig/Halle auf, weswegen mir die Größenordnung, die da angegeben wird, letztendlich auch so unrealistisch erscheint –: Für Leipzig/Halle wurde im letzten Planfeststellungsverfahren für die Errichtung eines neuen Frachthubs eine Zahl von insgesamt 3.000 Arbeitsplätzen prognostiziert. – Wie gesagt, wir haben hier die Zahl 5.000 auf der Leinwand gesehen. Das waren 3.000 Arbeits-

plätze für ein vollständig neues Frachthub auf einem internationalen Verkehrsflughafen gegenüber 5.000 Arbeitsplätzen auf einem kleinen Regionalflughafen, der bei weitem nicht das Verkehrsaufkommen und schon gar kein Frachtaufkommen hat! Dazu muss man noch sagen: Sie finden die Angabe „3.000“ übrigens auch in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom Mai 2005: BVerwG 4VR2000/05. Auf der Internetseite des Bundesverwaltungsgerichts, Rand-Nummer 31, ist diese Zahl von 3.000 Arbeitsplätzen genannt. Das Regierungspräsidium Leipzig/Halle hat diese Zahl damals im Planfeststellungsverfahren überprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen: Das ist wohl ein bisschen hochgestochen. – Ich weiß jetzt nicht mehr, zu welchem Ergebnis sie bei der Überprüfung gekommen sind. Sie haben einen Gutachter eingeschaltet. Meines Erachtens waren es da irgendetwas zwischen 1.500 und 2.500, aber ich kann das nicht mehr zuordnen. Ich will nur mit den Größenordnungen hantieren.

Dann haben wir noch etwas Zweites nachgeschaut. Wir haben einmal nachgeschaut: Wie viele Arbeitsplätze gibt es eigentlich nach den Angaben der Flughafengesellschaft selbst am Flugplatz Mönchengladbach? – 2003 sind es bei 191.000 Fluggästen im Jahr 38 Arbeitsplätze gewesen. Wohl gemerkt: Herr Prof. Hamm hat mit 100 Arbeitsplätzen pro 100.000 Passagieren gerechnet. Das heißt, wir sprechen hier von dem Fünffachen der vorhandenen Arbeitsplätze. In der Schnelle, wie es hier präsentiert wurde, war das ein bisschen schlecht nachzuvollziehen. Ich bitte, es mir nachzusehen, dass ich jetzt ein bisschen spät damit komme. Aber das ist das, was mir ein bisschen Bauchschmerzen bereitet. Ich denke, das ist erläuterungsbedürftig.

Herr Prof. Hamm ist jetzt nicht da. Aber die Zahlen sind so weit weg von allem, was hier realistisch erscheint – – Jetzt weiß ich nicht, was an Arbeitsplätzen in Ihren Geschäftsberichten steht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Sommer, Herr Johlen möchte gerne für die Antragstellerin antworten. Dann würde ich ihm gerne das Wort erteilen.

**RA Karsten Sommer (Vertreter):**

Noch eines ganz kurz. Es geht mir auch darum, dass Herr Faulenbach da Costa vielleicht auch noch einmal kurz auf die Frage eingeht, für wie realistisch er das auch vor dem Hintergrund anderer Verfahren hält. Denn ich meine, das ist ein wesentlicher Punkt der Rechtfertigung.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ich würde trotzdem gerne eben Herrn Johlen antworten lassen. – Bitte!

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

Herr Kollege Sommer, bevor wir uns jetzt in Diskussionen über die Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen Mönchengladbach verlieren, darf ich eines in Erinnerung rufen: Ein Flughafen dient den Belangen des Luftverkehrs und dient nicht den eigenen Belangen. Das heißt – das wissen Sie so gut wie ich –: Solche Vorhaben dürfen nicht durchgeführt werden, um Leute zu beschäftigen. Das hat man in den 20er-Jahren beim Nürburgring als Arbeitsplatzbeschaffungsmaßnahme gemacht.

(Zurufe von den Einwendern)

– Meine Damen und Herren, ich gebe hier die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wieder. – Das heißt, die Planrechtfertigung liegt in der Förderung des Luftverkehrs, wobei die Förderung des Luftverkehrs wiederum natürlich einen positiven Einfluss auf die Wirtschaft hat. Deshalb interessieren uns die positiven Effekte für die Wirtschaft am Niederrhein sehr wohl. Die können zur Planrechtfertigung herangezogen werden, weil sie eine Folge einer besseren Luftverkehrsinfrastruktur sind. Die am Flughafen selbst entstehenden Arbeitsplätze sind sicherlich ein willkommener Nebeneffekt und bei einer politischen Entscheidung über diese Bahn sicherlich mit zu berücksichtigen. Sie sind aber kein Argument der Planrechtfertigung und sind von der Antragstellerin als Planrechtfertigungselement nicht mit erwähnt worden. Deshalb ist die Diskussion über die Zahl der Arbeitsplätze in diesem Zusammenhang unnötig. Ob ich sonst sage „Das hat einen positiven Effekt“, zum Beispiel im Rahmen der Abwägung, dass ich sage „Auch das ist ein positiver Effekt“, ist eine andere Frage. Aber wir reden hier über die Planrechtfertigung. Die Antragstellerin – um es noch einmal zu sagen – hat die Zahl der Arbeitsplätze am Flugplatz als Planrechtfertigung nicht herangezogen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Prof. Johlen. – Ich sehe, Herr Faulenbach da Costa möchte noch etwas sagen. Sie sind auch direkt angesprochen worden. Ich bitte um eine kurze Antwort.

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

Ich mache es ganz kurz. Aber ich hoffe, dass das, was Prof. Johlen gerade gesagt hat, in diesem Fall nicht zur praktischen Realität gehört. Sie haben nämlich von der politischen Zulässigkeit eines Vorhabens gesprochen. Wir unterhalten uns im Moment über die verfahrensrechtliche Zulässigkeit eines Vorhabens. Ich hoffe, dass die politische Entscheidung bei dieser Frage keine entscheidende Rolle spielt. Sie haben von politischer Zulässigkeit gesprochen. – Jetzt brauchen Sie mich nicht zu korrigieren. Das war nur eine Retourkutsche von mir. Nehmen Sie die so hin. Dann ist es in Ordnung. Sonst führen wir noch eine längere Diskussion.

(Beifall bei den Einwendern)

Zweitens. Die Frage der Arbeitsplätze am Flughafen ist trotzdem interessant. Der Vorhabensträger hat ja auch nicht umsonst dieses Gutachten hier mit hineingebracht. Dieses Gutachten ist ja hier vorgelegt worden. Ich denke, damit wollen Sie auch etwas erzielen. Dann kommt nämlich immer die entscheidende Frage an den Vorhabensträger, wie viele Arbeitsplätze er selbst vorhat im Rahmen des Ausbaus zu schaffen. Dazu sage ich Ihnen: In Frankfurt hat die Fraport AG von den 30.000, die am Flughafen geschaffen werden sollen, bisher noch nicht einen zugesagt. Das wäre interessant.

Jetzt zu den Arbeitsplätzen selbst, zu der Frage, die Sie gestellt haben, Herr Sommer. Ich habe das eben angedeutet. Ich muss einen Unterschied zwischen internationalen und regionalen Flughäfen machen. Präsent habe ich jetzt nur Zahlen über internationale Flughäfen. Ich nenne hier den Flughafen Frankfurt und habe jetzt nicht die Bezugsgröße 100.000, sondern 1 Million. Aber Sie können das ja umrechnen; es kommt auf das Gleiche hinaus. Im Jahre 1975 hat es am Flughafen Frankfurt pro 1 Million Passagiere noch 2.100 Arbeitsplätze gegeben. Im Jahr 2000 betrug diese Zahl noch knapp 1.100 pro 1 Million Passagiere. In der Trendprognose – das ist jetzt die Frage; der Flughafen Frankfurt hat diese Zahl stabil fortgeschrieben – wird diese Zahl im Jahr 2015 – wenn ich mir die Rationalisierungspotenziale ansehe, die auf einem Flughafen noch existieren; da existieren eine Menge Rationalisierungspotenziale –, wird diese Größe pro 1 Million Passagiere auf einem internationalen Flughafen etwa bei 740 Beschäftigten liegen. Das ist ein internationaler Flughafen, der Sitz einer Home Base ist, der zentrale Wartungseinrichtungen dieser Airline vorhält, der ein Frachthub und ein Passagierhub ist. Entsprechend weniger müssen Sie, weil Sie das alles nicht mit einrechnen können, auf einem Regionalflughafen haben. Deshalb habe ich vorhin angedeutet: Was mir hier fehlt, sind die Aussagen innerhalb der Prognose dazu, warum die Anlagen so und so groß sein müssen. Man hätte sich zumindest die Mühe machen müssen und sagen sollen „Die Anlagen brauchen wir aus diesen und jenen Gründen“. Alle Anlagen, die am Flughafen sind, können Sie rechnerisch nachweisen. In keiner einzigen Anlage hat der Flughafen im Planfeststellungsantrag nur den Versuch des rechnerischen Nachweises gemacht. Ich hätte mich ja gefreut, wenn ich einen rechnerischen Nachweis gefunden hätte. Selbst bei der Entwässerungsplanung kann er auf keinen rechnerischen Nachweis zurückgreifen, weil er nicht weiß, welche Passagierzahlen am Flughafen er zur Bemessung zugrunde legen muss, weil er nur Jahreszahlen und nicht die Zahlen hat, die er für seine Entwässerung benötigt.

Insoweit ist das Ganze ein Windei, das hier hingelegt wird und das einer erheblichen Nachbesserung bedarf. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Ich bitte jetzt Herrn Schulze ans Rednerpult. Sie warten schon lange. Bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Schönen Dank. Was lange wärt, wird hoffentlich gut.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Schauen wir mal.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Auf das, was ich im Verlauf des Tages mitbekommen habe, möchte ich zuvor noch in zwei, drei Punkten eingehen.

Herr Zerbe, zum einen fand ich in der letzten halben Stunde Ihren Fortschritt hervorragend, dass Sie so schnell zur Belegung von Vorgängen beigetragen haben. Die Unterlagen der Prioritätenregelung habe ich noch nicht. Ich hoffe aber, dass ich sie noch bekomme. Wenn wir das in den gleichen Zeitabständen hinkriegen würden, dann könnten wir das Verfahren an dieser Stelle wahrscheinlich gut beschleunigen.

Es wurden aber auch Aussagen gemacht, die für mich etwas missverständlich waren. Heute Nachmittag wurde gesagt, dass die Zielgebiete, die von Mönchengladbach aus angefliegen werden sollen, innereuropäische seien. Heute Vormittag sprach man von Ägypten, Türkei, Kanaren. Ich gehe mal davon aus, dass wir ähnliche geografische Vorkenntnisse haben. Deshalb die Frage: Was gilt denn an dieser Stelle?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe!

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

Können Sie sagen, wann ich das Wort „Ägypten“ in den Mund genommen habe? Ich kann mich nicht erinnern, Herr Schulze.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich habe die Begriffe Ägypten, Türkei und Kanaren hier gehört. Ich weiß nicht, wie es dem Auditorium geht. Es kann auch sein, dass ich mich total irre. Aber ich glaube das eigentlich weniger.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

War das Ihre Frage, Herr Schulze?

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich habe jetzt als Antwort erfahren, dass das nicht gesagt wurde. Ist das so richtig, Herr Zerbe?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Von Herrn Zerbe nicht.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Oder dass er sich nicht erinnern kann. – Das werden wir ja im Protokoll sehen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Das wird sich feststellen lassen.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Dann können wir diesen Punkt nach hinten schieben.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Können wir das so stehen lassen?

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ja, okay. – Dann haben wir hier sehr lange etwas über die Startbahnlänge gehört und erfahren, was erforderlich sei oder nicht erforderlich sei. Ich versuche immer, mit offenen Augen durch das Leben zu gehen, und möchte daher angesichts der Situation der Startbahn in Mönchengladbach, die ja im westlichen Bereich von der Autobahn und im östlichen Bereich von einer Landstraße begrenzt wird – das liegt ja alles recht nah beieinander –, doch einmal fragen, ob unter den vorgegebenen Randbedingungen der Autobahn im Westen und der Landstraße im Osten überhaupt eine größere Startbahnlänge genehmigungsfähig wäre als die 2.320 m. Wäre das überhaupt noch länger darstellbar?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe!

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

Ich vermute, wir werden maximal die Länge genehmigt bekommen, die wir beantragt haben.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich frage noch einmal nach: Ist das die maximale Länge unter den Randbedingungen Autobahn im Westen und Landstraße im Osten?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Sie fragen also nach der technischen Möglichkeit, wenn ich Sie richtig verstanden habe. – Herr Zerbe, eine Antwort auf die Frage von Herrn Schulze nach der technischen Möglichkeit? – Bitte!

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

Das ist die Größe, die dazwischen passt. Mehr kann ich hier nicht sagen. Aber ich verstehe die Frage nicht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Die Frage von Herrn Schulze war, was nach einer technischen Planung maximal möglich wäre, ob das die Maximallänge wäre.

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

Ich höre gerade von der technischen Seite: bei Straßenverlegung oder bei Autobahnverlegung. Wir würden vermutlich mit der Startbahn keine Straße kreuzen können.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Herr Schulze, bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Wenn ich das mit meinen Worten übersetzen darf: Für eine weitere Verlängerung der Startbahn, also wenn man sie noch länger machen würde, wäre eine Verlegung entweder der Autobahn im Westen oder der Landstraße im Osten erforderlich?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe nickt.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Danke schön. Ich glaube, dann hätten wir uns hier stundenlange Diskussionen über Startbahnlängen ersparen können.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber das eigentliche Anliegen, das ich habe, ist, dass die Vorhabensbegründung selbst im wesentlichen Teil von der Prognose bestimmt ist. Ich habe aber heute und auch in den vergangenen Tagen – zumindest in den Stunden, in denen ich hier war – sehr häufig das Argument seitens der Antragstellerin gehört, dass der Flugbetrieb mit den vorhandenen Flugzeugen und mit der vorhandenen Länge nicht durchführbar sei, also dass das, was man sich vorher vorgenommen hat und auch in diese Bahn investiert hat – in relative Verlängerungen und Befestigungen und was auch immer –, wirtschaftlich einfach nicht funktioniert. Das habe

ich so häufig gehört, dass ich es eigentlich auch für das Auditorium und auch für die Bezirksregierung als weiteres Argument aufgefasst habe, dass die Begründung für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach zu einem Flughafen zu einem wesentlichen Teil von der augenblicklichen wirtschaftlichen Situation geprägt ist und dass man jetzt auf die Idee gekommen ist – natürlich muss man als Unternehmer auch Ideen haben; das ist nichts Verwerfliches –, ein weiteres Geschäftsfeld zu generieren. Das geht halt nur mit größeren Flugzeugen – das haben wir alles gelernt –, mit den kleineren geht das nicht. Aber ich habe daraus als wesentliche Begründung aufgenommen – das ist mehrfach an diesen Tagen wiederholt worden –: Wir können mit dem vorhandenen Fluggerät und der vorhandenen Startbahn nicht weiterleben, das wirtschaftliche Ergebnis wäre nicht erzielbar, deshalb brauchen wir eine weitere Startbahnverlängerung. – Dazu noch einmal die Frage an die Antragstellerin: Ist das – so häufig, wie es genannt wurde – auch ein Bestandteil Ihrer Vorhabensbegründung?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe!

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

Können Sie die Frage wiederholen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schulze, bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Herr Zerbe, ich warte noch so lange, sonst sage ich das zum dritten Mal.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schulze würde diese Frage gerne wiederholen.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Wenn ich jetzt die Voraussetzung bzw. den Eindruck habe, dass Herr Zerbe mir zugehört, dann könnte ich damit beginnen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich wiederhole noch einmal: Wir haben in den vergangenen Tagen und auch heute mehrfach gehört, dass die wirtschaftliche Lage des augenblicklichen Zustands in Mönchengladbach nicht mehr tragbar ist, also mit den vorhandenen Fliegern, mit der vorhandenen Startbahn-

länge keine Bewegungen erzielbar sind. Wir sehen das ja auch: Da ist jetzt gerade noch eine Linie in Betrieb, die nach Usedom fliegt. Das sei Begründung dafür, dass man auch zu größeren Flugzeugen greifen müsse, die dann eine höhere Wirtschaftlichkeit erzielen. Das wiederum bedingt eine längere Startbahn. Meine Frage war: Ist das so richtig, also diese Wiederholungen, die von Ihrer Seite gekommen sind, dass es Bestandteil der Vorhabensbegründung ist?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Johlen, bitte!

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

Wir genießen uns alle etwas, diese Frage zu beantworten, weil wir nicht immer gerne das wiederholen, was schon vielfach gesagt worden ist, Herr Schulze. Deshalb habe ich mich dann doch bereit erklärt, auf Ihre Frage zu antworten.

Es ist der Auftrag auch des Landesentwicklungsprogramms, den Verkehrslandeplatz zu einem Verkehrsflughafen zu entwickeln, damit auf diesem Verkehrsflughafen Regionalluftverkehr abgewickelt werden kann. Diese Aufgabe soll mit der verlängerten Bahn erfüllt werden. Die Aufgabe kann nur erfüllt werden, wenn eine längere Bahn zur Verfügung steht. Auf der gegenwärtigen Bahn kann dieser Regionalverkehr, wie er jetzt schon vorhanden ist und wie er vor allem in der Zukunft vorhanden sein wird, nicht abgewickelt werden. Das hat natürlich auch zur Folge, dass dieser Flughafen jetzt wirtschaftlich nicht betrieben werden kann. Das war Ihre Frage. Das ist klar. Das hängt natürlich eng damit zusammen. Denn ein Flughafen, der nicht tauglich ist, kann nicht wirtschaftlich betrieben werden. Das heißt, er ist auf die Dauer nicht existenzfähig. Das heißt, er kann seine Aufgabe als Maßnahme der Luftverkehrsinfrastruktur nicht erfüllen. Das ist die Antwort.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Prof. Johlen. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich möchte jetzt weiter fortfahren zu dem zweiten Teil „Prognose“, die ja ein wesentlicher Bestandteil der Vorhabensbegründung ist und die, wie wir heute gelernt haben, auch eine große Auswirkung auf weitere Untersuchungen hat. Wir haben etwas zur Wirtschaftlichkeit gehört. Da waren ähnliche Zahlen hinterlegt. Deshalb auch meine Frage zu dieser Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Da war ein ähnliches Aufkommen hinterlegt. Es sind natürlich auch die Flugsicherheitsgutachten, Lärmgutachten usw. stark von den Zahlen abhängig, die Sie in der Prognose ermitteln. Natürlich ist das dann auch stark davon abhängig, in welcher Qualität diese Zahl generiert werden kann. Das heißt nicht der Anspruch auf die Landung genau, aber man muss schon sagen können, in welchem Bereich sich das bewegt. Da möchte ich den Eindruck hier zunächst einmal auf die Herkunft der Daten lenken. Sie gehen

auf Seite 6 Ihrer Prognose von den Verkehrsergebnissen 1998 bis 2000 am Flugplatz Mönchengladbach aus. Die Daten dienen dann als Ausgangsbasis für die Ermittlung des zukünftigen Passagier- und Bewegungsaufkommens. Dazu meine Frage: Aus welcher Quelle stammen diese Daten? Denn da ist keine Literaturangabe unterlegt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Sie haben sicherlich noch weitere Fragen zur Prognose. Vielleicht können wir sammeln.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich kann ein paar Fragen zusammenfassen, sodass wir sie dann in der Reihenfolge abarbeiten. Ich glaube nicht, dass wir dadurch einen großen Zeitverschub bekommen. Ich möchte natürlich auch mit meinen Fragen durchkommen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Die Frage war nach der Herkunft der Daten. Herr Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Wir haben zwei wesentliche Herkunftsdaten: einmal 1998 bis 2000 – das ist die Datenbasis des Flughafens, also die Statistik des Flughafens –, und wir haben für 1998, wie heute Morgen schon mehrfach angesprochen, die Fluggastbefragungsdaten. Weil Sie das ansprechen, will ich dazu auch noch etwas sagen, weil ich das heute Morgen noch nicht gesagt habe: Diese Fluggastbefragung von 1998 ist in ihrer Art für uns unumgänglich. Prognosen jedweder Art – ob sie für die Bundesverkehrswegeplanung oder für andere Flughäfen gemacht werden – nutzen diese Fluggastbefragung. Nun kann es sein, dass ein Flughafen eine eigene Fluggastbefragung macht. Die liegt dann zwischen diesen Jahren. Von Düsseldorf gab es keine bzw. die, die wir von 2000 dann differenziert hatten, haben wir benutzt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Prof. Wolf. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich gehe also recht in der Annahme: Die Daten aus 1998 bis 2000 entstammen einer Statistik *des* Flughafens? *Über* den Flughafen ist klar. Aber Sie sagten jetzt „*des* Flughafens“. Das ist also keine Statistik der Deutschen Flugsicherung oder von anderer Stelle?

(Prof. Dr. Peter Wolf [Antragstellerin]: Nein!)

– Also des Flughafens Mönchengladbach.

(Prof. Dr. Peter Wolf [Antragstellerin]: Ja!)

– Danke.

Warum haben Sie – die Prognose stammt aus 2002 – nicht auch an dieser Stelle Daten beispielsweise von 2001 verwandt? Denn es war in der Zwischenzeit auch ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen: Allein von 2000 auf 2001 – um einmal die Zahlen der Deutschen Flugsicherung zu nehmen – war ein Rückgang der IFR-Bewegungen, also der Blindflugbewegungen, von 15.571 auf 14.391 zu verzeichnen. Das war immerhin ein Rückgang von 7,6 % allein in diesem einen Jahr.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Für uns war die Datenbasis hinreichend, weil sie mit den Angaben, die wir aus der Prognose von Düsseldorf gewonnen haben, kompatibel war. Man muss ja auch sehen: Was wollten wir denn mit diesen Daten machen? – Wir haben ja keine Trendprognose oder keine Verlängerung eines Trends angefangen, sondern wir haben ja auf dieser Basis 1998 Aufkommensprognosen aufgesetzt, wie ich sie heute Morgen schon erklärt habe.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Sie erwähnen auf Seite 47 Ihrer Prognose, dass Sie als Startwert in Ihr Flughafenwahlmodell das heutige – also damalige – Angebot des Flughafens Dortmund eingegeben haben, also dass der Flughafen Mönchengladbach im Falle eines Ausbaus das gleiche Angebot wie Dortmund darstellen würde und könne. Da habe ich ein bisschen Schwierigkeiten. Einerseits haben wir Bewegungszahlen 1998 bis 2000 ermittelt. Andererseits setzen wir als Startwert in dieses Flughafenwahlmodell etwas ganz anderes ein, nämlich einen pauschalen Wert. Wozu machen wir uns die Mühe, vorher die Daten strukturiert aufzuarbeiten?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Ich weiß nicht, ob Sie heute Morgen dabei waren, als Herr Jacobson das Modell erläutert hat. Wenn nicht, will ich Ihnen das gerne noch einmal erläutern. Die Vorgehensweise, die wir für die Prognose der Passagiere und der Flugbewegungen angewandt haben, basiert auf dem Aufkommen der Planungsregionen bzw. der Kreise in Nordrhein-Westfalen. Aus der Diskussion vorhin haben Sie vielleicht entnommen, dass wir aus einer Tabelle wissen, aus

welcher Planungsregion wie viele Menschen ab Mönchengladbach und ab Düsseldorf fliegen. Diese Aufkommenswerte haben wir mit Hilfe der Prognoserechnung auf das Jahr 2015 hochgerechnet. Gleichzeitig haben wir eine Art virtuelles Angebot auf allen Flughäfen Nordrhein-Westfalens hinterlegt, das das Angebot 2015 darstellen sollte. Denn wenn wir eine neue Verteilung des Aufkommens 2015 vornehmen – aufgrund der Zugangszeiten, aufgrund der Preise; es gibt noch eine ganze Reihe weiterer Einflussfaktoren –, müssen wir ja sehen – deswegen heißt es ja auch „Flughafenwahlmodell“ –, wie sich der jeweilige Anteil eines Flughafens an dem Aufkommen einer Planungsregion ändert. Wir haben natürlich auch die Veränderungen hinterlegt, die wir auf den verschiedenen Flughäfen zu erwarten haben, so dass in Dortmund im Jahr 2015 die 2.000-m-Bahn existieren würde – sie ist ja inzwischen da –, dass in Paderborn eine Bahnverlängerung angestrebt wird – wir haben unterstellt, dass sie bis 2015 fertig ist –, und die längere Bahn in Münster/Osnabrück haben wir ebenfalls unterstellt. Den besseren Bahnzugang nach Köln haben wir ebenfalls unterstellt. Dann mussten wir ein Angebot für Mönchengladbach unterstellen. Da war unsere Überlegung: Ehe wir uns eins aus den Fingern saugen, nehmen wir ein virtuelles Angebot, wie es in Dortmund gegenwärtig ist, und überprüfen, ob dieses Angebot dann für die Nachfrage stimmt, die wir prognostiziert haben. „Stimmt“ heißt: Können wir dieses Angebot ausfüllen oder nicht? – Dann gibt es diesen Iterationsprozess, auf den Herr Jacobson hingewiesen hat. Wir hatten dann am Ende einen Gleichklang zwischen Nachfrage und Angebot. So ist das zu verstehen. Wir haben also nicht gesagt „Das Angebot in Dortmund wird künftig hier in dieser Form erfüllt werden“, sondern es war dieses erste, anfängliche virtuelle Angebot, das wir unterstellen mussten, damit wir hier überhaupt ein Angebot haben. Die übrigen Daten dienen als Analyse dazu, dass man natürlich auch bei der allgemeinen Luftfahrt weiß, was sich eigentlich in den Jahren getan hat, weil wir die nicht über ein solches Aufkommensmodell prognostiziert haben.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Prof. Wolf. So weit?

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Ja, wenn es genügt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schulze, bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Sie erwähnten gerade, dass Sie an den umliegenden Flughäfen entsprechende Parameterveränderungen – das ist ja auch wichtig; das sind ja fundamentale Größen zur Ermittlung Ihres Modells – für das Prognosejahr 2015 vorgenommen haben. Da Sie für den Flughafen

Mönchengladbach keine entsprechenden Veränderungsparameter hatten, haben Sie dafür stellvertretend die Daten aus Dortmund genommen.

Was mich noch interessieren würde – das müssten wir allerdings noch einmal näher anschauen, weil es fundamentale Größen sind –, ist, in welcher Form – ich kann mich nicht erinnern, dass es in der Prognose enthalten ist – Sie die verschiedenen Rahmenparameter für die verschiedenen Flughäfen, die Sie betrachtet haben, im Vergleich zu 1998 oder 2000 – das war ja das Bezugsjahr – verändert haben. Können Sie das noch nachreichen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Herr Jacobson ist, glaube ich, eher in der Lage, das so darzustellen, dass es auch ganz klar wird; denn er hat es gemacht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Jacobson, wollen Sie vom Platz aus antworten? – Herr Schulze, noch eine Nachfrage? Bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Zum zeitlichen Ablauf: Das müssen wir nicht jetzt machen. Das könnten wir auch später machen. Mir geht es nur darum, dass wir diese Bedingungen haben. Das müssen wir jetzt nicht direkt ausdiskutieren. Ich hätte noch ein paar Fragen. Ich habe nichts dagegen, wenn wir das später machen würden. Dass Sie das vorlegen, ist klar. Es geht darum, dass sie auch eingesehen werden können.

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Aber die Erklärung ist recht einfach!

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Dann schlage ich vor, dass Herr Jacobson kurz antwortet. Dann hätten wir diesen Punkt geklärt. Bitte, Herr Jacobson!

**Raimo Jacobson (Antragstellerin):**

Die Wachstumsfaktoren, die wir für die anderen Flughäfen bzw. das luftseitige Angebot angesetzt haben, haben wir weitestgehend aus der Prognose übernommen, die wir für den Flughafen Düsseldorf erstellt haben. Im Wesentlichen kann man sagen, dass das Wachstum, das wir an den anderen Flughäfen hinterlegt haben – im Wesentlichen Dortmund, Münster, Paderborn –, dem durchschnittlichen Wachstum entspricht, wie es auch aus der IATA-

IATA-Prognose usw. zu entnehmen ist, sodass wir auf jeden Fall sicher sind, dass wir dort ein konkurrenzfähiges Angebot hinterlegt haben und kein niedriges Angebot, das dann einen positiven Effekt für Mönchengladbach hätte, sondern ein wirklich konkurrenzfähiges Angebot ist hinterlegt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Schulze, bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Herr Jacobson, ich entnehme Ihrer Aussage, dass die Veränderungen an den umliegenden Flughäfen nicht aufgrund von geänderten Fundamentalfaktoren erfolgt sind – wie beispielsweise einer angenommenen Startbahnverlängerung –, sondern aus der IATA-Prognose. Ist das richtig?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Jacobson!

**Raimo Jacobson (Antragstellerin):**

Die Wachstumsfaktoren sind aus der IATA-Prognose übernommen. Aber nichtsdestotrotz sind, um auf diesen anderen Flughäfen dieses unbegrenzte Wachstum, ein engpassfreies Wachstum zu ermöglichen, die Infrastrukturänderungen hinterlegt; denn nur durch diese Maßnahmen ist ein engpassfreies Wachstum möglich.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke sehr. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Die würden wir gerne im Nachgang einsehen.

Ich würde gerne zu einer nächsten Frage kommen. Zur Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens im Linien- und Touristikverkehr wurde auch eine Luftverkehrsmatrix des Statistischen Bundesamtes verwandt. Die ist auch nicht im Literaturverzeichnis enthalten. Aus welchem Jahr stammt die Luftverkehrsmatrix?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf, bitte!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Können Sie sagen, auf welcher Seite Sie das gefunden haben? Dann müsste ich auch wissen, woher es kommt.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Auf Seite 6. Das ist der vorletzte Absatz.

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Die Luftverkehrsmatrix des Statistischen Bundesamtes ist die amtliche Statistik über die Endzielpassagiere und die Streckenzielpassagiere. Die wird für jedes Jahr in einem dicken Band veröffentlicht. Das ist also die Streckenziel- und Endzielstatistik des Statistischen Bundesamtes.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Und aus welchem Jahr war die?

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Die gibt es für jedes Jahr.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Was haben Sie verwandt?

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

2000 und natürlich 1998, um die Fluggastbefragung zu verifizieren.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Prof. Wolf. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Sie erwähnten auch die Fluggastbefragung von 1998. Das ist ja zentraler Bestandteil auch Ihrer Prognose. Aus dieser Fluggastbefragung haben Sie eine Sonderauswertung für die Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach verwandt – also nicht die Fluggastbefragung selbst, sondern eine Sonderauswertung. Dazu würde ich gerne wissen, wer Urheber dieser Sonderauswertung ist, wer sie beauftragt hat und aus welchem Jahr sie stammt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Das ist die vorhin schon besprochene Tabelle 3.2-1. Das ist die originale Fluggastbefragung. Die Sonderauswertung bedeutet, dass sie für den Flughafen Düsseldorf und Mönchengladbach gesondert ausgewertet wurde – die Gesamtauswertung –, weil die Flughäfen sehr streng darauf achten, dass aus Wettbewerbsgründen ihre eigenen Zahlen möglichst nicht an den Wettbewerber gegeben werden. Deshalb haben Düsseldorf und Mönchengladbach die-

se Sonderauswertung speziell bezogen auf Düsseldorf – deswegen ist Münster beispielsweise nicht darin – machen lassen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Prof. Wolf. – Herr Schulze, darf ich auch in Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit bitten, dass Sie Ihre Fragen vielleicht zusammenstellen? Dann könnte die Antragstellerin noch einmal ergänzend antworten. Herr Schulze, bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich werde es in dem Rahmen versuchen, wie es mir möglich ist.

Die nächste Frage: Sie erwähnten häufiger auch die Fluggastbefragung aus 2003. Das ist auch sicherlich gut so, um aktuelle Bedingungen und Rahmenbedingungen zu spiegeln. Dazu habe ich die Frage – damit wäre ich mit der Fluggastbefragung zunächst fertig –: Wie würden die Daten – ich kenne diese Befragung nicht – heute für Mönchengladbach aussehen in 2003 – die stehen ja wahrscheinlich darin –, und welche Auswirkungen hätten diese Daten auf eine solche Prognose?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Wir haben diese Daten nicht. Das kann ich Ihnen also nicht sagen. Wir haben uns hinsichtlich der Fluggastbefragung 2003 so etwas wie Jäger und Sammler betätigt. Wir haben einige Hinweise – darüber habe ich ja auch schon etwas berichtet – in unserer Datenbank. Aber diese speziellen Daten für Düsseldorf und Mönchengladbach haben wir nicht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Schließlich, bevor ich zu den Langfristprognosen komme: Sie verweisen noch auf ergänzende Unterlagen des Flugplatzes Mönchengladbach. Dazu habe ich die Fragen – ich fasse das zusammen –: Um welche Unterlagen handelt es sich dabei? Was ist also Inhalt dieser Unterlagen? Wie konnten Sie die Angaben dieser Inhalte plausibilisieren?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Die Statistiken, die Sie vorhin schon abgefragt haben, sind die ergänzenden Unterlagen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Auf Seite 30 führen Sie verschiedene Langfristprognosen an. Das ist recht ausführlich dargestellt. Zunächst sehe ich da eine Untersuchung der Deutschen Flugsicherung aus dem Jahr 1997. Ich lese, da ist das Referenzjahr 1995 verwandt worden. Ich lese auch hier direkt: Als Referenzgröße, als Aussagegröße kommt da ein Flugreiseaufkommen heraus. Dazu habe ich die Frage, welche fundamentale Größe dieser Untersuchung zugrunde liegt und welche Bedeutung Sie dieser Prognose zumessen, die jetzt immerhin schon, wenn ich das Referenzjahr nehme, in die Zehnjährigkeit gekommen ist.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Wir haben diese Prognose mit aufgenommen, weil sie die einzige Prognose ist, die allein Deutschland abdeckt. In den anderen Prognosen ist Deutschland unter anderem abgedeckt, und zu den Flughäfen wird in den anderen Prognosen überhaupt nichts gesagt. Da haben wir nur die Wachstumsraten, wie wir es auch dargestellt haben. Als einen Hinweis, wie man bei DFS und DLR im Jahr 1997 die Entwicklung gesehen hat, haben wir dies hier mit aufgeführt. Herr Faulenbach hat gesagt, wir hätten eine gute Datenbank. Aber das ist nicht alles. Wir wollten auch zeigen, dass die Unterschiede in den Wachstumsannahmen durchaus vergleichbar sind, wenn man sich die unterschiedlichen Jahre ansieht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich würde jetzt gerne drei Abschnitte zusammenfassen.

Die nächste Prognose stammt ja von der IATA – sie ist sogar relativ neu – aus dem Jahr 2000, Referenzjahr: 1999. Dort kommt allerdings eine andere Aussagegröße heraus. Dort steht „Linienverkehrsaufkommen“. Wie ich weiter aus den Unterlagen entnommen habe – diese Frage haben Sie, glaube ich, noch nicht beantwortet; ich habe es mir herausgeschrieben –: Für DFS/DLR kam die fundamentale Größe BIP wohl als Grundlage infrage. Für die IATA – das habe ich den Ausführungen entnehmen können – ist es eine Befragung gewe-

sen, also keine fundamentale Größe, sondern eine Befragung im Wesentlichen von Airlines. Die beiden nächsten Langfristprognosen stammen ja von Herstellern von Flugzeugen. Die leiten als Referenzgröße wieder etwas anderes ab: Passagierkilometer. Die gehen im Wesentlichen – so haben Sie es in Ihrem Text beschrieben – von weltweiten Abschätzungen aus, in einem Fall, nämlich im Airbus-Fall, auch von einer Einkommensentwicklung. Ich hinterfrage immer diese fundamentalen Faktoren, weil man ja irgendwie eine Aussage kriegen muss, wie sich die Prognose ändert, wenn man fundamentale Faktoren ändert.

Noch einmal zu den beiden Herstellerprognosen. Wenn eine solche Aussage eines Herstellers stagnierende oder negative Zahlen enthalten würde, wie würden Sie die Veränderung des Aktienkurses des betreffenden Unternehmens in der Folgezeit abschätzen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Wahrscheinlich genauso wie Sie. Das ist keine Frage. Nur, wenn Sie den Text weiter so gut verfolgt haben, werden Sie gemerkt haben, dass wir uns in stärkerem Maße auf die IATA berufen haben, weil die IATA regionale Verkehrsströme aus Deutschland zu den verschiedenen Bereichen prognostiziert. Das macht die IATA für fünf Jahre. Dann gibt sie weitere Durchschnittswerte an, aber nur global für noch einmal zweimal fünf Jahre. Das war unsere Ausgangsbasis.

Die Frage, die wir uns natürlich auch immer stellen, ist: Wie valide und vor allen Dingen wie akzeptiert sind solche Prognosen? – Beim Hersteller ist, glaube ich, der Verdacht größer, dass sie Flugzeuge verkaufen wollen. Nur, wenn sich die Manager der Airlines darauf einlassen, sind sie die Ersten, die Pleite gehen. Also werden sie wahrscheinlich mit der Beurteilung der Prognosen auch sehr vorsichtig sein.

Hinsichtlich der IATA wird immer wieder gesagt: Das sind die Vorstellungen der Airlines. Das ist eigentlich auch nicht, wenn sie befragt werden, das, was man eigentlich als Prognose verwenden kann. Nur, man muss dazu sagen: Die IATA überprüft auch anhand fundamentaler Daten, wie wir es geschrieben haben, und die IATA berücksichtigt gerade auch für Europa den zusätzlichen Effekt durch die günstigeren Flugpreise. Außerdem haben wir auch versucht, uns klar zu werden, wie andere über diese Prognosen denken. Wir haben in einem Aufsatz von Herrn Dr. Wiss – einem Berichterstatter, Richter am Oberverwaltungsgericht in Münster; das ist im Übrigen ein sehr interessanter Aufsatz – „Umweltkapazität von Flughäfen“ folgende Aussage gelesen:

Über die Qualität der Antworten auf die Nachfrageentwicklung entscheidet das Datenmaterial, aus dem diese Prämissen abgeleitet werden und das die Methodenwahl regelmäßig mitbestimmen wird.

Die Verkehrsstatistiken und Prognosen nationaler und internationaler Institutionen (IATA, ADV oder DLR) geben hier wichtige Rahmendaten, an denen keine auf die örtlichen Verhältnisse bezogene Konkretisierung vorbeigehen kann.

Wir versuchen also schon, diese Überlegungen, wenn es um Langfristprognosen geht, so gut wie möglich auf ein stabiles Gerüst zu gründen. Nur, dass diese Gerüste nicht so stabil sind, wie wir es gerne wüssten, weil die Daten nicht vorhanden sind, ist die andere Frage.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Prof. Wolf. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Sie sagten, die IATA-Prognose berufe sich auch auf Fundamentaldaten. Ich habe in Ihren Ausführungen aber gelesen, sie beruft sich auf eine Befragung von Airlines – also keine Fundamentaldaten wie Bruttoinlandsprodukt oder so etwas. Das ist doch richtig, oder?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Die Plausibilisierung, die sie dann durchführen; denn sie verlassen sich nicht nur auf diese Daten. Sonst wäre diese Aussage wahrscheinlich auch nicht zustande gekommen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich möchte jetzt zum nächsten Punkt kommen, nämlich dazu, dass solche Vorhaben – und gerade Vorhaben verkehrstechnischer Art – stark von den Analysen abhängig sind, die im Vorfeld durchgeführt werden. Da kommt Ihrer Analyse natürlich eine zentrale Bedeutung zu. Die Prognosezahlen, die erforderlich sind, um einen Bedarf und eine Wirtschaftlichkeit nachzuweisen, werden ja üblicherweise gegliedert: zunächst in eine Marktanalyse – also Marktbeobachtungen, die Sie sicherlich an vielen Stellen durchgeführt haben, beispielsweise eine Ist- und Bestandsaufnahme, aber auch Prognosen „Was ist da in der Zukunft erforderlich?“ –, des Weiteren in eine Fundamentalanalyse „Welche kennzeichnenden Werte könnten für mich wichtig sein; wie sähen dann, wenn die sich ändern, meine Prognosezahlen aus?“ und letztendlich sicherlich auch eine Sensitivitätsanalyse „Wie sicher sind diese Größen überhaupt?“. So wird im Grunde genommen jedes Projekt mit einer größeren Bedeutung abgefahren.

Ich würde zunächst einmal gerne in den Bereich „Marktanalyse“ einsteigen. Zur Ist- und Bestandsanalyse haben wir heute auch schon einiges gehört. Sie beschreiben auf Seite 9, dass die Kooperation der Gesellschaften Mönchengladbach und Düsseldorf der Verlagerung von Geschäftsreiseluftverkehr und Regionalluftverkehr nach Mönchengladbach dient. Ich stelle fest, dass das in dem Sinne kein Touristikverkehr ist, zumindest nicht mit dem Datum – das ist sicherlich noch konform zum GEP, der noch Bestand hat und vielleicht auch noch länger Bestand hat; das weiß ich nicht –, und dass die operationellen Bedingungen für den Schul- und privaten Reiseflug in Mönchengladbach aufgrund dessen wohl schwieriger sind. Das stimmt sicherlich auch mit der Beobachtung überein, dass der ehemals beliebteste Verkehrslandeplatz Deutschlands da auch etwas an Ruf verloren hat.

Im Bereich Linien- und Touristikverkehr erwähnen Sie, dass die 1.200 m lange Start- und Landebahn die Möglichkeiten im Regionalluftverkehr erheblich einschränkt. Das ist nach den Ausführungen, die wir eben gehört haben, nur unter der Zusatzbedingung möglich, dass man sagt, der Regionalverkehr hat sich geändert, deshalb sind andere Maschinen dazu erforderlich. Mit den bestehenden war es ja früher auch möglich, Regionalluftverkehr durchzuführen. Dazu noch einmal die Nachfrage speziell an Sie: Ist der Zweck des Regionalluftverkehrs – denn wir hatten ja die Start- und Landebahn entsprechend darauf eingerichtet – im augenblicklichen Zustand erfüllt oder nicht oder ist auch die Erweiterung auf Touristikverkehr erforderlich, um einen weiteren Zweck, der nicht im GEP steht, zu erfüllen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Die 1.200-m-Bahn – das ist heute ja schon mehrfach diskutiert worden – ist für die Regionaljets zumindest problematisch. Ich glaube, daran hat sich nicht viel geändert.

Hinsichtlich des Touristikverkehrs kommen wir immer wieder auf die Funktion des Flughafens als Entlastung für Düsseldorf zurück.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich komme jetzt zum nächsten Teil – Marktanalyse; eben war es Ist und Bestand –, der die Prognosen beinhaltet. Auf der Seite 22 haben Sie die Grafik, wie Sie die Daten aufbereitet haben. Ich habe aus dieser Grafik entnommen, dass Sie das Prognoseaufkommen aus den Planungsregionen – also nicht aus den Flughäfen selbst – und einem Flughafenwahlmodell entwickelt haben. Habe ich Sie da richtig verstanden, dass sich aufgrund dieser Annahmen

der Passagier modellhaft den Flughafen aussucht, der aufgrund Ihrer Rahmenparameter, die Sie für jeden Flughafen eingestellt haben, am geeignetsten erscheint?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Und des Angebotes auf diesem Platz!

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Haben Sie dieses Modell in irgendeiner Form – ich habe etwas über Verkehrswiderstände, Zeitwiderstände, Kostenwiderstände usw. gelesen – anhand tatsächlicher Entwicklungen verifizieren können?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Dieses Modell ist in einer Dissertation bei uns an der Hochschule in Aachen entstanden und ist nur durch Verifizierung überhaupt so entstanden. Das ist ja überall zugänglich und ist natürlich auch zur Prüfung da.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Zwei Beobachtungen an dieser Stelle, die ich gemacht habe, die der Annahme widersprechen. Die eine ist: Wie erklären Sie sich dann die sehr stark unterschiedliche Entwicklung von Regionalflughäfen und internationalen Flughäfen, insbesondere der Hubs, wenn doch sonst die Rahmenbedingungen alle gleich sind? Die Straßen werden nicht alle sehr schnell in vier Jahren umgebaut worden sein. Vielleicht hat sich der Zugpreis ein bisschen verändert. Aber es gab keine wesentliche Änderung der Rahmenparameter, aber erhebliche Änderungen, was die erreichten Zahlen angeht.

Das Zweite ist: Es gab ja auch ein Beispiel in der Beziehung Düsseldorf und Mönchengladbach, nämlich diesen schrecklichen Großbrand, nach dem ja sinnvollerweise versucht wurde, möglichst viel Verkehr durch Mönchengladbach abwickeln zu lassen. In dieser Zeit habe

ich sehr häufig den Zeitungen entnommen, dass Passagiere und Gesellschaften das einfach nicht wollten, sondern wieder zurück nach Düsseldorf gegangen sind. Wie erklären Sie solche Einflüsse, wenn Sie die in Ihrem Flughafenwahlmodell überhaupt nicht berücksichtigen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Wir haben das Flughafenwahlmodell im Jahr 2002 angewandt, und wir sind ständig dabei, es zu verbessern und den neuen Bedingungen anzupassen. Neue Bedingungen sind zum Beispiel veränderte Preisverhältnisse zwischen den Flughäfen. Neue Bedingungen sind zum Beispiel das Wahlverhalten der Airlines hinsichtlich der Bedienung von Flughäfen. Dass wir Hubs in Köln/Bonn mit günstigeren Preisen haben, hat sicherlich zu einer ganz anderen Situation geführt, als wir sie 2002 prognostiziert hätten. Es ist nur so: Wenn wir uns jetzt die Langfristentwicklung ansehen, kann es durchaus wieder Entwicklungen geben, die in die andere Richtung gehen, sodass wir, wenn wir die Langfristentwicklung sehen, vielleicht nicht ganz so kritisch sein müssen, wie wir es bei der kurzfristigen Entwicklung sein müssen, die eben doch eher herauf und herunter geht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Vielen Dank. Ihre Aussagen haben ja zentrale Bedeutung für alle weiteren Untersuchungen. Ich entnehme dem, dass Sie sehr wohl ständig an diesen Rahmenbedingungen für das Flughafenmodell arbeiten. Ich glaube, das versteht sich auch von selbst. Ich verstehe aber auch daraus, dass beispielsweise die Entwicklungen an den Regionalflughäfen durch die dem Antrag unterlegte Prognose nicht abgebildet sind, sondern dass so etwas aus heutiger Sicht mit Sicherheit – vielleicht haben Sie solche Entwicklungen auch schon nachgepflegt und nachvollzogen – mit eingepflegt werden müsste.

Die Beobachtung, was den Brand in Düsseldorf angeht, hätte, meine ich, schon irgendwo in den Unterlagen sein können, dass man sagt: Da haben meine ganzen Verkehrswiderstände und Zeitwiderstände nicht funktioniert; da muss ein ganz anderer fundamentaler Grund vorgelegen haben, weshalb das so nicht geklappt hat.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Peters, Sie möchten darauf antworten? – Bitte!

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

Ich möchte gerne ein bisschen zur Aufklärung beitragen. Die Zwangsverlagerung des Regionalluftverkehrs mit solchen Flugzeugen, mit denen es ging – also nicht mal Regionalflugzeuge mit Turbinenantrieb sind ja verlagert worden –, war eine auf Zeit angelegte Veranstaltung. Das war ja auch ohne jede Vorbereitung. Das ist einfach aus der Not heraus geboren worden. Es hat eigentlich niemanden gegeben, der darüber spekuliert hätte, dass diese Zwangsverlagerung aus Anlass des Brandes eine dauerhafte Veranstaltung sein sollte. Insofern ist das auch unbeachtlich für die Prognose gewesen. Das hat auch gar keine Bedeutung, dass da besondere Widerstände bei den Luftverkehrsgesellschaften gewesen sind. Das ist einfach kurzfristig und unorganisiert gemacht worden – unorganisiert in dem Sinne, dass es keine großartigen Vorbereitungen gab. Der Brand hatte uns ja relativ unvorbereitet getroffen, wie man zugeben muss. Insofern ist dieser Sachverhalt, der da über drei oder vier Wochen stattgefunden hat, nach meiner Überzeugung für eine Betrachtung oder Prognose gar nicht relevant. – Danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Peters. – Herr Siebert, Sie haben eine direkte Nachfrage.

**Lars Siebert (Einwender):**

Herr Peters, eine bescheidene Frage: Als der Flughafenbrand war, mussten ja einige Fluggesellschaften zwangsweise quasi verlagert werden. Waren da irgendwelche Bestrebungen der Luftfahrtgesellschaften erkennbar, dass die wieder zurück nach Düsseldorf wollten, oder haben sich die Fluggesellschaften dagegen gewehrt, dass sie nach Mönchengladbach müssen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Peters, bitte!

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

Sie haben sich natürlich dagegen gewehrt, weil das für sie eine Split Operation war. Sie hatten den Teil der Flieger, die sie von Düsseldorf aus weiter betreiben konnten, weil sie sie nicht von Mönchengladbach aus betreiben konnten, in Düsseldorf, und sie hatten auf der anderen Seite einen Teil ihrer Flotte in Mönchengladbach. Das war ein sehr unbefriedigender Zustand für die Airlines. Deswegen wollten sie das nicht so gerne. Der brave Mann denkt an sich selbst bis zuletzt. So ist es natürlich auch bei den Airlines. Da ist der Egoismus enorm groß. Jeder wollte natürlich lieber seinen kleinen Flieger zu seinen anderen Fliegern in Düsseldorf haben. Das haben wir nicht akzeptiert. Wir haben deswegen gesagt: Im Interesse der gesamten operation an dem Flughafen werden diejenigen auf einen anderen Flughafen gehen, jedenfalls nicht in Düsseldorf bleiben. – So sind ja die meisten nach Mönchengladbach gegangen, einer ist nach Dortmund gegangen, und einer ist nach Köln gegangen. Das

war eine Notsituation, in der wir das exekutieren mussten. Aber es hat ansonsten keine Bewandnis hinsichtlich einer längerfristigen Planung gehabt. Das ist jedenfalls von uns nicht so beabsichtigt gewesen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Peters. – Ist die Frage beantwortet?

**Lars Siebert (Einwender):**

Ja, danke.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schulze, bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich komme jetzt noch einmal zur Marktabgrenzung, die Sie ja auch durchgeführt haben. Sie erwähnen auf Seite 24, dass im Fall einer Zwei-Bahn-Kapazität in Düsseldorf Verkehrsverlagerungen nicht zu unterstellen sind. Heißt das mit anderen Worten ausgedrückt: In diesem Fall gibt es keinen Markt im Linien- und Touristikverkehr in Mönchengladbach?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wer kann von Antragstellerseite auf die Frage von Herrn Schulze antworten?

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Welche Seite meinen Sie jetzt?

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Die Seite 24.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf, bitte!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Ich habe jetzt die Seite aufgeschlagen. Darf ich Sie noch einmal um die Frage bitten?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich erwähne noch einmal den vierten Absatz und fasse ihn zusammen, dass im Fall einer Zwei-Bahn-Kapazität in Düsseldorf Verkehrsverlagerungen nicht zu unterstellen sind. Da

steht unten: „Verkehrsverlagerungen aus Kapazitätsgründen sind somit nicht zu unterstellen.“ Heißt das umgekehrt, dass es in diesem Fall keinen Markt für Touristik- und Linienverkehr gibt?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Das bedeutet, dass Verkehrsverlagerungen von Düsseldorf nicht stattfinden und dass der Flughafen nur aus seinem eigenen Einzugsgebiet Nachfrage auf sich zieht. Darum ist es auch entsprechend wenig. Es gibt auch keinen Überlauf.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ist es richtig, dass Sie im zweiten Fall, nämlich der Begrenzung der Kapazität in Düsseldorf, von einer vollständigen Verlagerung nach Mönchengladbach ausgehen und deshalb von einem gemeinsamen Luftverkehrsmarkt Mönchengladbach/Düsseldorf sprechen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Der Markt Mönchengladbach liegt ja im Markt Düsseldorf. Er weitet sich nach Westen aus und auch ein kleines Bisschen nach Osten. Es ist schon sehr viel gemeinsamer Markt da. Das sehen Sie auch an den Abbildungen über die Anteile aus den einzelnen Regionen, die Mönchengladbach bisher abschöpft oder im Jahr 1998 abgeschöpft hat. Da haben wir ja einen großen Anteil aus der Raumordnungsregion 42, also aus Düsseldorf.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich entnehme umgekehrt daraus, dass Sie das als gemeinsamen Markt betrachten, dann aber äußere Einflüsse – beispielsweise anderer Flughäfen – dagegen zurückstellen. Das wäre jetzt die Konsequenz aus dieser Ausführung, die Sie gemacht haben.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Wenn ich Sie richtig verstanden habe, geht es darum, dass Mönchengladbach eventuell auch aus dem Markt Dortmund oder aus dem Markt Aachen Passagiere ziehen könnte. Aber genau diese Werte haben wir ja angegeben. Nur, der Markt Dortmund ist sozusagen null – da liegt zu viel dazwischen –, während der Markt Aachen durchaus etwas bringt; denn dort ist der Weg kurz und die Anreise gut.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich hätte es eher umgekehrt gesehen. Wenn ein Aufkommen generiert wird – wir hatten das im ersten Fall –, also wenn die Zwei-Bahn-Kapazität da wäre – das haben Sie gesagt –, wird wahrscheinlich doch ein Markt in Mönchengladbach sein, aber sehr, sehr klein. Es gäbe dann, wenn in diesem Raum Bedarf entstünde, natürlich auch Möglichkeiten, dass diese Flüge durch andere Flughäfen – wie beispielsweise Köln oder nehmen wir das viel zitierte Beispiel Maastricht oder Weeze; was auch immer – bedient würden und nicht unbedingt aus Mönchengladbach.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Aber wenn der Flughafen da ist und ein Angebot hat, dann ist er für die Reisenden, die zum Beispiel aus Aachen kommen, mit diesem Angebot attraktiver als jeder andere Platz – mit dem Angebot. Er hat ja nicht alle Destinationen, die er abdecken kann; sonst hätte er ja wesentlich mehr Passagiere.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich spanne den Bogen noch einen Schritt weiter, bevor ich dann zur Luftverkehrsentwicklung insgesamt kommen möchte. Sie erwähnten vorgestern die Schwierigkeit gerade der Einbeziehung des Flughafens Maastricht auch in Ermangelung von entsprechenden Daten. Da stellt sich mir die Frage: Wenn ich die nicht habe, müsste ich eigentlich Fälle unterstellen, also das ganze Thema einer Sensitivitätsanalyse unterziehen, was passiert, wenn Maastricht doch sehr viel Markt absaugen würde oder überhaupt nicht. Das Gleiche trifft natürlich auch für andere Flughäfen zu, die ich nicht unbedingt in Ihrer Auflistung der relevanten Flughäfen gefunden habe. Das geht bis hin zu Luxemburg. In meinem Bekanntenkreis sind auch schon

sehr viele von Hahn aus geflogen. Dazu habe ich die Frage, inwieweit die Rahmenbedingungen an diesen Flughäfen – für den Fall Maastricht haben Sie es explizit ausgeschlossen – einen Einfluss auf Ihr Prognoseergebnis haben.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Ich habe heute Morgen darauf hingewiesen: Genauso wie wir im Jahr 2002 für Weeze kein Angebot unterstellen konnten, weil damals nicht absehbar war, welches Angebot sich dort entwickeln würde, haben wir auch Maastricht nicht aufgenommen, weil das Angebot dort aus der Sicht derjenigen jenseits der Grenze – also aus Deutschland – nicht attraktiv genug ist. Ich habe auch gesagt, dass wir, wenn wir den gesamten Markt Niederlande/Deutschland entlang der nordrhein-westfälischen Grenze betrachten, angenommen haben und am Beispiel Münster auch durchaus belegen können, dass es einen gewissen Ausgleich gibt zwischen denen, die in Holland abfliegen, und denen, die aus Holland in Deutschland abfliegen. Dass sich jetzt, nachdem easyJet in Maastricht ist, die Situation auf der Berlin-Strecke etwas anders darstellt, versteht sich von selbst.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Wenn die Maastrichter die gleiche Untersuchung für sich machen würden, hieße das im Umkehrschluss: Mönchengladbach ist nicht relevant, das betrachten wir nicht, weil zurzeit keine Flugbewegungen stattfinden. – So würden dann die Analyse und die Prognose aussehen. Ich hätte jetzt an dieser Stelle zumindest erwartet, dass – vielleicht bauen die Maastrichter doch aus und es entstünde ein Angebot – für diesen Fall Vorsorge getroffen und gesagt worden wäre, was passiert, wenn dort eine relevante Entwicklung stattfindet, anstatt sie auszublenken. Ich gehe davon aus: Diese Unsicherheit ist der Prognose sozusagen systemimmanent. Die möglichen Änderungen, die wir alle noch nicht kennen – das können Sie auch nicht selber vorhersagen; das ist schon richtig; das verlange ich auch gar nicht von Ihnen –, stecken systemimmanent als Unsicherheit in Ihrer Prognosezahl.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Wenn ich aus der Perspektive Maastricht den deutschen Markt sehe – wir haben ja für Maastricht gearbeitet –, dann sehen die Maastrichter Düsseldorf und Köln. Das ist ganz ein-

deutig. Sie kämen nicht auf Mönchengladbach. Nur, wenn Mönchengladbach da ist, sehen die Aachener Mönchengladbach und wesentlich weniger Maastricht. Man muss dann beide Dinge sehen.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Eben hätte ich gesagt: quod esset demonstrandum. Jetzt kann ich sagen: quod erat demonstrandum.

Ich komme jetzt weiter zur Luftverkehrsentwicklung. Wir haben jetzt festgestellt: Diese Unsicherheiten stecken halt in diesen Prognosezahlen drin. Es ist ganz klar, Prognosezahlen müssen Unsicherheiten haben. Davon muss jeder ausgehen. Das sind für mich fundamentale Größen, die einen Einfluss auf diese Prognosezahlen haben und sie in irgendeiner Form unsicher werden lassen. Das ist nichts Schlimmes. Das muss halt nur beschrieben werden aus meiner Sicht.

Weiter möchte ich noch einmal auf die Langfristprognosen zurückkommen, weil Sie ja daraus auch den methodischen Ansatz für die weitere Marktentwicklung herleiten. Ich habe Ihren Ansatz so verstanden, dass Sie Ihre Daten aus der Marktentwicklung aus einer Synopse ziehen, die Sie selbst durchgeführt haben: aus diesen angeführten Gutachten von DFS, IATA, Airbus und Boeing. Habe ich das so richtig verstanden?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Das haben Sie. Der Hintergrund ist, dass sich die Prognosen, die wir von IATA haben, auf Deutschland beziehen und wir den Markt Düsseldorf/Mönchengladbach haben. Deswegen haben wir diese Marktbetrachtung auch auf die Raumordnungsregion 42, also Düsseldorf/Mönchengladbach, bezogen und haben sowohl hinsichtlich der verfügbaren Langfristprognosen des BIP und der Bevölkerung gesehen: Inwieweit würden die für Deutschland dargestellten Prognosewerte auf Nordrhein-Westfalen bzw. auf diesen Markt hier passen?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Prof. Wolf. – Herr Schulze, vielleicht gestatten Sie mir an dieser Stelle noch einmal den Hinweis auf die Redezeit. Wenn Sie vielleicht langsam zum Ende kommen könnten. Bitte!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich bin natürlich daran interessiert, mit meinen Fragestellungen durchzukommen, und habe auch noch viele Fragen. Leider hat der Tagesverlauf gezeigt, dass man aus meiner Sicht auch sehr viel weniger Spannendes gehört hat. Ich versuche, diesem Duktus zu folgen und

möglichst viel unterzubringen. Vielleicht können wir, Herr Prof. Wolf, das im Einvernehmen versuchen, dass Sie auch die Antwort, wenn ich meine, meine Fragestellung wäre kurz genug, auch auf eine gewisse Zeit reduzieren könnten, sofern dies die Erklärung möglich macht. Dann kommen wir vielleicht gut weiter.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Deswegen vielleicht noch einmal mein Vorschlag, dass wir Ihre Fragen sammeln. Dann könnte Herr Prof. Wolf komprimiert antworten.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich entnehme dem: Die Daten sind einer Synopse entsprungen, die Sie selbst durchgeführt haben. Da sind auch keine weiteren Untersuchungen fundamental-analytischer Art hinzugefügt worden. So habe ich es zumindest der Prognose entnommen. Wie wir schon ausgeführt haben, weisen diese Prognosen unterschiedliche Referenzgrößen aus: vom Passagier-Kilometer über Kunde oder sonst was. Ich habe auf der Seite 31 den Satz gefunden „Vergleicht man die Ergebnisse der diskutierten Langfristprognosen, dann sind die erwarteten mittleren Steigerungsraten im Weltluftverkehr in der 10-Jahresperiode ... nahezu identisch“. Dann führen Sie an: IATA 5,2 %, Airbus 5,2 %, Boeing 4,8 , also ungefiltert das, was ich in der Tabelle vorher gefunden habe. Da wir von unterschiedlichen Referenzgrößen ausgehen: Haben wir da nicht irgendwo Tomaten und Kartoffeln und Birnen zusammengezählt?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

An einer Stelle habe ich geschrieben, dass Airbus davon ausgeht, dass die durchschnittliche Flugentfernung künftig nahezu gleich bleibt. Damit sind Personen-Kilometer und Personen näherungsweise gleich. Insofern ist auch der Vergleich zwischen einem vielleicht rotwangigen und einem etwas saureren Apfel gestattet.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich möchte jetzt aus dem, was ich erfragt und von Ihnen gehört habe, festhalten, dass wir die Prognose der Marktentwicklung aus einer Synopse von im Wesentlichen Gutachten bis hin zu Befragungen von Airlines entnehmen, die wenig Fundamentaldaten enthalten. Wir haben eben noch einmal diskutiert, welche es gewesen sind. In zwei Prognosen waren die enthalten. Es waren Abschätzungen von zwei Luftfahrzeughherstellern – das haben wir auch diskutiert –, deren wirtschaftliches Ergebnis wiederum vom Ergebnis ihrer eigenen Zahlen ab-

hängt. Daher haben wir jetzt auch die Marktentwicklung aus dieser Synopse abgeschätzt. Das entnehme ich jetzt meinen Fragestellungen und Ihren Antworten.

Ich würde jetzt zum zweiten Teil übergehen. Wir haben die Marktanalyse besprochen. Für ein solches Vorhaben ist ja auch die Fundamentalanalyse relevant. Was heißt das? – Das heißt, dass ich ja verschiedene Rahmenbedingungen, die auf mich einwirken, analysieren muss: Wie wirken die eigentlich auf mein Geschäftsergebnis zu irgendeinem Zeitpunkt bzw. hier auf den Bedarf – das ist ja das Gleiche –? Letztendlich muss dieser Fundamentalanalyse irgendeine mathematische Abbildung zwischen Fundamentalgröße und in diesem Fall Prognosegröße hinterlegt sein. Sie haben die folgenden fundamentalen Größen als wesentlich benannt: gesamtwirtschaftliche Entwicklung, demografische Entwicklung, Gesellschaft, Wettbewerb, Technologie und Ersatzprodukte. Da hätte ich jetzt im ersten Antritt auch weitere gesehen, die ich für durchaus fundamental halte, wie beispielsweise die Entwicklung des Rohölpreises, wie beispielsweise ein Wechselkursrisiko, um Sensitivitäten noch abzuschätzen, wie natürlich das Flugplatzangebot mit Infrastruktur – das haben wir eben diskutiert: was geht in das Flughafenwahlmodell eigentlich ein? – und als weiterer wesentlicher Punkt auch Regulierungsrisiken, wenn Sie mal eine Steuer auf Flugbenzin oder Abwicklungsgebühren nehmen oder wenn Sie – ein Thema, das in Zukunft wahrscheinlich gar nicht mehr möglich sein wird – Quersubventionen auf beispielsweise Abwicklungsgebühren oder so etwas nehmen. Diese Einflüsse sind ja auch fundamentale Faktoren. Das habe ich aber in Ihrem Modell für diese Fundamentaldiskussion nicht gefunden. Sind die nicht relevant? Wenn sie relevant wären: Welchen Einfluss hätten sie auf Ihr Prognoseergebnis?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Das Problem der Langfristprognose ist ja immer, dass ich für den Zeitraum, den ich mit der Prognose überbrücken will, diese Fundamentaldaten auch prognostiziert vorliegen haben sollte. Das hieße, dass ich sowohl zu dem Ölpreis wie auch zu den anderen Daten, die Sie nannten, Daten hätte haben müssen. Wenn Sie sehen, wie schwierig es ist, beispielsweise für das Bruttoinlandsprodukt eine Prognose über drei oder fünf Jahre zu erstellen, um in der Haushaltsplanung etwas sicherer zu sein, dann sind Prognosen für das BIP, die länger als 10 oder 15 Jahre reichen, schon äußerst selten und natürlich mit einem relativ großen Risiko behaftet. In dieses Risiko mit dieser Prognose mit diesen Fundamentaldaten hineinzugehen, die Sie gerade nannten – die uns sehr wohl bewusst sind, die sicherlich im Zusammenhang bei den einzelnen Prognostikern mit berücksichtigt worden sind, zumindest bei den Einschätzungen durch die Airlines oder bei den Einschätzungen durch die Flugzeughersteller –, dies haben wir nicht mehr betrachtet, weil wir dann nicht von einer Verbesserung der Prognose hätten ausgehen können. Die Daten sind einfach nicht da.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich bin etwas missverstanden worden. Natürlich ist es auch erforderlich, dass man diese Fundamentaldaten bestmöglich vorhersagt. Das ist klar. Das war die Beschreibung, die Sie gerade genannt haben. Nur, ich muss ja erst einmal allgemein abbilden: Wie wirken fundamentale Größen auf meine Zielgröße, nämlich dort die Prognose? Ich mache mal ein Beispiel. Auf der Seite der DFS sehen Sie eine Abbildung zwischen Luftverkehrsaufkommen und BIP. Daraus kann man Schlüsse gewinnen: Mein Luftverkehrsaufkommen hat eine Funktion von dem BIP in der und der Form – das lässt sich mathematisch ausdrücken – und hat eine Schwankungsbreite von X oder Y. Das stelle ich in mein Modell ein, und dann mache ich daraufhin eine Fundamentalanalyse wie mit allen anderen fundamentalen Größen auch.

Wie gesagt, wir sind hier an der Stelle, wo wir jetzt von der Synopse aus mehr oder weniger alten Gutachten leben, wo die Fundamentaldaten offensichtlich nicht beschrieben sind, also nicht mathematisch in das Prognosemodell einfließen können, und hoffen, jetzt Fundamentaldaten genau treffen zu können, ohne deren mathematischen Bezug auf das Prognoseergebnis überhaupt vorliegen zu haben. Das ist mir an dieser Stelle auch wissenschaftlich eigentlich nicht fundiert genug; denn ich muss zumindest die Auswirkungen dieser Fundamentaldaten auf dieses Prognoseergebnis in jedem Fall abschätzen. Jetzt haben Sie eine Zahl geliefert und wissen bei irgendeiner Änderung dieser Fundamentalgrößen nicht: Wie ändert sich dahinten diese Zahl?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Er hat Recht.

(Beifall bei den Einwendern)

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich stelle daher fest: Die Sensitivitätsanalyse können wir uns dann aus Zeitgründen sparen, weil es eine ähnliche Problematik aufwirft, nämlich: Wie verändert sich meine Prognosegröße, wenn sich meine Fundamentalgrößen in einem gewissen Band ändern? Ich werde jetzt auch nicht das Risiko hinsichtlich der Schwankungsbreiten und -häufigkeiten beispielsweise beim Rohölpreis abschätzen können, wie hoch ich bei meinen Prognosezahlen das Risiko habe. Das sind mathematische Abbildungen, die aus meiner Sicht hier und da auch möglich gewesen wären. Wenn ich es in der Literatur nicht finde, so wäre das – jetzt haben wir heute

Abend tatsächlich einen neuen Bedarf geweckt, wenn es in der allgemeinen wissenschaftlichen Abhandlung dieser Prognosen heute noch nicht Usus wäre – ein spannendes Tätigkeitsfeld. Nur, was wir heute nicht wissen, ist, was sich ändert, wenn sich eine Fundamentgröße ändert. Wenn ich mal im Anhang 4 irgendeine Zahl nehme: Für die Abflugstrecke MODRU, Startbahn 31, wird da eine Zahl von 4.129 angegeben. Wenn sich beispielsweise der Rohölpreis entscheidend ändert – den Sie im Übrigen hier und da mal diskutiert und angeführt haben –, ändert die sich dann um zwei Starts, um 300 Starts oder um 2.000 Starts? – Das können Sie aus heutiger Sicht nur abschätzen, aber nicht mathematisch generieren oder hinterlegen, in welcher Range sich das befindet. Ist das so richtig?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Wenn Sie allein an den Einfluss des Flugpreises denken, wie sich der Flugpreis in den letzten zwei Jahren entwickelt hat bei gleichzeitiger Erhöhung der Ölpreise, die wir ja seit etwa einem Jahr haben: Wenn Sie da Korrelationen herstellen wollten – das haben wir für das Flughafenwahlmodell getan, weil wir ja daran arbeiten –, dann sind Sie völlig verloren. Sie finden bisher noch keine signifikanten Zusammenhänge zwischen dem Flugpreis und dem, was sich da tut. Die Menschen verhalten sich noch nicht rational. Insofern können Sie von der Prognose nicht mehr verlangen, als gegenwärtig möglich ist. Wenn ein Flughafen auf diese Einflüsse eingeht und sie für wichtig hält, dann überarbeitet er alle drei, vier Jahre seine Prognosen und richtet sich dann neu auf.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank. – Herr Schulze!

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Ich verstehe das ja, auch Ihr Bestreben, möglichst genau zu prognostizieren. Das ist alles klar. Nur, wir alle wissen, dass Sie das nicht bis in die letzte Feinheit hinein werden leisten können. Festzuhalten bleibt aber, dass Sie gewisse Größen nicht beschreiben können und dann auch nicht abschätzen können, wenn Sie nicht den Versuch unternehmen, sie mathematisch abzubilden, in welcher Form sich das Prognoseergebnis ändert. Wir reden hier immerhin davon, dass hier in jedem Fall auf den Start und die Landung genau Zahlen im Modell angegeben sind, auf die sich Ihre Folgegutachter stützen. Die sagen nicht „4.127“; wenn da „4.129“ steht, dann wird auch „4.129“ eingebracht. Wir wissen hier mittlerweile: Wir können nicht sagen, ob es 2.000 oder 8.000 sind. – Das gilt es doch ins Verhältnis zu stellen, und das ist auch Basis für wirtschaftliche Entscheidungen und ist auch Basis für eine Bedarfsermittlung. Sie können doch nicht mal angeben – – Ich will Ihnen damit wirklich nicht zu nahe treten. Das ist Stand der augenblicklichen wissenschaftlichen Technik. So mag es sein.

Ich will Ihnen jetzt nicht vorwerfen, Sie hätten irgendetwas unterschlagen. Das ist halt der Stand. Aber die Zahl 4.129, die Sie dort vorgeben, hat überhaupt keine Bedeutung.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Wolf!

**Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):**

Herr Schulze, Sie sollten natürlich auch sehen, dass wir eine Bandbreite der Entwicklung unterstellt haben, dass diese Bandbreite der Entwicklung vermutlich weder den oberen noch den unteren Wert exakt wird erreichen lassen. Das, was wir sagen, ist, dass sich die Entwicklung in Mönchengladbach innerhalb dieser Bandbreite abspielen wird. Diese Bandbreite ist so, dass wir glauben, dass wir damit die Entwicklung richtig abdecken. Dass dann für die Auswirkungsprognose das Ungünstigste für das Umland gewählt wird, hat zum Grund, dass genau diese Zahlen des Szenarios genommen werden, das die meisten Flugbewegungen auslöst. Das sollte man vielleicht auch, wenn man das Ganze betrachtet, noch einmal im Auge haben, dass wir ja nicht eine Zahl bieten, sondern wir haben ja in dieser Abgrenzung eine Bandbreite, in der sich abspielen wird, was sich in Mönchengladbach tut.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Prof. Wolf. – Herr Schulze, wenn Sie jetzt doch so langsam zum Ende kommen könnten. Danke.

**Ulrich Schulze (Vertreter):**

Sie haben Recht, Sie haben genau eine Fundamentalgröße in Ihren Varianten untersucht – das stimmt –, und zwar die Kapazität in Düsseldorf. Die Methodik ist aus meiner Sicht auch sauber. Sie haben unterstellt, ich habe eine große Kapazität und ich habe eine kleine Kapazität und kriege daraus zwei unterschiedliche Prognosezahlen. Was ich jetzt sage, ist: Das ist eine Fundamentalgröße. Aber für alle anderen, die wir genannt haben, können wir diese Spannweite nicht angeben. Ihre Einschätzung, dass sich ausgerechnet zwischen dem Minimal- und Maximalwert dieser einen Parametervariation die Prognosezahl bewegt, ist so wissenschaftlich nicht haltbar. Es bleibt Ihre – möglicherweise auch gute – Abschätzung.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte das noch einmal zusammenfassen. Ich hatte drei Bereiche erwähnt: Marktanalyse, Fundamentalanalyse und Sensitivitätsanalyse. Wir haben festgestellt: Die Marktanalyse beruht auf einer Synopse von Unterlagen, die im Falle der Hersteller sehr anzuzweifeln ist, im anderen Falle auf sehr altem Datenmaterial beruht, auf wenig Fundamentalgrößen zu-

rückgreift. Das ist ja auch Ihre Schwierigkeit, dass Sie da wenig Abhängigkeiten in der Literatur finden.

Ich komme auf den zweiten Bereich: Fundamentalanalyse. Ich stelle fest, dass Sie über kein Modell verfügen, die Marktdaten im Luftverkehr aufgrund von Fundamentaldaten abbilden zu können. Vielleicht kann das auch niemand. Das will ich gerne unterstellen. Aber das liegt halt nicht vor. Man kann das nicht. Somit kann ich die wesentlichen Änderungen von Fundamentalgrößen auf das Prognoseergebnis überhaupt nicht vorhersagen.

Jetzt kommen wir zum Bereich der Chancen- und Risikoabschätzung: Der wichtige Bereich der Sensitivitätsanalyse wurde letztendlich für einen Fall, nämlich für die unterschiedliche Bahnkapazität in Düsseldorf, durchgeführt. Für ausnahmslos alle anderen Fundamentalgrößen wurden diese Sensitivitäten nicht untersucht. Insofern muss man, glaube ich, am Ende dieser Diskussion feststellen: Die Prognosezahlen sind in der Form in der vorgestellten Genauigkeit – denn dahinter liegt ja kein Plus/Minus außer in den zwei Fällen – nicht zu verwenden und erst recht nicht in den nachfolgenden Gutachten. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Schulze. – Als nächster Redner wäre Herr Houben auf der Rednerliste. Aber angesichts der fortgeschrittenen Zeit denke ich, Herr Houben, dass Sie morgen den Anfang machen. Sind Sie damit einverstanden?

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Da ich morgen eh nichts Besseres vorhabe als hierher zu kommen und natürlich gerne die Eröffnung mache, ist mir das sehr, sehr Recht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wunderbar. Dann können wir so verbleiben. Bis morgen!

(Beifall bei den Einwendern)

Ich schließe die Verhandlung um 19:50 Uhr. Vielen Dank.

Schluss: 19:50 Uhr

**Verhandlungsleiter:**

**Protokollführer:**

