
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	7
noch: Tagesordnungspunkt 2: Rechts- und Verfahrensfragen	7
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	7
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	9
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	9
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	11
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	12
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	14
Christiane Gertrud Goldermann (Stadt Korschenbroich):	15
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	15
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	15
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	16
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	16
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	16
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	16
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	17
Ulrich Menn (Einwender):	18
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	18
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	19
Ulrich Mischke (Einwender):	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	19
Martina Stall (Stadt Willich):	20
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	24
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	24
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	25
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	25
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	25
Wolfgang Houben (Einwender):	25
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	26
Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß (Einwender):	27
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	31
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	31
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	31
Karl Vill (Einwender):	32
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	32
Karl Vill (Einwender):	32
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	32
Karl Vill (Einwender):	32
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	33
Karl Vill (Einwender):	33
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	33
Tagesordnungspunkt 3: Bedarf, Alternativen und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens	33
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	33
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	33
Ulrich Mischke (Einwender):	33
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	34
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	34
Bernward Ilse (Betroffener):	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	37
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	37
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	38
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	38
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	38
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	38
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	42
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	42
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	43

Ulrich Mischke (Einwender):.....	43
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	50
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	51
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	52
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	53
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	53
Christoph Lange (Einwender):.....	53
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	60
Christoph Lange (Einwender):.....	60
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	61
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	61
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	61
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	62
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	62
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	62
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	62
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	64
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	64
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	65
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):.....	65
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	66
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	66
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	66
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	66
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	66
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):	67
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	67
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	67
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	67
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):.....	68
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	70
Friederun Selig (Einwenderin):.....	70
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	73
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	73
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	75
Herbert Gorecki (Einwender):.....	75
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Werner Schwarz (Einwender):.....	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Werner Schwarz (Einwender):.....	77
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	77
Lars Siewert (Stadt Willich):	77
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	77
Lars Siewert (Stadt Willich):	77
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	77
Lars Siewert (Stadt Willich):	78
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	78
Lars Siewert (Stadt Willich):	78
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	78
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	78
Lars Siewert (Stadt Willich):	78
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	78
Lars Siewert (Stadt Willich):	78

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	79
Lars Siewert (Stadt Willich):	79
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	79
Lars Siewert (Stadt Willich):	79
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	79
Lars Siewert (Stadt Willich):	79
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	80
Lars Siewert (Stadt Willich):	80
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	80
Lars Siewert (Stadt Willich):	80
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	80
Lars Siewert (Stadt Willich):	81
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	81
Lars Siewert (Stadt Willich):	81
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	81
Lars Siewert (Stadt Willich):	81
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	82
Lars Siewert (Stadt Willich):	82
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	82
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	82
Lars Siewert (Stadt Willich):	82
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	82
Lars Siewert (Stadt Willich):	82
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	82
Lars Siewert (Stadt Willich):	82
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	82
Lars Siewert (Stadt Willich):	82
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	82
Lars Siewert (Stadt Willich):	83
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	83
Lars Siewert (Stadt Willich):	83
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	83
Lars Siewert (Stadt Willich):	83
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	83
Lars Siewert (Stadt Willich):	83
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	83
Lars Siewert (Stadt Willich):	83
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	84
Lars Siewert (Stadt Willich):	84
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	84
Lars Siewert (Stadt Willich):	84
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	84
Lars Siewert (Stadt Willich):	84
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	84
Lars Siewert (Stadt Willich):	84
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	85
Lars Siewert (Stadt Willich):	85
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	85
Lars Siewert (Stadt Willich):	85
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	85
Lars Siewert (Stadt Willich):	85
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	85
Lars Siewert (Stadt Willich):	85
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	85
Lars Siewert (Stadt Willich):	85
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	85
Lars Siewert (Stadt Willich):	85
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	86
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	86
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	86
Lars Siewert (Stadt Willich):	86

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	87
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	87
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	87
Lars Siewert (Stadt Willich):	87
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	87
Peter Herzogenrath (Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach):	87
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	89
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	89
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	89
Ingeborg Arndt (BUND):	89
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	92
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	92
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	92
Wolfgang Houben (Einwender):	92
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	98
Wolfgang Houben (Einwender):	98
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	98
Wolfgang Houben (Einwender):	98
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	98
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	98
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	99
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):	100
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	100
Wolfgang Houben (Einwender):	100
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	101
Matthias C. Tümpel (Antragstellerin):	101
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	101
Matthias C. Tümpel (Antragstellerin):	101
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	103
Wolfgang Houben (Einwender):	103
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	104
Matthias C. Tümpel (Antragstellerin):	104
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	105
Martin Rothe (Einwender):	105
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	105
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	106
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	106
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	107
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	107
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	108
Heinz Meurer (Einwender):	108
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	109
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	110
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):	111
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	111
Heinz Meurer (Einwender):	111
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	112
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):	112
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	112
Heinz Meurer (Einwender):	112
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	112
Raimo Jacobson (Antragstellerin):	112
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	113
Heinz Meurer (Einwender):	113
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	113
Raimo Jacobson (Antragstellerin):	113
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	113
Heinz Meurer (Einwender):	113
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	114

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	114
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	114
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	114
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	115
Heinz Meurer (Einwender):	115
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	115
Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß (Einwender):	115
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	115
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	115
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	116
Herbert Schäfer (Einwender):	116
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	118
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	118
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	119
Herbert Schäfer (Einwender):	119
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	120
Rainer Thienel (Antragstellerin):	120
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	120
Rainer Thienel (Antragstellerin):	120
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	121
Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß (Einwender):	121
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	121
Martin Rothe (Einwender):	123
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):	124
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	125
Martin Rothe (Einwender):	125
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	125
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):	126
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	126
Rolf Ewald (Betroffener):	126
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	127
Wolfgang Houben (Einwender):	128
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	130
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):	130
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	132
Wolfgang Houben (Einwender):	132
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	133
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):	133
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	134
Wolfgang Houben (Einwender):	134
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	134
Martin Rothe (Einwender):	135
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	135
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):	135
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	135
Ulrich Schulze (Vertreter):	135
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	136
Ulrich Schulze (Vertreter):	136
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	136
Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):	136
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	136
Ulrich Schulze (Vertreter):	136
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	137
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	137
Ulrich Schulze (Vertreter):	137
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	137
Martin Rothe (Einwender):	137
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	138
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	138

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	139
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	139
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	139
Ulrich Schulze (Vertreter):.....	139
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	139
Ralph Duarte de Almeida (Einwender):.....	140
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	141
Ralph Duarte de Almeida (Einwender):.....	141
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	142
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	142
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	142
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	143
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	143
Ralph Duarte de Almeida (Einwender):.....	143
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	143
Martin Rothe (Einwender):	144
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	144
Ralph Duarte de Almeida (Einwender):.....	144
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	144
Hans-Joachim Berndt (Einwender):.....	144
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	145
Hans-Joachim Berndt (Einwender):.....	145
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	146
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	146
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	146
Schluss: 19:24 Uhr	146

Beginn: 10:11 Uhr

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meine Damen und Herren, es ist 10:11 Uhr. Ich setze den Erörterungstermin über den geplanten Ausbau des Flughafens Mönchengladbach fort.

noch:

**Tagesordnungspunkt 2:
Rechts- und Verfahrensfragen**

Gestern sind einige Aussetzungsanträge gestellt worden, die wir zunächst einmal inhaltlich behandeln wollen. Danach wird die Rednerliste fortgeführt. Die nächste Rednerin – das kündige ich schon einmal an, damit die Dame sich darauf vorbereiten kann – ist Frau Christiane Gertrud Goldermann. Jetzt sind Sie aber noch nicht aufgerufen, Frau Goldermann. Zunächst wird Frau Hörr etwas zu diversen Aussetzungsanträgen sagen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Gestern wurde insbesondere von den Städten Willich und Korschenbroich wie auch vom Landesbüro der Naturschutzverbände, vertreten von Herrn Dr. Hövelmann, wie auch von einigen Privateinwendern der Antrag auf Aussetzung gestellt, und zwar mit der Begründung, dass die zusätzlichen Stellungnahmen nicht rechtzeitig oder überhaupt nicht ausgelegt worden seien oder eine Anhörung der Träger öffentlicher Belange nicht stattgefunden habe.

Zu der Auslegungsnotwendigkeit oder -bedürftigkeit habe ich gestern schon einiges ausgeführt. Deshalb möchte ich diese Frage jetzt nur noch einmal kurz erläutern. Wie bereits gestern erläutert wurde, bedürfen die in Rede stehenden Unterlagen nicht einer öffentlichen Auslegung gemäß § 73 Abs. 3 VwVfG NRW. Es ist eben nicht erkennbar, dass von den nachträglich eingereichten Unterlagen, deren Einholung zudem von einigen Einwendern selbst gefordert wurde, eine erneute Anstoßfunktion ausgehen könnte. Diese Anstoßfunktion wäre Voraussetzung für die Auslegungsbedürftigkeit.

Auch unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts – auf sie wurde in einigen schriftlichen Einwendungen explizit hingewiesen – ist eine nachträgliche Auslegung nur dann geboten, wenn die nachträglich eingereichten Unterlagen geeignet sind, den Umfang oder die Art der Betroffenheit von Beteiligten in von dem Vorhaben berührten Belangen und die Möglichkeit der Abhilfe in einem grundlegend anderen Licht erscheinen zu lassen. Unnötig ist eine erneute Anhörung – also auch eine erneute Auslegung – dann, wenn spätere Gutachten und Stellungnahmen lediglich eine ergänzende oder konkretisierende Funktion haben.

Auch das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 8. Juni 1995 dargelegt, dass zur Auslegung neu gewonnenen Materials nur dann Anlass bestehe, wenn die Planfeststellungsbehörde erkenne oder erkennen müsse, dass ohne diese Unterlagen Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden könnten und deshalb eine nachträgliche Auslegung bzw. Anhörung notwendig sei.

Dies ist im hier vorliegenden Fall nicht der Fall. Somit sind die Anträge auf nachträgliche Auslegung bzw. Anhörung und damit verbundener Vertagung bzw. Aussetzung des Erörterungstermins abzulehnen.

Die in diesem Zusammenhang gestellten Akteneinsichtsanträge bescheiden wir positiv. Es besteht grundsätzlich an jedem Tag, an dem hier verhandelt wird, die Möglichkeit zur Akteneinsicht in der Zeit von 11:00 bis 12:00 Uhr oder von 15:00 bis 16:00 Uhr. In der dritten Etage ist ein eigener Raum dafür zur Verfügung gestellt worden. Dort können Sie Akteneinsicht nehmen, und zwar sowohl in die Antragsakten als auch in die Verfahrensakten. Dort besteht auch die Möglichkeit, Kopien zu erstellen.

Ich bitte also alle, die Akteneinsichtsanträge gestellt haben, sich in der angegebenen Zeit dort einzufinden. Wenn die Zeiten nicht passen, können wir auch eine andere Vereinbarung treffen. Von 11:00 bis 12:00 Uhr oder von 15:00 bis 16:00 Uhr – ich wiederhole das gerne noch einmal – besteht die Möglichkeit, dort Akteneinsicht zu nehmen.

(Zuruf von den Einwendern: Warum denn nicht in der Mittagspause?
Wie soll man denn die Verhandlung verfolgen, wenn Sie diese Zeiten vorschlagen? Dann müssen wir ja den Saal verlassen!)

– Wenn es den Wunsch gibt, in einem Ausnahmefall auch einmal in der Mittagszeit Akteneinsicht zu nehmen, besteht auch diese Möglichkeit. Grundsätzlich bitte ich Sie aber, sich an die von mir genannten Zeiten – 11:00 bis 12:00 Uhr oder 15:00 bis 16:00 Uhr – zu halten. Ich denke, das dürfte jedermann möglich sein. Es besteht jeden Tag die Möglichkeit, sich dort in der dritten Etage einzufinden.

(Zuruf von den Einwendern: Ist der Antrag auf Akteneinsicht schriftlich zu stellen? Oder kann er auch mündlich gestellt werden?)

– Es reicht, wenn Sie ihn mündlich stellen.

(Zuruf von den Einwendern: Dann stelle ich ihn hiermit! Ich möchte als Vertreter meiner Großeltern, die Eigentümer eines Hauses sind, die Akten einsehen!)

– Sie können dafür gerne hier zur Verhandlungsleitung kommen oder auch einfach nach oben gehen. In den angegebenen Zeiten wird immer ein Kollege der Bezirksregierung dort sein, der Ihnen Akteneinsicht gewähren kann.

(Zuruf von den Einwendern: Danke schön!)

So viel dazu.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Dann gab es einen Aussetzungsantrag mit Bezugnahme auf das GEP-Änderungsverfahren. Es wurde beantragt, auf den Abschluss des GEP-Änderungsverfahrens zu warten und erst dann die Erörterung fortzusetzen.

Diese Aussetzung ist nicht notwendig. Wie Sie wissen, ist Grundlage der Entscheidung über einen Antrag auf Planfeststellung der dann gültige GEP – der in der Zwischenzeit geändert werden kann, aber nicht geändert werden muss. Es gilt also der GEP, der zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Planfeststellung gültig ist. Diesen GEP muss die Planfeststellungsbehörde berücksichtigen. Und das muss nicht der heute geltende GEP sein.

In diesem Zusammenhang sind auch Rechtsansichten zur Notwendigkeit einer raumordnerischen Vorprüfung geäußert worden. Es ist richtig, dass § 15 Abs. 1 des Raumordnungsgesetzes des Bundes in Verbindung mit der entsprechenden Verordnung für wesentliche Änderungen eines Flugplatzes, die einer Planfeststellung nach § 8 des Luftverkehrsgesetzes bedürfen, ein Raumordnungsverfahren vorsieht. Allerdings räumt § 15 Abs. 2 Raumordnungsgesetz ein, dass hiervon abgesehen werden kann, wenn die Beurteilung der Raumverträglichkeit der Planung oder Maßnahme bereits auf anderer raumordnerischer Grundlage hinreichend gewährleistet ist.

Von dieser Möglichkeit hat das Land Nordrhein-Westfalen Gebrauch gemacht. In § 1 Abs. 2 der 6. Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz ist vorgesehen, dass es keiner Durchführung eines Raumordnungsverfahrens bedarf, wenn Gebietsentwicklungspläne für ein solches Vorhaben räumlich und sachlich bestimmte oder bestimmbare Ziele der Raumordnung und Landesplanung enthalten. – So weit zu den Themen „GEP“ und „Raumordnungsverfahren“.

Ein weiterer Aussetzungsantrag wurde mit der mangelhaften Qualität der Antragsunterlagen begründet. Dazu wird Frau Hörr etwas sagen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dieser Aussetzungsantrag wurde insbesondere von Herrn Dr. Bank für die Stadt Korschenbroich oder auch von Herrn Dr. Hövelmann für das Landesbüro der Naturschutzverbände gestellt. Es wurde vorgetragen, dass die im Frühjahr des vergangenen Jahres ausgelegten

Antragsunterlagen nicht vollständig gewesen seien und der heutige Erörterungstermin deshalb nicht hätte stattfinden dürfen.

Vermutlich liegt hier ein grundlegend unterschiedliches Verständnis vom Begriff der Vollständigkeit vor. Deshalb möchte ich hierzu einiges erläutern. Der Gesetzgeber hat sowohl im Verwaltungsverfahrensgesetz als auch im Luftverkehrsgesetz bestimmt, dass die Anhörungsbehörde die öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen zu veranlassen hat, sobald diese vollständig sind. Nach allgemein anerkannter Auffassung wird hierunter verstanden, dass die Unterlagen dann vollständig sind, wenn bei objektiver Betrachtungsweise die zur umfassenden Unterrichtung der Öffentlichkeit erforderlichen Angaben über die Auswirkungen des Vorhabens – und dies ist entscheidend – auf die Betroffenen und die Allgemeinheit in diesen Unterlagen enthalten sind. Der Gesetzgeber hat hiermit der Planfeststellungsbehörde den Auftrag gegeben, im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu überprüfen, ob die vorgelegten Antragsunterlagen hinsichtlich aller denkbaren Auswirkungen des beantragten Vorhabens so aussagekräftig sind, dass eine sinnvolle Diskussion mit der betroffenen Öffentlichkeit gegeben sein kann.

Dabei ist die Vollständigkeit, die für die öffentliche Auslegung von den Antragsunterlagen gefordert wird und für diese öffentliche Auslegung Voraussetzung ist, auch klar von derjenigen Vollständigkeit zu unterscheiden, die notwendig ist, um ein Verfahren durch eine positive oder negative Entscheidung beenden zu können.

Der Gesetzgeber – hier komme ich dann auch noch einmal auf den Sinn und Zweck des Erörterungstermins – versteht den Erörterungstermin insbesondere als einen Termin, in dem die Planfeststellungsbehörde noch Erkenntnisse sammeln kann, und zwar auch gerade durch die eingereichten Einwendungen. Wenn sich also im Laufe des Erörterungstermins herausstellen sollte, dass von der Antragstellerin noch weitere Unterlagen vorzulegen sind, dann werden diese selbstverständlich auch noch angefordert werden und in eine abschließende Entscheidung einfließen. Ob sogar noch einmal in eine erneute öffentliche Auslegung – also in ein erneutes öffentliches Anhörungsverfahren – durch eine weitere Bekanntmachung und eine neuerliche Auslegung einzusteigen ist, bleibt einer weiteren Beurteilung zu einem allerdings späteren Zeitpunkt vorbehalten.

Lägen zu allen Punkten bereits alle denkbaren Erkenntnisse vor, so wäre dieser Erörterungstermin hier reine „Förmelei“; er wäre hinfällig und auch nicht sinnvoll. Deshalb hat der Gesetzgeber den Begriff der Vollständigkeit, die für die Auslegungsreife erforderlich ist, anders verstanden als den Begriff der Vollständigkeit, die für eine abschließende Entscheidung notwendig ist.

Auf jeden Fall lässt die von einigen Einwendern hier aufgestellte Feststellung, dass weitere Unterlagen zur Beurteilung bestimmter Fragen notwendig seien, nicht den Rückschluss zu, dass die bislang ausgelegten Unterlagen unvollständig gewesen seien und der Erörterungs-

termin aus diesem Grunde nicht hätte stattfinden dürfen. Die diesbezüglich gestellten Aussetzungsanträge werden daher zurückgewiesen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Frau Hörr. – Ferner sind Aussetzungsanträge damit begründet worden, dass man gerne in die vorbereitenden Unterlagen der Anhörungsbehörde für den Erörterungstermin Einblick nehmen möchte – Stichwort „Synopsis“, wobei dieser Begriff vielleicht fehl am Platz ist. In den Gesprächen vor dem Erörterungstermin haben wir dieses Thema ja schon gemeinsam erörtert. Ich habe Ihnen dargelegt, dass diese vorbereitende Maßnahme der Aufbereitung der Argumente und Gegenargumente für die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ein Behördeninternum ist – nämlich ein Handwerkszeug, um einen Erörterungstermin sinnvoll gestalten zu können – und dass diese Unterlagen nicht Bestandteil der Verfahrensakten sind.

In diesem Zusammenhang verweise ich noch einmal auf § 29 Verwaltungsverfahrensgesetz. Dort heißt es:

Die Behörde hat den Beteiligten Einsicht in die das Verfahren betreffenden Akten zu gestatten, soweit deren Kenntnis zur Geltendmachung oder Verteidigung ihrer rechtlichen Interessen erforderlich ist.

Das ist bereits eine Einschränkung. Und Satz 2 sagt dann:

Satz 1 gilt bis zum Abschluss des Verwaltungsverfahrens nicht für Entwürfe zu Entscheidungen sowie die Arbeiten zu ihrer unmittelbaren Vorbereitung.

Um genau solche Unterlagen handelt es sich. – Dies so weit zu den Aussetzungsanträgen.

Es sind weitere Verfahrensanregungen gestellt worden, auf die ich auch noch eingehen möchte. Frau Schwerdtfeger hat für die Stadt Willich die Verbindung von mehreren hier in Betracht kommenden Planfeststellungsverfahren gefordert. Zum einen ging es dabei um eine Verbindung mit wasserrechtlichen Verfahren.

Frau Schwerdtfeger, die von Ihnen angesprochenen wasserrechtlichen Verfahren sind Bestandteil des Antrages. Ich verweise auf Ziffer 7 des Antrages der Flughafen Mönchengladbach GmbH, Verlegung des Trietbaches mit Schaffung einer neuen Retentionsfläche sowie Verlegung des Eschertgrabens. Insoweit ist das Bestandteil des Verfahrens.

Was die verkehrsrechtliche Anbindung anbelangt, muss man zunächst einmal festhalten, dass der Flughafen Mönchengladbach nicht Träger der Straßenbaulast ist. Wenn man den Maßstab des § 78 Verwaltungsverfahrensgesetz anwendet, den Sie angesprochen haben, dann sind für die verkehrliche Anbindung auch andere Entscheidungen als nur eine Ent-

scheidung denkbar, sodass die Verfahren nicht notwendigerweise miteinander verbunden werden müssen.

Schließlich haben Sie begehrt, dieses Verfahren mit dem Verfahren für den Düsseldorfer Flughafen zu verbinden. Zum einen handelt es sich um einen anderen Vorhabensträger. Zum anderen ist derzeit in Düsseldorf kein Planfeststellungsverfahren anhängig, sondern ein Betriebsänderungsverfahren nach § 6 Luftverkehrsgesetz. Insofern besteht keine formelle Notwendigkeit, die Verfahren zu verbinden – einmal abgesehen von der Frage, wer dann Verfahrensherr wäre. Sicherlich ist aber richtig, dass es einen inhaltlichen Zusammenhang gibt, den wir beim Stichwort „Bedarf“ intensiv diskutieren müssen.

Von daher ist dieser Punkt mit Sicherheit nicht formell Gegenstand dieses Verfahrens. Inhaltlich werden wir aber darauf eingehen müssen. Insofern ist Ihre Anregung richtig. – Dies so weit zu den verfahrensrechtlichen Fragen im Zusammenhang mit anderen Planfeststellungsverfahren.

Jetzt bitte ich Frau Schäfer, auf die Rügen einzugehen, die sich mit dem bisherigen Auslegungsverfahren beschäftigt haben, und sich kurz mit diesen Argumenten auseinander zu setzen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Zur Durchführung der Auslegung der Antragsunterlagen: Einige Einwendungen bemängeln, dass der Zeitraum der Auslegung der Antragsunterlagen zu kurz bemessen gewesen sei und die Auslegung bewusst auch während der Osterferien stattgefunden habe, um die Menschen an der Einwendung und der Kenntnisnahme des doch sehr schwerwiegenden Sachverhaltes zu hindern. Darüber hinaus sei die Bekanntgabe der Auslegung in einigen Kommunen zu kurzfristig und nicht hinreichend informativ erfolgt. Außerdem hätten die Unterlagen teilweise nur in einem Raum der heimatlichen Stadtverwaltung und nur zu eingeschränkten Bürozeiten ausgelegt. Zuletzt wird kritisiert, dass die Anzahl der ausgelegten Antragsausfertigungen zu gering gewesen sei und es überdies auf Geheiß der Bezirksregierung untersagt gewesen sei, Kopien der Unterlagen zu fertigen.

Der Vollständigkeit halber will ich den weiteren Verlauf des Verfahrens nach Eingang der qualitativ und quantitativ auslegungsreifen Antragsunterlagen kurz beschreiben und dabei auf die dazu vorgetragenen Einwendungen eingehen.

Gemäß § 73 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW fordert die Anhörungsbehörde innerhalb eines Monats nach Zugang des vollständigen Plans die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme auf und veranlasst, dass der Plan in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben auswirkt, ausgelegt wird. Die Planunterlagen zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach sind hier am 3. Februar 2004 durch die Antragstellerin Flughafengesellschaft Mönchengladbach übergeben worden.

Nach Feststellung der Vollständigkeit und Plausibilität der Planunterlagen erging die entsprechende Aufforderung an die zu beteiligenden Behörden und die Auslegungsgemeinden der genannten Monatsfrist entsprechend am 3. März 2004.

Bedingt durch den Umfang der Planunterlagen und die große Anzahl der von hier beteiligten Träger öffentlicher Belange erstreckte sich der Zugang der Unterlagen bei den einzelnen Adressaten über einen Zeitraum von ein paar Tagen bis zu einer Woche.

Die betroffenen Behörden haben ihre Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 3a Verwaltungsverfahrensgesetz NRW innerhalb einer von der Anhörungsbehörde zu setzenden Frist abzugeben, die drei Monate nicht überschreiten darf. Eine weitergehende Ermessensentscheidung hinsichtlich dieses Zeitraums ist mir als zuständiger Anhörungsbehörde daher nicht möglich.

Der bereits geschilderten gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrensweise folgend, wurde das Ende der Beteiligungsfrist für die Träger öffentlicher Belange auf den 4. Juni 2004 festgesetzt. Für das Beteiligungsverfahren wurde damit ein Zeitraum gewählt, der allen beteiligten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit gab, eine umfangreiche Sachprüfung vornehmen zu können. Dabei wurde insbesondere berücksichtigt, dass unter Umständen mehreren internen Fachdienststellen bzw. politischen Gremien Gelegenheit zur Entscheidungsfindung gegeben werden musste.

Gemäß § 73 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW haben die Gemeinden den Plan innerhalb von drei Wochen nach Zugang für die Dauer eines Monats zur Einsicht auszulegen.

Gemäß § 73 Abs. 5 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW sind die Gemeinden verpflichtet, die Auslegung vorher ortsüblich bekannt zu machen. Die ortsübliche Bekanntmachung richtet sich folglich nach den speziellen Regelungen der jeweiligen Gemeinde und wird nicht von der Anhörungs- bzw. Planfeststellungsbehörde bestimmt.

Gemäß § 73 Abs. 4 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW kann jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis vier Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben. Nach Ablauf dieser Frist eingehende Anregungen und Bedenken können nicht mehr berücksichtigt werden.

Die genannten Rechtsvorschriften bedingen folglich sowohl die Beteiligungsfrist als auch die Frist zur ortsüblichen Bekanntmachung durch die Gemeinden und die Dauer der Auslegungs- und Einwendungsfristen. Eine Abweichung von den genannten Fristen aufgrund von Schulferien sieht das Verwaltungsverfahrensgesetz nicht vor.

Da die Osterferien lediglich zwei Wochen dauerten und die Auslegungsfrist sowie die Einwendungsfrist einen Monat bzw. vier Wochen betragen und somit gewährleistet war, dass jeder Betroffene hinreichend Gelegenheit hatte, die Antragsunterlagen einzusehen und gegebenenfalls auch fristgerecht Einwendungen zu erheben, wurde nach den gesetzlichen Vorgaben entschieden, die Tatsache der Schulferien unberücksichtigt zu lassen.

Vielen Anwohnern wurde zudem die Einsichtnahme erleichtert, wenn sie in den Schulferien selbst arbeitsfreie Tage hatten, da sie dadurch mehr Zeit und Muße hatten, sich ausführlich mit den ausgelegten Antragsunterlagen zu befassen.

Außerdem ist für die Erhebung von Einwendungen keine Form von Fachwissen vorgeschrieben. Vielmehr dient dieses Recht den Bürgern, ihre mögliche eigene Betroffenheit zu formulieren und in das Verfahren einbringen zu können. Fachbelange und das Allgemeinwohl werden von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange vertreten. Im Übrigen stand es allen betroffenen Bürgerinnen und Bürgern jederzeit frei, sich bei Bedarf vertreten und fachlich beraten zu lassen.

Durch den festgelegten Auslegungszeitraum hatten somit alle Betroffenen die Möglichkeit, vom Beginn des einmonatigen Auslegungszeitraums bis zum Ablauf der vierwöchigen Einwendungsfrist Einwendungen zu erheben.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist zudem die Auslegung durch die Gemeinden während der allgemeinen Dienststunden ausreichend. Nicht erforderlich ist, dass die Einsichtnahme während der gesamten Dienststunden möglich ist – vergleiche hierzu unter anderem Bundesverwaltungsgericht 1981 –, ebenso nicht, dass eine Einsichtnahme außerhalb der normalen Arbeitszeit möglich ist.

Außerdem muss dabei auch nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichtes nicht jeder Interessierte sofort und zeitlich unbegrenzt Gelegenheit zur Einsichtnahme erhalten. Es reicht aus, wenn innerhalb einer angemessenen Zeit und unter zumutbaren Bedingungen – nicht notwendigerweise beim ersten Versuch und ohne Wartezeit – Kenntnis von den Unterlagen genommen werden kann. Dazu gibt es einschlägige Rechtsprechung.

Eine Verfügung der Bezirksregierung, die die Fertigung von Kopien der Unterlagen untersagt hätte, hat es nicht gegeben. Schon aus Gründen der geschilderten eigenständigen Zuständigkeit der Gemeinden zur Durchführung der Auslegung gemäß § 73 Abs. 3 Verwaltungsgesetz NRW wäre eine derartige Regelung durch die Bezirksregierung nicht statthaft.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Frau Schäfer. – Ich gebe jetzt Frau Christiane Goldermann das Wort.

Christiane Gertrud Goldermann (Stadt Korschenbroich):

Mein Name ist Goldermann. Ich komme von der Stadt Korschenbroich. – An dieser Stelle möchte ich noch einmal an die gestrige Sitzung anknüpfen und in Bezug auf die Diskussion mit Herrn Dr. Bank kurz auf den Beschluss des Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 28. Juni 2001 hinweisen, der ausdrücklich eine Lärmbeeinträchtigung der St.-Maternus-Schule nicht mehr ausschließt.

Insoweit möchte ich zitieren:

In Würdigung der nunmehr infrage stehenden Lärmbelästigung über die Abwägungserheblichkeit nachteiliger Wirkungen der Lärmzunahme auf die zweckentsprechende Nutzung der Schule ist diese voraussichtlich zu bejahen.

Ich zitiere weiter:

Ungeachtet dessen kann jedenfalls die Zahl der Schallerereignisse, die Störung des Unterrichts in den Räumen der Maternus-Schule auslösen, nicht mehr bloß als unbedeutend und für die Abwägung zu vernachlässigend außer Betracht bleiben.

Ich denke, das macht klar, dass für die St.-Maternus-Grundschule eine Lärmbelästigung anzunehmen ist.

Eine Kopie dieser Entscheidung möchte ich sowohl Ihnen, Herr Marten, als auch dem Antragsteller zur Verfügung stellen. – Danke schön.

(Christiane Gertrud Goldermann [Stadt Korschenbroich] übergibt Verhandlungsleiter Ulrich Marten eine Kopie des Beschlusses des 20. Senats des Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 28. Juni 2001 in dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren der Stadt Korschenbroich gegen die Bezirksregierung Düsseldorf [20 B 1345/00.AK].)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Möchte Herr Zerbe oder Herr Rechtsanwalt Johlen antworten?

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Auch Sie zitieren die Entscheidung falsch.

(Christiane Gertrud Goldermann [Stadt Korschenbroich] will RA Prof. Dr. Heribert Johlen [Antragstellerin] ebenfalls eine Kopie des o. g. Beschlusses übergeben.)

– Die Entscheidung habe ich hier liegen. Vielen Dank; sehr freundlich. Wir alle haben sie hier liegen.

Es geht in der Entscheidung und in dem, was Sie zitiert haben, um die Prüfung der Zulässigkeit der Klage. In Bezug auf die Zulässigkeit der Klage prüft das Gericht nur, ob eine Rechtsverletzung in Betracht kommen kann. Dort sind die Maßstäbe sehr weit. Da hat das OVG selbstverständlich gesagt: Wenn eine Gemeinde sich darauf beruft, dass der Betrieb einer Schule gestört wird, dann ist das ein Argument, das ernst zu nehmen ist; das kann sein; deshalb ist die Klage zulässig. – Es kann also sein, dass diese Schule gestört wird.

Allerdings hätten Sie besser vielleicht auch zitiert, was in der Begründetheit steht; denn dort ist diese Beeinträchtigung nicht festgestellt worden. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Als Nächste hat Frau Schwerdtfeger das Wort.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Guten Morgen, Herr Marten, meine Damen und Herren! Auf die Gefahr hin, mich zu wiederholen: Oben ist immer noch nicht die Rednerliste im rollierenden System eingblendet. Vielleicht können Sie das jetzt wirklich einmal tun.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich höre gerade, das sei heute noch nicht möglich; ab Donnerstag sei es aber gewährleistet. Es gibt ein technisches Problem.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Gut. – Um noch einmal auf das gestrige Geschehen zurückzukommen: Ich hatte mir von Frau Hörr die Entscheidungen zu den Anträgen geben lassen und habe sie mir noch einmal durchgelesen. Der zweite Antrag von Frau Stall wurde mit der Begründung abgelehnt, er sei gleich lautend wie mein erster Antrag. Das stimmt so nicht. In meinem Antrag hatte ich pauschal auf die Aussagen von Ihnen, Herr Marten, am 21. April 2005 abgestellt. Frau Stall hat hingegen sehr präzise auf die Vorkommnisse nach der Lärmschutzkommission abgestellt und teilweise auch wörtlich zitiert. Diese Kenntnisse davon hatte ich nicht. Außerdem hat sie den Vorfall vom 19. Mai angesprochen – der hier stattgefunden hat –, dass neue Erkenntnisse zunächst negiert wurden und erst später zugegeben wurden.

Da dies jedoch offensichtlich nicht an die über die Befangenheit entscheidende Stelle weitergegeben wurde, **beantrage** ich, heute unverzüglich entweder den Tonträger zu dieser Stelle abzuspielen oder mir das abgeschriebene Protokoll zuzuleiten.

Denn dies waren, wie schon gestern vorgetragen, neue Tatsachen, die auch neu hätten bewertet werden müssen. Insofern denke ich, dass dieser Befangenheitsantrag zu Unrecht abgelehnt worden ist.

Noch einmal zu dem Thema „Akteneinsicht zwischen 11:00 und 12:00 Uhr bzw. 15:00 und 16:00 Uhr“: Es ist zwar okay, dass man den Leuten ausnahmsweise auch in der Mittagspause Einsicht gewährt. Ich denke aber, das sollte generell so sein; denn ansonsten verwehren Sie den Leuten die Teilnahme am Erörterungstermin in dieser Zeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Zum Thema „neue Terminierung des Erörterungstermins wegen der neuen Gutachten“: Frau Hörr, Sie haben Recht; bei Vorliegen neuer Tatsachen oder Gutachten, die Anstoßwirkung haben, muss das Erörterungsverfahren neu durchgeführt werden – Bundesverwaltungsgericht. Das muss dann natürlich auch im laufenden Anhörungsverfahren gelten, um darauf hinzuwirken, dass mit den Betroffenen eine sachgerechte Erörterung möglich ist. Dies kann ja auch für die Bezirksregierung erkenntnisreich sein. Schließlich könnte man auch durch die betroffenen Bürger zu neuen Erkenntnissen kommen, die weder dem Antragsteller noch der Bezirksregierung bekannt waren. Insofern muss das Ganze dann auch diskutiert werden können. Wenn den Betroffenen die Möglichkeit genommen wird, die neuen, ergänzenden Stellungnahmen zu werten, dann ist der Begriff der Erörterung hier tatsächlich eine Farce. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Schwerdtfeger, Sie wissen ja, dass die Entscheidungen über Befangenheitsanträge nicht selbstständig anfechtbar sind. Wenn Sie Recht hätten und ich befangen wäre, dann läge ein Verfahrensfehler vor, den Sie entsprechend rügen könnten. Deswegen erübrigt sich auch Ihr Antrag auf Vorspielung des Tonträgers oder Erstellung des Protokolls. Wir haben auch gesagt, dass der Tonträger nur dem Stenografen zur Verfügung steht; wir selbst machen davon keinen Gebrauch. Das Protokoll könnte man zwar erstellen. Es hilft Ihnen in der Sache aber nicht weiter; denn die Entscheidung über den Befangenheitsantrag müssen Sie, wie gesagt, mit der Gesamtentscheidung anfechten.

(Brigitte Schwerdtfeger [Stadt Willich]: Von hier aus nur ganz kurz: Ich denke, jetzt ist die Erinnerung noch so frisch, dass man das noch gut nachvollziehen kann! In vier Wochen ist das anders!)

– Aber was hilft es Ihnen?

(Brigitte Schwerdtfeger [Stadt Willich]: Damit wir das möglicherweise auch im gerichtlichen Verfahren bewerten können!)

– Dann haben Sie das Protokoll.

(Brigitte Schwerdtfeger [Stadt Willich]: Ja! Aber in vier Wochen weiß ich vielleicht nicht mehr genau, was gesagt worden ist!)

– Dafür haben Sie dann ja das Protokoll. Ich verstehe daher Ihr Begehren nicht ganz.

Dass wir die – wie Sie das nannten – Vorfälle vom 21. April und 19. Mai auch im Ablauf anders bewerten, brauche ich nicht noch einmal zu betonen. Auch von der Wortwahl würde ich das nie Vorfall nennen. Aber Sie können das bezeichnen wie Sie das für richtig halten; das ist Ihr gutes Recht.

Zu Ihrer Bitte, auf diejenigen Rücksicht zu nehmen, die am Erörterungstermin teilnehmen wollen und dennoch Akteneinsicht beantragen: Ich glaube, es lässt sich regeln, dass wir in der Mittagspause zusätzlich jemanden abstellen, der in der Zeit, wo Sie hier nicht teilnehmen müssen, für die Akteneinsicht zur Verfügung steht. Wir werden versuchen, das in die Wege zu leiten. Diejenigen, die das Recht auf Akteneinsicht in der Mittagspause wahrnehmen wollen, sollten nur fairnesshalber Bescheid geben, dass sie kommen, damit wir nicht umsonst jemanden dorthin schicken. – Ich rufe den nächsten Redner, Herrn Ulrich Menn, auf.

Ulrich Menn (Einwender):

Ulrich Menn. Ich bin Bürger der Stadt Korschenbroich, kein Jurist. – Ich habe mich mit dem Planfeststellungsverfahren auseinander gesetzt. Nach meiner Meinung enthält es einen entscheidenden Fehler: Die Antragstellerin hat meines Erachtens nicht ausführlich und hinreichend klar dargelegt, was passiert, wenn dem Begehren der Antragstellerin nicht stattgegeben wird, wenn das Planfeststellungsverfahren also zu Ungunsten der Antragstellerin ausgeht. Was geschieht dann mit dem Verkehrslandeplatz? Wird die Pferderennbahn erweitert? Wird dort ein Industrie- oder Gewerbepark eingerichtet? Macht man daraus eine Autobahn? Wird er vielleicht ganz abgerissen, oder bleiben die Verhältnisse so wie sie jetzt sind? Dieser Tatbestand ist für mich nicht hinreichend in den Unterlagen der Antragstellerin erklärt worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Menn. – Möchte die Antragstellerin erwidern? Wir haben den Punkt Alternativen ohnehin noch auf der Tagesordnung. Bei dem Punkt wird man sich inhaltlich mit der Fragestellung auseinander setzen müssen: Was ist, wenn die beantragte Planfeststellung negativ beschieden wird? Das Thema kommt ohnehin noch einmal. Aber man kann sicherlich auch jetzt schon das eine oder andere Wort dazu sagen. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir betreiben den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach heute auf Basis der bestehenden Betriebsgenehmigung, der bestehenden Beschlüsse und des jetzigen Planfeststellungsbeschlusses. Wenn ein neuer Planfeststellungsbeschluss nicht ergehen würde, arbeiten wir auf Basis des existenten Beschlusses und der existenten Betriebsgenehmigung weiter.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Dann gehen wir weiter in der Rednerliste. Herr Mischke, bitte.

Ulrich Mischke (Einwender):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Gestern sind zahlreiche Vertagungsanträge mit unterschiedlichen Begründungen gestellt worden. Auch ich habe solche Vertagungsanträge gestellt. Heute Morgen wurden diese alle zurückgewiesen. Ich möchte aus meiner Sicht feststellen, dass mich die ablehnenden Begründungen nicht überzeugt haben. Ich möchte insbesondere einen Punkt erneut aufgreifen, und zwar das Stichwort Synopse bzw. dass die Argumente der Einwender in der Dienststelle – was verständlich ist – zusammengefasst ausgewertet worden sind. Diese Vorgänge sind heute Morgen als interne Verwaltungsvorgänge bezeichnet worden, auf die wir als Einwender kein Einsichtsrecht haben bzw. nicht erhalten können. Nur ist diese Zusammenstellung von Ihnen, von der Bezirksregierung Düsseldorf, der Antragstellerin zugesandt, zur Verfügung gestellt worden. Mit diesem Verfahren ist aus dem verwaltungsinternen Vorgang ein öffentlicher Vorgang geworden.

Deshalb **beantrage** ich und bestehe nach wie vor darauf, dass diese Unterlagen auch den Beteiligten zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellt werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Zweitens hatte ich in diesem Zusammenhang auch gefragt und von Ihnen bisher keine Antwort erhalten, ob die Schreiben und Gutachten unserer Rechtsanwälte, Kommunen, Organisationen wie NABU oder Airpeace und auch andere Schreiben der Bürger an die Antragstellerin weitergegeben worden sind. Wir wissen nicht, ob dabei das Datenschutzgesetz verletzt worden ist. Insbesondere wissen wir nicht, ob alle unsere Gegenargumente richtig erfasst worden oder ob welche unter den Tisch gefallen sind.

Ich **beantrage** erneut, dass dazu Stellung genommen wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Dazu nehme ich gerne erneut Stellung:

Der Antrag wird erneut abgelehnt.

Ich habe das eben schon vorgetragen. Es ist selbstverständlich, dass sich eine Behörde bei einem solch komplexen Verfahren sinnvoll auf einen Erörterungstermin vorbereitet, dass sie die Argumente sichtet und Gegenargumente einholt, um auf die Argumentationsketten im Erörterungstermin vorbereitet zu sein. Das ist kein öffentlicher, sondern ein interner Vorgang. Ich habe eben die einschlägigen Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vorgelesen.

Wenn Sie der Ansicht sind, es bestünde die Gefahr, dass Argumente verloren gingen – Sie haben es etwas anders formuliert, ich will das so nicht wiederholen –, dann ist es im Rahmen der Überprüfung der Planfeststellung Ihr gutes Recht – sei es positiv, sei es negativ – zu überprüfen, ob alle Ihre Argumente richtig gewürdigt worden sind. Sie haben das Recht, dies vor dem Oberverwaltungsgericht, weil es um ein Flughafenverfahren geht, überprüfen zu lassen. Aber dass Sie in den einzelnen Verfahrensschritten sozusagen der Behörde über die Schulter schauen, ob sie das Argument richtig notiert hat, ist nicht erforderlich. Dazu gibt es im Verwaltungsverfahrensgesetz auch keine Rechtsgrundlage.

(Ulrich Mischke [Einwender]: Sie haben das aber nach außen versandt!)

– Das habe ich doch gesagt. Ich habe die Argumente aufgelistet und die Gegenargumente eingeholt. Das ist ein selbstverständlicher Vorgang. Wie wollen sie sonst das Für und Wider eines Vorhabens beurteilen? – Als Nächstes hat Frau Stall das Wort.

Martina Stall (Stadt Willich):

Guten Morgen, Herr Marten! Meine Damen und Herren! Ich möchte zu dem generellen Thema „Zusammentreffen verschiedener Vorhaben nach § 78“ noch etwas Deutlicheres ausführen. Frau Schwerdtfeger hatte zwar die Verbindung der Verfahren beantragt, aber die Begründung war vielleicht so, dass sie das noch nicht nachvollziehen konnten. Deswegen möchte ich das jetzt etwas weiter konkretisieren.

In der Vorschrift heißt es unter „Allgemeines“:

Die Vorschrift regelt die Frage der Zuständigkeit der Behörden und das anzuwendende Verfahrensrecht bei Zusammentreffen mehrerer Vorhaben in Fällen, in denen für mehrere gleichberechtigte Vorhaben an sich getrennte Planfeststellungsverfahren nach verschiedenen Rechtsvorschriften durchzuführen wären, die Entscheidung für diese Vorhaben oder jedenfalls für Teile von ihnen aber wegen des funktionalen Zusammenhangs notwendig einheitlich sein muss, weil die Vorhaben sich überschneiden und im Überschneidungsbereich unter-

schiedliche Entscheidungen getroffen werden können, da die Vorhaben denselben Raum in Anspruch nehmen.

Meiner Ansicht nach ist das hier in drei wesentlichen Fällen der Fall. Ich möchte mit dem Punkt anfangen, der in einem anderen Verfahren schon ganz anders entschieden worden ist, und zwar ist das die verkehrliche Anbindung. Bekanntermaßen wird die zukünftige Friedrich-Kreutzer-Strasse eine Landstraße sein, die nach Landesrecht planfestgestellt werden müsste, die zur Erschließung des Flughafens absolut notwendig ist. Hilfsweise ist der Ausbau des Knotenpunktes an der Flughafenstraße zwingend erforderlich. Je nach Kapazitätsausweitung des Flughafens und Festsetzung ist eines von beiden auf jeden Fall zwingend erforderlich.

Dann stellt sich die Frage: Was passiert, wenn der Flughafen planfestgestellt ist und die Straßenanbindungen alle so bleiben wie sie sind? Ein solches separates Verfahren kann jederzeit scheitern. Was passiert dann? Wie wird dann der Flughafen angedient? Geschieht dies – bei 2,8 Millionen Passagieren im Jahr 2015 – über die zweispurige unbeampelte Kreuzung an der Flughafenstraße? Ich weiß nicht, wie das gehen kann. Meiner Ansicht nach ist es zwingend erforderlich, dass diese Verfahren verbunden werden, weil sie sich unbedingt bedingen.

Ich zitiere aus dem Erörterungstermin des Flughafens Schönefeld, wo es genau anders herum gewesen ist. Dort sind die Verfahren verbunden gewesen. Die Einwender haben argumentiert, dass ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren für die Bereiche Flughafen, Schiene und Straße nicht rechtmäßig sei. Darauf hat die zuständige Planfeststellungsbehörde geschrieben:

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Die Anwendung nach §§ 75 und 78 Verwaltungsverfahrensgesetz erfolgt in rechtmäßiger Weise. Die Rechtslage stellt sich insoweit wie folgt dar: §§ 75 und 78 regeln die Planfeststellung innerhalb eines Verfahrens für notwendige Folgemaßnahmen und das Zusammentreffen mehrerer Vorhaben, die nur einheitlich entschieden werden können. Die in der Planfeststellung einbezogenen Straßenanbindungen stellen solche Folgemaßnahmen dar.

Vorliegend ist die straßenmäßige Anbindung des Flughafengeländes an die Bundesstraße und die Bundesautobahn als Folgemaßnahme anzusehen; denn die bisher vorhandene Flughafenanbindung reicht für den geplanten Ausbau nicht aus,

– was hier ebenfalls der Fall ist –

vielmehr stellt die Straßenanbindung eine umweltschädigende Maßnahme dar, die ohne das veranlassende Vorhaben nicht entstanden wäre.

Das ist de facto auch hier der Fall. Die Straßen würden weder ausgebaut noch überhaupt gebaut, wenn der Flughafen nicht käme. – So weit zur Straße.

Kommen wir zu einem Bereich, der uns als Stadt Willich noch mehr tangiert; das ist die Verlegung des Eschertgrabens bzw. Schauenburggrabens. Sie haben vorhin gesagt, das wäre Bestandteil der Planfeststellung. Das ist nicht wahr. Bestandteil der Planfeststellung ist die Verlegung des Trietbaches. Deswegen wundert es umso mehr, dass die Verlegung des Eschertgrabens bzw. des Schauenburggrabens und die Verrohrung des Schauenburggrabens unterhalb des Flughafengeländes, die heute vorhanden ist und zukünftig entfallen wird, nicht geregelt worden ist.

Es gibt zwei Kinderzeichnungen – wenn ich das einmal so plakativ sagen darf –, wo der Eschertgraben an den Rand des Flughafengeländes gelegt wird. Es gibt keine wassertechnischen Berechnungen. Es gibt keine Aussagen, wie die angrenzenden Flächen entwässert werden sollen. Der Eschertgraben fließt in den Schauenburggraben. Und nun? Normalerweise fließt er unter der Start- und Landebahn hindurch in einem Kanal zum Trietbach. Das soll er zukünftig nicht mehr, denn diese Kanalisierung soll entfallen. Das steht so in allen Planunterlagen.

In den Unterlagen steht der lapidare Satz: Wie das Wasser demnächst spazieren geführt werden muss, muss in einem weiteren wasserrechtlichen Verfahren geklärt werden. Man hat sich schon darüber Gedanken gemacht, ist aber zu keinen konkreten Einsichten gekommen. Das Wasser soll dann über den Nordkanal, der erstens ein Bodendenkmal und zweitens kein Gewässer darstellt, über eine neue Gewässeranbindung an die Cloer in die Niers spazieren geführt werden. Die Fragestellungen, welche Auswirkungen auf das Stadtgebiet von Willich damit verbunden sind, ob die Mengen nach dem neuen Merkblatt BWK-M3, das uns die neue Wasserrahmenrichtlinie beschieden hat, überhaupt in die Cloer einleitbar sind, sind in keiner Weise überprüft worden. Nach den Unterlagen muss sich das Wasser des Schauenburggrabens und des Eschertgrabens kurz vor dem Flughafen eindeutig in Luft auflösen. Anders kann ich es mir nicht vorstellen.

Das ist meiner Ansicht nach ein gravierender Fehler, denn dieses Verfahren hätte mit absoluter Sicherheit verbunden werden müssen. In den Unterlagen steht eindeutig: Muss in einem gesonderten wasserrechtlichen Verfahren entschieden werden. Ich weiß nicht, wie das gehen soll. Das muss zuerst entschieden sein; vorher kann die neue Start- und Landebahn nicht gebaut werden.

Dazu kommt, dass der Wasser- und Bodenverband, der für dieses Verfahren zuständig ist, im Verfahren nicht einmal beteiligt worden ist und die Unterlagen erst auf Anfrage Ende letzten Jahres bekommen hat. Auch jetzt ist er wieder nicht beteiligt worden und musste nach diesem Erörterungstermin fragen. Letztendlich hat er dann noch die entsprechenden Eingaben gemacht.

Dazu kommt, dass das Spazierenführen des Wassers – wie ich es so gerne sage – die Stadt Willich erheblich tangieren und der Wasser- und Bodenverband den wasserrechtlichen Antrag voraussichtlich nicht stellen wird. Das kann ich mir jedenfalls vorstellen. Warum sollte er? Er will das vielleicht gar nicht. Bisher ist das in keiner Weise geregelt worden. Die Stadt Willich, die Mitglied im Wasser- und Bodenverband Mittlere Niers ist, wird dem sicherlich nicht zustimmen wollen. Aber das ist eine Prognose, die ich hier abgebe. Zumindest ist sie eine sehr große Unsicherheit in Ihrem Verfahren.

Sollten Sie jetzt auf die Idee kommen zu sagen, dass der Kanal dann nicht weggenommen wird, dass er unter der Landebahn liegen bleibt, frage ich mich allerdings, ob die Regenrückhalteanlagen, die alle ohne den Graben berechnet worden sind, dann noch passen. Damit sind die technischen Unterlagen meiner Ansicht nach hinfällig, abgesehen davon, dass es so nicht beantragt ist.

Das dritte Verfahren, das wir verbunden haben wollen, wo Sie zwar gesagt haben, Sie würden inhaltlich darauf eingehen, ist die Eckwerteerhöhung zum Flughafen Düsseldorf. Damit schon einmal der allgemeine Eindruck entsteht, was in dieser Erörterung auf uns zukommen wird, möchte ich aus dem Gutachten „Interdependenzen der Flughäfen Düsseldorf International und Mönchengladbach“ zitieren. Dort steht in „Konsequenzen“ unter Absatz 3 und 4:

Die Praxis zeigt, dass mit dem derzeitigen Verkehrsaufkommen in Mönchengladbach diese Regelung eine erfolgreiche Entflechtung der Verkehrsströme gestattet. Es ist allerdings infrage zu stellen, inwieweit die im Rahmen der prognostizierten simultanen Verkehrssteigerung in Mönchengladbach und Düsseldorf noch gegeben ist. Eine daran entsprechende Überprüfung dieser Regelung seitens der DFS wird empfohlen. Während es sich bei abfliegenden Verkehren aus MGL nur um eine Verschlechterung der Qualität handelt, kann es insbesondere bei auf MGL anfliegenden Verkehren zu Problemen kommen, da diese nicht unbegrenzt verzögert werden können.

Das nur, damit es schon einmal im Protokoll steht. Wir werden inhaltlich noch darauf eingehen.

Ich möchte eine weitere Sache ansprechen, und zwar die Trasse der Regiobahn. Wir haben im GEP-Verfahren sehr heftig darauf hingewiesen – das ist Ihnen wahrscheinlich bekannt –,

dass unserer Ansicht nach die raumplanerischen Konflikte hier in keiner Weise gelöst worden sind. Es ist einfach ein Strich auf das Papier gemacht worden, ohne die Frage zu klären, ob das letztendlich überhaupt machbar ist; denn wir sind in einem sehr engen Raum zwischen der Autobahn und dem ausgeweiteten Flughafen. Das Naturschutzgebiet Neersener Bruch ist im Rahmen des GEP-Verfahrens schon erheblich eingeschränkt worden; es ist zumindest gewünscht, dass es verkleinert wird. Letztendlich konnte auch im GEP-Verfahren die Frage nicht geklärt werden, ob durch die Verlegung der Regiobahn möglicherweise das Naturschutzgebiet vollkommen entfallen muss, weil es absolut funktionslos wird. Es ist in keiner Weise nachvollzogen worden, ob alle diese Nutzungen in diesem engen Raum untergebracht werden können. Wir waren zwar der Auffassung, dass dies eine Frage für das GEP-Verfahren ist, mussten uns aber eines Besseren belehren lassen, dass dies eine Frage der Planfeststellung wäre.

Nun muss ich feststellen, dass in der Planfeststellung zu diesem Thema nichts ausgesagt worden ist, die bestehende Regiobahntrasse gleichwohl vollkommen überplant worden ist. Es ist keinerlei Aussage dazu gemacht worden, in welcher Form man sich eine Führung der Regiobahntrasse vorstellen könnte, die nach dem Gebietsentwicklungsplan erhalten bleiben muss, weil sie nach 2015 wiederbelebt werden soll. Das in einem nachfolgenden Verfahren zu klären, was wahrscheinlich als Nächstes kommen wird, kann ich nicht akzeptieren. Auf die Frage, welcher Platz dann noch bleibt, ob das überhaupt noch passt, muss man dann leider sagen: Tut uns Leid, die Bahn kann jetzt doch nicht mehr kommen.

Das kann es nicht sein. Solche Fragestellungen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit einem solchen Großvorhaben stehen, müssen mit geprüft werden. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern - RA Prof. Dr. Heribert Johlen [Antragstellerin]: Herr Vorsitzender!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja, bitte, Herr Johlen.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Wir möchten kurz darauf eingehen, um weitere Diskussionen zu ersparen, weil Frau Stall von einem, jedenfalls was die Straße angeht, unrichtigen Sachverhalt ausgegangen ist. § 78 erfasst den Fall, dass zwei Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, die miteinander in Einklang gebracht werden sollen. Für die Straßenanbindung wird kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die Straßenanbindung erfolgt über eine Privatstraße, für die es eine Baugenehmigung geben muss. Das ist eine Folgemaßnahme nach § 75. Wir haben es hier also nicht mit § 78, sondern mit § 75 zu tun. Das ist eine normale Folgemaßnahme. Eine Privatstraße wird an die Landstraße angebunden werden. Das ist mit dem Landesbetrieb Straßenbau schon abgestimmt. Für diese Privatstraße brauchen wir keine Planfeststel-

lung, sondern eine Baugenehmigung durch die Stadt Korschenbroich. Diese wird erwartungsgemäß abgelehnt werden. Wir werden sie dann einklagen, weil ein Rechtsanspruch auf die Baugenehmigung besteht. Wir haben es nicht mit § 78 zu tun, sondern mit § 75, mit einer Baugenehmigung für eine Privatstraße.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Aber dann hätte es erst recht verbunden werden müssen, weil es eine Folgemaßnahme darstellt!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Stall, Sie sehen auch in der Reaktion, dass wir uns mit diesen Themen sicherlich inhaltlich auseinander setzen müssen. Wir sollten die Frage, welche verfahrensrechtlichen Schritte damit verbunden werden müssen, vielleicht nicht heute klären, sondern erst dann, wenn wir die drei Fragen, die Sie angesprochen haben, inhaltlich diskutiert haben.

(Lachen bei Martina Stall [Stadt Willich])

Das ist der richtige Weg.

(Herbert Schäfer [Einwender]: Wo wird das diskutiert und wann?)

– Hier bei uns im Erörterungstermin. Wir müssen uns doch erst einmal materiell mit den Fragestellungen auseinander setzen, um hinterher zu fragen: Welche verfahrensrechtlichen Folgen hat das? Wenn man alles schon antizipiert, vorher im Kopf durchgeht und unter dem Stichwort Verfahrensfragen abhandeln will, überfrachtet man dieses Verfahren. Wir sollten erst inhaltlich diskutieren und dann schauen, welche Konsequenzen sich für dieses Planfeststellungsverfahren daraus ergeben. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Eine kurze Anmerkung, was die Regiobahn angeht: Wir sind nicht Vorhabenträger der Regiobahn. Uns ist auch bis heute kein Antrag bekannt, dass die Regiobahn wieder ins Leben gerufen werden wird. Das sind Planungsüberlegungen, Frau Stall, das wissen wir. Aber das Vorhaben selbst ist noch nicht eingeleitet.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Das ist richtig; aber es muss ja möglich bleiben!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. - Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Guten Morgen, Herr Marten! Guten Morgen, meine Damen und Herren! Ich möchte zuerst noch einmal auf die Unterlagen von vorhin zurückkommen. Sie haben vorhin über verwal-

tungsinterne Unterlagen gesprochen und damit abgelehnt, die Informationen auch den Initiativen und Trägern öffentlicher Belange zur Verfügung zu stellen. Sie haben sich gestern mehrfach den Vorwurf eingehandelt, auf undurchsichtige Weise mit der Antragstellerin zusammenzuarbeiten. Mit dem, was Sie heute Morgen gemacht haben, unterfüttern Sie das nur wieder.

Wenn Sie Informationen an die Antragstellerin geben, sind diese Informationen damit öffentlich, nämlich der Antragstellerin bekannt und den Antragsgegnern nicht bekannt. Das heißt, Sie enthalten uns Unterlagen vor, die Sie der Antragstellerin zur Verfügung gestellt haben – nach meiner Auffassung völlig ohne Grund und vor allen Dingen völlig ohne Not. Ich hätte gerne von Ihnen eine konkrete Auskunft: Was haben Sie der Antragstellerin zur Verfügung gestellt? Wann werden Sie uns diese Unterlagen zur Verfügung stellen?

Was passiert, wenn der Flughafen die Genehmigung nicht bekommt? Offensichtlich geht niemand davon aus, dass er sie nicht bekommt, denn die Antwort, die Herr Zerbe gegeben hat, war mehr als entwaffnend. Wenn man sie ins Deutsche übersetzt, heißt sie: Dann machen wir so weiter wie bisher. Das ist fast wörtlich das, was er gesagt hat. Wenn man es deutlicher macht, heißt das: Dann machen wir weiterhin jedes Jahr 5 Millionen € Verlust. Wen kümmert das? Irgendwer wird es schon bezahlen, wir müssen das ja nicht.

Zur Zuwegung: Hier wird offensichtlich ein Planverfahren betrieben, ohne sich vernünftig Gedanken über die Zuwegung zu machen. Ganz bewusst wird damit kalkuliert, dass man mit einer Genehmigung für den Ausbau in der Tasche die Zuwegung juristisch erzwingen kann. Ob das die richtige Vorgehensweise ist, wage ich ernsthaft zu bezweifeln.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben, ich muss zur Kenntnis nehmen, dass Sie die Bezirksregierung heute erneut wie auch gestern unter Generalverdacht stellen.

(Wolfgang Houben [Einwender]: Das machen Sie selber!)

– Nein, Sie machen das. Ich mache das nicht. Ich weise das zurück. Wenn ich Sie nicht überzeugen kann, muss ich das so zur Kenntnis nehmen. Ich bleibe bei der Entscheidung, dass die vorbereitenden Handlungen für den Erörterungstermin nicht öffentlich sind und dies ein Behördeninternum ist. Wenn Sie anderer Meinung sind, können Sie das sicherlich im Wege einer möglichen Klage ansprechen. Wir sollten nicht ständig die gleichen Anträge abhandeln; das bringt uns in der Sache nicht weiter. Sie kennen meine Meinung, ich kenne Ihre Meinung. Wir kommen eben in dieser Frage nicht zusammen. – Herr Dr. Wilhelm Weiß.

Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß (Einwender):

Guten Tag, Herr Marten! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bin von der Airpeace-Organisation beauftragt, über die Wirtschaftlichkeit des Flughafens bzw. des geplanten Flughafens Mönchengladbach zu sprechen und habe einige Unterlagen vorbereitet.

(Folien)

Es geht im Rahmen der Wirtschaftlichkeit um mehrere Faktoren. Im Überblick sind vier Punkte hervorzuheben: Zum einen geht es um die Flughafendichte im Umfeld des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach, zum anderen um überzogene Planvorstellungen für die Anzahl der Passagiere, die ab Mönchengladbach starten und dort auch landen sollen. Weiterhin ist festzustellen, dass MGL eine Konkurrenz für Düsseldorf darstellt. Das hört sich im Moment vielleicht etwas komisch an, aber Sie werden sehen, dass dort ein Hintergrund vorhanden ist. Last, not least geht es um die Problematik der Angebotssicherstellung in Mönchengladbach. Auch dazu werde ich einzelne Ausführungen machen.

Ich möchte erst einmal von der Flughafendichte um Mönchengladbach ausgehen. Sie sehen, dass Mönchengladbach von Flughäfen umgeben, ja sogar umzingelt ist. Im Norden befindet sich im Aufbau der Flughafen Weeze, im Osten in aller Nähe der Flughafen Düsseldorf, im Südosten der Flughafen Köln/Bonn und last but not least im Südwesten der Flughafen Maastricht. Diese geographische Situation kann man in Entfernungsangaben umsetzen. Ich habe die Entfernungsangaben entgegen der flugtechnischen Situation und Sicht in nautischen Meilen in Kilometern vorgesehen. Hier geht es um die Flugpassagiere mit der Frage: Wie leicht sind andere Flughäfen im Umfeld von Mönchengladbach erreichbar? Düsseldorf ist mit einer Entfernung von 22 km Luftlinie der nächste Flughafen. Köln/Bonn mit einer Entfernung von 61 km ist ein weiterer sehr starker Flughafen. Maastricht ist 67 km und Weeze 47 km entfernt. Die durchschnittliche Entfernung von den Großflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn ist mit 42 km sehr gering. Das sind die stärksten Träger des Luftverkehrs in Nordrhein-Westfalen.

Wenn man alle vier Flughäfen in Betracht zieht, beträgt die durchschnittliche Entfernung 49 km. Damit ist nachgewiesen, dass das Umfeld von Mönchengladbach sozusagen durch Flughäfen geprägt ist, dass Mönchengladbach keineswegs als Notwendigkeit angesehen werden muss.

Nun möchte ich zu den überzogenen Planungsvorstellungen des Flughafens Mönchengladbach Stellung nehmen. Basis für die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen sind die Passagierzahlen des Jahres 2004. Ich hatte erst vor, die Zahlen von 2003 aufzubereiten, mich aber dann dazu entschlossen, die letzten Zahlen zugrunde zu legen. Ich hatte auch versucht, in Dortmund und Mönchengladbach Zahlen für 2004 zu bekommen; das war aber nicht möglich. In der Presseabteilung konnte man mir das nicht sagen. Besonders hier in Mönchengladbach war solch eine Aufregung in der Presseabteilung in der Vorbereitung zum gestrigen

und heutigen Tag, dass man mir nicht die neuesten Zahlen angeben konnte. Ich habe in der Zeitung von der gestrigen Tagung gelesen, dass die 190.000 nicht mehr erreicht wurden, dass 150.000 Passagiere zu verzeichnen sind. Die Zahl kann aber an diesem rechnerischen Ergebnis nichts ändern.

Wir hatten im Jahre 2004 27.660.000 Flugpassagiere, die statistisch doppelt gezählt werden, weil Ankunft und Abflug gesondert erfasst werden. Diese Zahl möchte ich mit der NRW-Bevölkerungszahl vom 31.12.2003, mit 18,079 Millionen in Beziehung setzen. Das ist eine sehr grobe Zahl, weil es auch Grenzflughäfen gibt, z. B. Köln/Bonn im Hinblick auf den Norden von Rheinland-Pfalz oder Münster/Osnabrück im Hinblick auf den Südwesten von Niedersachsen. Diese Zahl ist nicht hundertprozentig, außerdem ist die Auswertung nur ein Aspekt der gesamten Frage der Wirtschaftlichkeit des Flughafens Mönchengladbach. Das ist erst einmal zur Einstimmung zu sagen. Hier ergibt sich eine Relation von 1,53. Wenn ich die 27 Millionen zu den 18 Millionen in Beziehung setze, ist das der Faktor.

Zur Planung für Mönchengladbach: Es ist immer die Rede von 25 bzw. 30 % des Aufkommens der Passagiere in Düsseldorf. Ich habe von den 15,2 Millionen Flugpassagieren die Anteile von 25 und 30 % errechnet. Bei 25 % ergibt sich ein Passagiervolumen von 3,8 Millionen. Nun habe ich heute Morgen in der Zeitung gelesen, dass gestern von 2,8 Millionen die Rede war. Damit ergibt sich die Erkenntnis, dass man die Anzahl der Flugpassagiere um ca. 1 Million reduziert hat. Insofern sind die folgenden Zahlen nicht mehr ganz aktuell; aber ich möchte besonders darauf hinweisen, dass dies nur ein Aspekt der ganzen Angelegenheit ist.

Wenn ich nun die Bevölkerungszahl des MGL-Quellgebietes in Beziehung setze – dies habe ich in meinem Gutachten vom April 2004 dargestellt, in dem ich die Kreisbevölkerungszahlen im Quellgebiet von Mönchengladbach gewichtet habe –, auch in der Nähe z. B. zu Maastricht mit 0,5 oder 0,3 – das ist ein bisschen willkürlich, das gebe ich zu –, ergibt sich eine Zahl von 1.725.000 Einwohnern. Jetzt beträgt der Multiplikator – 3,8 Millionen durch 1,7 Millionen – praktisch 2,21.

Nun zum Vergleich: Wir haben oben die Gesamtrelation für Nordrhein-Westfalen in Höhe von 1,53. Wenn ich die 2,2 Millionen durch 1,53 dividiere, bekomme ich 1,44. Damit ist diese Planung um 44 % überzogen. Aber wie gesagt: Durch die 2,8 Millionen hat sich die letzte Auswertung erübrigt. Ich habe sie nur der Vollständigkeit halber vorgetragen.

Zu den Strukturveränderungen, die ganz entscheidend in Betracht zu ziehen sind: Durch den Einsatz des Airbus A 380 in Köln/Bonn werden wir in absehbarer Zeit eine Strukturveränderung haben. Es ist klar, dass jetzt nur München und Frankfurt als Verkehrsflugplatz für diesen Riesenjumbo infrage kommen. In Anbetracht der langen Start- und Landebahn in Köln/Bonn haben wir in Nordrhein-Westfalen dort die einzige Möglichkeit, den Airbus A 380 einzusetzen. Bei einer Veranstaltung in Kaarst hatte ich Herrn Dr. Schwarz gefragt, ob an

einen Einsatz des Airbus A 380 in Düsseldorf gedacht werden kann. Das hat er verneint. Für mich ist klar, dass dieser Riesenjumbo die jetzige Strecke nicht akzeptieren kann und aus Sicherheitsgründen Köln/Bonn dafür infrage kommt. Es ist wichtig, dass wir diesen wichtigen Verkehrsträger auf lange Sicht für Nordrhein-Westfalen haben, sonst wären wir nur auf Zubringerverkehr angewiesen.

Auf der Basis der Passagierzahl 2004 für Düsseldorf habe ich bei einem Verlustprozentsatz – sozusagen bei einem Passagierentzug – von 5 % einen Entzug von 764.000 Passagieren errechnet, bei 10 % 1,5 Millionen und bei 15 % 2,2 Millionen. Dann habe ich diese Zahl durch ein durchschnittliches Fassungsvermögen von 650 Passagieren für den A 380 dividiert und dementsprechend eine Zahl von Bewegungen für den A 380 ermittelt, um überhaupt einmal festzustellen, wie sich die Passagierentzugszahl auf die Bewegungen mit dem A 380 auswirkt. Ich habe z. B. 1.175 Bewegungen errechnet. Durch 52 Wochen macht das 23 Bewegungen, wohlgerneht Starts und Landungen. Durch sieben Tage dividiert sind das drei Bewegungen bzw. sechs und dann zehn Bewegungen.

Damit ist klar, dass dieser Entzug der Passagiere für Düsseldorf durchaus auch in Köln/Bonn machbar ist. Es ist besonders wichtig für Düsseldorf, die Wirtschaftlichkeitsfrage zu beurteilen. Ich weiß nicht, ob jemand vom Flughafen Düsseldorf hier dabei ist. Letztlich ist Düsseldorf der Investor und nicht Mönchengladbach.

Jetzt kommen noch zusätzliche Faktoren in Betracht, die sehr wesentlich sind, und zwar negative Strukturfaktoren aus der Bevölkerungs-, aus der demographischen Entwicklung. Die negative Bevölkerungsentwicklung ist zu berücksichtigen. Ein Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach ist eine langfristig wirksame Entscheidung und kann nicht bezogen auf die Verhältnisse von übermorgen getroffen werden. Das ist eine Selbstverständlichkeit. Deswegen muss gerade dieser Faktor in die Betrachtung einbezogen werden.

Außerdem führt die demographische Entwicklung immer mehr zur Überalterung unserer Bevölkerung. Ältere Leute machen nun einmal nicht mehr so große Flugreisen, sondern beschränken sich mehr auf das Erreichbare, das keine derartigen körperlichen Anforderungen stellt. Ich selbst aus meiner Sicht kann sagen, dass ich vor längerer Zeit mehrere Erdteile bereist habe. Obwohl ich noch ganz fit bin und mich auch noch körperlich fit halte, ziehe ich mich jetzt aber auf Reisen zurück, die nicht mehr so stressig sind und mit Zeitverschiebung und allem Drum und Dran verbunden sind. Meine nächsten Reisen gehen auf die Donau – die berühmte Kreuzschiffahrt, die dort angeboten wird – und zum Gardasee; dahin fahre ich mit dem Bus. Ich glaube, da stehe ich nicht ganz allein. Man sollte wirklich einmal eine Befragung der Bevölkerung durchführen, wie das nun ist. Dieser Faktor ist nämlich ein ganz wesentliches Moment.

Jetzt möchte ich noch etwas zu der Zahl der Passagiere sagen, die ich aufgrund der Bevölkerung und aufgrund des Quellgebietes festgestellt habe. Natürlich sind die Billigflieger ein

Faktor, der eine Verschiebung herbeiführt. Wenn man diese Billigflieger hier in Mönchengladbach ansiedelt und verstärkt, muss allerdings eine genaue Rentabilitätsberechnung durchgeführt werden. Wir sehen ja an Weeze und an Dortmund, was diese Billigflieger bewirken. Und wir müssen doch eine rentable Durchführung des Flugverkehrs sicherstellen.

Als Letztes komme ich zu einem ebenfalls wichtigen Faktor, und zwar zur Gestaltung des Angebots in Mönchengladbach und damit zur Gewinnung von Fluggesellschaften, die Flüge anbieten. Hier stellt sich ein großes Hindernis dar, weil durch die Priorität des Landebetriebs – nicht allein; das ist aber der Hauptfaktor – in Düsseldorf in die Betriebsrichtung 05 gegenüber dem Start in Mönchengladbach der Verkehr in Mönchengladbach im Rahmen der Flugsicherheit behindert ist. In Gutachten ist die Rede davon, dass in Mönchengladbach ein Start z. B. nur mit 20-minütiger Verspätung stattfinden kann. Diesen Nachteil muss man den Fluggesellschaften, die sich in Mönchengladbach niederlassen wollen, ganz klar vor Augen führen und darf da nicht irgendwie etwas verschleiern.

Deswegen **fordere** ich, dass, bevor die Investition beschlossen wird, Verträge mit Fluggesellschaften geschlossen werden, damit überhaupt klar ist, ob sich genügend Fluggesellschaften finden, die unter den eingeschränkten Bedingungen auf dem Flughafen Mönchengladbach dort ihren Betrieb eröffnen wollen.

Dies ist ein ganz wesentlicher Faktor für die Rentabilitätsvorschau für den Flughafen Mönchengladbach.

Jetzt möchte ich hier noch ein anderes Moment vortragen. Es ist klar, dass die Bezirksregierung für das Anhörungsverfahren zuständig ist und es leitet. Das könnte aber z. B. den Gedanken aufleben lassen, dass es hier auch um den Einsatz öffentlicher Mittel geht. Da müssen wir sagen: Wir haben keine Veranlassung, noch öffentliche Mittel in den Sand zu setzen.

Deswegen sollte sich auch die Bezirksregierung besonders für die Wirtschaftlichkeit des geplanten Flughafens Mönchengladbach interessieren. Es ist wichtig, dass sich auch der Flughafen Düsseldorf für diese Frage interessiert. Aber hier ist er auch Antragsteller. Es ist klar, dass die Antragsteller daran interessiert sind, dass die Sache durchgeführt wird. Da brauchen wir uns gar nichts vorzumachen. Aber wie gesagt: Die Wirtschaftlichkeit ist schon eine ganz wichtige Frage.

Weil ich mich mit der Frage der Flugsicherheit befasst habe, werde ich am 13. Juni auch noch etwas zu diesem wichtigen Thema sagen. Schon diese beiden Faktoren müssen dazu führen, dass man dieses Projekt aufgibt. Der Lärm ist noch ein zusätzliches Moment. Hier geht es aber in erster Linie um die Wirtschaftlichkeit und um die Flugsicherheit. Im Hinblick auf die Flugsicherheit bin ich selber betroffen oder fühle mich betroffen, weil mein Haus in der Einfugschneise von Düsseldorf liegt. Hier müssen also ganz wichtige Fragen tief gehend

behandelt werden, ehe von der Bezirksregierung eine Entscheidung getroffen wird. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Dr. Weiß. Sie haben mit Ihrem Beitrag schon in Themen Einblick nehmen lassen, die eigentlich unter den nächsten Tagesordnungspunkt fallen. Wir haben das aber alle mitbekommen und waren in der Lage, Ihnen zu folgen. – Jetzt sehe ich dort hinten eine Wortmeldung. Zunächst möchte ich aber die Antragstellerin fragen, ob sie jetzt oder unter dem Tagesordnungspunkt 3 auf Herrn Dr. Weiß antworten möchte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Dr. Weiß hat mehrere Punkte angesprochen, die wir im Rahmen des Erörterungstermins auf der Agenda haben. Heute Mittag werden wir den Gutachter Prof. Wolf aus Aachen zum Thema „Verkehrsprognose, Bedarf“ hier haben. Dann können wir dieses Thema und auch die vorgetragenen Themen noch vertiefen. Auch zum Thema „Flugsicherheit“ – dieser Punkt ist von Ihnen ebenfalls angesprochen worden – werden wir noch einen gesonderten Tagesordnungspunkt haben.

Herr Dr. Weiß, Ihre im Rahmen Ihrer Einwendungen vorgetragene Kritik an sogenannten Billigfliegern verstehe ich überhaupt nicht. Würde ich mir als Unternehmensberater einen Billigflieger angucken, dann würde ich sagen: Das ist ja toll! Er ist besonders wirtschaftlich organisiert; darum kann er so preiswerte Tickets anbieten.

Zweiter Einwand: Ich habe mich sehr darüber gefreut, Herr Dr. Weiß, dass Sie und Airpeace heute die Meinung haben – Sie haben das auch sehr gut zum Ausdruck gebracht –, dass der A 380 ein wichtiger Verkehrsträger ist. Dieses Flugzeug wird in Mönchengladbach mit der kurzen Startbahn von 2.320 m nicht fliegen können. Die Aussage von Ihnen und Airpeace, dass der A 380 ein wichtiger Verkehrsträger ist, begrüße ich aber ausdrücklich. – Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Ich sehe dort hinten eine Wortmeldung. Sind Sie Herr Vill?

(Hans-Joachim Berndt [Einwender]: Nein! Mein Name ist Berndt!)

– Herr Berndt, würden Sie sich bitte in die Wortmeldeliste eintragen? Jetzt steht nämlich erst Herr Karl Vill auf der Rednerliste.

(Hans-Joachim Berndt [Einwender]: Ich möchte Protest anmelden, dass jetzt schon die Liste 3 angesprochen wird! Ich gehe dann auch nach vorne und trage mich in die Liste 2 ein! Da schieben sich Neu-

ankommer von heute einfach vor, und wir warten auf unseren Termin, der immer länger wird! Bitte sagen Sie den Mitarbeitern der Wortmeldestelle, dass sie darauf achten, dass der Tagungsordnungspunkt berücksichtigt wird! Es kann nicht sein, dass sich hier jemand vorpuscht!)

– Nein, es hat sich niemand vorgepuscht. Es war eine ordnungsgemäße Wortmeldung zu Tagesordnungspunkt 2, die inhaltlich mehr Tagesordnungspunkt 3 zuzuordnen ist. Ich habe das mit meinen einführenden Worten eben kommentiert. Wir sollten auch so viel Toleranz üben, dass wir akzeptieren, wenn man sich vielleicht ein bisschen im Tagesordnungspunkt vertut oder etwas weiter ausführt. Ich glaube, es ist nicht unerträglich, da ein paar Minuten zuzuhören. Wir sind nach wie vor bei Tagesordnungspunkt 2, Verfahrensfragen. – Jetzt steht als Nächster Herr Vill auf der Rednerliste. Ist er da? – Ja. Bitte.

Karl Vill (Einwender):

Herr Vorsitzender! Verehrte Damen und Herren! Ich wohne in Kleinenbroich und fühle mich natürlich von dieser Sache betroffen. Ich möchte auch zum Ausdruck bringen, dass ich hier Verfahrensmängel sehe. Einige Dinge wurden heute schon ausführlich vorgetragen. Ich kann mich diesen Ausführungen nur anschließen.

Ich persönlich habe auch eine schriftliche Eingabe gemacht. Mir geht es darum, ob die losen Zettel, die man in den Wochen vor Ende der Frist zur Abgabe von Einwendungen am Flughafen bequem ankreuzen bzw. ausfüllen und in irgendeinen Kasten werfen konnte, zu einem fairen Verfahren gehören. Nach meiner Auffassung war das keine faire Aktion. Ich möchte Sie deswegen heute hier fragen: Werden diese Zettel bei der Gewichtung gewertet?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Jede Meinungsäußerung, die uns zugegangen ist – egal, in welcher Form –, wird natürlich zur Kenntnis genommen.

Karl Vill (Einwender):

Wird eine Antwort kommen, ob diese Zettel eine Gewichtung finden?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Jede Meinungsäußerung fließt in das Verfahren ein. Die Planfeststellungsbehörde wird alle Argumente gewichten und dann zu einer Entscheidung kommen.

Karl Vill (Einwender):

Vielleicht habe ich mich schlecht ausgedrückt. Ich war der Meinung, dass diese Zettel, die ja auch eine Meinung ausdrücken, nicht sauber waren und nicht gerecht waren. Sie waren ohne Datum. Es war keine Interessenslage erkennbar, warum wer welchen Zettel in irgendei-

nen Kasten geschmissen hat. Nach meiner Meinung war das eine Befragung der Bevölkerung, die nicht sauber war. Nach meiner Meinung dürfte sie in diesem Verfahren nicht gewertet werden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das habe ich zur Kenntnis genommen.

Karl Vill (Einwender):

Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte sehr. – Auf meinem Bildschirm endet die Rednerliste mit Herrn Vill. Gibt es noch Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt? – Das ist nicht der Fall.

Dann leite ich über zu:

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

Ich frage einmal die Antragstellerin: Wann ist Ihr Gutachter verfügbar?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Prof. Wolf wird ab 14:00 Uhr zur Verfügung stehen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir könnten natürlich schon vorher über diesen Tagesordnungspunkt diskutieren und Herrn Prof. Wolf dann für 14:00 Uhr vormerken – es sei denn, im Auditorium besteht der Wunsch, zunächst den Gutachter zu hören und erst anschließend dazu Stellung zu nehmen. Wie sieht es aus? – Herr Mischke. Gehen Sie bitte ans Mikrofon; dann kommt Ihr Beitrag besser ins Protokoll.

Ulrich Mischke (Einwender):

Ich bitte im Hinblick auf die Zeitpläne der hier Anwesenden, die zum Teil ja noch berufstätig sind oder andere Verpflichtungen haben, dass zügig vorangeschritten wird. Daher sollte man jetzt die bereits vorliegenden Wortmeldungen berücksichtigen und den entsprechenden Rednern das Wort erteilen. Das halte ich für sinnvoll – auch in meinem subjektiven Interesse, muss ich ehrlicherweise zugeben; denn ich habe heute Nachmittag um halb sechs noch einen anderen Termin.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Okay. Danke sehr. – Kann man bitte einmal die Rednerliste aufspielen? – Hier ist sie. Herr Sommer und Herr Faulenbach da Costa kommen allerdings erst am Donnerstag. Das heißt, dass wir jetzt mit Frau Stall beginnen würden.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Ich habe mich bewusst nach Herrn Faulenbach da Costa eingetragen!)

– Gut. – Sieht sich die Antragstellerin in der Lage, erst einmal ohne Gutachter in das Thema einzuführen? Oder wollen Sie auf Ihren Gutachter warten?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Prof. Wolf hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Verkehrsprognose erstellt. Er hat für heute auch ein Eingangsstatement vorbereitet, um hier noch einmal die Eckpunkte seiner Prognose und die Daten vorzustellen. Ich hielte es für sinnvoll, wenn wir zunächst Herrn Prof. Wolf sprechen ließen und danach in die Diskussion der dem Antrag beigelegten Verkehrsprognose einstieg.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Okay. – Dann gehe ich einmal die Rednerliste durch und frage, wer bereits jetzt reden möchte. Frau Stall habe ich schon gefragt. Herr Reh?

(Werner Reh [BUND]: Später!)

– Später. – Herr Bernward Ilse?

(Bernward Ilse [Betroffener]: Ich kann jetzt reden!)

– Gut. – Ich gehe die Liste eben einmal durch, damit wir wissen, wer bereit ist, schon jetzt zu reden. – Herr Berndt?

(Hans-Joachim Berndt [Einwender]: Jetzt!)

– Jetzt. – Herr Mischke?

(Ulrich Mischke [Einwender]: Ja!)

– Gut. – Dann fangen wir mit Herrn Ilse an.

Bernward Ilse (Betroffener):

Meine Damen und Herren von der Bezirksregierung! Sehr verehrte Damen und Herren! Mein Name ist Bernward Ilse. Ich wohne in der Stadt Neuss und bin heute hier, um zum Thema „Bedarf für den Flughafenausbau Mönchengladbach“ zu sprechen. – Es ist schon oft gesagt

worden: Wir haben im Umfeld zwei Großflughäfen, nämlich den Flughafen Düsseldorf und den Flughafen Köln. Außerdem haben wir den aufstrebenden Flughafen Weeze für den Billigflugbereich.

Köln/Bonn ist im Marktsegment „Billigflieger“ der Marktführer. Wie sieht die Situation auf diesem Flughafen aus? – Dazu möchte ich hier einige Zahlen vortragen. Im Jahre 2004 hatte der Flughafen Köln/Bonn 8,4 Millionen Passagiere. Möglich wären heute ohne jeglichen Umbau auf diesem Flughafen 11 Millionen Passagiere. Ein leichter Umbau, ein interner Umbau, ohne Genehmigungsverfahren würde es ermöglichen, auf diesem Flughafen 13 Millionen Passagiere abzuwickeln. Ein Neubau eines Terminals 3 würde es ermöglichen, 20 Millionen Passagiere über diesen Flughafen abzuwickeln. Auf diesem Flughafen ist also ein erhebliches Reserve- und Kapazitätspotenzial vorhanden.

Wir haben den Flughafen Weeze-Laarbruch. Dieser Flughafen, der ökologisch vorteilhaft auf einem ehemaligen Militärflughafen gebaut wurde, hatte im Jahre 2004 eine Auslastung von circa 40 %. Möglich sind in Weeze-Laarbruch heute 2,5 Millionen Passagiere. Ausgenutzt wurden im Jahre 2004 circa 1 Million Passagiere. Darüber hinaus verfügt der Flughafen Weeze-Laarbruch in seinem Eigentum über erhebliche Ausbau- und Reserveflächen. Er könnte also ohne Probleme expandieren – vorausgesetzt, die entsprechenden Genehmigungen werden erteilt.

Wir hören öfter das Argument „Förderung des Wirtschaftsstandorts Mönchengladbach“. Dazu möchte ich feststellen, dass mit der A 44 und dem Bau der Rheinquerung die Mönchengladbacher Wirtschaft und bedeutende Unternehmen einen sehr direkten Anschluss an den Airport Düsseldorf erhalten haben. Früher musste man über das Kaarster Kreuz und die Theodor-Heuss-Brücke fahren und hatte dort besonders in der Rushhour von 7:00 bis 9:00 Uhr oder nach 16:00 Uhr sehr viele Probleme. Viele Unternehmen mussten mit ihren Kunden teilweise zwei Stunden warten, bis sie am Flughafen waren. Heute fährt man von der Mönchengladbacher Innenstadt bis zum Flughafen Düsseldorf eine halbe Stunde.

Durch die A 44 hat sich das Thema „Flughafen Mönchengladbach“ für die Wirtschaft in Mönchengladbach erledigt. Damit würde man ihr lediglich einige Minuten Zeitvorteil gewähren. Natürlich werden die Unternehmen froh sein, wenn man ihnen das gewährt. Dies steht aber wohl in keinem Verhältnis zu den Eingriffen in die Lebensqualität, in die Gesundheit, in die Umwelt und in die Erholungsfunktion, die wir in unserem Umfeld haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Meine Damen und Herren, im letzten Jahr gab es ein bemerkenswertes Gutachten der Boston Consulting Group. Die Boston Consulting Group hat sich mit dem Weltflugverkehr und der Frage beschäftigt, wo in Zukunft sinnvoll Mittel in die Verkehrsinfrastruktur der Flughäfen fließen. Eindeutiges Urteil dieser Studie: Sinnvoll ist die Förderung der großen Drehkreuze.

Hier sollten die Investitionen konzentriert werden. Regionalflughäfen gibt man in dieser Strategie keine große Chance.

Dieses wird auch durch eine Pressemeldung des Vorstandsvorsitzenden der Frankfurter Flughafengesellschaft Fraport, Herrn Bender, bestätigt, der feststellt, dass genau dieses Gutachten die Tendenzen im Flugverkehr widerspiegelt. Es wird auf die großen Drehkreuze hinauslaufen. Hier werden die Investitionen massiert. Eine Ausweitung der Infrastruktur in die Fläche und die Nebenflughäfen ist nicht sinnvoll.

Meine Damen und Herren, wie kann dann überhaupt Flugverkehr in Mönchengladbach zustande kommen? Brauchen wir uns gar keine Sorgen zu machen, weil da eh nicht viel zusammenkommt? – Meines Erachtens besteht natürlich die Chance, dass durch aggressiven Preiswettbewerb im Low-Cost-Bereich Kunden und Fluglinien abgeworben werden. Es besteht die Chance, dass Menschen in Mönchengladbach einsteigen, weil es einfach näher ist. Wenn ich in Mönchengladbach wohne, ans Mittelmeer fliegen will und einen Flug habe, der vor der Haustür in Mönchengladbach startet, fahre ich natürlich nicht nach Düsseldorf oder nach Köln. Das sind die Möglichkeiten, wie hier Flugverkehr erzeugt werden kann: Abwerbung; Verlagerung von Düsseldorf; Verdrängungswettbewerb.

Dieser Flugverkehr, der hier erzeugt wird, mag aus marktwirtschaftlicher Sicht interessant sein. Das mag möglicherweise ein Ergebnis des Marktes sein. Ich denke aber, dass ein solcher Flugverkehr – wenn er denn überhaupt zustande kommt – auch inakzeptabel ist. Wir haben eine ausreichende Infrastruktur in der Region. Wir haben ausreichend Reservekapazitäten. Wir fördern hier einen Verkehr, der sinnlos ist, der aber dann, wenn er aufgrund des Verdrängungswettbewerbs zustande kommt, zulasten der Bürger geht. Er geht zulasten der Menschen in dieser Region. Er schränkt ihre Umweltqualität ein. Er schränkt ihre Naherholungsqualität ein. Er schädigt ihr Wohneigentum.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich sehe überhaupt keine überragenden regionalen Interessen, die diesen schweren und massiven Eingriff rechtfertigen könnten. Darum bin ich auch aus Neuss hierhin gekommen, obwohl ich nicht unmittelbar in der Einflugschneise wohne. Ich konnte nämlich selten ein so sinnloses und überflüssiges Vorhaben feststellen wie den Ausbau dieses Flughafens.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich fordere die Bezirksregierung auf, eine volkswirtschaftlich unsinnige Entscheidung zu verhindern, einen regionalpolitisch vernünftigen Ausgleich herbeizuführen, die Kooperation zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln zu fördern und den Voten der umliegenden Kreise – des Kreises Viersen, des Kreises Neuss – zu folgen. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Ilse. – Möchte die Antragstellerin erwidern?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Nur ganz kurz. – Herr Ilse, vielen Dank für Ihren Vortrag. Das, was Sie tun bzw. was Sie heute vortragen, ist, dass Sie die Fluggäste hier aus der Region auf andere Plätze verweisen. Sie sagen, Fliegerei und Flughafenbetrieb hier sei ein massiver Eingriff in die Lebensqualität. Sie nehmen es aber zur Kenntnis und schlagen auch vor, dass diese Eingriffe bitte an anderen Plätzen stattfinden sollen.

Das Zweite: Sie sind auf den Punkt „aggressiver Preiswettbewerb“ eingegangen. Die Flughäfen stehen nun einmal im Wettbewerb. Sie sind Wirtschaftsunternehmen wie jedes andere Wirtschaftsunternehmen auch. Jeder versucht, seinen Fluggästen und seinen potenziellen Kunden ein hochattraktives Angebot zu bieten. Das ist nun einmal Sinn und Zweck des Wirtschaftens.

Zu der von Ihnen angesprochenen Kooperation der Flughäfen hat Herr Prof. Beder im Auftrag des Wirtschaftsministeriums des Landes NRW eine Untersuchung durchgeführt. Alles das, was Sie hier in Bezug auf eine Kooperation mit Köln/Bonn oder anderen Plätzen vorschlagen, ist dort sehr, sehr ernüchternd dargestellt. Ich würde daher vorschlagen, dass Sie sich einmal die Studie von Herrn Prof. Beder ansehen.

(Zuruf von Bernward Ilse [Betroffener])

– Sie haben sie. Wir würden diese Studie von Herrn Prof. Beder auch einmal der Bezirksregierung zur Verfügung stellen – wenn Sie dann nicht wieder einen Antrag stellen, Unterlagen in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen.

Ich möchte auch ganz gerne auf die Firma Boston Consulting eingehen. Boston Consulting hat nämlich zwei Aussagen gemacht. Erstens: Die großen Plätze werden größer. Zweitens: Die kleinen Plätze, auch die Regionalplätze, werden sich schwer tun – es sei denn, sie verfügen über ein ausreichend großes Einzugsgebiet. – Und das ist bei Mönchengladbach exakt der Fall.

(Lachen bei den Einwendern)

– Wir werden das einmal hier zeigen. Ich finde Ihr Verhalten auch ein bisschen befremdlich. Man nimmt zu einer mündlich vorgetragenen Einwendung Stellung, und sofort geht das Gelächter los. Lassen Sie uns doch erst einmal ein paar Daten, Zahlen und Fakten vortragen und entscheiden dann, ob das Lachen berechtigt ist.

(Folie)

Der Flughafen Mönchengladbach verfügt über eine der größten Catchment Areas in ganz Europa. Damit wird auch die Qualität eines Flughafens gemessen. Wenn Sie um einen Flughafen herum einen 50-km-Zirkel ziehen, dann können Sie die in diesem 50-km-Radius lebende Bevölkerung erfassen. Schauen Sie sich einmal Düsseldorf und Mönchengladbach zusammen an: Düsseldorf verfügt über ein Potenzial von 9,2 Millionen, Mönchengladbach über ein Potenzial von 7,8 Millionen potenzieller Fluggäste.

(Zuruf: So geht das nicht! Das sind doch die gleichen Menschen!)

– Darf ich bitte ausführen? Ich nehme dazu Stellung. Wir haben doch in unserem Antrag gesagt, dass wir Ergänzungsfunktion für den Düsseldorfer Flughafen wahrnehmen. Und wenn Sie – –

(Weiterer Zuruf)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie haben das Wort, Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich möchte die Dame dort hinten nicht immer unterbrechen. – Wenn Sie sich einmal in Europa umschauen, dann stellen Sie fest, dass es dort insgesamt drei Regionen gibt, die eine solche Catchment Area und ein solches Potenzial haben. Das sind nämlich der Großraum Düsseldorf/Mönchengladbach, die Region London und die Region Paris. Und das zeigt die Qualität dieses Platzes. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Als Nächster steht Herr Berndt auf der Liste.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Mein Name ist Hans-Joachim Berndt. Ich komme vom „Bürgerverein Tönisvorst gegen Fluglärm“. Dort bin ich für die Homepage zuständig. Außerdem betreue ich in Vorst – das ist ein Stadtteil von St. Tönis – die Mitglieder und alle von diesem Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach Betroffenen.

Sie werden fragen, warum bei uns Betroffenheit besteht. Nun, wir werden wahrscheinlich sehr große Betroffenheit haben. Denn es wird genauso sein wie bei den Düsseldorfer Fliegern. Diese können nicht direkt geradeaus in den ausländischen Bereich einfliegen, sondern müssen über Tönisvorst um Kempen herum das Funkfeuer Heinsberg ansteuern, um dann über die Grenze zu gehen. Das heißt: Alle nach Süden fliegenden Maschinen, die dann von Mönchengladbach aus starten, müssen sich mit großer Wahrscheinlichkeit ebenfalls in diese

große Umleitung einreihen. Dann müssen sich die Vorster ganz schön warm anziehen – vor allem die Ohren.

Ich komme nun zum Punkt 3; Stichworte: Bedarf, Prognose, wirtschaftliche Auswirkungen. Herr Dr. Weiß hat hier schon die erste Prognose angesprochen, die in dem Gutachten unberücksichtigt blieb, nämlich den demographischen Faktor.

(Folie)

Hier sehen wir genau das, was er meinte. Vorne haben wir den „Tannenbaum“, die Pyramide. Weiter unten sehen wir das Unregelmäßige, das durch weniger Kinder usw. zustande kommt. Diese Pyramide wandert immer weiter nach oben. Wir sehen eine Darstellung für 2001. Das sind die gegenwärtigen Daten vom Bundesamt für Statistik.

Dann sehen wir, wie es 2050 aussieht. Diese Darstellung hat nicht mehr den Namen „Pyramide“, sondern heißt „Urne“. Von daher muss ich Ihnen Recht geben, Herr Weiß: Dann müssen die Flughafenbetreiber wahrscheinlich ihre Gangways rollstuhlgerecht ausrüsten. Oder sie müssen auf uns verzichten, was dann wahrscheinlich immer stärker zum Tragen kommt. – Das wollte ich nur noch einmal einschieben, weil Sie den Anstoß dazu gaben.

(Karte)

Nun zu dem Bedarf: Ich habe einmal die Karte des Regierungsbezirks Düsseldorf aufgelegt. Wo ist dieser Bedarf? Der Bedarf wurde von zwei Städten – Mönchengladbach und Düsseldorf – im Stadtrat, mit Ausnahme der Grünen, beschlossen. Da ist offensichtlich Bedarf. Hier haben wir die richtigen Zahlen und nicht Ihre Fantasien von Zigmillionen Einwohnern; sondern die 575.000 Einwohner aus Düsseldorf und die 263.000 Einwohner aus Mönchengladbach kommen in Betracht.

Düsseldorf wird seinen Anteil sicher nicht abgeben, dann könnten sie den Düsseldorfer Flughafen zur Hälfte schließen oder einmotten; die möchten sogar noch steigern. Also bleibt im Endeffekt nur Mönchengladbach über, die wahren Bedarf anmelden. Bis auf die Grünen hat keiner widersprochen. Das sind 263.000 Einwohner. Sie haben 2,8 Millionen Fluggäste pro Jahr prognostiziert. Ich kann mir vorstellen, dass sich ein Flughafen erst dann lohnt. Das haben Sie sicher gut durchgerechnet, aber nicht die Rechnung mit der Urnendarstellung gemacht. Jeder Einwohner aus Mönchengladbach vom Kinde bis zum Greis müsste zehnmal im Jahr in die Luft gehen, um diesen Bedarf, diese Prognose abzudecken. Das ist doch hirn-rissig.

Also müssen wir, die dagegen sind, vielleicht doch in die Bresche springen. Wollen wir doch einmal sehen, was wir im Umfeld noch an Einwohnern haben: Wir haben circa 450.000 Einwohner aus dem Rhein-Kreis Neuss und 300.000 Einwohner aus dem Kreis Viersen. Die aus dem Kreis Kleve sind eigentlich schon versorgt, die können wir abstreichen. Nehmen wir im

Regierungsbezirk Köln noch etwas Anleihe, obwohl die auch von Köln umworben werden; also lassen wir sie. Zählen Sie die zusammen, dann haben wir ungefähr 1,4. Jeder vom Kinde bis zum Greis muss jetzt nur noch zweimal in die Luft gehen. Wo ist das riesengroße Einzugsgebiet, von dem Sie gesprochen haben? Dass eben Murren und Hohngelächter aufkam, müssen Sie doch verstehen. Wo sind denn Ihre Daten?

Mönchengladbach ist direkt an den Flughafen angebunden, da braucht man keine müde Mark mehr auszugeben. Sie können dorthin fahren und einen Sonntagsausflug machen. Aber was ist mit den anderen, die Ihren Flugplatz noch ausfüllen sollen? Ich habe mir einmal die Einwohnerdichte angesehen. Ich brauche kein Wissenschaftler oder Verkehrsfachmann zu sein, sondern gehe über das Internet in die regionalen Datenbanken. Da steht alles drin. Für 4,95 im Monat habe ich alle Daten, schon ist das Gutachten fertig. Wir brauchen nicht mit Fantasienamen, die Sie von irgendwoher herankarren, zu rechnen. Ich nehme Tatsachen.

In Düsseldorf leben 2.622 Einwohner pro Quadratkilometer. In Frankfurt sind es 2.621 und in Köln 2.518 Einwohner pro Quadratkilometer. Wir sehen, dass man erst bei dieser Größe Flughäfen einrichten kann. Da lohnt es sich offensichtlich. Sie haben alle Verluste. Aber was ist, wenn weniger Einwohner vorhanden sind?

Schauen wir uns Mönchengladbach an: Wenn sie noch fleißig sind, können sie vielleicht ihre Einwohnerzahl steigern; es sind erst 1.569 Einwohner pro Quadratkilometer. Wenn wir also alle anderen dazunehmen, brauchen wir eine andere Infrastruktur. Wenn ich zu dem Flughafen will, kann ich nicht erst auf eine Autobahn fahren, eine Abfahrt weiter und dann genauso weit wieder zurück. Die Straßen, die dort hinführen, sind nicht vorhanden. Sie gehen durch unsere Orte. Wir werden in Zukunft noch mehr belastet durch den Verkehr, der eigentlich nur noch aus dem Hinterland, von Holland her kommen kann.

Schauen wir uns den Rhein-Kreis Neuss mit 774 Einwohnern pro Quadratkilometer an. Man sieht schon an der Größe, dass hier wesentlich weitere Wege zurückzulegen sind. Im Kreis Viersen sind es 540. Von hier oben – bei 246 Einwohnern pro Quadratkilometer – hat man ungefähr einen zehnmals längeren Anfahrtsweg als die Düsseldorfer zu ihrem Flughafen. Das muss man berücksichtigen. In Ihrer Rechnung steht kein Kilometer Straße, vielleicht ein Weg um den Flughafen, um irgendeinem Graben auszuweichen. Aber wir haben die Niersauen. Diese müssten völlig zugeschüttet werden, eine zumindest zweispurige Straße müsste durchgezogen werden, und die Natur wäre kaputt für einen Flughafen, der nicht notwendig ist.

Zum wirtschaftlichen Aspekt: Ich höre immer Jobmaschine, wie auch gestern vom Verein der Befürworter des Flughafenausbaus. Sie arbeiten mit Zahlen, die schon vor Jahren in Gutachten und Reden von Befürwortern des Flughafenausbaus gehandelt wurden. Diese sind über-

holt. Die Buchung geschieht online. Den Reisebüros nimmt man das letzte Brot weg. Wahrscheinlich werden sie nicht däumchendrehend weiter dort sitzen.

Das Gepäck wird mit einem Chip versehen. Ohne dass eine Gepäcksortierung oder sonst etwas stattfindet, kommt jedes Gepäckstück, auch wenn es einmal im falschen Flugzeug sein sollte, schnell wieder zurück. Wofür ist dann noch eine Suchabteilung notwendig?

Die Tickets werden weltweit abgeschafft. Heute steht es in der Zeitung: Weltweit wird ein Chip, eine Checkkarte eingeführt. Dann wird jeder seine Karte ziehen, der Flug ist von vorne bis hinten geordnet, und das ewige Abreißen von Zetteln usw. erspart wieder viel Personal.

Die Billigflieger werden Ihr großes Segment sein. Glauben Sie, dass bei einem Flug für 29 € – gestern wurde dieser Preis genannt, ich habe ihn auch hier stehen – nach Mailand ein müder Cent für die Kasse hier übrig bleibt? Nur durch Subventionen wird man diesen Preis halten können. Die Fluggäste dieses Segments werden das Geld nehmen und in Mailand shoppen, schöne Schühchen usw. kaufen; sie werden sich nicht noch in Ihrer Ladenstraße eindenken. Die Getränke haben sie auch schon im Handgepäck, da das Catering auch abgeschafft wird – also wieder Arbeitsplätze weg. Wo sollen hier 1.000 Menschen Brot und Arbeit finden? Sie berücksichtigen überhaupt nicht den Arbeitsplatzverlust in der Umgebung. Was Sie gewinnen wollen, geht uns Bürgern und den Kommunen verloren. Weit und breit ist hier Bauerwartungsland. Aus Düsseldorf und anderen Regionen ziehen die Leute gerne in diese ruhige Gegend, um hier zu wohnen. In meinem Ort wohnen jede Menge Düsseldorfer, die dort zwar arbeiten, aber bei uns wohnen. Sie nehmen die lange Autofahrt über Mönchengladbach in Kauf, um ruhig zu leben.

(Beifall bei den Einwendern)

In Zukunft wird also weniger gebaut, Handwerker und Handwerkerinnen. Die Betriebe werden dann zumachen. Wir brauchen nicht mehr so viele Dachdecker usw. Das ist wieder ein Verlust an Arbeitsplätzen.

Wer zahlt die Entschädigung für die Häuser? Ich habe schon jetzt einen Antrag gestellt und möchte mein Haus von der Flughafenbetreiberin zu einem gängigen Preis – nicht in zwei, drei Jahren, wenn dieser 30 % unter Marktwert liegt – abgekauft haben.

(Beifall bei den Einwendern)

In Frankfurt kauft man ganze Stadtviertel auf. Rechnen Sie schon einmal aus, was Neersen und vielleicht noch Teile von Anrath und Korschenbroich kosten. Die haben Sie auch nicht in Ihrer Rechnung.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir werden noch mehr Autoverkehr bekommen. Warum? – Viele werden hier wegziehen. Das heißt, sie haben wahrscheinlich noch ihren Arbeitsplatz hier, müssen sich aber jeden Tag irgendwohin begeben, siehe die Düsseldorfer, die zurzeit den langen Weg zu uns haben. Das kostet Geld. Wer zahlt diese Gebühr?

Um noch einmal auf das Haus zurückzukommen: Teile der Altersversorgung hängen mit diesem Haus zusammen. Wir haben dort viel investiert. Was denken Sie sich, uns die Rente wegzunehmen? Dieses Szenario X haben Sie nicht einkalkuliert.

Was passiert, wenn ein fairer Wettbewerb zwischen Luftverkehr, Straßenverkehr und Schienenverkehr stattfindet, wenn alle ihre Steuern für den Treibstoff und die Tickets zum normalen oder vielleicht auch halben Satz bezahlen? Dann muss allerdings auch die Deutsche Bahn die 7 oder in Kürze 10 % eingeräumt bekommen. Rechnen Sie das einmal durch. Die Fluggäste werden abspringen. Noch werden sie starten. Sie werden dann die wesentlich günstigeren, bequemeren Züge nehmen. Die Bahn kann dann auch wieder investieren und die Streckennetze besser und lärmsicher ausbauen.

Damit ist wohl alles zu den drei Punkten gesagt. Ich habe vielleicht viel wiederholt, was schon gesagt wurde. Aber meine Kritik war, dass die Punkte nicht gebündelt wurden. Wir hätten diesen kleinen Teil aufrufen können, um ihn zu diskutieren. Ich gehe gerne siebenmal ans Mikrofon; aber in epischer Breite bleibt nicht so viel hängen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Berndt. So, wie Sie es eben angesprochen haben, war es auch gedacht. Wir bieten zwölf Tagesordnungspunkte an, zu denen man sich auch des Öfteren zu Wort melden kann, sind aber durchaus ein bisschen großzügig, wenn man sich unter dem Tagesordnungspunkt etwas vertut und vielleicht umfassend darlegen möchte. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Berndt, Sie sprechen einige Behauptungen an, die wir in dieser Form nicht akzeptieren können, die auch in einer Reihe von Themen völlig an dem vorbeigehen, was Auswirkung eines Flughafens Mönchengladbach wäre. Sie haben das Thema Lärm in Vorst angesprochen. Ich selbst wohne in Kempen, das ist ein paar Kilometer von Vorst entfernt. Wir haben im Rahmen der Lärmprognosen den Platz Vorst gerechnet, bzw. unser Gutachter hat eine Lärmprognose 2015 gerechnet. Alles das, was Sie zum Thema Lärm vortragen, Ihr Haus sei als Altersvorsorge nicht mehr geeignet, Ihre Rente würde durch den Ausbau Mönchengladbach geschmälert, es gebe einen Arbeitsplatzverlust in der Umgebung, ist nicht nachvollziehbar. Darauf kann man auch keine Stellungnahme abgeben.

(Zurufe von den Einwendern: Was? – Ich kann Ihnen mal ein paar Zahlen nennen! – Das ist ja ein Hohn!)

Ich gehe noch einmal auf Ihr Zahlenbeispiel ein: Wenn Ihre Aussage richtig wäre, dass die Düsseldorfer nur ab Düsseldorf fliegen und sonst keiner, müsste jeder Düsseldorfer – Düsseldorf hatte letztes Jahr 15 Millionen Passagiere, die Stadt hat circa 560.000 Einwohner – 30-mal geflogen sein, und aus Neuss, Dormagen, Krefeld und Viersen wäre niemand ab Düsseldorf geflogen. Das ist bar jeder Realität. – Danke.

(Vereinzelt Beifall)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Zerbe. – Der Nächste auf der Liste ist Herr Ulrich Mischke.

Ulrich Mischke (Einwender):

Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! In unserer Zeit ist der Flugverkehr sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus touristischen Gründen unverzichtbar. Darüber sollten wir uns einig sein. Dies bedeutet aber nicht, dass jede Region einen internationalen Flughafen benötigt. Vielmehr sind aus ökonomischen und Umweltschutzgründen in Nordrhein-Westfalen nur wenige Großflughäfen erforderlich. Die Schaffung und Unterhaltung zahlreicher mittelgroßer Flughäfen sind für die Steuerzahler und die Fluggäste teurer und belasten viel mehr Bürgerinnen und Bürger als einige wenige große Flughäfen.

(Beifall bei den Einwendern)

Im Rahmen des hier laufenden Planfeststellungsverfahrens zum Neubau einer Start- und Landebahn sind die berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

(Beifall bei den Einwendern)

Deshalb sind die Interessen des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach an einem Ausbau, insbesondere an einem Neubau der verlängerten Start- und Landebahn, mit den gesundheitlichen und wirtschaftlichen Interessen der betroffenen Anlieger abzuwägen. Dabei muss der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zwischen Ökonomie, körperlicher Unversehrtheit und Eigentumsrechten der Anlieger sowie Ökologie gewahrt werden. Die Investition einer Flughafengesellschaft am Ausbau eines Flugplatzes unterliegt deshalb anderen Spielregeln und ist anders zu beurteilen und zu gewichten als die eigenverantwortliche Entscheidung eines anderen Unternehmens. Herr Zerbe, Sie haben Unrecht, das wissen Sie, und behaupten trotzdem, eine Fluggesellschaft sei wie ein anderes Unternehmen zu behandeln. Ein normaler Unternehmer erhält eine Baugenehmigung. Sie bekommen aber keine Baugenehmigung,

sondern müssen in ein Planfeststellungsverfahren. Das ist ein Unterschied, das muss hier berücksichtigt werden.

Die Flughafengesellschaft Mönchengladbach hat bis heute keine schlüssigen und nachprüf-
baren Zahlen für die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Flugplatzes vorlegen können. Weder
für den beantragten Neubau noch für die beantragte Länge der Start- und Landebahn wird in
den Antragsunterlagen ein Bedarfsnachweis geführt. Der allgemeine Hinweis, dass nur mit
den beantragten Start- und Landebahnlängen Regional- und Europaverkehre ohne Restrikti-
onen und mit dem höchst zulässigen Startgewicht abgewickelt werden können, wird rechne-
risch nicht belegt und ist falsch. Vielmehr ist die vorliegende Planung als unzulässige Bevor-
ratungsplanung einzustufen. Ich verweise insoweit auch auf das Gutachten der fdc Airport
Consulting & Partners in Offenbach und der deBAKOM GmbH in Odenthal, erstellt für die
Stadt Willich.

Die offizielle Begründung der Antragstellerin für den Ausbau – ich zitiere aus den Antragsun-
terlagen –,

nur mit dem Ausbau einer Start- und Landebahn von 2.320 m Länge
kann der Flugplatz wettbewerbsfähig bleiben,

ist objektiv falsch, da der Flugplatz nachweislich noch nie wettbewerbsfähig war.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich sage, Herr Zerbe, hören Sie genau zu: Diese Aussage ist glatt gelogen. Ich kann dies
auch belegen. Prof. Dr. Jürgen Friedrichs von der Universität Köln hat im Januar 2004 ein
Gutachten „Die sozio-ökonomische Entwicklung von Mönchengladbach 1955 – 2002“ vorge-
legt. Aus diesem Gutachten zitiere ich nachfolgend einen kleinen Absatz:

Es war gewiss eine risikoreiche Entscheidung, in Mönchengladbach
einen Regionalflughafen errichten zu wollen in unmittelbarer Nach-
barschaft zu dem Flughafen Düsseldorf. Noch 1983 führt der Ge-
schäftsführer der Fluggesellschaft

– Fluggesellschaft Mönchengladbach –

aus, der Flughafen sei eine Infrastruktureinrichtung der Stadt und der
Wirtschaft, und

– jetzt kommt ein Zitat des Geschäftsführers –

es bestand niemals die Aussicht, ihn kostendeckend zu führen.

(Beifall bei den Einwendern)

Diese Aussage, die diametral den Ausführungen in den Antragsunterlagen widerspricht, kann ich nur bestätigen. Der Flughafen Mönchengladbach verzeichnet seit den 60er-Jahren ununterbrochen große Verluste. Der Düsseldorfer Flughafen als Muttergesellschaft mit dem 70-prozentigen Anteil schießt zurzeit pro Jahr 5,2 Millionen € zu; wir haben das gestern und heute schon gehört.

Seit 40 Jahren wird von Flughafenvertretern und Kommunalpolitikern aus Mönchengladbach ständig behauptet, die Nachfrage sei da, aber der Flughafen müsse zuerst ausgebaut, das heißt wettbewerbsfähig gemacht werden. Deshalb wurde in den 70er-Jahren an den bestehenden Start- und Landebahnen an beiden Enden ein befestigter Sicherheitsstreifen von je 150 m angefügt. Die Situation wurde jedoch nicht besser. In den 80er-Jahren wurde behauptet, man benötige ein Instrumentenlandesystem, dann wäre man wettbewerbsfähig. Dieses wurde kostenaufwendig installiert. Gleichwohl haben alle Fluggesellschaften, die ihr Glück in Mönchengladbach versucht haben, den Flughafen nach relativ kurzer Zeit wieder verlassen, z. B. seit 1990 Debonair, Rheinland Air Service, European Air Express, VLM, zuletzt Air Berlin im November 2003. Diese Fluggesellschaften kannten die Gegebenheiten des Flugplatzes Mönchengladbach und kamen trotzdem. Sie alle verließen Mönchengladbach wieder, weil die Kundennachfrage keinesfalls ihren Erwartungen entsprach. Heute gibt es meines Wissens nur noch eine polnische Fluglinie, die ein- bis zweimal in der Woche von Mönchengladbach nach Polen bzw. Usedom startet und landet.

Die Billigflieger der letzten Jahre – wir kennen diese Entwicklung – orientieren sich nach Weeze im Norden, Maastricht im Westen, Köln/Bonn im Süden sowie im Osten nach Düsseldorf. Gleichwohl wird von Mönchengladbach wieder behauptet, mit einem weiteren Ausbau wäre man konkurrenzfähig, obwohl auch die Fluggesellschaften den Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach für nicht erforderlich halten.

Ich **beantrage** deshalb an dieser Stelle, dass folgende Fragen hier beantwortet werden:

Erstens. Warum wird von der Antragstellerin begründet, nur mit dem Neubau einer Start- und Landebahn von 2.320 m Länge kann der Flugplatz wettbewerbsfähig bleiben, obwohl der Verkehrslandeplatz nachweislich noch nie wettbewerbsfähig war? Warum begründet die Antragstellerin ihre Behauptung nicht mit schlüssigen und nachprüfbaren Zahlen?

Zweitens. Warum verzeichnet der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach seit den 60er-Jahren ununterbrochen große Verluste?

Drittens. Warum haben alle Fluggesellschaften, die sich in Kenntnis der Länge der jetzt vorhandenen Start- und Landebahn in Mönchengladbach angesiedelt haben, den Flugplatz trotzdem in kürzester Zeit wieder verlassen? Ist es richtig, dass diese Fluggesellschaften

Mönchengladbach deshalb wieder verlassen haben, weil die Kundennachfrage in Mönchengladbach keinesfalls ihren Erwartungen entsprach?

Echte Fachleute geben dem Flugplatz Mönchengladbach als Großflughafen bzw. Flughafen keine Entwicklungschancen. So führte unter anderem der Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhuber im November 2003 aus, siehe „Westdeutsche Zeitung“ vom 3. November 2003, wörtlich:

Die regionalen Flughäfen wie in Dortmund und Mönchengladbach würden sich gegenseitig paralysieren. Wir bräuchten am Düsseldorfer Flughafen nur eine weitere Bahn hinzulegen, dann wäre das Problem gelöst. Die regionalen Flughäfen umwerben nach Einschätzung des Lufthansa-Chefs dieselben Kunden. Das Ergebnis sei unrentables Wirtschaften sowohl für die Flughäfen als auch für jene Linien, die sie bedienen.

Diese Kritik hat Mayrhuber anlässlich der Hauptversammlung der Lufthansa in diesem Monat – vorletzte Woche – in Köln erneuert. Das war in der Presse jeweils nachzulesen.

Ich habe deshalb einen weiteren **Antrag** und bitte um Stellungnahme:
Wie wird die Aussage des Lufthansa-Chefs Wolfgang Mayrhuber, die ich soeben zitiert habe, bewertet und beurteilt?

Auch LTU-Chef Jürgen Marbach – LTU ist immerhin eine große Privatfluggesellschaft – hat in einem „Rheinische Post“-Interview vom 28. Februar 2004 eine arbeitsteilige Kooperation Düsseldorf mit Köln oder Mönchengladbach abgelehnt, weil allein der Kunde bestimme, wo abgeflogen wird, und das sei nun einmal Düsseldorf. Außerdem könnten die arbeitsintensiven Wartungen der Flugzeuge durch speziell geschultes Personal aus wirtschaftlichen Gründen nicht an zwei Standorten vorgehalten werden. Die angestrebte Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln ist unter anderem deshalb im Februar 2004 von den Flughafeneignern offiziell aufgegeben worden. Auch hier hätte ich gern eine Stellungnahme, wie diese Aussagen beurteilt werden.

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

Laut „Rheinischer Post“ vom 20. Dezember 2003 hat auch Airport-Aufsichtsratschef und Düsseldorfer Oberbürgermeister Joachim Erwin – zumindest damals, muss ich jetzt sagen – Bedenken gegen den Ausbau von Mönchengladbach geäußert. Die Hoffnung, der Flughafen Mönchengladbach könne den großen Bruder Airport Düsseldorf entlasten, habe sich als trü-

gerisch erwiesen. Daher müsse in 2004 überlegt werden, ob sich eine Verlängerung der Mönchengladbacher Startbahn auf 2.400 m überhaupt lohne. Auf die Frage, ob Düsseldorf International seinen Anteil von 70 % am Flughafen Mönchengladbach zum symbolischen Preis von 1 € zu verkaufen bereit sei, meinte Erwin: Da müssen wir erst einmal jemanden finden.

Verkehrspolitiker und Flughafengegner in Düsseldorf hoffen trotzdem weiterhin, Kapazitätsprobleme des Rhein-Ruhr-Airports durch eine Verschiebung nach Mönchengladbach oder eventuell nach Köln zu lösen. Dem haben Luftfahrtexperten stets widersprochen. Airlines seien nicht von der Flughafenseite aus zu leiten, sondern orientierten sich ausschließlich am Markt und nicht an den Wünschen von Anwohnern und Politikern.

Diese Einschätzung wurde in einem – heute auch schon genannten – Gutachten von Herrn Prof. Dr. Heinrich Beder aus Frankfurt bestätigt. Herr Prof. Beder hat Ende 2003 im Auftrag des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen eine gutachtliche Untersuchung über Möglichkeiten einer stärkeren Kooperation der nordrhein-westfälischen Flughäfen durchgeführt. Dazu hat er unter anderem Folgendes ausgesagt – das sind die Kernaussagen; was ich jetzt zitiere, ist auch im Zwischenbericht über die Umsetzung der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 vom Februar 2005 nachzulesen –:

Weder verordnete Kooperationsaufträge an Flughäfen noch ordnungspolitische Eingriffe der Verkehrspolitik in einen liberalisierten Luftverkehrsmarkt seien geeignet, Infrastrukturprobleme des Luftverkehrs zu lösen. Kooperationen seien kein Mittel, um damit Verkehrsverteilungen und Verkehrsverlagerungen zu erreichen. Eine grundsätzliche Änderung der Situation sei nur mit einer völlig anderen Luftverkehrspolitik der EU denkbar, die dann aber Elemente der Regulierung und Planwirtschaft enthalten müsse. Diese andere Luftverkehrspolitik sei nicht zu erwarten. Die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen würden sich in erster Linie nach marktwirtschaftlichen Regeln im Wettbewerb untereinander behaupten und entwickeln müssen. Solange Eigentümer der Flughäfen jeweils konkurrierende und/oder regionale Ziele verfolgten, sei an tiefer greifende Kooperationen, vor allen Dingen an Flughafenbeteiligung – die hier ja vorliegt –, nicht zu denken.

Ich frage deshalb die Bezirksregierung Düsseldorf und natürlich auch die Antragstellerin: Steht mit den klaren Aussagen von Herrn Prof. Beder die angestrebte Kooperation mit dem Flughafen Düsseldorf, die ja zugleich wesentliche Ausgangsgrundlage für den Ausbauantrag ist, auf tönernen Füßen?

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, es ist schon angesprochen worden, dass der Flughafen Düsseldorf über die A 44 und die neue Rheinbrücke von Mönchengladbach und Krefeld und aus dem Kreis Viersen in 10 bis 30 Minuten optimal erreichbar ist. Die regionale Wirtschaft am Niederrhein hat davon in der Vergangenheit erheblich profitiert – Willich ganz besonders; das kann ich sagen.

Außerdem hat der Flughafen Weeze für den Niederrhein wesentlich bessere Perspektiven. Der Flughafen Niederrhein in Weeze, der die bereits vorhandenen Einrichtungen des früheren Militärflughafens Laarbruch übernommen hat, nimmt eine rasante Entwicklung – trotz eines wirtschaftlichen Rückschlages im Vorjahr infolge des Konkurses einer niederländischen Fluggesellschaft, die vorrangig in Weeze beheimatet war. Mehrere Fluglinien starten und landen hier regelmäßig. 2004 verzeichnete der Airport 800.000 Fluggäste. Der Flugplatz hat heute bereits circa 250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Mönchengladbach dagegen nur knapp 30.

Auch die Industrie- und Handelskammer in Duisburg setzt auf den Flughafenstandort Weeze. Das ist das Ergebnis einer Untersuchung der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg–Wesel–Kleve sowie der niederländischen Kamers van Koophandel Limburg-Noord und Centraal Gelderland. Dies ist auch in der „Rheinischen Post“ vom 22. Februar 2005 nachzulesen. Bei dieser Untersuchung sind 3.860 regionale Unternehmen angeschrieben worden. Die Rücklaufquote der Fragebögen betrug 15,4 %. Üblich sei bei solchen Umfragen eine Rücklaufquote von nur 5 %. Das Fazit war: Rund 82 % der Unternehmen sehen in dem Flughafen Weeze einen wichtigen Wirtschaftsfaktor. 50 % erwarten, dass sie selbst von einer positiven Entwicklung am Flughafen profitieren werden. Insgesamt haben 40,3 % der befragten Unternehmen den Flughafen Weeze bereits genutzt.

Mir ist auch bekannt, dass im Gegensatz dazu die Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein in Krefeld den Ausbau in Mönchengladbach befürwortet. Sie hat bereits vor Jahren eine Umfrage unter ihren Mitgliedern durchgeführt. Eine Mehrheit der Mitglieder, die geantwortet haben, hat sich positiv zum Ausbau geäußert. Schaut man sich die Umfrage jedoch genauer an, sieht die Wahrheit ganz anders aus. Generell befürwortete zwar eine Mehrheit den Ausbau; auf die Frage, ob sie persönlich oder Mitarbeiter ihres Betriebes diesen Flughafen auch nutzen werden, hat aber nur eine absolute Minderheit mit Ja geantwortet – weil sie das Flugzeug entweder beruflich selten oder nie benutzen oder dann, wenn sie es benutzen, Düsseldorf eindeutig den Vorzug geben.

Mit Weeze und Mönchengladbach – wobei die Start- und Landebahn in Mönchengladbach nur circa 12 km Luftlinie vom Flughafen Düsseldorf entfernt liegt – hätte der Niederrhein, wenn der Ausbau käme, neben Düsseldorf noch zwei weitere internationale Flughäfen im Abstand von rund 50 km Luftlinie. Mit Sicherheit wäre einer dieser Flughäfen zu viel und auf Dauer nicht lebensfähig. Zur Entlastung von Düsseldorf, aber auch für die öffentliche Hand gibt es wesentlich preisgünstigere Alternativen als Mönchengladbach, nämlich Weeze und Köln-Wahn.

Ich habe an dieser Stelle auch einige konkrete Fragen. Erstens: Da Düsseldorf unstrittig ist und Weeze die wesentlich wirtschaftlichere Alternative ist, frage ich, womit Mönchengladbach seinen wirtschaftlichen Bedarf begründen will.

Weitere Frage: Warum wurde in den Prognoseberechnungen des Antragstellers nicht der Airport Weeze berücksichtigt? – Jetzt ist ja irgendetwas nachgeschoben worden. Ich weiß noch nicht, was darin steht. – Zum Airport Weeze gehören als Einzugsgebiet z. B. die Kreise Kleve und Wesel sowie die Stadt Krefeld und auch der nördliche Teil des Kreises Viersen. Hier gibt es also Überschneidungen.

Weitere Frage: Zum Einzugsgebiet des Flughafens Maastricht zählen auch die Stadt Aachen, der Kreis Aachen und die Kreise Heinsberg und Düren. Warum wurde dies bei der Prognoseberechnung der Antragstellerin nicht entsprechend berücksichtigt?

Weitere Frage: Zum Einzugsgebiet des Flughafens Köln-Wahn gehören große Teile des Rhein-Kreises Neuss und des Kreises Neuss. Auch dies wurde nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt. Warum nicht?

Weitere Frage: Woher sollen also die von Mönchengladbach angegebenen Passagierzahlen kommen?

Ich komme jetzt auf einen ganz wichtigen Punkt. Dieser Punkt ist, wenn mir diese Bemerkung erlaubt ist, auch für unseren Vorsitzenden, nämlich für alle Juristen, wichtig; denn es geht um volkswirtschaftliche Überlegungen, und es hat sich immer wieder gezeigt, dass nicht jeder Jurist auch entsprechend volkswirtschaftlich denkt. Diese Bemerkung erlaube ich mir einmal. Im Übrigen bedauere ich, dass der Vertreter der Befürworter aus Mönchengladbach jetzt nicht hier ist. Ich hatte gedacht, dass man ihm diesen Punkt hier nun wirklich gut vortragen kann.

Also – das ist in diesem Zusammenhang besonders wichtig; Volkswirtschaftler können dies bestätigen –: Es wird leider immer unterstellt, dass der Bau oder Ausbau eines Flugplatzes generell Arbeitsplätze schafft. Das ist falsch und wird durch Wiederholung auch nicht richtiger. Entscheidend ist allein, ob eine entsprechende Nachfrage vorliegt. Die Entwicklung in den neuen Bundesländern gibt dafür ein gutes Beispiel. Weil man unterstellt hat, dass neue Gewerbe- und Industriegebiete automatisch auch neue Arbeitsplätze schaffen würden, hat dort fast jede Gemeinde in den 90er-Jahren solche Gebiete ausgewiesen und erschlossen. Heute liegen sie teilweise ungenutzt in manch schöner Gegend. Rund 1 Milliarde € Steuergelder – also Gelder der Bürger – wurden unnütz investiert, weil man ein Angebot für eine nicht vorhandene Nachfrage geschaffen hat. In Mönchengladbach versucht man – oder versuchen Sie, Herr Zerbe – nun, den gleichen Fehler in der Flughafenpolitik zu machen.

Außerdem: In Deutschland ist noch kein Flugplatz ohne erhebliche öffentliche Subventionen gebaut und ausgebaut worden. Allein die – nicht in den Antragsunterlagen aufgeführten – öffentlichen Infrastrukturausgaben für die Erschließung des Flugplatzes Mönchengladbach – nämlich, um die beantragten Kapazitäten abzuwickeln – würden mehrere 100 Millionen € betragen.

Nun komme ich auch noch auf die Untersuchung von Boston Consulting zu sprechen. Diese renommierte, neutrale und unabhängige Unternehmensberatungsfirma ist in ihrem Gutachten zu dem Schluss gekommen, dass der Flugverkehr zwar noch weiter zunehmen wird, es in Deutschland gleichwohl aber eine Flughafenüberfrachtung gibt. Herr Zerbe, Sie haben das vorhin etwas anders dargestellt. Hier heißt es wörtlich: Es gibt in Deutschland eine Flughafenüberfrachtung. – Sie sollten nicht immer die Argumente so zurechtdrehen, wie es Ihnen gerade passt. Es fragt sich also, welche Airports am Ende in Nordrhein-Westfalen übrig bleiben und warum ein neuer, zusätzlicher Flughafen gebaut werden muss.

Ich **beantrage** deshalb auch, dass diese Untersuchung in dieses Planfeststellungsverfahren einbezogen wird und sowohl die Bezirksregierung Düsseldorf als auch die Antragstellerin Stellung dazu nehmen, welche Airports unter diesen Umständen in Nordrhein-Westfalen übrig bleiben bzw. warum hier ein neuer Flughafen gebaut werden soll.

Diese Erkenntnis von Boston Consulting wird übrigens in der Realität hier in Nordrhein-Westfalen auch durch die Entwicklung am Dortmunder Flughafen bestätigt. Die rot-grüne Landesregierung hat dort vor einigen Jahren eine Verlängerung der Start- und Landebahn genehmigt, in etwa entsprechend der jetzt für Mönchengladbach beantragten Länge der Start- und Landebahn. Damit wurde der Flugplatz Dortmund aber keinesfalls, wie angekündigt und prognostiziert, wettbewerbsfähiger, obwohl er einwohnermäßig ein viel größeres Einzugsgebiet als Mönchengladbach hat und Konkurrenzflughäfen weiter entfernt liegen. Am 26. November 2004 teilte die Flughafen Dortmund GmbH mit, dass der Flughafen in 2004 mit einem Rekordverlust von 28,5 Millionen € abschließen werde. 2005 ist nach Angaben eines Flughafensprechers ein weiteres Ansteigen des Defizits auf 30 Millionen € möglich. – Diese Fakten sind eindeutig. So sehen die Realitäten aus.

(Beifall bei den Einwendern)

Nach alledem ist der Bau der neuen, längeren Start- und Landebahn in Mönchengladbach aus heutiger Sicht auch in Zukunft nicht erforderlich. Mönchengladbach ist als Großflughafen nicht konkurrenzfähig und somit als Großflughafen überflüssig. Dies ist bei der Abwägung der widerstrebenden und widersprechenden Interessen zu bedenken. – Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank, Herr Mischke. – Herr Zerbe, Sie haben sich zu Wort gemeldet.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Mischke, das war ein relativ langer Vortrag. Ich würde gerne auf einen Punkt Ihres Vortrages eingehen. Sie haben Herrn Mayrhuber zitiert und haben ihm, wenn ich mich recht erinnere, auch seine Aussage geglaubt. So, wie Sie gesagt haben, hat er nämlich erklärt: Wo ist der Bedarf für Mönchengladbach? Uns reicht die dritte Startbahn in Düsseldorf zur Bedarfsdeckung.

Nun ist nicht die dritte Startbahn des Flughafens Düsseldorf Gegenstand dieses Antrages hier. Wenn die Lufthansa aber eine solche Aussage macht und sagt, für die Bedarfsdeckung in der Region NRW brauche man eine dritte Startbahn in Düsseldorf, dann muss ich sagen: Wir sind 20 Minuten von Düsseldorf weg. Wir sind schnell erreichbar. Sie haben die schnelle Verbindung zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach mit dem PKW ja gerade herausgestellt. Das heißt: Wenn die Aussage von Herrn Mayrhuber, dass eine dritte Startbahn erforderlich sei, richtig ist, dann bieten wir hier in Mönchengladbach eine hervorragende Voraussetzung mit einem Flughafen, der nur um einen Teil erweitert werden muss. – So viel ad eins.

(Zuruf von den Einwendern: Auf wessen Kosten?)

– Die Kosten der Investition würde natürlich die Flughafengesellschaft tragen.

(Zuruf von den Einwendern: Auch die Entschädigungen?)

– Also, wir haben vorhin Herrn Mischke sprechen lassen. Ich versuche, auf die Argumente von Herrn Mischke einzugehen, und Sie fallen mir ständig ins Wort. Ich würde wirklich vorschlagen: Tragen Sie sich in die Wortmeldeliste ein. So ist das Verfahren hier. Dann geht es ein wenig einen geregelten Gang.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe, die Verfahrensführung habe ich.

(Beifall bei den Einwendern)

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich bitte um Entschuldigung, Herr Marten. Daran gibt es auch keine Zweifel.

Zweiter Punkt. Wir müssen Folgendes feststellen: Die Welt hat sich in den letzten zehn Jahren geändert. Die Flugzeugtypen, die in Mönchengladbach auf der 1.200-m-Bahn eingesetzt werden können, verschwinden vom Markt. Ich nenne einmal ein paar Beispiele. Die Saab 2000: Produktion 1999 eingestellt. Die Firma Dornier, die ein zukunftsweisendes Projekt im Mittelstreckenbereich angesetzt hatte: vom Markt verschwunden; Dornier existiert nicht mehr. Die Firma Fokker in den Niederlanden, die Flugzeugmuster wie eine Fokker 50

baute: nicht mehr existent; es gibt nur noch Ersatzteillieferungen. Das heißt: Alle die Flugzeugtypen, die heute – und das auch noch unter Nutzlastbeschränkungen bei bestimmten Strecken – auf einer solchen 1.200-m-Bahn operieren können, werden nachhaltig aus dem Markt verschwinden oder sind schon verschwunden.

Noch eines müssen wir feststellen: Der Regionalluftverkehr hat sich auch geändert. Er ist nicht mehr so, wie er sich vor zehn Jahren dargestellt hat. Wir haben übrigens ein schönes Beispiel dafür, wie sich die Situation im Regionalluftverkehr geändert hat. Vor drei, vier Jahren gab es Verbindungen zwischen Düsseldorf und Wien. Diese Verbindungen flog die Austrian oder die Lufthansa mit dem Canadair Jet, einem 50-Sitzer. Ein kurzer Hinweis: Auch dieser 50-Sitzer kann in Mönchengladbach nicht operieren. – Dann hat es eine Operation Mönchengladbach–Wien gegeben – mit einem 90-Sitzer, einer BAe 146, unter Nutzlastbeschränkungen im Sommer und vom ersten Tag an mit einer unglaublichen Auslastung, mit einer unglaublichen Nachfrage. Dieser Regionalluftverkehr wird heute von Düsseldorf nach Wien mit Boeing 737 bis zum 800er-Typ geflogen. Wir können mit der 1.200-m-Bahn einfach nicht mehr die Infrastruktur stellen, die von den Airlines auch im Regionalluftverkehr benötigt wird.

Die beantragte Startbahnlänge 2.320 m reicht exakt aus, um die heute im Regionalluftverkehr eingesetzten modernen Flugzeugmuster 320 und 737 in dem Streckenbereich bis vier Stunden einsetzen zu können, und das unter Ausschluss von Nutzlastbeschränkungen. Damit ist für die Airlines und auch für den Platz die höchste Wirtschaftlichkeit gegeben. Es kann nämlich eine Flotte verwendet werden. Keine Airline fliegt heute mehr mit großartig differenzierenden Flottenstrukturen. Gucken Sie sich die erfolgreichen Gesellschaften an! Die haben ein oder zwei Typen: einen 320, eine 737. Flottenmixe, wie sie noch vor 20 Jahren normal waren, finden Sie heute überhaupt nicht mehr. Auch da hat sich die Welt geändert.

Noch zwei Anmerkungen zu Weeze: Herr Mischke, Sie stellen Weeze als leuchtendes Beispiel heraus und erklären, wie toll dort die Entwicklung sei. Ich muss Folgendes sagen: Mit einer 1.200-m-Bahn hätte Weeze nicht so eine Entwicklung genommen wie hier. Da bin ich absolut sicher. Und die weitere Entwicklung, was den Flughafen Niederrhein angeht, müssen wir auch einmal abwarten. Dazu werde ich aber keine Wertung abgeben. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Als Nächstes ist Frau Schwerdtfeger an der Reihe. Vorher habe ich aber noch eine Frage an Herrn Lange. Herr Lange, ich habe gesehen, dass Sie zwischenzeitlich hereingekommen sind. Wir haben eine etwas veränderte Gefechtslage. Der Gutachter, Herr Prof. Wolf, kommt um 14:00 Uhr. Die Frage ist: Wollen Sie warten, bis der Gutachter vorgebracht hat? Oder sollen wir Sie noch vorher drannehmen?

(Christoph Lange [Einwender]: Wenn es geht, noch vorher!)

– Gut. – Frau Schwerdtfeger.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Herr Marten! Meine Damen und Herren! Nur ganz kurz: Ich hatte gestern den Antrag gestellt, dass die Folien und Darstellungen, die hier über den Overheadprojektor gezeigt werden, ins Protokoll aufgenommen werden. Es wäre ganz gut, wenn wir das veranlassen würden, bevor die Leute wie z. B. Herr Dr. Weiß und der Herr, der die anderen Folien gezeigt hat, gehen. Das scheint gestern nicht so ganz als Antrag durchgedrungen zu sein.

Zum anderen hatte ich gestern – das ist mir im Nachhinein noch aufgefallen – beantragt, dass Sie uns eine Frist für die Fertigstellung des Wortprotokolls nennen. Könnten Sie das bitte noch nachholen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Was Ihre Anregung anbelangt, die Folien zu Protokoll zu nehmen: Das kann natürlich nur auf freiwilliger Basis erfolgen. Wenn der entsprechende Einwender oder Gutachter dazu bereit ist: Gerne!

Die Protokollerstellung erfolgt, vertraglich abgesichert, bis zum Abschluss der Sommerferien in NRW. – Herr Lange, Sie sind an der Reihe.

Christoph Lange (Einwender):

Herr Marten! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Schönen guten Tag! Mein Name ist Christoph Lange. Ich bin beruflich Dozent für Betriebswirtschaftslehre und leider mittlerweile hauptberuflich 1. Vorsitzender der „Bürger gegen Fluglärm“ aus Meerbusch. Wir sind ein Verein mit 2.500 Mitgliedern, die sich von Essen-Kettwig bis Korschenbroich erstrecken. Wir kooperieren mit den Initiativen in Ratingen, mit dem Heimat- und Bürgerverein in Lohausen, mit den Bürgervereinen in Tönisvorst und Willich, mit allen Krefelder Bürgervereinen und nicht zuletzt mit Airpeace. Unser Ziel ist es, Schluss zu machen mit diesem Kirchturmdenken; denn das unterstützt die Flughäfen letztendlich nur in ihrem Bemühen, die Anwohner gegeneinander zu hetzen, um dann in Ruhe ihre Geschichten durchbringen können.

In diesem Verfahren hier sind die Antragsteller im Planfeststellungsverfahren Mönchengladbach und im parallel laufenden Antragsverfahren für die Stundeneckwerterhöhung in Düsseldorf identisch. Daher muss der Antragsteller nach unserer Auffassung mindestens drei Dinge nachweisen: erstens den Bedarf, also die Notwendigkeit beider beantragter Verfahren, zweitens, dass es keine vorzugswürdigen Alternativen gibt, und drittens die Machbarkeit.

Ich möchte zunächst zu dem Punkt „Bedarf und Notwendigkeit“ einige Dinge sagen. Wir haben durch Auswertung der Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf festgestellt, dass im letzten Jahr, also in den sechs Sommermonaten und den darauf folgenden Wintermonaten,

insgesamt 36.000 mögliche Starts und Landungen in Düsseldorf nicht stattgefunden haben. Das errechnet sich folgendermaßen: Wir haben am 2. September 2004 einen Maximumtag gehabt. An diesem Tag sind 641 Flugbewegungen durchgeführt worden. Wenn man dann für jeden einzelnen Tag die Differenz zu diesen machbaren 641 Flugbewegungen bildet, kommt man in der Summe auf 36.000 Flugbewegungen. – Ich möchte Herrn Marten eine Übersicht für den Sommer 2004 übergeben, wo die entsprechenden 16.000 Flugbewegungen auch genau aufgelistet sind.

(Christoph Lange [Einwender] übergibt Verhandlungsleiter Ulrich Marten eine Übersicht mit der Überschrift „Abflug- und Landedaten Flughafen Düsseldorf vom 01.05.2004 – 25.10.2004“.)

Meine Damen und Herren, das heißt im Klartext: Es besteht weder Bedarf für die Erhöhung in Düsseldorf noch für den Ausbau in Mönchengladbach.

Weiterhin haben wir durch Auswertung des Geschäftsberichtes des Flughafens Düsseldorf festgestellt, dass in Düsseldorf in jeder Maschine im Durchschnitt 76,2 Passagiere sitzen – und das bei einer Kapazität von 110 Passagieren, die der Flughafen selber angibt. Die Lufthansa, die eben angesprochen worden ist, fliegt mit enormen 57,2 Passagieren pro Flugzeug ab Düsseldorf.

Herr Ministerialrat Meyer vom Verkehrsministerium – mittlerweile ist er pensioniert – hat in einem Aktenvermerk festgestellt, dass in Düsseldorf trotz der Erhöhung der Startrechte von 500 auf 650 pro Tag immer weniger Passagiere oder zumindest nicht mehr Passagiere geflogen sind und auch nicht mehr Flugzeuge geflogen sind.

Jetzt kommt etwas, was Herr Zerbe eben angesprochen hat: Es werden immer kleinere Flugzeugmuster eingesetzt.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit auch darauf hinweisen, dass Air Berlin die Städteverbindung nach Warschau eingestellt hat, weil sich das nicht rentiert hat.

Was beobachten wir also in Düsseldorf? – Etwas, was dann auch hier in Mönchengladbach droht – deswegen möchte ich Sie alle warnen, sich nicht einlullen zu lassen –, nämlich eine Konzentration auf die Tagesrandzeiten. Wir haben teilweise morgens um Punkt 6:00 Uhr sehr viele konzentrierte Starts und abends natürlich auch die ganzen Landungen. Ich will nur eine Sache vom letzten Sonntag kurz zitieren. Da hatten wir die Situation, dass sechs Maschinen um 22:50 Uhr und sieben Maschinen um 22:55 Uhr landen sollten. Die letzte Maschine war dann um 0:12 Uhr unten. – Auch das möchte ich gleich Herrn Marten übergeben. Die Dinge sind ja von Herrn Klinger dann auch entsprechend zu behandeln.

Nächster Punkt: Gibt es Alternativen? – Der Vorredner hat es schon angesprochen. Es gibt 18 Millionen Einwohner in Nordrhein-Westfalen. Wenn man einmal unterstellt, dass die

Hälfte davon flugfähig und flugwillig ist und sich auf die sechs vorhandenen Verkehrsflughäfen verteilt – auf die größten in Düsseldorf und Köln/Bonn, aber eben auch auf Münster/Osnabrück, Paderborn und mit Einschränkungen Dortmund und Weeze –, erkennt man schnell, dass ein weiterer Bedarf nicht vorhanden ist. Es geht einzig und allein darum, den Wünschen der Fluggesellschaften Rechnung zu tragen. Diese würden am liebsten, wenn man sie ließe, schon um 5:00 Uhr loslegen und noch viel später landen.

Ich möchte bei der Gelegenheit a) die Entscheidungsbehörde bitten, das zu berücksichtigen, b) aber auch alle hier Zuhörenden auffordern, sich nicht zu sehr auf irgendwelche Gutachten und Zusagen zu verlassen. Unsere Erfahrung ist, dass das, wenn einmal angefangen wurde, schnell peu à peu weitergeht. Wir haben die Erosion der Nachtflugbeschränkungen in Düsseldorf gesehen, die über die Zahl der sogenannten Homebase-Carrier oder über die Landungen geht, die bis tief in die Nacht hinein erfolgen. In der Nacht vom 25. auf den 26. Mai ist eine Maschine um 1:27 Uhr gelandet. Die erste darf dann morgens um 5:00 Uhr. Das heißt im Klartext: Nachtruhe ade! Und das alles letztendlich nur für Billigflieger.

Zur Zuverlässigkeit der Antragstellerin; das ist letztendlich der Flughafen Düsseldorf: Mir geht es darum, Ihnen die Parallelitäten aufzuzeigen, warum dort was parallel passiert.

(Folie: RP 30.08.97, Interview mit Flughafen-Geschäftsführer Hans-Joachim Peters)

Zum einen möchte ich aus einem Zeitungsinterview mit dem damaligen Flughafenchef Hans-Joachim Peters zitieren, der in der „Rheinischen Post“ vom 30.08.1997 auf die Frage: „Wird die jetzt noch genutzte Nordbahn nach dem 9. November stillgelegt?“, geantwortet hat: In besonderen Fällen werden wir die Bahn als Ersatzbahn benutzen. Das heißt, wir werden weiterhin so tun, als gebe es nur eine Bahn. Dann sagt er ein Stückchen weiter: Das wäre dann Angerland-Vergleich-konform. – Sie alle wissen, dass mittlerweile 70 % aller Landungen über diese parallele Ersatzbahn abgewickelt werden. Das ist die Realität. So verändert sich das von einem Jahr auf das andere.

Wir haben zum Zweiten, was die Zuverlässigkeit der Antragstellerin angeht, durch minutiöse Recherchen nachgewiesen, dass die geltende Betriebsgenehmigung am laufenden Meter übertreten wird. Ich habe hier eine Übersicht, die ich Ihnen auch gleich gebe, Herr Marten, wo exemplarisch für drei Tage aufgelistet ist, wo der erlaubte Stundeneckwert überschritten wird.

(Folie: Statistische Auswertung der Flugbewegungen vom 23.05., 24.05., 25.05.)

Wie ein Flughafen letztendlich mit den Anwohnern umgeht, sehen Sie sehr schön am Beispiel dieses verunfallten Frachtjumbos. Wir durften neulich erfreut in der Zeitung lesen, dass

das Ding 30 Jahre alt war und es sich nicht lohnt, das wieder zu reparieren. Es ist ein sehr „beruhigendes“ Gefühl, wenn so etwas über unseren Köpfen herumfliegt.

Über den Sinn und Zweck von Billigfliegern brauche ich nicht mehr viel zu sagen. Ich möchte aus der „Frankfurter Rundschau“ vom 24. Mai zitieren; darin steht, was etablierte Airlines wie Lufthansa schmerzt: Immer häufiger fliegen Geschäftsleute mit Ryanair, Air Berlin oder Germanwings. Einige Sätze weiter: Während die stagnierende Wirtschaft den alteingesessenen Fluggesellschaften schwer zu schaffen macht, boomt die Konkurrenz, die auf kostenlose Schnittchen an Bord überwiegend verzichtet.

Weiterhin möchte ich Ihnen sagen, dass der Geschäftsführer des Düsseldorfer Flughafens, der letztendlich auch hier der Boss ist, anlässlich des Neujahrsempfangs des Flughafens – allerdings im internen Kreis – davon gesprochen hat, dass man den Ausbau in Mönchengladbach vergessen könne, weil das viel zu teuer sei. Das wird dadurch unterstützt, dass die Beteiligung des Düsseldorfer Flughafens an der Flughafengesellschaft Mönchengladbach bereits im Jahre 2003 bilanziell vollständig abgeschrieben wurde.

Was die Bedeutung für uns alle angeht, möchte ich Ihnen eine Mail eines Mitglieds aus Essen-Kettwig vorlesen:

Sehr geehrte Damen und Herren, wir haben unser Anwesen in Kettwig verkauft. Eigentlich hat es uns in Kettwig sehr gut gefallen. Aber wir haben von dem Lärm und dem Dreck und dem Gestank der Flugzeuge einfach genug. Wir verlassen Kettwig, und leider verlieren wir auch viele Freunde, Bekannte und gute Nachbarn. Mit freundlichen Grüßen

Dann wird man uns erzählen, dass das alles ganz wichtig sei, weil Jobs geschaffen würden. Mit diesem „Argument“ versucht man im Moment, alles totzuschlagen. Der Flughafen Düsseldorf hat für die 1 Million mehr beförderten Passagiere im Jahre 2004 ganze 30 Mitarbeiter mehr eingestellt. Das ist sogar noch weniger als der Aufsichtsratschef des Flughafens Berlin-Schönefeld, Klaus Wowereit, in Berlin rechnet. Dort sind es 59 Jobs pro 1 Million Fluggäste.

Was die Äußerung angeht, dass sich dann andere Unternehmen hier ansiedeln, möchte ich das wiederholen, was ich schon bei mehreren Veranstaltungen gesagt habe: Es glaubt doch nicht irgendjemand im Ernst, dass sich in Mönchengladbach Unternehmen ansiedeln, nur weil Charterflüge nach Bulgarien angeboten werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Unternehmen siedeln sich an, weil der Flughafen Düsseldorf über die A 44 in 15 Minuten zu erreichen ist und mit 170 Destinationen mehr Möglichkeiten bietet als z. B. London-Heathrow, das ist der größte europäische Flughafen. In Mönchengladbach werden sich exakt

zwei Unternehmen ansiedeln – eines, das die Brötchen schmiert und eines, das anschließend die Krümel von den Sitzen saugt.

Wenn man einmal überschlägig rechnet und von den optimistischen 2 Millionen Passagieren ausgeht, sind wir irgendwo bei 20.000, 25.000 Flugbewegungen. Wenn wir dann hoffen könnten, dass wir das Geld bekommen, das wir in Düsseldorf bekommen – rund 1.000 € pro Flugzeug –, würden hier 20 Millionen Umsatz herauskommen. Ich wage sehr zu bezweifeln, dass Sie in dieser Größenordnung einen Flughafen auch nur annähernd rentabel betreiben können. Schön ist, dass das auch Herr Dr. Schwarz mittlerweile eingesehen hat.

Ich möchte Ihnen weiterhin gerne erzählen, dass bei unserer Veranstaltung in Kaarst insgesamt fünf Mitglieder des neu gewählten Landtags anwesend waren, und zwar die Landtagskandidaten für Korschenbroich, Kaarst und Meerbusch. Dies waren zum einen der direkt gewählte Herr Lienenkämper von der CDU, zum anderen Frau Appel-Haefs von der SPD, die über die Landesliste reingekommen ist. Wir hatten auch den verkehrspolitischen Sprecher der CDU, Herrn Hardt, der jetzt nicht mehr kandidiert hat, den verkehrspolitischen Sprecher der FDP, Herrn Rasche, und den verkehrspolitischen Sprecher der Grünen, Herrn Keymis, bei uns zu Gast und haben sie unter anderem mit dem konfrontiert, was hier in Mönchengladbach passiert. Zu den nachgereichten Gutachten – Herr Houben hat das dort vorgetragen – gab es nur einen aus einem Wort bestehenden Kommentar, dieser lautete: Sauerei!

Zum anderen haben alle erklärt, dass die Landespolitik für den Ausbau von Mönchengladbach im Moment keinerlei Bedarf sieht. Damit bitte ich auch Herrn Zerbe, zur Kenntnis zu nehmen, dass mittlerweile landespolitisch keinerlei Rückendeckung mehr für den Ausbau von Mönchengladbach besteht.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte gerne auf den Punkt „Vorzugswürdige Alternativen“ kommen. Diese vorzugswürdige Alternative gibt es, indem z. B. zwischen Düsseldorf und Köln/Bonn ein sogenannter Verbundflughafen nach EU-Recht, also Systemflughafen geschaffen wird. Das ist kein Problem, denn es ist auf der ganzen Welt üblich. Ob das in Paris Charles de Gaulle und Orly sind, ob es die drei Londoner Flughäfen oder in New York die vorhandenen Verkehrsflughäfen sind – dort wird wunderbar kooperiert. Da nehmen es die Passagiere gerne in Kauf, eine halbe Stunde mit einer S-Bahn oder vergleichbaren Verkehrsmitteln hin- und herzufahren. Sie sehen, wie es z. B. in Asien, in Hongkong läuft: Dort werden die Flughäfen weit draußen gebaut und sind mit entsprechenden anderen Verkehrsmitteln bequem erreichbar. Das wäre eine unseres Erachtens auf jeden Fall vorzugswürdige Alternative gegenüber dem, was jetzt stattfindet. Das ist nämlich ein unsinniges Wettrennen um Billigflieger, wobei man gegenseitig versucht, sich die Sache abspenstig zu machen.

Die Not in Düsseldorf ist nicht gegeben, solange man Slots – Start- und Landerechte – für Frachtjumbos und Billigflieger freihat. Man kann den Menschen in NRW nicht mehr erzählen, dass das NRW nutzt. Das ist falsch. Ich gebe bei der ganzen Diskussion um die Billigflieger auch zu bedenken: Was ist mit den Arbeitsplätzen im heimischen Einzelhandel? Was ist mit den Arbeitsplätzen in der heimischen Gastronomie? Was ist mit den Arbeitsplätzen in der regionalen Tourismuswirtschaft? Wenn wir das Ganze volkswirtschaftlich betrachten: Was ist mit den Arbeitsplätzen im Tourismus an der Nord- und Ostsee oder in Mecklenburg-Vorpommern? Dort hängt zum großen Teil das Bruttosozialprodukt von diesen Arbeitsplätzen ab. Wenn ich jemanden für 29 € nicht kostendeckend nach Mallorca oder Bulgarien schippere, wird er hier keinen Urlaub mehr machen. Er wird auch am Wochenende hier kein Geld ausgeben. Das alles muss, wenschon – denn schon, vernünftig volkswirtschaftlich gegengerechnet werden.

Ein weiterer Punkt ist die Frage der Machbarkeit. Wir haben uns alle die Risikostudie angeschaut und gesehen, dass es zwischen den Anflügen und Abflügen von und nach Mönchengladbach und denen von und nach Düsseldorf Überkreuzungen gibt, was dazu führt, dass Mönchengladbach die zuge dachte Entlastungsfunktion nicht ausfüllen kann; denn darin steht klipp und klar, dass wir bei vorherrschendem Westwind zwischen den Starts von Düsseldorf und den Anflügen nach Mönchengladbach 18 km Luft lassen müssen – 10 nautische Meilen. Das heißt im Klartext, wenn man das auf die Durchschnittsgeschwindigkeit umrechnet, dass die Maschinen drei oder vier Minuten Abstand haben müssten. Wir alle wissen, dass das gerade zu den Zeiten, wo man entlasten wollte und müsste, nicht der Fall ist, sondern sie fliegen viel dichter. In dem Risikogutachten steht also klipp und klar, dass die Entlastungsfunktion nicht wahrgenommen werden kann, ganz abgesehen davon, dass das Sicherheitsrisiko für die betroffene Bevölkerung – das sind einige Hunderttausend Menschen – um bis zu 57 % steigt.

Selbst wenn ein wirtschaftlicher Nutzen da wäre – der nicht da ist –, wäre es immer noch unzulässig, diese Risikoerhöhung in Kauf zu nehmen, nur weil dort 30 Arbeitsplätze geschaffen werden. Das funktioniert nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

Weiterhin möchte ich appellieren, in einem etwas größeren Zeithorizont zu denken. Es gibt Studien – unter anderem eines Stockholmer Instituts – über die klimatischen Folgen gerade von Billigfliegern. Wenn wir die Nachfrage, die offensichtlich stagniert, künstlich anheizen, wird sich das mit einer zeitlichen Verzögerung von fünf oder zehn Jahren klimatisch verheerend auswirken. Ich prognostiziere schon jetzt, dass man in – hoffentlich – wenigen Jahren ganz anders darüber denken wird. Damit stellt sich die Frage: Wozu benötigen wir überhaupt den Ausbau in Mönchengladbach?

Uns ist es wichtig, dass die Taktik, die hier gefahren wird, nicht aufgeht. Wir glauben, dass dieses Verfahren in Mönchengladbach gemacht worden ist nach dem Motto: Wir probieren es einmal. Wenn es klappt, haben wir eine dritte Start- und Landebahn, wenn es nicht klappt, ist es auch nicht schlimm; dann haben wir einen Hebel, um die Erhöhung in Düsseldorf durchzusetzen. Nichts wäre dem Flughafen lieber, als wenn sich die Anlieger von Düsseldorf und die Anlieger von Mönchengladbach wunderhübsch in die Haare bekämen. Dann hätten wir nämlich miteinander und untereinander zu tun, und sie könnten im Stillen ihre Dinge vorantreiben. So haben wir es mit Flugrouten des Öfteren gehabt.

Ich möchte bei der Gelegenheit einmal daran erinnern, wie es die Stadt Düsseldorf immer so schön macht. Sie wehrt sich gegen Veränderungen von Flugrouten; Herr Gorecki, ich hatte Ihnen die Seite des Protokolls überlassen. Es wurde etwas beantragt, was im Neusser Süden – nach einem erheblichen Flugweg – Erleichterung bedeutet hätte. Das wurde von der Stadt Düsseldorf mit der Begründung abgeschmettert, es wäre nicht zulässig und zumutbar, wenn dicht besiedelte Düsseldorfer Stadtteile höher belastet würden, um weniger besiedelte andere – dort leben immerhin auch ein paar Hunderttausend – zu entlasten.

Wir haben das mit unserer Flugroute auch erlebt. Wittlaer musste entlastet werden, weil das auch Wahlkreis von Oberbürgermeister Erwin ist. 200.000 Menschen haben die neue Flugroute mit völlig unzureichenden Unterlagen über den Kopf bekommen. Wir klagen dagegen. Wir klagen gegen das Verkehrsministerium, weil es seine Aufsichtsfunktion nicht wahrnimmt und diese Übertretungen nicht unterbindet. So läuft die ganze Geschichte.

Der ganze Niederrhein, meine Damen und Herren, von Dormagen bis Kempen und von Neuss bis Tönisvorst, ich beziehe auch einmal die Kettwiger, die Ratinger, die Lohausener, die Stockumer und die Kalkumer mit ein, muss sich einig sein, dass wir diesen Ausbauwahn nicht mitmachen, und zwar weder in Düsseldorf noch in Mönchengladbach; denn beides ist unnütz und unnötig wie ein Kropf.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte gerne – ich weiß nicht, ob das entschieden worden ist, weil ich aus beruflichen Gründen leider eben erst kommen konnte – **beantragen**, dass wir in die vollständigen Akten Einsicht nehmen können, ohne dass wir deswegen eine Klage einreichen müssen.

Frau Schwerdtfeger hatte gestern erzählt, wie das im Fall Modru 5 T gelaufen ist. Dort mussten erst Klagen eingereicht werden. Das können wir auch gerne tun, das tun wir sowieso. Nur, es wäre verfahrenstechnisch viel netter, wenn man uns diese Akten vorher überlassen würde. Ich möchte dann auch darum bitten, dass die Akten vollständig sind und nicht wie im Falle von Modru 5 T ganze Protokolle und Anlagen etc. fehlen oder in einem Protokoll nur

die geraden Seiten sind und die ungeraden nicht. Wir würden sehr gerne frühzeitig dort reinschauen.

Dann möchte ich gerne wissen, wie viel das, was hier passiert, kostet und wer das bezahlt. Beahlt das die Antragstellerin?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Selbstverständlich.

Christoph Lange (Einwender):

Dann möchte ich die Antragstellerin auffordern

und **beantrage** das auch, den Antrag auf Planfeststellungsbeschluss zurückzuziehen, und zwar je eher, desto besser.

Sie vergeuden Ihr Geld, wir vergeuden unsere Zeit und unser Geld; denn wir müssen – anders als Sie – auch noch etwas anderes arbeiten. Deswegen wäre es meines Erachtens das Gescheiteste, wenn Sie einsehen würden, dass kein Bedarf da ist, keine Machbarkeit gegeben ist, vorzugswürdige Alternativen vorhanden sind und das sein lassen würden.

(Beifall bei den Einwendern)

Der Flughafen Düsseldorf kann sich wunderbar – und das für viel weniger Geld – am bestehenden Flughafen Weeze beteiligen. Die dort vorhandene Infrastruktur kann genutzt werden. Die Arbeitsplätze, die entstehen, sind in Weeze genauso viel wert wie in Mönchengladbach.

Ich betone es noch einmal: Die hochgerechneten Multiplikatoreneffekte für andere Unternehmen sind a) nicht bewiesen und b) nicht vorhanden. Sie können sie nicht beweisen, weil es sie nicht gibt. Jeder Unternehmer, der sich in Mönchengladbach oder dem Umland ansiedelt, tut das vielleicht unter anderem mit dem Argument, dass er von Düsseldorf aus überallhin fliegen kann.

Ich möchte zum Ende noch einige Dinge aus meiner Einwendung zitieren: Zum einen haben wir ein erheblich erhöhtes Kollisionsrisiko. Diese Risikoerhöhung liegt laut Gutachten bei 101,5 %. Das heißt, sie verdoppelt sich.

Weiterhin habe ich geschrieben: Die Gutachten zur Verkehrsanbindung zeigen deutlich, dass die Akzeptanz und Erreichbarkeit durch den öffentlichen Personennahverkehr nicht gewährleistet ist. Die für Weeze prognostizierten Passagierzahlen wurden nicht berücksichtigt. Im Gegenteil wird davon ausgegangen, dass der Flughafen Weeze keine Perspektive habe. Wenn dies stimmen sollte, so gibt es für den Mönchengladbacher Ausbau erst recht kein Potenzial. Wenn die Annahme aber nicht stimmen sollte, ist der Ausbau von Mönchengladbach überflüssig.

(Beifall bei den Einwendern)

Zum Verfahren: Ich protestiere gegen die Auslegung der Planfeststellungsverfahrensunterlagen in nur vier Wochen, davon zwei Wochen Osterferien. Ich protestiere gegen die unzureichende Aufklärung der Bevölkerung. Ich protestiere dagegen, dass sechs Ordner durchzuarbeiten sind, keine Kopien angefertigt werden können und für Laien kaum Zeit bleibt, die Bedrohung einzuschätzen.

Ich appelliere an die Politik, die Hunderttausende von Menschen mit diesem ökonomischen und ökologischen Unfug in Ruhe zu lassen. Ich fordere, diese Menschen nicht zum Spielball leicht durchschaubarer taktischer Spielchen zu machen. Die Absicht ist deutlich erkennbar: Entweder wird der Ausbau MG genehmigt – dann hat DUS entgegen dem Angerland-Vergleich sogar drei Startbahnen –, oder der Ausbau wird – meiner Einschätzung nach durchaus einkalkuliert – abgelehnt; dann hat die Flughafengesellschaft Düsseldorf ein Druckmittel für den Ausbau von Düsseldorf. Ich kündige an, jeden an den Pranger zu stellen, der wider besseres Wissen diesen Ausbauwahnsinn unterstützt. – Herzlichen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Lange. – Mit Blick auf die Uhr nehme ich an, dass die Antragstellerin erst nach der Pause antworten wird. – Ich frage einmal Herrn Scholz, der als Nächster auf der Liste steht, ob wir jetzt in die Pause eintreten können, ob Sie noch am Nachmittag da sind. – Gut.

Wir haben 13:15 Uhr. Ich unterbreche für eine Mittagspause bis 14:15 Uhr.

(Unterbrechung von 13:15 Uhr bis 14:19 Uhr)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ich habe die Verhandlungsleitung von Herrn Marten übernommen. Ich denke, es erübrigt sich, zu sagen, dass ich nicht Herr Marten bin, wie man hier unten am Podium lesen kann, und dass Herr Marten nicht Frau Hörr ist. Wir haben nur die Plätze getauscht.

Wir fahren in der Rednerliste fort. Als nächster Redner ist Herr Scholz an der Reihe, den ich zum Rednerpult bitten darf.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Meine Damen und Herren! Frau Hörr! Mein Name ist Scholz. Ich bin Mitarbeiter der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen für den Regierungsbezirk Düsseldorf, Bezirksstelle für Agrarstruktur, und vertrete die öffentlichen Belange der Landwirtschaft. – Ich denke, es ist allen klar, dass in diesem Verfahren zu prüfen ist, ob überhaupt ein Bedarf besteht. Für mich

ist es eine relativ wichtige Frage, insbesondere an Sie, Frau Hörr, oder Herrn Marten, ob in diesem Verfahren die Unabweisbarkeit geprüft werden kann. Das ist ein recht wichtiger Punkt, weil es sich auch um den GEP handelt. Können Sie rechtlich in diesem Verfahren die Fragestellung der Unabweisbarkeit prüfen oder nicht? Ist es möglich, jetzt darauf zu antworten?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Können Sie ein bisschen konkretisieren, Herr Scholz, was genau Sie mit Unabweisbarkeit meinen?

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Ich zitiere Punkt 2.2 aus dem GEP, Allgemeiner Freiraum und Agrarbereiche:

Liegen besonders gute landwirtschaftliche Produktionsbedingungen vor, so ist die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für andere Nutzungen nur bei unabweisbarem Bedarf möglich.

Für mich ist es relativ wichtig, dass die Frage geklärt wird. Ich will gleich darauf antworten. Ist die Frage in der Form, wie sich die Zielsetzung des GEP darstellt, überhaupt prüfbar?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

So wie Sie das jetzt konkretisiert haben, ist das eine Frage, die das GEP-Verfahren betrifft. Das GEP-Verfahren selbst ist noch nicht beendet. Das müsste erst im GEP-Verfahren geklärt werden und ist deshalb in unserem Verfahren, also dem Verfahren der Planfeststellung, nicht vorrangig zu berücksichtigen.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Dann sehe ich mich veranlasst, etwas weiter auszuholen: Nach meinem Wissen ist der GEP mit seinen Zielen insgesamt behördenverbindlich. Es ist eine informelle Planung und bindet die Behörden in ihrem Handeln. Die Landwirtschaftskammer hat im GEP-Verfahren wie auch im Planfeststellungsverfahren festgestellt, dass für weite Teile der in Anspruch genommenen Flächen besonders gute landwirtschaftliche Produktionsbedingungen vorliegen und dies auch näher begründet. Ich will das für die, die sich mit der Thematik noch nicht auseinander gesetzt haben, ein bisschen mehr ausfüllen:

An sich denkt man dabei immer an riesengroße Feldblöcke, 80er-, 90er-Lösslehmböden. Das liegt in dem Fall nicht vor; das trifft zu. Wir haben hier aber relativ leichte Sande, anmoorige Sande, die sonderkulturgeeignet sind und auch mit Sonderkulturen in großem Umfang genutzt werden. Stellvertretend ist Ihnen sicherlich der Spargelanbau bekannt. Es geht aber auch noch um andere, z. B. die Rollrasenproduktion. Das Stadion selber ist ein klassisches Beispiel dafür, es ist mit Rollrasen belegt worden. Dieser kann nur auf solchen leichten San-

den produziert werden. Wir haben in diesem Raum Betriebe, die sich darauf spezialisiert haben.

Wir haben weitere Spezialbetriebe, z. B. den Möhrenanbau. Im Erdbeeranbau ist hier eine sehr frühe Ernte möglich. Dort ist es durch besondere Produktionstechniken auch möglich, die Pflanzen bis in den Winter hinein zu kultivieren, sie dann zu roden – das geht im Winter nur auf solchen leichten Böden –, sie praktisch einzufrieren und dann im Sommer sukzessive satzweise auszupflanzen, um relativ spät noch, insbesondere für die Konditoreien, Erdbeeren anbieten zu können. Sonst ist die Saison bereits vorbei.

Diese Flächen liegen in großem Umfang vor. Hier sollen in erheblichem Umfang, einmal für das Vorhaben selber und in noch viel größerem Umfang für die Kompensationsmaßnahmen, solche Flächen in Anspruch genommen werden. Wir als Landwirtschaftskammer sind im Rahmen des GEP berufen, näher darzulegen, ob solche Sachen vorliegen. Wir sind eine Fachbehörde und verstehen den GEP so, dass wir dazu eine Stellungnahme abgeben sollen. Das haben wir getan. Wir haben das auch in diesem Verfahren getan.

Für uns ist es wichtig, dass das Ziel 1, Allgemeiner Freiraum und Agrarbereiche, dort eingeordnet wird. Ich denke, es ist parlamentarischer Wille des Regionalrates – dem sollte man auch gerecht werden –, dass unser Auftrag auf Behördenseite an dieser Stelle erfolgreich festgestellt wurde. Wir haben das getan und denken, dass das Ziel des GEP jetzt auch berücksichtigt werden muss. Nach unserer Auffassung liegen besonders gute landwirtschaftliche Produktionsbedingungen vor. Das haben wir auch vorgetragen. Im Erörterungstermin zum 17. GEP-Änderungsverfahren wurde uns folgender Ausgleichsvorschlag gemacht: Bei der 17. GEP-Änderung ist die Frage des Bedarfs und der Wirtschaftlichkeit aus der Sicht der Raumverträglichkeit nicht zu prüfen. Wir wurden auf das Planfeststellungsverfahren verwiesen. Im Planfeststellungsverfahren – ich habe Ihre Antwort schon geahnt, Frau Hörr – heißt es nun, dass die Unabweisbarkeit auch hier nicht zu prüfen ist. Wo und wie will die Bezirksregierung dem parlamentarischen, über die Ziele des GEP bekundeten Willen gerecht werden?

(Beifall bei den Einwendern)

Durch Wegschieben der Zuständigkeit ins Nichts – im Augenblick sehe ich es so – wird die Bezirksregierung insgesamt der Behördenverbindlichkeit des GEP nicht gerecht.

Vorsorglich **beantragen** wir entsprechend den Ausführungen der Bezirksregierung im GEP-Verfahren dennoch hier die Prüfung der Unabweisbarkeit des Bedarfs.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wenn ich da einmal einhaken darf, Herr Scholz: Da Sie jetzt etwas weiter ausgeholt und Ihre Eingangsfrage zur Unabweisbarkeit konkretisiert haben, kann ich Ihnen sagen, dass die Ziele des GEP in unserem Verfahren, im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden. Wenn das Ihre Frage war, kann ich diese mit einem klaren Ja beantworten.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Vorsorglich beantragen wir es trotzdem, damit uns das nicht irgendwann durchgeht. Es ist auch eine Fragestellung, die sich irgendwo an den Regionalrat wendet und eine rechtliche Frage im Planfeststellungsverfahren: Wie weit darf die Bedarfsprüfung tatsächlich gehen? Das kann ich nicht beurteilen, ich bin kein Jurist. Das müssen Sie schon tun. Wenn die Unabweisbarkeit aus irgendwelchen Gründen nicht geprüft werden kann oder nicht geprüft werden soll, sollte man den Regionalrat eindeutig darum bitten, ihn von dieser Frage zu entbinden. Das muss klar sein. – Das zu diesem Punkt.

Wir sind bei der Frage des Bedarfs. Mir ist bekannt – es geht um den Flughafen Weeze, ja oder nein –, dass das Planfeststellungsverfahren für die Umgehungsstraße Winnekendonk seit etwa einem Jahr eingeleitet ist, dass zumindest die Anbindung des Flughafens in nicht allzu ferner Sicht deutlich besser sein wird als bisher an die A 57. Bisher muss man noch eine relativ lange Strecke bis zu diesem Flughafen über Land fahren. Das ist in dem Sinne dann nicht mehr erforderlich, vor allen Dingen kommt man ohne Ortsdurchfahrten dorthin.

Weiterhin meine ich, kann es aber nicht hundertprozentig sicher sagen, dass der Ausbau des Flughafens Weeze mit Euregio-, also mit EU-Geldern bezuschusst worden ist. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung basiert darauf, dass wir ein Luftfahrtverkehrskonzept haben, in dem der Ausbau des Flughafens Mönchengladbach nicht enthalten ist. Ich gehe davon aus, dass die Begründung für die EU-Gelder mit dem augenblicklichen Ausbauzustand Mönchengladbachs erfolgt ist. Was passiert in der EU, wenn die Bezirksregierung eventuell doch den Ausbau Mönchengladbachs genehmigt und damit vielleicht die Wirtschaftlichkeit des Flughafens Weeze, der mit EU-Geldern, also mit Steuergeldern subventioniert wurde, infrage stellt? Das kann ich nicht beantworten, ich stelle es nur infrage. Darüber sollte man sich auch in der Bezirksregierung Gedanken machen. Ich weiß, dass die Bezirksregierung den Ausbau von Weeze durchaus positiv mitgetragen hat.

Des Weiteren: Es wurde vorgetragen, es würden keine Arbeitsplätze verloren gehen. Das trifft so nicht zu. Es ist Fakt, dass in der Landwirtschaft und im Gartenbau eine ganze Menge von Betrieben in Existenznot geraten. Wir gehen im Augenblick von elf Betrieben aus. Wir haben den Flächenverlust bei der Intensität der genutzten Fläche einmal hochgerechnet und gehen von 20 bis 25 Arbeitsplätzen aus, die durch den Flächenentzug definitiv verloren gehen werden. Das haben wir der Bezirksregierung bekannt gemacht.

Das hat auch etwas mit Wirtschaftlichkeit zu tun, denke ich. Man muss auch irgendwo gegenrechnen, dass hier de facto einiges verloren geht. Die landwirtschaftlichen Betriebe und die gartenbaulichen Betriebe haben eine ganze Menge Investitionen im Bereich von Bewässerungsanlagen und im Bereich von Sondermaschinen getätigt. Einen solchen Rollrasen muss man tatsächlich mit Spezialmaschinen schneiden. Auch alle anderen Sachen passieren mit allen möglichen anderen Aufarbeitungsanlagen. Da gibt es Lagereinrichtungen. Das alles steht bei den Betrieben irgendwo infrage. Ich halte das für einen ganz wichtigen Punkt.

Die Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach hat mich gebeten, darauf hinzuweisen, dass sie sich diesem Einwand gerne anschließen möchte. Dann erübrigt sich auch der Redebeitrag von Herrn Herzogenrath für seine 21 privaten Einwender. – Danke schön fürs Zuhören.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Scholz. – Ich erteile jetzt der Antragstellerin das Wort. Herr Johlen hat sich zur Erwiderung gemeldet.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Herr Scholz, ich möchte nur gerne aus juristischer Sicht etwas zu der von Ihnen angesprochenen Rechtsfrage – Sie haben das ja ausdrücklich als Rechtsfrage formuliert – sagen. Sie haben den unabweisbaren Bedarf angesprochen und gefragt, wie dieser zu berücksichtigen sei. Den Begriff darf man nicht missverstehen. Es geht nicht um den unabweisbaren Bedarf des Flughafenbaus. Darum geht es nicht. Wäre der GEP so auszulegen, würde er nämlich Bundesrecht widersprechen; denn das Bundesrecht verlangt nur, dass der Ausbau vernünftigerweise geboten ist. Das ist ausdrücklich kein unabweisbarer Bedarf. Was gemeint ist, ist dasselbe wie im Naturschutzrecht, wo von vermeidbaren Beeinträchtigungen gesprochen wird. Dort haben wir dieselbe Rechtsfigur.

Natürlich kann ich jede Beeinträchtigung von Natur und Landschaft dadurch vermeiden, dass ich das Vorhaben unterlasse. Das ist nicht gemeint. Gemeint ist, dass ich dann, wenn ich das Vorhaben durchführe, unnötige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft – oder, wie hier, der Landwirtschaft – vermeide. Das heißt: Wenn ich den Flughafen ausbaue, dann darf ich landwirtschaftlich hochwertige Fläche nur in Anspruch nehmen, soweit für die Zwecke des Flughafenausbaus ein unabweisbarer Bedarf besteht. Das ist die Rechtslage, die, wie gesagt, im Einklang mit dem steht, was wir aus dem Naturschutz- und Landschaftsschutzrecht kennen. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Johlen. – Sie möchten erwidern? Dann bitte ich Sie, noch einmal ans Rednerpult zu gehen.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Herr Prof. Johlen, ich weiß nicht ganz genau, was der Regionalrat dann mit dieser Formulierung de facto gemeint hat. Ich denke, es ist Sache des Regionalrates, im Zweifelsfall darüber zu entscheiden, was er mit dieser Formulierung dann wirklich gemeint hat. Deswegen ja auch meine Bitte, diesen Punkt im Zweifelsfall – wenn diese Unabweisbarkeit aufseiten der Bezirksregierung also nicht so einfach zu prüfen ist – doch bitte wieder an den Regionalrat mit der Bitte zurückzuverweisen, das Ganze stärker zu konkretisieren und seine Position konkret für den Flughafenausbau deutlicher zu machen. Das ist das, was ich damit gemeint habe. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Bevor wir jetzt den Gutachter Prof. Wolf sprechen lassen, kommen wir noch einer Wortmeldung nach, die sich in der Pause ergeben hat. Sie wollten eben noch sprechen. Oder stellen Sie Ihre Wortmeldung zurück?

(Zuruf: Das hat sich erledigt!)

– Das hat sich erledigt; wunderbar. – Dann möchte ich jetzt das Wort an Herrn Prof. Wolf für die Antragstellerin übergeben.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich würde gerne eben noch einmal auf den Vortrag von Herrn Scholz eingehen, der Arbeitsplatzverluste in der Landwirtschaft angesprochen hat. Es ist richtig, dass wir für den Ausbau Flächen benötigen, die bisher landwirtschaftlich genutzt werden. Wir sind mit unserem Gesellschafter auch bereits dabei, Flächen anzukaufen, oder stehen – Fakt per heute – in konkreten Verhandlungen.

Die Preise, die gezahlt werden, ermöglichen eine Neugründung und einen Neuerwerb landwirtschaftlicher Flächen an anderer Stelle unter keiner schlechteren Qualität. In dem einen oder anderen Fall stellt es sich sogar so dar, dass der eine oder andere Landwirt froh ist, sein Anwesen oder sein Grundstück aufgeben zu können und mit dem Verkaufserlös in den Ruhestand gehen zu können. Dass es hier einfach nur zu einem platten Verlust kommt, können wir also so nicht feststellen. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Dann würde ich jetzt gerne Herrn Prof. Wolf das Wort erteilen. – Herr Scholz, Sie möchten noch einmal erwidern.

(Herwig Scholz [Landwirtschaftskammer NRW]: Da wir hier in der Erörterung sind, denke ich, dass es gerechtfertigt ist, darauf zu erwidern!)

– Aber natürlich. Dann darf ich Sie bitten, noch einmal nach vorne zu kommen.

Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):

Herr Zerbe, wir haben leider folgende Problematik: Wir haben sicherlich einzelne betroffene Eigentümer, die ihr Land auch wirklich selber bewirtschaften, die die Chance haben, sich auf diesem Wege in den Ruhestand oder sonst wohin zu „flüchtigen“. Das ist überhaupt keine Frage. Die Eigentümer von landwirtschaftlichen Flächen, die betroffen sind, können sich über ihr Eigentumsrecht auch ausreichend wehren.

Es geht aber um Folgendes: Mittlerweile haben wir in diesem Raum solche Bewirtschaftungsverhältnisse, dass die Betriebe zwischen 70 und 80 % ihrer Flächen nicht mehr auf Eigentums-, sondern auf Pachtflächen bewirtschaften. Sie kaufen in einigen Fällen diesen Betrieben diese Pachtflächen sozusagen unterm Hintern weg. Diese Betriebe verlieren diese Flächen und haben über das Pachtrecht nur einen sehr geringen Schutz. Hier befinden wir uns aber in einem Planfeststellungsverfahren, in dem so etwas ermöglicht wird, in dem die öffentliche Hand also diese Möglichkeit schafft. Damit ist die Existenzgefährdung durch den Entzug von Pachtland auch abwägungsrelevant. Deswegen sollte man hierauf auch eingehen, denke ich.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ganz kurz: Auch wenn Pachtflächen entfallen sollten, wird es – da bin ich sicher – an anderer Stelle neue Pachtflächen geben.

(Unruhe bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Dann komme ich jetzt zu dem Punkt, der bereits heute Vormittag als Einleitung in diesen Tagesordnungspunkt „Bedarf“ angekündigt wurde, und bitte, dass nun der Gutachter, Herr Prof. Wolf, für die Antragstellerin spricht.

(Wolfgang Houben [Einwender]: Muss er nicht auf die Rednerliste?)

– Nein. Sein Vortrag wurde heute Vormittag bereits als Einführung in diesen Tagesordnungspunkt angekündigt.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Guten Tag, meine Damen und Herren! Mein Name ist Wolf, mit Vornamen Peter. Neben mir sitzt der Kollege Jacobson. Wir haben für die Prognose geradezustehen. – Es ist für einen Gutachter etwas ungewöhnlich, dass so viele Menschen sein Gutachten gelesen haben. Das finde ich gut. Es kann einem Gutachter eigentlich gar nichts Besseres passieren. Dass Sie dabei auf viele Dinge gestoßen sind, die zwar unsere Meinung sind, aber nicht Ihre, kann ich durchaus verstehen. Das haben Prognosen so an sich. Deswegen stehen wir auch gerne hier zur Verfügung, um das darzustellen, was vielleicht doch offen geblieben ist.

Ich will Ihnen in 10 bis 15 Minuten den Rahmen unserer Prognose darstellen. Wenn Sie anschließend Fragen zu der Methode haben, wird Herr Jacobson Ihnen das an einem Schaubild verdeutlichen; denn methodisch steckt doch etwas mehr dahinter, als bisher auch in den Einwendungen erkannt worden ist.

Ich will sieben Punkte ansprechen: erstens unsere Aufgabe, zweitens die Randbedingungen der Prognose, drittens die Funktion von Mönchengladbach in Bezug auf Düsseldorf, die wir als Vorgabe bekommen haben, viertens den Einfluss des Flughafenkonzeptes des Bundes, das in den Einwendungen auch eine große Rolle spielt, fünftens das Wettbewerbsumfeld von Mönchengladbach – Düsseldorf ist klar; es gibt aber auch noch Weeze und Maastricht/Aachen –, sechstens die Datenbasis, nämlich die immer wieder angesprochene Fluggastbefragung, und unsere Prognosebasis, also die Prognosen der Industrie, und siebtens das Ergebnis; wir haben die Nachfrage prognostiziert.

Erstens. Unsere Aufgabe war, eine Langfristprognose des Verkehrsaufkommens darzustellen. Wir haben sie für das Jahr 2015 erarbeitet. Wir nennen das eine Punkt-Prognose. Das heißt, dass wir das Aufkommen für das Jahr 2015 erarbeitet haben, aber nicht für 2010 oder 2008. Das bedeutet, dass sich das Aufkommen zwischen dem Basisjahr und dem Prognosejahr durchaus abweichend von einem Durchschnittswachstum entwickeln kann. Die Vergangenheit zeigt, dass gerade im Luftverkehr nach dem Golfkrieg oder nach der Ölkrise ein Einbruch stattfand und dass sich das Luftverkehrsaufkommen dann aber wieder etwas schneller entwickelt hat. Dass dies nach dem 11. September nicht mehr der Fall ist, wissen wir alle. Das haben wir auch berücksichtigt.

Zweitens: die Randbedingungen. Wesentliche Randbedingung für unsere Arbeit ist die Situation am Flughafen Düsseldorf. Da im Jahr 2002 – und heute ist das nicht viel anders, glaube ich – die zukünftige Genehmigungslage dort nicht bekannt war, haben wir für die Prognose zwei Vorgaben von Düsseldorf als Basis angesetzt, und zwar einmal das Szenario 1, Flugbetrieb nach der gegenwärtigen Genehmigungslage – das ist die sofort vollziehbare Genehmigung vom 21. September 2000 – und Zwei-Bahn-Betrieb in Düsseldorf. Das Szenario 1 entspricht einem oberen Aufkommenswert in Mönchengladbach. Der untere Eckwert für Mönchengladbach ist das Szenario 2. Hier ist die Anzahl der zulässigen Bewegungen in Düsseldorf gegenüber der Zwei-Bahn-Kapazität erhöht worden. Dies wäre dann der Fall, wenn die

entsprechenden Genehmigungen vom Flughafen Düsseldorf eingeholt werden können. Es ist aber wohl auch jedem klar, dass das ein sehr schweres Geschäft werden kann.

Drittens. Hinter diesen Szenarien steckt die Funktion von Mönchengladbach als Ergänzungsflygflughafen für Düsseldorf. Die Aufkommenszuwächse, die wir für Mönchengladbach auf 1,2 bzw. auf 2,8 Millionen Passagiere errechnet haben, resultieren also aus zwei Punkten: einmal aus der Entlastungsfunktion für Düsseldorf, aber in weitaus größerem Maße aus dem verbesserten Flugangebot und damit aus einer höheren Potenzialausschöpfung im Raum Mönchengladbach, also im eigenen Markt dieses Flugplatzes.

Viertens. Ob und inwieweit das Flughafenkonzept des Bundes die Genehmigungslage in Düsseldorf beeinflussen kann, war von uns nicht zu bewerten. Es wurde gesagt, weil im Flughafenkonzept des Bundes stehe, dass ein Ausbau auf 30 Millionen Passagiere in Düsseldorf anzustreben sei, sei dies gleichzeitig eine Planvorgabe. Wir wissen aber ja, wo in Nordrhein-Westfalen die Hindernisse für eine solche Ausweitung des Verkehrs liegen.

Fünftens: Wettbewerbsumfeld. Der Flughafen Niederrhein in Weeze war zur Zeit der Erstellung unserer Prognose, also im Sommer 2002, noch nicht am Netz. Es war also nicht absehbar, was sich in Weeze tun würde. Nun tut sich dort etwas – mal mehr, mal weniger. In Ergänzung und zur Bearbeitung von Einwendungen im Erörterungstermin haben wir eine Ergänzung erarbeitet, die ja auch im Internet steht.

Ebenfalls nicht berücksichtigt haben wir Maastricht/Aachen und Eindhoven. Das wurde bemängelt. Ich kann das aber gut erklären. Ich kenne die Situation in Aachen recht gut. Gelegentlich fliegen wir auch mal von Maastricht, jetzt nach Berlin vielleicht etwas öfter. Aber bisher, also im Jahr 2004, betrug der Anteil von Reisenden aus Deutschland am Flugplatz Maastricht nach den Auskünften der dortigen Flughafenverwaltung 3 %. Bei ungefähr 360.000 Passagieren pro Jahr sind also 11.000 Passagiere aus dem Raum Aachen/Heinsberg/Düren in Maastricht eingestiegen, aber 54 % aus Aachen in Düsseldorf und 36 % in Köln.

Sechstens: die Datenbasis. Ich glaube, das war der schwierigste Punkt. Wir mussten nämlich ein Luftverkehrsaufkommen aus dem Jahr 1998 – aus der Fluggastbefragung – in eine Prognose aus dem Jahr 2002 einfügen. Fluggastbefragungen haben den ganz großen Vorteil, als einzige Datenbasis für jeden Flughafen – auch für jeden Regionalflughafen – die Herkunft der Reisenden – also die Stadt oder den Landkreis – und den Zielflughafen anzugeben. Anhand einer Fluggastbefragung wissen wir daher sehr genau über die Passagierstruktur eines Flugplatzes Bescheid. Wenn wir jetzt aggregieren, können wir anders herum auch die Anzahl der Flugreisenden z. B. aus der Stadt Mönchengladbach oder aus Aachen zu einem bestimmten Reiseziel – ob nach München, London oder Palma de Mallorca – und ab einem bestimmten Abgangsflughafen – Düsseldorf, Köln oder einem anderen Flughafen in Deutschland – zuordnen.

Fluggastbefragungen werden hin und wieder durchgeführt, und zwar in größeren Abständen. Die vorletzte Fluggastbefragung war 1987. 1991 fand nach der Wiedervereinigung eine Hochrechnung statt, bei der die neuen Länder eingeordnet wurden. Dann kam 1998. Im Jahre 2003 war wieder eine Fluggastbefragung. Deren Ergebnisse sind im April dieses Jahres den Flughäfen mitgeteilt worden. Das heißt: Zum Zeitpunkt der Erarbeitung unserer Prognose stand uns keine besser geeignete Datenbasis zur Verfügung.

Ein zweiter auf viel Unverständnis gestoßener Punkt ist, dass wir die Aufkommenszahl der Kreisregionen aus Prognosen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt – DLR –, der Deutschen Flugsicherung – DFS – und der IATA – das ist die Vereinigung der Linienflieger – ermittelt haben. Die Argumente, die dagegen sprechen, kennen Sie besser als ich. Wir stützen uns aber darauf, dass es von kompetenter Stelle Ausführungen gibt, die durchaus rechtfertigen, dass wir dieses Vorgehen anwenden. Herr Dr. Wysk, Richter am Oberverwaltungsgericht in Münster, hat in seinem Aufsatz „Die Umweltverträglichkeit von Verkehrsflughäfen“ zur Nachfrageentwicklung unter bestimmten Prämissen gesagt: Die Verkehrsstatistiken und Prognosen nationaler und internationaler Institutionen – des DLR, der IATA oder der ADV, also der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen – geben hier wichtige Rahmendaten, an denen keine auf die örtlichen Verhältnisse bezogenen Konkretisierungen vorbeigehen können.

Siebter und letzter Punkt: Nachfrage und Bedarf. Meine Damen und Herren, wir haben die Nachfrage prognostiziert. Die Nachfrage ist nun nicht ohne Weiteres dem Bedarf – oder besser: dem rechtlich beachtlichen Verkehrsbedürfnis – gleichzusetzen. Hierzu ist eine Entscheidung notwendig, nämlich die Entscheidung, in welchem Umfang und in welcher Weise die ermittelte Nachfrage befriedigt werden soll. Diese Entscheidung liegt nicht beim Prognosegutachter; diese Entscheidung liegt notwendigerweise bei den Gremien des Antragstellers. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, dass Sie Ihr Gutachten erläutert haben und im Rahmen Ihrer Stellungnahme auch schon auf einige Einwendungen eingegangen sind, Herr Prof. Wolf. – Ich erteile jetzt der nächsten Rednerin das Wort. Frau Selig, bitte.

Friederun Selig (Einwenderin):

Guten Tag, meine Damen und Herren! Mein Name ist Friederun Selig. Ich bin seit 13 Jahren aktives Mitglied in der Viersener Bürgerinitiative und natürlich bei Airpeace. – Ich bin von allen Flugschneisen betroffen, von allen Flughäfen und Landeplätzen um mich herum, am meisten von Düsseldorf und Mönchengladbach. Auch ich stelle die Vertrauensfrage – grundsätzlich! Außerdem schließe ich mich den Ausführungen meiner Vorredner an, vor allem von Herrn Mischke, Herrn Rothe und anderen.

Ich will hier nur kurz zu zwei Sachen ganz privat Stellung nehmen: erstens zu dem Thema „Arbeitsplätze“ und zweitens zu dem Begriff „Faulheit“ oder „Bequemlichkeit“.

Das Argument „Arbeitsplätze“ dient, um persönliche und wirtschaftliche Interessen durchzusetzen. Das haben wir jetzt vielfach erfahren. Politiker und nachfolgende Entscheider werden damit becirt und lassen sich gerne beciren. Nach 13 Jahren Initiativarbeit und Beobachtung anderer gesellschaftlich-politischer Vorkommnisse weiß ich, dass diese Personen mit der Aussage „Wir schaffen Arbeitsplätze“ zu bestimmen sind.

Damit sind wir bei der Faulheit. Politiker und viele ausführende Personen sind nach meiner Beobachtung und offensichtlich nicht in der Lage oder nicht willens, Aussagen zu Arbeitsplatzbehauptungen zu überprüfen. Sie scheinen froh, eine Entscheidung gefällt zu haben, die sie kurzfristig befreit und ihnen in der Öffentlichkeit noch Bonuspunkte bringt. Zum Beispiel sprach Herr Steinbrück noch in diesem Frühjahr von 1.000 Arbeitsplätzen pro 1 Million Passagiere – eine Zahl, die schon seit mindestens zehn Jahren überholt ist. Das hat sicherlich auch etwas mit der „guten Lobby“ zu tun, die ihm solche Dinge mitteilt.

Politiker und die ihnen nachfolgenden Personen ausführender Organe werden für ihre Entscheidungen zudem nie zur Verantwortung gezogen. Das macht es leicht. Wenn der Sprecher des Fördervereins für den Flughafen, Herr Wegener, gestern hier von Zukunft sprach: klasse. Seine geäußerte Sorge um die Region: rührend. In dem vom Förderverein in Auftrag gegeben Gutachten der Fachhochschule Niederrhein, Mönchengladbach, steht auf einer der letzten Seiten, dass die Hälfte der prognostizierten Arbeitsplätze nach den baulichen Tätigkeiten, nach der Beendigung des Bauens, wieder verschwindet.

So weit liest das aber anscheinend keiner. Seit ich mit diesem Thema beschäftigt bin, sind von der Flughafengesellschaft Mönchengladbach Arbeitsplatzzahlen genannt worden, die von 28 bis 5.000 oder von 5.000 bis 28 reichen. Was denn nun?

Um dem Gerangel, den Behauptungen, den Lügereien ein Ende zu setzen, **fordere** ich Sie, die gesetzlichen Vertreter im Verfahren, auf, ein neutrales Arbeitsplatzgutachten in Auftrag zu geben, das genaue Auskunft über die neuen, die verschobenen, die verlagerten, die direkten, die indirekten, die induzierten und die was auch immer Arbeitsplätze gibt, vor allem über deren Qualität und vor allen Dingen speziell für diesen Flughafen und die Region.

Bundesdeutscher Durchschnitt ist ungenau. Aussagen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen – da bin ich anderer Meinung als der Herr Vorredner; in Bezug auf die Aussagen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen habe ich persönliche Erfahrungen; ich habe schon versucht, mit ihr Kontakt zu haben – sind ungenau und natürlich auch nicht neutral. Es ist schon sehr auffällig, dass alles und jedes Detail per Gutachten

festgestellt werden kann. – Ich bin etwas nervös; mir fehlt gerade der Atem. – Nur die Prognose zu den Arbeitsplätzen wird beim Flughafenausbau – und zwar bei jedem Flughafen- ausbau, z. B. auch in Frankfurt – konsequent ausgespart. Da gibt es stets nur vage Angaben.

Damit will ich Folgendes sagen: Ihr wichtigstes Argument, um sich durchzusetzen, vernachlässigen Sie, Herr Zerbe und die anderen Herren. Warum? Glauben Sie Ihren eigenen Behauptungen nicht? Dann wären wir uns ja mal einig.

Wenn zugunsten des Ausbaus dieses Verkehrslandeplatzes entschieden würde, wäre das ein Rückschritt ins Mittelalter. Eine Unternehmung, die 13 Jahre am Rande der Pleite dümpelt, braucht nämlich einen Mäzen oder einen feudalistisch regierenden wohlwollenden Souverän, der zahlt. Die Steuerzahler stehen dafür nicht zur Verfügung. Wir sind zwar der Souverän, aber nicht wohlwollend.

Meine Herren, mit Verlaub: Ich finde, Sie sind faul. Sie beharren – warum auch immer – auf einer Unternehmung, ohne sich mit Alternativen zu beschäftigen.

Ein Thema wird in langen Jahren dieses Verfahrens kaum angesprochen. In diesem Kontext gelte ich sicher als naiv. Aber wie naiv sind Sie, wenn Sie als Antragsteller immer noch an einen Erfolg glauben? – Ich gelte also als naiv, wenn ich einmal das Wort aufnehme, das Herr Wegener vom Förderverein Flughafen gestern benutzt hat, und von Zukunft spreche. Zukunft ist das wichtigste, das umfassendste Stichwort hier. Und wie ernst nehmen Sie es?

Ich sage Ihnen: Wir alle haben Verpflichtungen gegenüber unseren Kindern, gegenüber den uns nachfolgenden Generationen – ein immer wieder gern genutzter Begriff. Was ist denn für Sie Zukunft? Die nächsten zehn Jahre? Die letzten sind ja gerade mit Ihren Plänen vergangen. Nein! Wir sind verpflichtet, unsere unüberprüften Begehrlichkeiten und unseren Lebensstandard herabzuschrauben. Sonst ist Zukunft Klimachaos, damit Wirtschaftschaos und damit Armut, Krankheit und Tod, und zwar weltweit. Dazu werden hier aber noch Berufenere sprechen.

Jetzt möchte ich noch etwas ganz Persönliches sagen. An jedem schönen Sonntag kommt Punkt zehn Minuten nach der vollen Stunde die Ju. Bei mir war es am letzten Sonntag sechs Mal. Ich bin 1937 geboren. Das Geräusch der Ju erinnert mich immer an Flieger, an Krieg. Ich bin nicht nur betroffen, sondern wurde auch getroffen. Das ist mein persönlicher Widerwillen gegen dieses Flugzeug. Am 26. April 1937 wurde mit einer Ju – ich glaube, es waren sogar sechs – der erste zivile Terror aus der Luft auf die Stadt Guernica verübt.

Wir sind gerne bereit, in dieser Republik pausenlos Denkmäler zu erstellen und einzuweihen. Dieses Denkmal wird wegen seiner hervorragenden Technik geliebt – oder wegen seiner damaligen Neuheit als erstes Blechflugzeug; ich weiß es nicht. Dagegen habe ich nichts; die Ju kann ins Museum. Wenn dieses Flugzeug fliegt, hat es für mich und für viele von uns aber

eine andere Bedeutung. Sie können froh sein: In 20 Jahren ist meine Generation tot. Trotzdem finde ich es unerträglich, das immer wieder hören zu müssen.

Herr Junkers, der Sohn dieser Stadt, ist nicht nur mit der Ju berühmt geworden, sondern eines seiner ersten berühmten Dinge waren die Badeöfen. Vielleicht machen Sie in der Fußgängerzone einmal einen Badetag. Das wäre auch einmal eine Ehrung dieses Herrn.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich danke Ihnen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Frau Selig, auch für Ihre sehr persönlichen Worte. – Ich habe gesehen, dass sich die Antragstellerin zu Wort gemeldet hat und gerne auf Ihren Punkt Arbeitsplätze, den Sie angesprochen haben, erwidern möchte. Ich gebe das Wort an Herrn Zerbe weiter.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Vielen Dank. – In der Regel lügen Zahlen nicht.

(Lachen bei den Einwendern)

Es gibt den Verband ADV, Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen. Die ADV ist wiederum Mitglied der ACI, Airports Council International – Europe. Wir haben aus dem Februar 2004 eine kleine Untersuchung bekommen: Durchschnittliche direkte Beschäftigungsdichte auf Europas Flughäfen. In dieser Statistik heißt es: Auf kleineren Flughäfen bis zu 1 Million Verkehrseinheiten – eine Verkehrseinheit ist entweder ein Fluggast oder 100 kg Luftfracht – sind es 1.700 Jobs.

(Lachen bei den Einwendern)

– Ich zitiere eine Studie.

(Martin Rothe [Einwender]: Die Zeit ist nicht stehen geblieben, Herr Zerbe!)

Wenn man sich die Plätze von 1 bis 4 Millionen ansieht, spricht man in dieser Statistik von 1.034 Arbeitsplätzen. Es wird immer wieder vorgetragen: Wir glauben das nicht. Schauen Sie sich die Statistiken an: Ich glaube, sie sind richtig.

Frau Selig, Sie hatten eine Studie von Prof. Hamm der Hochschule Niederrhein angesprochen. Prof. Hamm hat etwas festgestellt, was Sie heute beanstanden, nämlich dass die Zahl der Bauarbeiter nach der Baumaßnahme zurückgeht. Mich wundert das nicht. Wenn die

Bauarbeiten abgeschlossen sind, wird die Zahl der Bauarbeiter niedriger; denn es macht keinen Sinn, Bauarbeiter an einem Flughafen zu beschäftigen, an dem nicht gebaut wird.

Ich möchte Ihnen ein paar Zahlen aus unserer eigenen Arbeitsplatz Erfassung Flughafen Mönchengladbach nennen: Zum 1. Januar 2005 gab es nach unserer Arbeitsplatz Erfassung – das heißt, wir fragen bei den beschäftigten Firmen oder den am Flughafen angesiedelten Firmen nach – am Flughafen Mönchengladbach rund 250 Vollzeitkräfte und rund 120 Teilzeitarbeitskräfte. Wenn man das zusammenzählt, ist das eine sehr stramme Größenordnung. Wir haben nicht 300.000 Fluggäste, wenn die Statistik richtig ist, je 1 Million Gäste gibt es 1.000 Arbeitsplätze. Aber an einem Flughafen wie Mönchengladbach siedeln sich Wirtschaftsunternehmen an. Ich will einmal kurz beschreiben, welche Firmen da sind:

Das sind Firmen, die Flugzeuge reinigen, die Maintenance-Arbeiten an Flugzeugen ausführen, die im Beratungsgeschäft tätig sind. Behörden und Fluggesellschaften sind am Platz. Die Flughafenverwaltung – das ist richtig – hat knapp über 30 Mitarbeiter. Immer wieder wird uns vorgehalten: Die Statistiken, die die Flughäfen machen, sind falsch. Man sieht es am Geschäftsbericht, darin steht: 35, 38 Mitarbeiter. Also ist das Argument falsch. – Nein, das Argument ist nicht falsch, Sie nehmen nur die falsche Zahl. Wir finden dort Privatpilotenschulen, Ersatzteilhandel, Helikopterbetriebe und Behörden wie z. B. den Zoll oder den Bundesgrenzschutz, denn wir sind ein Einreiseplatz. Ich glaube, wir sollten die Diskussion um die Zahl der Arbeitsplätze beenden. Wir hören immer: Wir glauben Ihnen nicht. Ich kann nur sagen: Ich verweise Sie auf die Statistiken der ADV, der überregionalen Verbände. Jede Diskussion darüber hinaus ist nicht mehr sachlich zu führen.

Dann ist ein Rückschritt ins Mittelalter angesprochen worden. Im letzten Vortrag wird beklagt, dass bei uns Fehlbeträge entstehen würden; daher sprechen wir von einem Rückschritt ins Mittelalter, wenn wir den Platz ausbauen. Schauen Sie sich bitte einmal Unternehmen wie die Bundesbahn oder den öffentlichen Personennahverkehr in der Bundesrepublik Deutschland an. Wenn Sie jedes Unternehmen im öffentlichen Sektor schließen würden, wo Fehlbeträge aufkommen, wäre dies eine sehr arme Republik.

Ich möchte auch auf das Thema Ju 52 gerne eingehen. Die Ju 52 fliegt bei uns an mehreren Wochenenden im Jahr. Ich möchte Sie, Frau Selig, gerne einmal zu uns einladen.

(Friederun Selig [Einwenderin]: Mich?)

– Ich habe Sie angesprochen, Frau Selig. Ich möchte Sie gerne zu uns einladen. Sprechen Sie einmal mit den Leuten, die mit der Ju 52 fliegen. Das sind nicht Leute, die in eine bestimmte Schublade passen, wo irgendetwas aus der letzten deutschen Vergangenheit glorifiziert wird. Das sind Leute, die sich freuen, ein solch seltenes Flugzeugmuster, von dem es weltweit keine zehn fliegenden mehr gibt, einmal anzusehen, anzuhören, darin zu sitzen, das zu genießen. Jedes Ding im Leben, Frau Selig, da sind wir uns einig, kann positiv oder nega-

tiv genutzt werden. Sie können mit einem Küchenmesser einen hervorragenden Spargel schälen, Sie können aber auch Ihren Nachbarn hinmeucheln. Man kann nicht pauschal sagen, dass ein Luftfahrzeug, das in den 30-er, 40er-Jahren vielleicht nicht immer positiv eingesetzt worden ist, heute zu verdammen ist. Sie werden bei uns eine Reihe von Leuten finden, die mit strahlenden Augen, mit großer Freude einsteigen und Freude an dieser Technik und dem Konzept von Hugo Junkers haben. Die Ju 52 ist unter anderem ein Flugzeug gewesen, das die Lufthansa eingesetzt hat, als dieses Unternehmen noch in den Kinderschuhen war und damit den Passagier-, den Linienverkehr in Deutschland und Europa aufgebaut hat. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe, gestatten Sie, dass Herr Gorecki – auch hinten gibt es noch eine Wortmeldung dazu – kurz erwidern kann? – Bitte.

(Ingrid Simon [Einwenderin]: Zu der Ju 52: Ich habe einmal einen Flug gewonnen! Ich habe dieses Erlebnis genossen! Ich kann nur mit einem Satz sagen: Etwas Überflüssigeres gibt es nicht! – Beifall bei den Einwendern)

Herr Gorecki, Sie möchten auch noch erwidern.

Herbert Gorecki (Einwender):

Vielen Dank für die Möglichkeit, dass ich etwas sagen darf. Ich spreche für mich persönlich und für viele Hunderte andere; ich will nicht wie gestern von mehreren Tausend sprechen. In unseren Versammlungen werde als ich erster Vorsitzender unserer Vereinigung jedes Mal aufgefordert: Tu was gegen die Tante Ju! Gegenüber den Dutzenden oder wie viel in das Flugzeug sechsmal am Sonntag einsteigen, beklagen sich bei uns mehrere Hundert bitterlich. Wir wohnen nun einmal unter dem Düsseldorfer Flugverkehr. Die lauten Flugzeuge stören uns gewaltig. Dass aber noch zusätzlich dieses museale Flugzeug über uns fliegt, darf nicht sein. Das hören Sie schon Minuten vorher. Es fliegt sehr lange über unsere Ortschaften. Ich möchte Sie, Herr Zerbe, und alle Bürger, die etwas dagegen haben, sehr gern in unser Dorfgasthaus zu einer Veranstaltung einladen. Dann können wir darüber diskutieren. Wir verstehen nicht, dass dort acht oder zwölf Menschen einsteigen und dann die ganze Landschaft beschallen. Das kann heute nicht mehr gehen.

Wir verstehen auch nicht die Bezirksregierung, die das zulässt. Wir wissen sicherlich, dass die Lufthoheit genauso für jedes Flugzeug da ist wie die Autobahnen und Landstraßen für ein Auto. Jeder kann fahren, wohin er will. Aber es kann nicht sein, dass die Leute auch noch durch ein Museumsflugzeug belästigt werden. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Gorecki. – Ich sehe eine weitere Wortmeldung. Nennen Sie bitte Ihren Namen.

Werner Schwarz (Einwender):

Ich heiße Schwarz und komme aus Neersen. – Ihr Vorgänger, Herr Böse – Herr Kames muss das noch wissen –, war damals auch dabei und hat gesagt: Wenn wir das Instrumentenlandesystem haben, entstehen 5.000 Arbeitsplätze. Deswegen glauben wir das alles nicht, was Sie von Arbeitsplätzen erzählen. Für mich sind das Märchen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Zerbe, möchten Sie direkt darauf noch etwas erwidern?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Nein, ich habe es gerade schon gesagt. Es führt zu nichts, wenn wir sagen, die Zahlen sehen so aus, so sieht es an den Flughäfen aus, und Sie sagen: Wir glauben das nicht. Das führt doch zu nichts.

(Zuruf von den Einwendern: Aber es ist gesagt worden, 5.000 Arbeitsplätze! Sind Sie gegen Arbeitsplätze? hat man uns damals gefragt! – ... Spinner sind!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Die Bemerkung „Spinner“ finde ich nicht passend.

(Zuruf von den Einwendern: Als wenn wir, nicht Sie! Ich habe „wir“ gesagt!)

Auch wenn ich jetzt nicht das Wort habe: Ich finde es unerträglich, dass man eine Antwort gibt und als Spinner bezeichnet wird.

(Widerspruch bei den Einwendern – Zuruf von den Einwendern: Zuhören!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wenn ich noch einmal um Ruhe bitten darf! Bitte setzen Sie sich. Wir sollten doch in einer ruhigen und sachlichen Atmosphäre miteinander reden. Da gebietet es sich, wenn derjenige,

der das Wort hat, in Ruhe aussprechen kann, wie auch jeder, der sich dann zu Wort meldet, in Ruhe seinen Beitrag einbringen kann. – Vielen Dank. Ich denke, das ist so weit geklärt.

(Zuruf von den Einwendern: Nein, er muss das klarstellen!)

Werner Schwarz (Einwender):

Herr Zerbe, ich habe gesagt, nicht Sie sind ein Spinner, sondern es wird so hingestellt, als ob wir Spinner sind.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Gut, das ist dann so weit klargestellt. Wir brauchen das jetzt nicht weiter auszuführen.

Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass die beiden Gutachter, Herr Dr. Wolf und Herr Jacobson, anwesend sind. Wir können die Gelegenheit nutzen, Fragen zum Prognosegutachten, zum Erfassungssystem direkt an die Gutachter zu stellen. Ich möchte jetzt gerne in der Rednerliste fortfahren und bitte all diejenigen, die noch Fragen an die Gutachter haben, sich an der Wortmeldestelle einzufinden. Es haben sich schon einige zu Wort gemeldet. – Als Nächstem gebe ich Herrn Siewert das Wort.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Mein Name ist Lars Siewert. Ich bin Privateinwender, aber auch städtischer Einwender. Ich bitte die Verhandlungsführung, sicherzustellen, dass ich heute nur als städtischer Einwender gemeldet bin. Ist das zutreffend, Frau Hörr?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wenn Sie das so sagen, werden wir das so zur Kenntnis nehmen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Danke schön. – Eine zweite Sache: Ich möchte ausdrücklich begrüßen, wie die Verhandlung jetzt geführt wird; denn ich stelle fest, dass wir jetzt wirklich Rede und Gegenrede haben. Dafür danke ich Ihnen, Frau Hörr.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe eine Frage an Herrn Zerbe: Ich habe vorhin einen Moment nicht aufgepasst, ich war etwas unachtsam. Sie hatten vorhin den Begriff Catchment Area verwandt. Welches Catchment Area hat Mönchengladbach, Herr Zerbe?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

7,8 Millionen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich habe es richtig verstanden, dass Sie 7,8 Millionen sagen? Das ist Ihr Einzugsbereich?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das ist nicht unser Einzugsbereich, sondern das ist das Catchment Area. Das heißt, wenn Sie von Mönchengladbach aus einen Zirkel mit 50 km Radius nehmen und schlagen den Kreis, dann leben in diesem Kreis 7,8 Millionen Einwohner.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Das ist also im Grunde genommen die potenzielle Nachfrage, die in Mönchengladbach generiert werden könnte?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Noch einmal: Das ist das Catchment Area des Flughafens Mönchengladbach.

(Zuruf von den Einwendern: Was heißt das denn?)

– Ich habe das erklärt.

(Zuruf von den Einwendern: Können Sie das mal auf Deutsch übersetzen?)

– Das ist der Einzugsbereich. Im 50 km Einzugsbereich des Flughafens Mönchengladbach leben 7,8 Millionen Einwohner.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ich möchte Herrn Siewert bitten, seinen Beitrag in einem Fluss zu halten. Dann kann Herr Zerbe später darauf antworten.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Herr Zerbe, nur eine Frage, ganz einfach: Ist das der potenzielle Nachfrageraum? Ja oder nein?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Der Raum kann größer sein. Wir haben das auch zu Zeiten gesehen, als z. B. die Air Berlin geflogen ist. Da hatten wir Kunden, die aus Siegburg mit dem Auto gekommen und nach Wien geflogen sind.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Dann habe ich eine zweite Frage, Herr Zerbe.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Siewert, ich bitte Sie, Ihren Beitrag in einem Stück zu bringen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Dazu komme ich gleich.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dann kann Herr Zerbe in Ruhe darauf antworten.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Es wird gleich ein abschließender Satz erfolgen. Ich muss nur eben die Bausteine zu einem Mosaik zusammensetzen. Dann wird eine abschließende Bewertung vorgenommen.

Herr Zerbe hat eben erklärt, er hat ein riesiges Catchment Area. Herr Prof. Wolf hat eben erklärt, er hält die Studien des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt für seriös. Ich erkläre, ich habe ein Gutachten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt und zitiere Seite 26; Herr Zerbe, hören Sie bitte gut zu:

Die potenzielle Nachfrage des Regionalflughafens Mönchengladbach (MGL) ist im Analysezeitraum im Wesentlichen im Aufkommen Düsseldorfs enthalten und wird prognostisch hier subsummiert.

Das bedeutet für mich: MGL hat kein Verkehrsbedürfnis.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe eine Frage an Herrn Prof. Wolf. Sie sagten, Sie haben Ihre Methodik zur Ermittlung der Quellgebiete erläutert. Herr Prof. Wolf, Herr Jacobson, Sie haben sich schon sehr umfangreich mit Mönchengladbach befasst; das begrüße ich sehr. Ich gehe davon aus, dass das auch die anderen begrüßen. Ich gehe auch davon aus, dass Herr Zerbe an einer umfassenden Aufklärung des Sachverhalts interessiert ist. Ist das richtig, Herr Zerbe?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Immer.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Das freut mich. Das ist ein Wort, Herr Zerbe.

(Folie)

Wir haben hier z. B. eine Untersuchung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt. Daran haben ein Herr Urbatzka, ein Herr Dieter Wilken und ein Herr Peter Berster mitge-

wirkt. Die Sachen sind auf einer Tagung am 28.01.2000 vor Vertretern aus Industrie, Verwaltung und Politik erläutert worden. Diese Tagung befasste sich mit der Luftverkehrsnachfrage des Flughafens Mönchengladbach 1998 und 2010, eine Untersuchung mehrerer Ausbaualternativen.

Ich stelle hiermit den **Antrag**, das Protokoll dieser Tagung Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen werden zu lassen.

Ich begründe dies wie folgt: Aufgrund der objektiven Gegebenheiten steht fest, dass in der Vergangenheit vermehrt Beschwerden über die Gutachten erhoben wurden. Ich gehe davon aus, dass diese der Klärung des Sachverhaltes dienen. Herr Zerbe hat eben erklärt, er ist sehr dafür, den Sachverhalt aufzuklären. Deswegen stelle ich den Antrag. – Herr Zerbe, stimmen Sie dem zu?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich weiß nicht, welchen Antrag Sie stellen wollen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Den habe ich gerade benannt. – Was ist mit der Bezirksregierung? Haben Sie irgendwelche Bedenken dagegen, solch einen Antrag aufzunehmen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Siewert, Sie können gerne alles in diesem Erörterungstermin beantragen. Zuzulassen sind Sachanträge. Sie konnten dieses Protokoll im Rahmen Ihrer Einwendungen – Sie sprechen hier als Behördenvertreter – einbringen. Das ist nicht der Fall, wenn ich richtig informiert bin. Ansonsten besteht keine Möglichkeit, dieses Protokoll jetzt noch mit aufzunehmen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich erinnere mich sehr gut daran, dass wir im Dezember einen Antrag auf Einsichtnahme in die Y-Akten gestellt haben. Unser Antrag war bewusst sehr offen formuliert. Wir haben eine Formulierung des Bundesverwaltungsgerichts genommen, die auch in anderen vergleichbaren Verfahren dazu geführt hat, dass die Y-Akten herausgegeben oder Anträge vorgelegt wurden. Ich stelle nur fest, dass wir den Antrag bereits im Dezember gestellt haben. Ich kommentiere das nicht weiter.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Den Zusammenhang zwischen der Akteneinsicht und der Beantragung, weitere Unterlagen in das Verfahren einzuführen, kann ich jetzt nicht erkennen. Aber ich nehme das so zur Kenntnis.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Dafür danke ich Ihnen, Frau Hörr. – Ich stelle des Weiteren fest, dass es ein zweites Gutachten gibt, und zwar auch von Herrn Prof. Wolf und Herrn Jacobson in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt erstellt.

(Folie)

Das Gutachten umfasst 118 Seiten und befasst sich mit Nachfrage und Flugbewegungsaufkommen, Flughafenaustrau, Flugzeugeinsatz und Regionalluftverkehr. Der Titel lautet: Verkehrsaufkommen des Flughafens Mönchengladbach im Jahre 2010, eine Untersuchung mehrerer Ausbauvarianten.

Da Sie bereits angeboten hatten, Herr Prof. Wolf, zur Sache Stellung zu nehmen, stelle ich den **Antrag**, anstatt einer Stellungnahme dieses Gutachten herauszugeben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Fahren Sie bitte weiter fort, Herr Siewert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Herr Prof. Wolf, wie stehen Sie dazu?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ich bitte Sie, weiter fortzufahren. Die Antragstellerin kann dann im Ganzen antworten.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Dann kommen wir zum Letzten, und zwar zu einem weiteren Gutachten.

(Folie)

Der Titel des Gutachtens lautet: Mögliche Verkehrsentwicklungen auf dem Flughafen Mönchengladbach. In Zusammenarbeit mit dem Airport Research Center in Aachen werden mögliche Verkehrspotenziale im gewerblichen Luftverkehr für den Flughafen Mönchengladbach für 2010 – jetzt kommt das Wort – geschätzt. Das würde ich als Gutachter immer dann verwenden, wenn ich hinsichtlich der Prognose mehr als unsicher bin. Die Abschätzung dieser Passagier- und Flugbewegungsaufkommen erfolgt vor dem Hintergrund unterschiedlicher Infrastrukturzustände sowohl auf dem Flughafen Mönchengladbach als auch auf dem Flughafen Düsseldorf. Unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Entwicklung im Regionalluftverkehr – Bedienungsschwerpunkte, Fluggesellschaften, Flugzeugflotten, Start- und Landebahnlängen und anderes mehr – wird zudem untersucht, inwieweit der Flughafen Mönchengladbach als Entlastungsflughafen für den kapazitätsbeengten Flughafen Düsseldorf fungieren kann.

Auch hier stelle ich den **Antrag**, dieses Gutachten einzustellen.

Herr Zerbe hatte vorhin ein weiteres Thema genannt, das ich sehr interessant fand. Herr Zerbe, Sie sprachen vorhin von Regionalluftverkehr. Wie haben Sie den definiert?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Siewert, ich bitte Sie, weiter fortzufahren, damit die Antragstellerin hinterher im Ganzen antworten kann.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich habe nur eine Frage gestellt, die ganz einfach zu beantworten ist. Die würde ich gerne beantwortet haben, denn davon hängt ab, wie ich mit meinen Ausführungen weiter fortfahre.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe, möchten Sie kurz antworten?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Eine Frage hätte ich gern beantwortet: Woher kommen diese Unterlagen? Ich kenne einige davon nicht.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Die kennen Sie nicht? Die müssten Sie kennen. Sie waren doch auf der Veranstaltung, wo Herr Wilken – –

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Nein. Woher?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Doch. Ich kann Ihnen erklären, woher.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Auf welcher Veranstaltung mit Herrn Wilken war ich?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Das war das erste Businesstreffen des Flughafenfördervereins. Das können Sie auch auf der Homepage des – –

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Im letzten Jahr?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Richtig.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Da hat Herr Wilken diese Gutachten verteilt?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Da hat Herr Wilken z. B. das letzte Gutachten im Rahmen einer Rede vorgestellt.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Also hat Herr Wilken dort keine Gutachten verteilt.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Nein, aber er hat Ausführungen zu diesem Gutachten gemacht.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich möchte wissen, woher diese Papiere kommen. Das möchte ich von Ihnen beantwortet haben.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Das kann ich Ihnen sagen, das ist kein Problem. Das findet man mit der Suchmaschine Google auf dem Server des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Siewert, Sie zitieren einige Unterlagen, die Ihnen und der Stadt Willich wohl seit einigem bekannt sind. Es hat Ihnen freigestanden, das im Rahmen Ihrer Einwendungen mit in das Verfahren einzubringen. Die Gutachten, die Sie eben zitiert haben, sind schon etwas älteren Datums. Es hatte Ihnen freigestanden, das einzubringen. Von daher ist es nicht sonderlich zielführend, wenn wir uns jetzt weiter über solche weiteren Unterlagen, Protokolle, was auch immer verständigen.

(Widerspruch bei den Einwendern)

Lars Siewert (Stadt Willich):

Frau Hörr, Sie entschuldigen: Einerseits haben wir uns weitere Einwendungen vorbehalten,

(Zuruf von den Einwendern: Richtig!)

andererseits ist genau das, was Sie jetzt sagen, Sinn und Zweck eines Erörterungstermins.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ich möchte Sie bitten, weiter fortzufahren. Wir haben das zur Kenntnis genommen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Das freut mich, darüber bin ich sehr froh. Wir könnten da noch weiter fortfahren; ich muss aber heute leider noch zu einer Umweltausschusssitzung und bin von daher zeitlich etwas eingeschränkt. Ich hoffe, dafür haben Sie Verständnis. Ich möchte mich morgen gerne wieder auf die Rednerliste setzen lassen. Die Frage hinsichtlich des Regionalverkehrs haben wir jetzt leider unter den Tisch gekehrt. – Herr Zerbe, wie definieren Sie Regionalverkehr?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Siewert, ich bitte Sie, dieses Frage- und Antwortspiel zu lassen und Ihren Redebeitrag komprimiert zu stellen, damit Herr Zerbe hinterher darauf antworten kann.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Frau Hörr, ich habe gerade angefangen, Vertrauen in die Bezirksregierung zu fassen, weil Sie so hervorragend moderieren. Sie enttäuschen mich jetzt ein bisschen.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Siewert, ich bitte Sie, ...

Lars Siewert (Stadt Willich):

Worum? Darf ich jetzt meine Frage beantwortet haben?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

... weiter fortzufahren.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich frage noch einmal: Herr Zerbe, was verstehen Sie unter Regionalverkehr?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Regionalluftverkehr umfasst den Luftverkehr zu innereuropäischen Zielen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Haben Sie da eine bestimmte Entfernung im Kopf?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Innereuropäisch. Das können Sie sich aussuchen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Wissen Sie, von welcher Entfernung die Technische Universität Berlin ausgeht? – Ich kann Ihnen das gerne erklären. Ich habe keine Ahnung, aber trotzdem möchte ich gerne etwas dazu sagen. Die legen 1.000 km zugrunde. Es gibt noch eine andere Organisation, die Ihnen als Geschäftsführer eines Regionalflughafens sicherlich bekannt ist, das ist die ERA – was auch immer das heißen mag. Wissen Sie, was die festgestellt haben, wie groß die durchschnittlichen Entfernungen sind?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Sie haben mich nach einer Definition gefragt, und ich habe sie Ihnen gegeben.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ja, gut. Die Technische Universität – –

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Dass irgendjemand anders das Thema anders definiert, kann ich nicht verhindern.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ach so, Herr Zerbe definiert das so, und die Technische Universität und die ERA definieren das anders. Habe ich das richtig verstanden?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ja.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Gut, Herr Zerbe. Danke schön.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Bitte schön.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Dazu hat die ERA ebenfalls Ausführungen gemacht. Sie hat auch festgestellt, in welchem Umfang da die Regionalverkehre bedient werden. Sie ist allerdings zu einem etwas anderen Ergebnis gekommen. Wenn ich Herrn Zerbe richtig verstanden habe, hat er vorhin von Vier-Stunden-Flugverkehr geredet. Das ist für mich ein eindeutiger Tatbestand eines Warmwasserzieles – oder ein auf Mönchengladbach anfliegendes Flugzeug, das aufgrund der bestehenden Prioritätenregelung ewig in der Luft bleiben muss. Ich gehe allerdings davon aus,

dass es sich um ein Warmwasserziel handelt, beispielsweise die Kanarischen Inseln. Die Kanarischen Inseln gut 3.500 km – 1.700 oder 1.800 nautische Meilen – entfernt. In vier Stunden sind sie gut zu erreichen.

Daher frage ich mich nach dem Sinn und Zweck der Prognose. Glücklicherweise liegen mir nämlich von einigen Flugzeugherstellern Airport Characteristics vor. Wenn eine 2.320 m lange Start- und Landebahn beantragt wird, frage ich mich wirklich, wo wir sind. Die Berechnung einer Start- und Landebahn ergibt sich doch z. B. aus der Höhe über Normalnull. Wenn Sie 2.300 m zugrunde legen, dann müssten wir uns bei ungefähr 1.200 m über Normalnull befinden, aber nicht hier am platten Niederrhein, Herr Zerbe.

Von daher kann ich Ihren Antrag erstens nicht nachvollziehen. Zweitens: Ein Verkehrsbedürfnis ist nicht gegeben. Drittens: Ihre Behauptungen sind aufgrund der objektiven Gegebenheiten als widerlegt anzusehen. – Danke schön, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke sehr, Herr Siewert. – Ich gebe jetzt Herrn Zerbe von der Antragstellerin das Wort.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich will es ganz kurz machen. Ad eins: Regionalluftverkehr schließt natürlich keinen touristischen Verkehr aus.

Ad zwei: Sie haben Flugbetriebsdaten genannt. Ich weiß überhaupt nicht, von welchem Flugzeug Sie gesprochen haben. Ich vermute, Sie wissen es auch nicht. Wir haben am Donnerstag Gelegenheit, hier mit jemandem aus der Fliegerei über dieses Thema zu sprechen. Schauen Sie sich einmal das DFS-Handbuch „Aircrafts“ an. Darin ist immer von „ISA Conditions“ die Rede. Dort heißt es nämlich: 15 Grad, kein Schlupf, MTOW-Werte. – Die flugbetrieblichen Fähigkeiten eines Flugzeugs sind ja nicht statisch, sondern ändern sich auch. Und wir haben gesagt, dass wir den Standardflugzeugmustern, die heute im Regionalluftverkehr eingesetzt werden – dazu gehören auch eine 737-800 und ein A 320 – unter allen Wetter- und Auslastungsbedingungen eine technische Basis bieten wollen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Zerbe. – Herr Siewert, Sie haben noch eine Nachfrage.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich kann Ihnen sagen, woher wir das haben. Sie haben einige Mitbewerber. Diese Flughäfen haben wir ganz höflich angeschrieben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Also, eine Performance-Berechnung für ein Flugzeug macht der Pilot und nicht der Flughafen. Platt und ergreifend!

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Siewert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Sie sagten, die Performance-Berechnung mache der Pilot. Dann scheinen Sie ja schon ganz viele Luftverkehrsgesellschaften zu haben, die bei Ihnen starten und landen wollen. Das freut mich.

Da Sie schon die Luftverkehrsgesellschaften haben, stelle ich jetzt nämlich den **Antrag**, Tagesflugpläne für das Jahr 2015 für das Airport Research Center mit in die Antragsunterlagen aufzunehmen.

Vergleichbare Anträge und vergleichbare Gutachten haben wir auch von anderen Flughäfen.
– Ich danke Ihnen, Herr Zerbe.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank so weit, Herr Siewert. – Ich schaue jetzt auf die Rednerliste. Als Nächster wartet Herr Herzogenrath. Ich bitte ihn ans Rednerpult.

Peter Herzogenrath (Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach):

Mein Name ist Peter Herzogenrath. Ich komme von der Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach, bin Interessenvertreter für die Landwirtschaft und auch von 21 landwirtschaftlichen Betrieben bevollmächtigt. – Ich wollte heute eigentlich nichts mehr sagen. Weil Herr Zerbe aber eben über den Verlust landwirtschaftlicher und gartenbaulicher Arbeitsplätze mit einer für mich kaum noch zu überbietenden Arroganz hinweggegangen ist, muss ich zu diesem Thema doch noch etwas sagen.

Es mag vielleicht den einen oder anderen Landwirt geben, der kurz vor der Rente steht und der über eine Veräußerung seines landwirtschaftlichen Grund und Bodens, den Sie unmittelbar für den Flughafen oder für ökologische Ausgleichsmaßnahmen brauchen, den Übergang in die Rente schaffen kann bzw. vielleicht zwei Jahre früher in Rente gehen kann. Wir haben es aber auch mit einer Reihe relativ junger Betriebsleiter im Alter zwischen 35 und 45 bzw. 50 Jahren zu tun, die – das können Sie selbst ausrechnen – noch 15 bis 30 Berufsjahre vor

sich haben. Bei ihnen klappt der Übergang nicht. Teilweise sind sie auch nur Pächter, nämlich die Pächter ihrer Eltern, die sie über die Pacht mit am Leben halten.

Außerdem ist aufgrund des Pachtlandanteils von 75 % Folgendes zu berücksichtigen: Sie können einen landwirtschaftlichen Betrieb und landwirtschaftliche Arbeitsplätze nicht einfach irgendwohin an einen anderen Standort verlagern, so wie man heute Arbeitsplätze in Billiglohnländer exportiert. Mit einem landwirtschaftlichen Betrieb geht das nicht. Er ist ganz maßgeblich, nämlich existenziell, vom Faktor Grund und Boden abhängig.

Wir haben hier z. B. einen Betrieb, bei dem die zukünftige Start- und Landebahn, wenn sie denn kommen sollte, in wenigen Metern Entfernung von der Hofstelle enden bzw. beginnen wird. Dieser Betrieb lebt ganz maßgeblich von einer landwirtschaftlichen Direktvermarktung. Wer wird nach Ihrer Meinung noch dort einkaufen gehen, wenn 100 oder 150 m weiter die Flugzeuge starten und landen?

Die Hofstelle selbst ist natürlich nicht betroffen. Von den 10 ha Eigentumsfläche dieses Betriebes werden Sie aber 5 ha brauchen. Für das, was dieser Landwirt dafür bekommt, kann er seinen landwirtschaftlichen Betrieb nicht einfach umsiedeln. Und seine 75 % Pachtfläche kriegt er auch nicht ohne Weiteres woanders wieder. Auf den anderen Flächen sitzen nämlich schon andere Landwirte, die diese Flächen wiederum für ihre landwirtschaftlichen Betriebe benötigen.

Darüber hinaus haben wir auch Betriebe mit Viehhaltung, die auf ihre hofnahen Weideflächen angewiesen sind, bzw. mit Pensionspferdehaltung. Die Reitersleute wollen mit ihren Pferden auch nicht von dem Hof, wo die Pferde in der Box stehen, mal eben 10 km bis zu den nächsten Flächen fahren, auf denen sie reiten können. Sie brauchen hofnahe Flächen zum Ausreiten – die Sie aber wiederum für Ihren Flughafen benötigen. Auch diese Betriebe kann man nicht einfach mal eben umstellen oder sonst wohin umsiedeln.

Und wenn jemand dann Ersatzflächen – möglicherweise auch Pachtland – bekommt, die vielleicht irgendwo im Kreis Heinsberg zur Verfügung stehen, während die Hofstelle im Norden von Mönchengladbach oder in Korschenbroich liegt, sind diese Flächen für ihn nicht zu bewirtschaften. Das geht beim besten Willen nicht.

Diese landwirtschaftlichen Arbeitsplätze werden also verloren gehen. Das gilt teilweise auch für die Arbeitsplätze im Gartenbau. Sie werden es nicht schaffen, für alle diese Betriebe entsprechende Flächen zur Verfügung zu stellen, sodass sie ohne Weiteres umsiedeln können. – Das wollte nur dazu sagen. Schönen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Herzogenrath. – Ich sehe, dass Herr Zerbe darauf erwidern möchte. Er ist ja auch direkt angesprochen worden.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Herzogenrath, warten wir einfach einmal das Ergebnis der Verkaufs- und Ankaufsgespräche ab. Auch das ist eine Möglichkeit.

Gestatten Sie mir noch einen Hinweis, der sicherlich nichts mit diesem Verfahren zu tun hat; ich möchte aber kurz auf Ihren Beitrag zum Thema „Direktvermarktung“ eingehen: Sie finden die Direktvermarkter immer an den Hauptverkehrsstraßen.

(Unruhe bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Der nächste Redner ist Herr Berndt. Ist er anwesend? – Das ist nicht der Fall. Dann gehen wir in der Rednerliste weiter. Ich bitte Herrn Houben, ans Rednerpult zu kommen. – Auch Herr Houben ist gerade nicht da. Dann rufe ich Frau Arndt auf.

Ingeborg Arndt (BUND):

Guten Tag! Ich bin heute als Ersatz für Herrn Dr. Werner Reh hier, der eine Ausarbeitung gemacht hat. Er kann heute leider nicht selber anwesend sein, weil er nach Berlin umzieht. Ich trage hier also etwas vom BUND Nordrhein-Westfalen vor.

Der BUND Nordrhein-Westfalen verlangt wie alle anderen Umweltverbände in ihrer gemeinsamen Stellungnahme vom März 2004 den sofortigen Stopp des Planfeststellungsverfahrens. Dafür sind zehn Gründe ausschlaggebend.

Erstens. Das Planfeststellungsverfahren widerspricht EU-Recht. Es wurde keine strategische Umweltprüfung gemäß der SUP-Richtlinie der EU durchgeführt. Die sogenannte SUP-Richtlinie wurde nach der Stellungnahmefrist in deutsches Recht umgesetzt, nämlich im Juli 2004. Allerdings greift die SUP-Pflicht gemäß der europäischen Richtlinie auch bei allen Vorhaben, die vor dem Juli 2004 begonnen wurden – es sei denn, dass öffentlich eine Ausnahme von der SUP-Pflicht für ein spezielles Vorhaben beantragt worden wäre. Das ist unseres Erachtens nicht der Fall gewesen. Es muss also eine förmliche SUP durchgeführt werden.

Deshalb muss eine erweiterte Alternativenprüfung für den Verkehrslandeplatz MGL – und zwar hinsichtlich des Bedarfs, der Standortalternativen einschließlich der Ausschöpfung vorhandener Kapazitäten an Flughäfen dieser Region und der Vorhabensausgestaltung – durchgeführt werden, die der SUP-Richtlinie entspricht.

Zweitens. Die Verkehrsprognosen sind unzulänglich. Sie erfüllen keineswegs die fachlichen Standards, die an solche Vorhaben anzulegen sind. Es fehlen nahezu alle Grundlagen, die für die Begründung eines solchen Ausbauvorhabens benötigt werden. Die nebulösen Gutachteraussagen fußen auf veralteten Daten bis zum Jahr 2000 und der damaligen Situation des Flughafens Düsseldorf, die sich heute deutlich anders darstellt. Es fehlen Aussagen, welche Nachfragesegmente erschlossen werden sollen – Billigflieger, Linienflieger, Pauschal Tourismus, Geschäftsreiseverkehr. Es fehlen Aussagen zu den angestrebten Flugzielen, also zu den Destinations. Es fehlen Aussagen zum Interesse von Carriern, also Airlines, am VLP MGL.

Drittens. Es fehlt eine plausible Darlegung der lokalen und regionalen Nachfrage, die eine Voraussetzung für jeden Infrastrukturausbau ist – unabhängig, ob er von Privaten oder von der öffentlichen Hand geplant wird. Jede Ausbaumaßnahme greift in Rechte ein und muss einen konkreten und nachgewiesenen Bedarf erfüllen. Ein relevantes Regional- oder Lokalauftkommen gibt es bei der zu geringen Bevölkerungsdichte und wegen der direkten räumlichen Nähe zu den Nachbarflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Weeze-Laarbruch, die alleamt noch erhebliche Kapazitätsreserven haben – selbst Düsseldorf, wo nur ein Teil der Slots wirklich ausgeschöpft wird –, nicht. Zudem bedienen die genannten Flughäfen ähnliche Nachfragesegmente und stehen in direkter Konkurrenz zum Verkehrslandeplatz MGL.

Zur Überlappung der Nachfrage mit Weeze-Laarbruch wurde ein Gutachten angefertigt, das dem BUND bis heute nicht vorliegt. Dies ist aber ein entscheidendes Gutachten für die Beurteilung des Bedarfs. – Dazu haben wir vorhin schon kurz etwas gehört; ich lese es trotzdem so vor.

Schon in der Vergangenheit konnte keine ausreichende Nachfrage in MGL generiert werden. Der Weggang der Unternehmen VLM und Air Berlin war nachfragebedingt und geschah nicht, wie die Flughafengesellschaft behauptet, wegen der angeblich zu kurzen Start- und Landebahn. Die Räumlichkeitsuntersuchung versucht diesen notwendigen Beleg eines ausreichenden Aufkommens gar nicht zu führen. Sie liefert keine aussagefähigen Indikatoren. Stattdessen flüchtet sie in Pauschalaussagen und Allgemeinplätze, wenn z. B. von bedarfs- und zukunftsorientierten Veränderungen im Gesamtsystem Flughafen gesprochen wird. Die Mängel der Anbindung des Verkehrslandeplatzes MGL an den öffentlichen Nahverkehr verschärfen diese Nachfragedefizite. Eine Notwendigkeit der Bahnverlängerung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird von der Flughafen-GmbH nicht ins Feld geführt.

Viertens. Der Ausbau von MGL widerspricht übergeordneten Planungszielen. Er steht in direktem Widerspruch zu der von allen Landtagsparteien getragenen Luftverkehrskonzeption 2010 des Landes, die ausdrücklich den MGL-Ausbau nicht favorisiert. Hingewiesen wird dort explizit auf den Sicherheitskonflikt mit dem Flughafen Düsseldorf.

Gemäß Landesentwicklungsprogramm soll der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach Entlastungs- und Satellitenfunktion für den Flughafen Düsseldorf in Bezug auf kleine Flugzeuge im Geschäftsreiseverkehr übernehmen. Bisher gab es noch keine erfolgreichen Projekte solcher Satellitenflughäfen in Deutschland. EU-rechtlich sind solche Kooperationen allerdings mittlerweile problematisch. Sie müssen durch die Einrichtung eines Flughafensystems Düsseldorf/Mönchengladbach erfolgen. Ein solcher Antrag wurde jedoch nicht gestellt. Er ist nicht Teil der Planfeststellungsunterlagen. Zu befürchten ist, dass die Betroffenen und die Städte über die wahren Absichten der Flughafen-GmbH getäuscht werden.

Fünftens. Wegen der bestehenden großen Überkapazitäten in der Flughafeninfrastruktur in Deutschland, insbesondere im Segment der Regionalflughäfen, ist ein Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach weder ökologisch noch wirtschaftlich vertretbar. Auch das Wachstum der Billigflieger ändert an dieser Aussage nichts. Diese Erkenntnis ist in der Fachwelt Konsens. Sie wurde z. B. jüngst von der Boston Consulting Group, von McKinsey und von der Deutsche Bank Consult vertreten. Auf die bestehenden Kapazitäten der Nachbarflughäfen von Mönchengladbach wurde bereits hingewiesen. Außerdem sind diese im Fall von Düsseldorf und Köln/Bonn exzellent an die Schieneninfrastruktur angeschlossen. Der übermäßige Ausbau von Flughäfen führt zudem zwangsläufig zu vermehrtem Umwelt- und Sozialdumping, beispielsweise beim Schutz der Nachtruhe und bei den Standards für die Beschäftigten.

Sechstens. Der erweiterte Verkehrslandeplatz Mönchengladbach ist unwirtschaftlich und ohne Dauersubventionen nicht überlebensfähig. Das Moerser Gutachten zeigte vor wenigen Jahren, dass selbst bei steigendem Verkehrsaufkommen auch zukünftig mit einem jährlichen Defizit von 5 Millionen € zu rechnen ist. Damals wurde noch mit normalen Sätzen für Landeentgelte und Abfertigungsgebühren kalkuliert, weil die Ermäßigungswettläufe für Billigflieger noch nicht gang und gäbe waren. Ab 2010 muss dieses Defizit durch Quersubventionen der Energie- und ÖPNV-Nutzer übernommen werden. Dieses Vorgehen widerspricht eindeutig dem EU-Subventionskodex für Regionalflughäfen, der Subventionen der öffentlichen Hand – außer für einen Teil der tatsächlichen Kosten neuer Flugverbindungen – verbietet.

Achtens. In der Raumverträglichkeitsuntersuchung fehlt eine substantielle Auseinandersetzung mit den regionalwirtschaftlichen Effekten des Flughafens. Bloße Pauschalbehauptungen über Wachstumsimpulse für die Region oder Beschäftigungseffekte reichen nicht aus. Sie müssen vor allem realistisch und seriös bewertet und in Beziehung zur Höhe der Subventionen gesetzt werden. Hier ergibt sich bereits auf den ersten Blick ein sehr problematisches Verhältnis in Bezug auf die Subventionierung jedes derzeitigen Arbeitsplatzes mit 130.000 € pro Jahr.

Neuntens. Als Alternative schlägt der BUND vor, statt des Ausbaus von Mönchengladbach die heute vorhandenen Flughafenkapazitäten der Region intelligent zu nutzen und dafür den Bahnzugang und die Bahnanbindung zu den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn für Mön-

chengladbach zu verbessern. Damit können die für die Wirtschaft und die Bevölkerung viel relevanteren Flugziele viel besser erreicht werden. Regionale Kooperation muss Kirchturmdenken und unwirtschaftliche Prestigeprojekte ersetzen.

Zehntens. Fazit: Folgt man den Vorschlägen des BUND und aller Naturschutzverbände, bedeutet dies: Umweltverträglichkeit: Auf einen Eingriff in höchst wertvolle Naturschutzgebiete kann verzichtet werden. Sozialverträglichkeit: Die Zunahme von Lärm kann verhindert werden. Wirtschaftsverträglichkeit: keine Verschwendung von Investitionsmitteln und demnächst Steuermitteln. Es entsteht keine Investitionsruine, die für weitere Jahrzehnte hoch subventioniert werden muss, weil kein Politiker zugeben will, dass er eine Fehlentscheidung getroffen hat. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Frau Arndt. Ich warte kurz, bis Sie Platz genommen haben. – Zu den Punkten 2, 3 und 8, die sich insbesondere mit der Vollständigkeit oder Unvollständigkeit der Planunterlagen beschäftigen, haben wir bereits heute Morgen Stellung genommen. Die diesbezüglichen Aussetzungsanträge haben wir zurückgewiesen. Sollte sich im Laufe des Verfahrens ergeben, dass noch weitere Ergänzungen notwendig sind, wird dies natürlich geschehen. Dieser Termin ist aber eben auch dazu da, dass das geprüft werden kann.

Den von Ihnen angesprochenen Punkt 1 werden wir ebenfalls prüfen.

Beim Punkt 6 ging es um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Ich bitte die Antragstellerin oder einen der Gutachter, dazu Stellung zu nehmen. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir haben natürlich interne Investitionsrechnungen erstellt und kommen zu dem Ergebnis, dass mit dem Bau einer 2.320-m-Bahn die höchste Wirtschaftlichkeit gegeben ist und bereits mittelfristig mit positiven Unternehmensergebnissen gerechnet werden kann. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Ich sehe, dass Herr Houben, der vor Frau Arndt auf der Rednerliste stand, wieder im Saal ist. Daher gebe ich ihm jetzt das Wort.

Wolfgang Houben (Einwender):

Vielen Dank, Frau Hörr. – Als Erstes möchte ich auf einen Artikel aus dem heutigen „Handelsblatt“ unter dem Titel „Experten warnen vor Flughafen-Ruinen“ aufmerksam machen. Das „Handelsblatt“ bezieht sich darin auf ein aktuelles Gutachten der Unternehmensbera-

tung Booz Allen Hamilton. Ich denke, dass dieses Gutachten im Wesentlichen dem vor einiger Zeit vorgelegten Boston-Consulting-Gutachten folgt. – In diesem Artikel steht:

Der absehbare Ausleseprozess unter den Flughäfen wird zwischen Hamburg und München mehr Verlierer bringen als anderswo.

Das Gutachten bezieht sich auf ganz Europa und titelt: Mehr als die Hälfte aller europäischen Airports bald im Abseits. – Weiter geht es in dem Artikel:

Denn mit 77 Standorten, die über eine Start- und Landebahn von mehr als 2.400 m

– das hier Geplante liegt knapp darunter –

verfügen, hat Deutschland die dichteste Flughafenstruktur Europas.

Ich lese das jetzt nicht weiter vor. Letztendlich hat man aber keinen Plan, wie man mit diesem Flughafennetz umgehen soll.

Ganz am Ende gibt es dann noch einen Hinweis auf einen zweiten Artikel in der gleichen Ausgabe mit der Überschrift: Ausbau immer neuer Provinzpisten sinnlos. – Nur so viel zu dem, was wir hier heute und in diesen Tagen bereden.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt komme ich zu einem schon einige Tage alten Artikel. Am 26. Mai hat die „Westdeutsche Zeitung“ unter der Überschrift „Lufthansa-Chef kritisiert Politik“ geschrieben:

Die Genehmigung von Großprojekten wie dem Ausbau des Frankfurter Flughafens müsse dringend vereinfacht werden, sagte Mayrhuber auf der Hauptversammlung des Unternehmens in Köln. Dagegen sei der an vielen Orten Deutschlands geplante Ausbau von Kleinflughäfen überflüssig. Als Beispiel für Bürokratie verwies Mayrhuber auf die 6 Millionen € Druckkosten für die Planfeststellungsunterlagen; man könne den Eindruck haben, der Flughafen werde aus Papier gebaut.

Ich denke, auch darauf sollte man ein bisschen schauen. Auch wenn wir hier über ein Großprojekt in unserem Sinne reden, reden wir wirklich über einen Provinzflughafen. International, das ist Frankfurt; danach folgen Düsseldorf und München.

Zurück zu unserem Problem hier: Wir reden über Mönchengladbach als Entlastungsflughafen für Düsseldorf. Auf der anderen Seite wird uns dann, wenn wir fordern, diese beiden Flughäfen und die an beiden Flughäfen geplanten Vorhaben zusammenzufassen und ge-

meinsam zu werten, immer entgegengehalten, das seien verschiedene Eigner; das seien verschiedene Projekte; die hätten alle gar nichts miteinander zu tun.

Wir **fordern** ganz nachdrücklich, Düsseldorf und Mönchengladbach als eine Einheit zu betrachten.

Ein weiterer Punkt: In dem Gutachten von Boston Consulting wird gesagt, dass alle Flughäfen, die weniger als 15 Millionen Passagiere im Jahr transportieren, in Zukunft ganz erhebliche Probleme haben werden. Mönchengladbach ist von diesem 15 Millionen ganz besonders weit entfernt. Düsseldorf ist knapp an der Grenze dorthin. Düsseldorf könnte diese Passagierzahl haben. Düsseldorf hat vor 25 oder 30 Jahren aber einen ganz wesentlichen Fehler gemacht. Und wenn wir einmal in die jüngere Vergangenheit schauen, dann stellen wir fest, dass Düsseldorf immer auf Platz drei unter den deutschen Verkehrsflughäfen war.

(Zuruf von den Einwendern: Auf Platz zwei!)

– Oh, sorry! Er war Platz zwei; stimmt. Fabelhaft! Ist er das noch? – Nein, das ist er nicht mehr. Und an wen hat er diesen Platz verloren? – Er hat ihn an München verloren. Und warum hat er ihn an München verloren? – Die Antwort können wir uns alle selbst geben, glaube ich: Die Münchener haben vor vielen, vielen Jahren eine richtige Entscheidung getroffen. Sie haben nämlich vor mehr als zwei Jahrzehnten die Entscheidung getroffen, den Flughafen aus der Stadt heraus zu nehmen und irgendwo draußen auf das Land zu bauen. – Herr Zerbe wird mir gleich wieder mit dem Sankt-Florians-Prinzip kommen. – Nein, er schüttelt den Kopf. Ich bedanke mich dafür.

Düsseldorf hat diese Entscheidung schlicht und ergreifend verpennt. Dort hat man überhaupt nicht gesehen, was hier passiert und was sich hier entwickelt, und versäumt, rechtzeitig auf die grüne Wiese zu gehen.

Und was wir heute hier zu beraten haben – damit kommen wir nach Mönchengladbach zurück –, ist der Bau eines irrsinnigen Flughafens, der ebenfalls wieder mitten in der Stadt liegt. Er liegt zwar nicht mitten in Mönchengladbach. Wenn ich aber Willich und Korschenbroich zusammenziehe – dazwischen liegt der geplante Flughafen –, dann befindet er sich mitten in der Stadt. Und ein Flughafen mitten in der Stadt ist sinnlos. Das bringt überhaupt nichts.

(Beifall bei den Einwendern)

Die verkehrliche Entwicklung ist nicht gegeben. Und bei Partnern auf der anderen Seite wie dem Herrn Zerbe ist auch eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Bürgern und Flughäfen eher unwahrscheinlich.

(Beifall bei den Einwendern)

Noch einmal zu Herrn Zerbe, der sich vorhin bei den Arbeitsplatzzahlen so vehement auf seine Statistiken berufen hat: Ich möchte Herrn Zerbe nur an den heutigen Vortrag von Herrn Lange erinnern und ihn aus seinem Wolkenkuckucksheim irgendwelcher Statistiken rausholen. Die Entwicklung an den Flughäfen – und Düsseldorf ist da nur beispielhaft – zeigt, dass Wachstum bei gleichzeitigem Personalrückgang nicht nur möglich ist, sondern real stattfindet. Das ist die Realität.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Realität sind aber nicht irgendwelche 1.070 Arbeitsplätze, die man quer durch Europa gezogen über alle Flughäfen rechnet. So geht das nicht.

Und wenn Sie sich an dieser Stelle zum öffentlichen Sektor zählen, muss ich Ihnen widersprechen. Der Flughafen ist ein privates Unternehmen und als solches mit dem ÖPNV und anderen Dingen nicht vergleichbar. Sie haben gefälligst Gewinne zu erwirtschaften und nicht Verluste zu machen. Beim öffentlichen Sektor ist das eine andere Geschichte. Der öffentliche Sektor hat unter anderem zum Wohle der Bevölkerung Transportmöglichkeiten bereitzustellen. Ob er damit Gewinn erwirtschaftet – es wäre natürlich schön, wenn er das täte –, ist dort nicht der primäre Gesichtspunkt. Bei Ihnen ist es der absolut primäre Gesichtspunkt. Und wenn Sie keine Gewinne erwirtschaften wollen, dann sollten Sie sich einen anderen Job suchen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich komme noch einmal zu den Arbeitsplätzen. Da wurde angesprochen: ILS; 5.000 Arbeitsplätze hier. Wimmeln Sie das nicht einfach ab. Wir kritisieren die Ausbaupläne heute so, wie wir das damals im ILS-Verfahren getan haben – mit ebenso guten Argumenten wie damals. Wir haben damals Recht gehabt. Und es gibt überhaupt keinen Grund, warum wir heute nicht ebenfalls Recht haben sollten. Deswegen denken wir, dass der Ausbau nicht genehmigt werden sollte.

(Beifall bei den Einwendern)

Catchment Area: Es ist prima, mit solchen Fremdworten um sich zu werfen. Vergessen dürfen wir dabei nicht: Wenn Sie einen Radius von 50 km um Mönchengladbach und 50 km um Düsseldorf ziehen, ist die Masse der Menschen im Catchment Area des Flughafens Düsseldorf und fliegt von Düsseldorf aus. Wir haben von Herrn Lange heute Morgen gehört, dass die Kapazität in Düsseldorf mehr als ausreichend ist, sein Catchment Area zu bedienen. Die paar, die dann noch aus dem Kreis Kleve kommen, wie wir aus dem Ergänzungsgutachten von Herrn Wolf wissen, können auch leicht über die Brücke nach Düsseldorf fahren.

Last but not least: Können Sie verstehen, dass es mir kalt den Rücken runterläuft, wenn Friederun Selig hier redet und sich Herr Zerbe dann über sie lustig macht? Das finde ich überhaupt nicht lustig.

(Beifall bei den Einwendern)

Das Wort Zukunft fiel vorhin irgendwann. Wir haben heute Morgen über die Schule in Kleinenbroich gesprochen. Das ist Zukunft und nicht die Zahlen am Flughafen. Wenn sich Herr Johlen so abfällig über die Bedürfnisse in einer Schule äußert und sich auf seine Entscheidungen und Urteile beruft, dann tut das wirklich weh. Zukunft sind die Kinder in der Schule, nicht die nicht fliegenden Flugzeuge.

(Beifall bei den Einwendern)

Unser Thema ist immer noch das Verkehrsaufkommen und der Vortrag von Herrn Wolf vorhin. Herr Prof. Dr. Wolf hat uns vorhin ein fabelhaftes Argument gegen den Ausbau Mönchengladbach geliefert; denn er hat gesagt: Wenn der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach zum Regionalflughafen ausgebaut wird, hat dieser ein verbessertes Angebot. Das ist das, was wir immer behaupten: Wir reden über eine Angebotsplanung und nicht über eine Bedarfsplanung.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann habe ich den Satz nicht verstanden, die Ergänzung des Gutachtens stünde jetzt im Internet. Dazu kann mir Herr Dr. Wolf vielleicht nachher sagen, bei wem bzw. wo sie im Internet steht.

Weiterhin habe ich eine Anmerkung zu dem Ergänzungsgutachten, in dem zum Einfluss von Weeze-Laarbruch Stellung genommen wird. Sie nehmen ein Ziel – nämlich London – und einen Kreis – nämlich Kleve –, um herauszufinden, wie groß der Einfluss von Weeze-Laarbruch auf Mönchengladbach ist. Ich will Ihnen an dieser Stelle etwas entgegenhalten, was wirklich spannend ist: Wenn in Weeze-Laarbruch ein Carrier die Ziele für 29, 39 oder 79 € anfliegt, und es gibt einen solchen Carrier in Mönchengladbach nicht, dann fahren die Leute nach Weeze-Laarbruch. Ob die Landebahn dann hier 2.320 oder 1.000 m lang ist, interessiert keinen. Die Frage ist, wo angeboten wird. Es wird tatsächlich angeboten und dort angenommen.

Last, not least zum Verkehrsaufkommen: Wenn jemand – ich bin jetzt ziemlich böse, das sage ich vorweg, damit sich keiner erschreckt – eine Pommesbude aufmachen will und mit solchen Prognosen, mit solch einem Businessplan zu seiner Bank kommt, der bekommt von seinem Banker gesagt, mit so etwas möge er bitte nicht wiederkommen, den Bedarf möge er bitte qualifizierter nachweisen. – Sorry, aber das musste sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Das geht nicht gegen den Gutachter, sondern gegen die Aufgabe. Der Gutachter hat keine Chance. Er muss seine Aufgabe, die Frage, die gestellt worden ist, beantworten.

Am Ende komme ich auf etwas ganz Leidiges zurück: Wir hatten gestern eine ganze Serie von Befangenheitsanträgen und haben erlebt, dass alle abgelehnt worden sind. Herr Marten hat mir gestern vorgeworfen, ich würde immer wieder das Gleiche erzählen, davon würde es auch nicht besser und nicht wahrer. Wortgleiche Ablehnungen und Zurückweisungen in steter Wiederholung werden davon auch nicht besser, kann ich dazu nur sagen.

Zwischen meinem Befangenheitsantrag von gestern Mittag und dem gestrigen Abend hat sich einiges neu ergeben, das in meinem Befangenheitsantrag nicht berücksichtigt worden ist. Deswegen werden Sie gleich einen neuen von mir bekommen. Aus diesem neuen lese ich Ihnen eine Passage vor, den Rest bekommen Sie wie gewohnt:

Im gestrigen Erörterungstermin hat Herr Marten angegeben, er sei am 21.04.2005 in der Lärmschutzkommission nicht nach weiteren Unterlagen gefragt worden. Das entspricht nicht der Wahrheit. Auf ausdrückliche Nachfrage des Herrn Hubertus Goltsch am 21.04. hat Herr Marten ausdrücklich gesagt, es lägen keine weiteren Unterlagen vor. Dies kann sowohl von Herrn Hubertus Goltsch als auch von Herrn Martin Rothe und Herrn Wolfgang Houben bestätigt werden, die ich hiermit als Zeugen benenne.

Im Anschluss an die Lärmschutzkommission fand außerdem ein Termin mit den Trägern öffentlicher Belange statt, in welchem Herr Marten ebenfalls angegeben hat, es gebe keine ergänzenden Unterlagen. Dies kann von Frau Martina Stall, Stadtverwaltung Willich, Herrn Bernd Stiller, Stadtverwaltung Neuss, und Herrn Rudolf Graaff, Stadtverwaltung Korschenbroich, bestätigt werden.

Herr Marten hat somit nicht nur am 21.04. die Unwahrheit gesagt, sondern auch noch gestern im Erörterungstermin selbst eine falsche Sachverhaltsdarstellung abgegeben. – So viel zu dem **Befangenheitsantrag**, den ich hiermit stelle und Ihnen übergebe.

Ich gehe davon aus, dass wir dem gleichen Prozedere wie gehabt folgen; denn ohne einen Bescheid auf diesen Antrag kommen wir nicht voran.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Da ich zurzeit die Verhandlungsleitung habe, Herr Houben, ist eine Unterbrechung nicht notwendig. Aber wir werden den Antrag natürlich bescheiden. – Danke.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich hätte auch gern den schriftlichen Bescheid. Ich habe gesehen, dass Frau Schwerdtfeger eine schriftliche Antwort bekommen hat. Die hätte ich auf meinen Antrag auch gern. Das können wir jetzt natürlich nicht berücksichtigen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das können wir Ihnen gern heute noch aushändigen.

Wolfgang Houben (Einwender):

Das wäre schön. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Houben. – Wie ich eben schon sagte: Über den Befangenheitsantrag wird entschieden werden. Die Entscheidungen von gestern werden wir Ihnen heute noch übergeben können.

Zu den inhaltlichen Punkten, die Sie eingangs angesprochen haben, möchte ich gerne das Wort an die Antragstellerin geben. Herr Prof. Wolf, Sie sind direkt angesprochen worden. Vielleicht ist es gut, wenn Sie noch einige Ergänzungen machen. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Houben, vielen Dank. Sie werden Verständnis dafür haben, dass wir heute nicht über Pommes-frites-Buden sprechen wollen. Ich möchte Ihnen gerne in Ergänzung der Daten und Werte ein paar Zahlen aus der Historie nennen.

(Wolfgang Houben [Einwender]: Herr Zerbe, könnten Sie insgesamt etwas lauter sprechen? Wir haben den Anfang hier bei uns überhaupt nicht verstanden!)

– Gut. Ich glaube, jetzt ist es lauter. Geht es jetzt besser?

(Wolfgang Houben [Einwender]: Ja!)

Herr Houben, ich möchte gerne zu einem Punkt Ihres Vortrages eine kurze Anmerkung machen, und zwar wollte ich einmal rückwirkend – Sie haben auch angesprochen, dass der

Flughafen Düsseldorf einmal die Nr. 2 in Deutschland gewesen ist. Er ist mittlerweile die Nr. 3, hinter München zurückgefallen.

Zweite Anmerkung, auch das steht im Kontext mit der kurzen Stellungnahme: Mönchengladbach und Düsseldorf decken partiell den gleichen Einzugsbereich ab. Das ist richtig. Das haben wir vorhin auch anhand der Folie gezeigt. Ich bitte um Nachsicht für den Gebrauch des Wortes Catchment Area; aber ich glaube, mit dem Wort Radius und Zirkel haben es dann auch alle Nichtengländer mitbekommen.

Wenn Sie sich die Passagierentwicklung der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland historisch ansehen – ich nehme aus dieser Statistik, das sind ADV-Zahlen, die Flughäfen Dortmund, Erfurt und Hahn, den es 1995 nicht gab, heraus –, dann hatten wir 1995 in Deutschland 110 Millionen Passagiere. Der Flughafen Düsseldorf hatte zum Geschäftsjahr 1995 15,1 Millionen Passagiere, der Flughafen München 14,9. Damals war er noch Nr. 3.

Im Jahr 2004 gab es 151,2 Millionen Passagiere. Dies entspricht einem Wachstum von 40,8 Millionen Passagieren, 36,9 %. Im Schnitt ist die Verkehrsleistung aller deutschen Verkehrsflughäfen also um 37 % gewachsen. Die passagierbezogene Verkehrsleistung – ich lasse das Frachtthema einmal heraus – ist in Düsseldorf gleich geblieben. Ich möchte die Feststellung treffen: Das liegt nicht daran, dass an allen anderen deutschen Verkehrsflughäfen ein hoher Bedarf vorhanden ist und in Düsseldorf nicht; sondern das liegt an einem anderen Thema, das wissen wir beide. Das sind die Restriktionen, denen der Flughafen Düsseldorf unterliegt.

Hätte Düsseldorf das gleiche Wachstum mitgemacht wie es in toto alle anderen deutschen Verkehrsflughäfen mitgemacht haben – wobei ich anmerke, dass auch Umsteigerverkehre in diesen Passagierzahlen enthalten sind –, dann wäre, wenn man den Dreisatz anwendet, das Volumen in Düsseldorf um 5,6 Millionen Passagiere höher. Wir – es ist ganz richtig, was Sie sagen – überschneiden uns in den Einzugsgebieten. Wir sind eine 70-prozentige Tochter der Flughafen Düsseldorf GmbH. Herr Prof. Wolf hatte vorhin gesagt, dass er eine Verkehrsprognose für das Jahr 2015 gemacht hat, und die Betreiber sind gefragt, ob sie diese Prognose mit Passagieren füllen wollen. – Natürlich wollen wir das.

Ich denke, dass mit einem Ausbau des Flughafens Mönchengladbach die beiden Flughäfen zusammen – Mönchengladbach und Düsseldorf – einen wesentlichen Beitrag leisten könnten, dass hier in der Region ein Wachstum möglich ist. – Vielen Dank.

Zu den anderen Themenkomplexen möchte ich im Anschluss gerne Herrn Prof. Wolf das Wort weitergeben, wenn das möglich ist, Frau Hörr.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Natürlich.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Herr Houben, Sie haben gefragt, wo im Internet wir die Ergänzung gefunden haben. Die haben wir unter Airpeace gefunden. Ich war überrascht, hatte sie aber vorher schon gelesen. Insofern war die Überraschung mehr, sie dort zu finden.

(Wolfgang Houben [Einwender]: Schön, dass Sie unsere Homepage lesen!)

– Ja, natürlich. Das gehört doch dazu.

In der zweiten Frage haben Sie Weeze als Billigflughafen angesprochen; Mönchengladbach würde auch bei der 2.300-m-Bahn, wenn es dazu käme, stark leiden. Ich hatte in den kurzen Bemerkungen am Anfang gesagt, dass wir den Sommerflugplan 2004 für Weeze in dieser Ergänzung hinterlegt haben. Im Sommerflugplan 2004 ist Ryanair zwei- oder dreimal am Tag geflogen, und es waren fünf oder sechs – je nachdem – Flieger von V-Bird in Weeze stationiert, die von dort aus täglich geflogen sind. Dieses Angebot entspricht etwa dem, was wir heute in Dortmund von easyJet finden. V-Bird ist nicht so erfolgreich wie easyJet, insofern geht das nicht auf unsere Kosten in der Prognose ein. Wir sehen nur, dort ist ein Angebot. Das Angebot hat einen bestimmten Preis, und je nachdem, wie die Anreisemöglichkeiten sind, wird sich dieses Angebot auf den Einzugsbereich Düsseldorf/Mönchengladbach auswirken. Das war das Ergebnis. Bei diesem Angebot kamen wir auf die 2 % – das nur zur Klarstellung. Es ist nicht so, dass wir jetzt erwarten müssten, dass alles obsolet wäre, wenn sich etwas Wesentliches änderte und wieder das alte V-Bird-Angebot käme. Das ist berücksichtigt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ist die Frage nach der ergänzenden Stellungnahme so weit geklärt, Herr Houben? – Bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ja. – Danke für den Internethinweis. Ich wollte nur vermeiden, dass der Eindruck entsteht, die Genehmigungsbehörde, der Betreiber oder sonst wer hätte das ins Internet gestellt, sprich: wir hätten das früher irgendwo finden können. Diesen Punkt mit dem Gutachten wollte ich gerne aufgeklärt haben.

Danke für die Erklärung mit dem Ergänzungsgutachten. Sie haben in dem Gutachten genau beschrieben, dass Sie diese Stelle sowohl zeitlich gesehen als auch was die Bezüge angeht, nur punktuell betrachten.

An Herrn Zerbe habe ich noch eine Bitte: Herr Zerbe, nähern Sie sich doch ein klein wenig der Realität und nehmen zur Kenntnis, was hier mitgeteilt wird und was draußen in der Welt los ist. Düsseldorf hat an diesem Wachstum nicht teilgenommen, weil Düsseldorf Probleme durch seine Lage hat. Düsseldorf hat auch z. B. gegenüber Frankfurt nichts an Boden gut-

gemacht und im Wesentlichen als Drehkreuz keinen Anteil. Das mangelnde Wachstum liegt nicht an den Beschränkungen in Düsseldorf, sondern daran, dass Düsseldorf das Angebot dort, wo es angenommen würde, nicht befriedigen kann. Wenn Düsseldorf frühmorgens und spätabends fliegen könnte, würde dort auch mehr geflogen werden.

Herr Lange hat uns heute Morgen sehr schön gezeigt, dass es in Düsseldorf keine Probleme gibt zu landen oder zu starten. Es gibt ausreichend Slots, die man über das ganze Jahr hinweg in Anspruch nehmen könnte, und es gibt in Düsseldorf auch, was die Auslastung der Flugzeuge angeht, kein Problem, sie stärker auszulasten. Die Probleme liegen im Wettbewerb der Fluggesellschaften zueinander. Wenn gleiche Ziele zur gleichen Zeit von Düsseldorf und Köln drei- oder viermal angeboten werden, ist es kein Wunder, dass keines dieser Flugzeuge voll ist. Dies kann kein Argument dafür sein, in Mönchengladbach einen weiteren Flughafen zu bauen, der dann ebenfalls nicht in die Pötte kommt, weil er ebenfalls an den kritischen Stellen das Angebot nicht machen kann.

Sie wissen selber genau, dass ein Betrieb der Bahn in Mönchengladbach und der Bahnen in Düsseldorf zum gleichen Zeitpunkt bei bestimmten Wetterbedingungen nicht möglich ist, dass bei einem die Flugzeuge dann am Boden bleiben müssen. Tun Sie doch nicht immer so, als wäre das alles nicht so. Kommen Sie einfach aus Ihrem Wolkenkuckucksheim bei uns auf der Erde an, wo das Leben ganz real stattfindet.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Houben. – Herr Zerbe, Sie möchten direkt darauf erwidern.

Matthias C. Tümpel (Antragstellerin):

Mein Name ist Matthias Tümpel. Ich bin bis 2002 Geschäftsführer der Flughafen Düsseldorf GmbH gewesen. In dieser Eigenschaft traue ich mir zu, ein paar Bemerkungen über Düsseldorf zu machen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Bitte.

Matthias C. Tümpel (Antragstellerin):

Jedem, der die Verhältnisse in Düsseldorf kennt, weiß, dass es für Düsseldorf einen Planfeststellungsbeschluss gegeben hat. Dieser Planfeststellungsbeschluss hat eine Bewegungslimitierung für Düsseldorf vorgesehen und dazu geführt, dass vor dem Bau der Parallelbahn in Düsseldorf die Kapazität auf das Ein-Bahn-System begrenzt wurde. Zwei Festlegungen wurden getroffen: In den sechs verkehrsreichsten Monaten können nicht mehr als 91.000 – davon 71.000 in einer bestimmten Größenklasse – geflogen werden. Dies hat dazu

geführt, dass in den sechs verkehrsreichsten Monaten – das sind die Sommermonate – die Nachfrage in Düsseldorf, die vorhanden war, nicht befriedigt werden konnte. Durchschnittlich mussten jeweils mindestens 20.000 Slots abgewiesen werden, das heißt eine Nachfrage nach Slots konnte nicht befriedigt werden.

Das ist die Grundlage einer Entwicklung in Düsseldorf, die sich in der Statistik nachvollziehen lässt: Bis zum Jahre 1995 konnte Düsseldorf innerhalb der Rangliga der internationalen deutschen Verkehrsflughäfen noch den zweiten Platz einnehmen und hat diesen im Jahre 1996 an München verloren. Dieses wurde verstärkt durch den 1996 stattgefundenen Brand mit den entsprechenden Auswirkungen auch auf das Verkehrsgeschehen am Flughafen.

Auch in den Folgejahren war der Verlust nicht wieder aufzuholen, weil die Möglichkeiten der Koordinierung erstens wegen des Fehlens von Slots, die zugeteilt werden konnten, und zweitens wegen der Abwicklung bestimmter Verkehre – – Nun ist heute immer wieder Herr Mayrhuber als Zeuge in Bezug auf das, was in dieser Region notwendig wäre, zitiert worden. Herr Mayrhuber als Chef der Deutschen Lufthansa hat gesagt, er brauche eine zusätzliche Startbahn in Düsseldorf. Weshalb braucht er diese zusätzliche Startbahn – das ist nur ein Bild, das er gewählt hat? – Diese zusätzliche Startbahn braucht er dafür, Verkehre in Düsseldorf durchführen zu können. Nordrhein-Westfalen ist der nachfragestärkste Markt in Deutschland. Dies ist in jeder Feststellung, die Sie in der Marktbewertung von Lufthansa oder anderen internationalen Verkehrsunternehmen haben, immer wieder gesagt worden. Nordrhein-Westfalen ist der stärkste Markt.

Dieser Markt kann nicht befriedigt werden, weil die Genehmigungsverhältnisse in Düsseldorf dies zum jetzigen Zeitpunkt nicht zulassen. Weshalb lassen sie es nicht zu, insbesondere aus der Sicht von Lufthansa? – Lufthansa kann in Düsseldorf keinen Hub entwickeln. Der Hub ist die Kennzeichnung eines bestimmten Verkehrstypus eines Flughafens, wie wir es in Frankfurt und München haben, wo Verkehre generiert werden, die daraus bestehen, dass von unterschiedlichen Flughäfen – nicht nur aus Deutschland, sondern in München beispielsweise auch aus Italien – Fluggäste nach – ich nehme das Beispiel München – München gebracht werden und von dort aus dann gebündelt zu internationalen Zielen geflogen werden.

Dies setzt voraus, dass wir eine entsprechende Hub-Struktur bilden können, das heißt dass zu bestimmten Zeitpunkten während des Tages – normalerweise an mindestens drei Knotenpunkten – die notwendigen Zubringerflüge gemacht werden können. Dies ist bei der jetzigen Genehmigungslage in Düsseldorf nicht möglich. Deshalb ist die Entwicklung des Düsseldorfer Flughafens zu einem Hub-Flughafen durch die Deutsche Lufthansa gescheitert. Dies hat etwas mit der Genehmigungslage zu tun, weil eine entsprechende Nachfrage – in diesem Fall der Luftverkehrsgesellschaft Lufthansa – nicht befriedigt werden kann, die dazu führen könnte, dass ein solcher Hub-Knoten gebildet wird.

Dies ist die Situation. Ich bitte dann auch, in Bezug auf die Argumente, die man wählt, konsistent zu sein. Man kann nicht auf der einen Seite immer Herrn Mayrhuber als Kronzeugen dafür bringen, sondern muss dann auch akzeptieren, was dahinter steckt, wenn Herr Mayrhuber sagt: Ich brauche die dritte Startbahn in Düsseldorf. Alles, was Herr Mayrhuber sagt, ist auch interessegeleitet. Er möchte für sein Unternehmen die bestmögliche Durchdringung dieses Marktsegmentes. Nirgends lässt sich ein Marktsegment besser durchdringen als vor Ort. Deshalb läge ihm so daran, den Platz Düsseldorf, wenn es möglich wäre, in besonderer Weise fortzuentwickeln. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Tümpel. Sie haben für die Antragstellerin gesprochen, weil es um den Zusammenhang mit Düsseldorf ging. Im Auditorium kam eben die Frage auf, wieso Sie für die Antragstellerin sprechen. Das haben wir damit klargestellt. – Herr Houben, Sie haben noch eine Nachfrage? – Bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Darauf muss man antworten. – Herr Tümpel, das ist genau der Punkt, über den wir reden. Ich fange einmal bei Ihren letzten Ausführungen an. Natürlich vertritt Herr Mayrhuber die Lufthansa. Ich habe vorhin gesagt, dass ein privatwirtschaftliches Unternehmen bitte schön Gewinne erwirtschaften soll. Insofern kann ich ihm in dem, was er fordert, sehr gut folgen.

Ich wiederum vertrete die Bewohner der Region, die unter den Folgen dieser Forderungen, wenn man ihnen stattgäbe, zu leiden haben. Sie haben das vorhin schön umschrieben. Natürlich hat Düsseldorf ein Angebotsproblem, aber nicht per se, sondern ein Angebotsproblem in Slots am frühen Morgen und am späten Abend. Herr Lange hat das heute Morgen sehr schön beschrieben. Niemand von uns kann vernünftig schlafen, wenn nachts um 1:30 Uhr der letzte Düsseldorfer reinkommt und morgens um 5:00 Uhr der erste rausgeht. Das funktioniert nicht.

Herr Lange hat auch aufgezeigt – vielleicht sollten Sie sich seinen Vortrag einmal ansehen –, dass das Kapazitätsproblem in Düsseldorf kein Problem der Lufthansa ist, sondern der Billigflieger, die gerne vier- oder fünfmal mit ihrem Flugzeug herumfliegen möchten, um möglichst viel Turnaround an dieser Stelle zu bekommen. Das heißt, sie möchten gern morgens vor 6:00 Uhr wegfliegen und abends nach Mitternacht wieder zurückkommen. Das können Sie den Bürgern bei uns im Land nicht zumuten. Düsseldorf hat kein Kapazitätsproblem in Slots insgesamt. Das hat Herr Lange sehr schön anhand der tatsächlichen Flugpläne der An- und Abflüge nachgewiesen.

Zu der – ich nenne es einmal so – illegalen Nutzung in den Tagesrandzeiten: Wenn der Düsseldorfer Flugplan sechs Flüge in einem 5-Minuten-Zeitraum und fünf Minuten später weitere sechs Flüge ausweist, und zwar genau an der Grenze des erlaubten Flugbetriebs, dann

kann sich jeder an fünf Fingern ausrechnen, dass diese zwölf Flugzeuge nicht zeitgerecht landen können, sondern dass einige über die Zeit hinaus landen werden und dazu Ausnahmegenehmigungen notwendig sind. Wenn Sie sagen, Düsseldorf konnte Slots nicht vergeben, dann sagen Sie bitte auch dazu, wann die Slots nicht vergeben werden konnten und bestätigen im Gegenzug, dass man doppelt so viele, wie man nicht geben konnte, in den restlichen Tageszeiten hätte geben können.

Ich komme zurück auf meinen Vortrag von vorhin: Die Probleme, die Düsseldorf hat, sind keine genehmigungsrechtlichen Probleme, die wir heute diskutieren, sondern die falscher Entscheidungen vor zwei Jahrzehnten. Diese sind heute, wo die Bevölkerungsdichte noch größer ist als vor zwei Jahrzehnten, nicht zu korrigieren. Sie können den Bürgern in Willich, Viersen, Korschenbroich, Neuss, Dormagen usw. nicht zumuten, den gleichen Terror auch hier über ihren Köpfen zu haben. So einfach können wir es uns nicht machen, auch nicht, wenn man den Lufthansa-Chef zitiert.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sie möchten direkt darauf erwidern. Ich denke, das ist im Sinne der Antragstellerin. Bitte.

Matthias C. Tümpel (Antragstellerin):

Herr Houben, Sie wissen genau, dass Düsseldorf immer die schärfste Nachtflugregelung in der Bundesrepublik hat. Diese Nachtflugregelung in Düsseldorf wird von der Bezirksregierung Düsseldorf beaufsichtigt. Die Bezirksregierung Düsseldorf erteilt nämlich die notwendigen Ausnahmen im Rahmen des Regelwerks. Darüber gibt es eine genaue Statistik. Daraus geht hervor, wie viele Ausnahmegenehmigungen es zu dem von Ihnen genannten Zeitpunkt – ich glaube, Sie haben von einem Flug um 1:57 Uhr gesprochen – gab.

(Wolfgang Houben [Einwender]: Ich meine, Herr Lange hätte heute Morgen von 1:30 Uhr gesprochen!)

Ich sage Ihnen zu, mir die Statistiken des Regierungspräsidenten zu besorgen. Dort können wir in Bezug auf die Entwicklung dieser Nachtflüge nachgucken. Das lässt sich in Papierform wirklich wunderbar aufarbeiten. Darüber kann es auch gar keine Zweifel geben.

Damit ich nicht falsch verstanden werde: Ich stehe nicht an, es gering zu reden, dass von einer solchen Einrichtung Belästigungen ausgehen. Ich stehe auch nicht an, zu sagen, dass es in irgendeiner Weise ein erfreulicher Zustand wäre, wenn die Nachtruhe insbesondere durch solche Flüge gestört wird. Das kann ja gar keine Frage sein.

Wenn es einen solchen Flug um 1:30 Uhr gegeben hat, der eine Landegenehmigung bekommen hat, dann werden sicher besondere Umstände dafür gesprochen haben, das zu

diesem Zeitpunkt zuzulassen. Davon gehe ich aus. Es ist nämlich ganz ungewöhnlich – das kann ich nun wirklich aus meiner eigenen Erfahrung sagen –, dass ein Flug um 1:30 Uhr zugelassen wird.

Nun zur zweiten Frage, die Sie angesprochen haben, der Frage hinsichtlich der Slots: Auch in Bezug auf diese Frage sage ich Ihnen zu, dass ich Ihnen die entsprechenden Statistiken über die Auskoordination des Flughafens Düsseldorf geben werde. Anders, als Sie gesagt haben, betrifft das nicht nur die Zeit von 6:00 bis 7:00 Uhr und die Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr oder von 21:30 bis 22:30 Uhr. Natürlich betrifft es auch diese Zeiten; denn aus den Tagesumläufen ergibt sich in der Tat, dass dieses die für die Tagesumläufe notwendigsten Zeiten sind, um den Verkehr durchzuführen und eine Wirtschaftlichkeit des Fluggerätes sicherzustellen. Auch darüber kann es gar keine Diskussion geben. Sie werden aus der Statistik aber sehen, dass das, was heute Morgen in Bezug auf diese Flüge vorgetragen worden ist, wirklich – mit Verlaub! – barer Unsinn ist. Dies lässt sich anhand der Zahlen ganz genau nachweisen.

Ich glaube, es ist vernünftiger, dass ich Ihnen die entsprechenden Statistiken gebe, als jetzt hier vorzutragen. Dann können wir über diese Statistiken und darüber sprechen, ob die Darstellung, wie ich sie jetzt gewählt habe, nun Unsinn oder unfair war. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Rothe, Sie haben noch eine direkte Nachfrage dazu. Bitte.

Martin Rothe (Einwender):

Herr Tümpel, mein Name ist Rothe. Wir kennen uns aus vielen Diskussionen und Podiumsgesprächen. Ich schätze Ihre Sachlichkeit in diesen Podiumsdiskussionen. Sie sind nun leider aus der Geschäftsführung der Flughafen Düsseldorf GmbH ausgeschieden. Sie werden von der Seite bzw. von außen sicherlich beobachtet haben, dass sich in der neuen Geschäftsführung einiges geändert hat.

Dazu meine Frage an die Antragstellerin: Warum muss Herr Tümpel für Sie sprechen? Warum ist hier keiner von Ihrer Hauptgesellschafterin anwesend? Herr Tümpel muss jetzt hier für Sie geradestehen. Wir haben die Informationen aus der neuen Geschäftsführung mit Hochtief und Herrn Dr. Schwarz. In Düsseldorf interessiert das, was wir hier anstellen, keinen mehr. Das wissen wir, und Sie wissen das auch. Es ist einfach unfair, dass Sie jetzt Herrn Tümpel vorschieben, der aus der Geschäftsführung ausgeschieden ist, anstatt dass die Verantwortlichen hier beim Erörterungstermin sind. Ich kann Herrn Tümpel nur bedauern, dass er sich da für Sie in die Bresche schlagen muss. Das tut mir wirklich Leid.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Rothe. – Herr Zerbe, möchten Sie darauf kurz erwidern? – Das ist nicht der Fall.

Dann schaue ich einmal auf die Uhr. Wir hatten verabredet, gegen halb fünf eine kurze Kaffeepause zu machen. Herr Houben hat sie vorhin ja auch schon etwas vorschnell angekündigt. Von daher unterbreche ich jetzt die Verhandlung. Um 17:10 Uhr setzen wir sie fort.

(Unterbrechung von 16:36 Uhr bis 17:15 Uhr)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Meine Damen und Herren, wir fahren nun mit der Verhandlung fort. Als nächster Redner steht Herr Berndt auf der Rednerliste. Ich bitte ihn ans Rednerpult.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Sehr geehrte Frau Hörr! Liebe Mitstreiter! Meine Damen und Herren! Ich beziehe mich auf die Antwort, die Herr Zerbe auf meine Wortmeldung von heute Morgen gegeben hat. Ich finde es nicht ganz richtig, dass er mich z. B. lächerlich macht. Er darf antworten, und wir haben keine Gelegenheit, sofort zu erwidern, sondern müssen uns auf der Liste hinten anstellen. Ich habe natürlich die Zeit genutzt, um Ihnen einige Widerlegungen mitzubringen. So etwas sollte aber nicht sein. Wenn jemand angegriffen wird, dann soll er sofort die Gelegenheit haben, das Wort zu ergreifen.

Herr Zerbe, natürlich bin ich nicht so blöd, dass ich gesagt hätte, alle Düsseldorfer müssten soundso viel Mal in Düsseldorf in ein Flugzeug steigen, um 18 Millionen Fluggäste zu erreichen. Natürlich kommen Ihre Fluggäste aus dem Umkreis von 50 km und von noch weiter her. Das wird schließlich von der Fluggesellschaft bestimmt. Düsseldorf ist der Heimathafen von LTU. Daher werden sicherlich die meisten Starts von dort aus durchgeführt. So müssen die einen nach Weeze, die anderen nach Hahn usw. Sie dürfen aber doch nicht bei Ihrem Bedarf einfach diese 50-km-Zonen einzeichnen.

(Folie)

Das ist Ihre Technik. Sie ziehen um Mönchengladbach einen roten Kreis und sagen, das sei Ihre Klientel. Der Nächste nebenan zieht wieder seinen Kreis, und das ist seine Klientel. So wird drei Mal derselbe Bedarf geweckt bzw. derselbe Fluggast einbezogen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das ist doch Unsinn. Sie müssen Ihre Kreise doch so wählen, dass alles abgedeckt ist. Ob der eine nun davon etwas wegnimmt oder der andere, spielt in einem solchen Bild doch nicht so eine große Rolle wie bei Ihnen, die Sie den Bedarf drei- und vierfach zählen. – Das zunächst einmal dazu.

(Folie)

Ich habe bei meinen Ausführungen diese 25 km angenommen und komme auf diesen geringen Bedarf. Ich habe aber auch gesagt, dass die beiden Städte Mönchengladbach und Düsseldorf die einzigen sind, die hier mit überwiegender Mehrheit den Bedarf angemeldet und für den Ausbau gestimmt haben. Alle anderen nicht! Deswegen habe ich – natürlich ironischerweise – gesagt – denn die Düsseldorfer müssen ja von ihrem eigenen Flughafen abfliegen –, dass die Mönchengladbacher zehn Mal im Jahr hoch müssten. Das ist also ein bisschen Ironie, soll aber beweisen, wie unsinnig Ihre Bedarfsanmeldungen sind.

(Folie)

Ich habe natürlich nicht geschlafen. Sie haben gesagt, in Düsseldorf müsse man doch nicht zehn Mal in die Luft. Richtig! Genau wie hier in Mönchengladbach habe ich auch dort meinen 25-km-Kreis gezogen. Schauen Sie einmal, wie es in diesem Bereich von Einwohnern wimmelt! Ich komme, ohne einzeln zu zählen, spielend auf 5 Millionen. Wenn Sie also 18 Millionen in die Luft gehen lassen, dann müsste jeder drei Mal im Jahr fliegen.

Aber das ist jetzt natürlich nur ein Vergleich mit dem anderen. So dumm bin ich nicht, dass ich nicht wüsste, dass dies hier das Hinterland und die Nachbarkreise – Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis – noch etwas überschneidet. Ich habe jetzt nicht das Bild ohne die Einwohnerzahlen.

Ich bitte Sie also, sich diese Daten anzuschauen, bevor Sie so wild um sich schlagen und sagen, wir Bürger seien ja alle blöd und Sie hätten grundsätzlich immer Recht. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Berndt. – Ich gebe jetzt Herrn Zerbe das Wort.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Berndt, Sie dürfen die Antwort auf eine Ihrer Fragen nicht mit dem Hinweis kommentieren, ich hielte alle für blöd, weil ich nicht Ihrer Meinung bin. Das finde ich nicht ganz richtig.

Ich würde zu Ihrer Tabelle gerne noch eines ergänzen. Wenn man sich diese Regionen anschaut, muss man Folgendes wissen: Wir haben natürlich nicht nur Passagiere, die in Düsseldorf wohnen, aus Düsseldorf wegfliegen und nach Düsseldorf zurückkommen, sondern darüber hinaus auch den gesamten Verkehr aus Europa: einen Schweizer, der nach Düsseldorf fliegt, einen Hamburger, der nach Düsseldorf fliegt, und einen Franzose, der nach Düsseldorf fliegt. Auch das wird bei den Passagierzahlen immer mitgerechnet.

(Hans-Joachim Berndt [Einwender]: Ich habe eben nichts anderes gesagt!)

– Gut.

(Hans-Joachim Berndt [Einwender]: Nur darf der Bedarf nicht mehrmals verteilt werden!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Jetzt erteile ich Herrn Meurer als Nächstem auf der Rednerliste das Wort.

Heinz Meurer (Einwender):

Mein Name ist Heinz Meurer. Ich wohne in Willich. – Ich habe einige Fragen und bitte, Frage und Antwort exakt zu protokollieren.

Die erste Frage lautet: Heute Morgen wurde Air Berlin angesprochen; es war die Rede von einer unglaublichen Nachfrage. Ich darf Herrn Hauptvogel von der Air Berlin zitieren. Er kam mit seiner Flotte nach Mönchengladbach und verkündete groß... – weiter spreche ich nicht –: Bahn zu kurz? Kein Problem! Wir stellen das richtige Flugzeug drauf. – Er hat das richtige Flugzeug draufgestellt, und zwar ein düsenbetriebenes Flugzeug. Nach sechs Monaten hat er dann den Platz Mönchengladbach von jetzt auf gleich verlassen. Warum ist die Air Berlin so schnell weggegangen, wenn es hier in Mönchengladbach – ich zitiere das, was ich heute Morgen gehört habe – eine unglaubliche Nachfrage gab? – Das ist meine erste Frage.

Meine zweite Frage: Warum reicht in Dortmund die Start- und Landebahn nach dem Ausbau von 1.700 m Bahnlänge auf 2.000 m Bahnlänge für die Ziele, die auch von Mönchengladbach in Zukunft bedient werden sollen? Warum müssen es in Mönchengladbach hingegen 2.300 m sein?

Dann eine Frage, die sich eigentlich an die Bezirksregierung richtet: Wie ist das Ergebnis der Prüfung durch die Bezirksregierung bezüglich der Entlastung des Flughafens Düsseldorf durch Weeze?

Münster/Osnabrück wird kurzfristig zu einem Flughafen internationaler Größe ausgebaut und wird Kapazität von Düsseldorf und natürlich auch von Dortmund abziehen. Frage: Wird Düsseldorf dann mehr freie Kapazität bekommen und Mönchengladbach nicht mehr als Entlastung brauchen?

Nun zur Frage „Maastricht“: Ich habe heute Nachmittag gehört, dass Maastricht nicht in die Prognose eingestellt wurde, weil dort nur 3 % der Passagiere aus Deutschland kamen. Vor nicht langer Zeit habe ich mit der Pressestelle des Flughafens Maastricht gesprochen und dort nachgefragt, wie die derzeitige Kapazität ist, wie die Fluggäste sind und welche Flugbe-

wegungen dort stattfinden. Darauf habe ich eine Antwort bekommen. Darüber hinaus hat man mir sofort gesagt: Das wird in Kürze mehr werden; denn wir, der Flughafen Maastricht, wollen unseren Einzugsbereich – ich verwende nicht so gerne das amerikanische Wort „Catchment Area“ – auf den Niederrhein ausdehnen. – Genau das wird geschehen, wie wir jetzt gehört haben.

Nun zu der Prognose, zu diesen 3 %: In der ersten Prognose, die 2002 erstellt wurde, sind Teile des Einzugsgebietes – nämlich Bereiche im Norden der Region, z. B. Kleve und Wesel, aber auch bis hin zu Bottrop und Borken – mit 1 bis 5 % in die Prognose eingeflossen, und zwar für die Geschäftsbereiche First Europa, Top Europa und Touristic Europa. Frage: Warum reichen dort 1 bis 5 % für die Berücksichtigung aus – das waren nämlich die Differenzen in Bezug auf Marktanteile heute zu 2015, wofür diese Prognose ja erstellt wurde, und zwar für Szenario 1 und Szenario 2 –, während die 3 %, die es vor einigen Jahren in Maastricht gab, nicht berücksichtigt wurden?

Dann darf ich noch folgende Frage an den Antragsteller stellen: Die Wirtschaft in der Region braucht unbedingt den Airport, wird immer wieder gesagt. Warum steht in der Prognose, dass in Zukunft der Sektor Touristik – dort wird der Geschäftsbereich Touristic genannt – bei den Flugbewegungen den breitesten Raum einnimmt?

Eine weitere Frage sei mir gestattet, und zwar an die Bezirksregierung: Wie lautet das Ergebnis der von der Bezirksregierung vorgenommenen Prüfung nach den EU-Richtlinien in Bezug auf die Wettbewerbsverzerrung zwischen dem Flughafen Düsseldorf mit dem Anhängsel Mönchengladbach und den bereits bestehenden benachbarten Flughäfen Köln, Weeze und Dortmund? – Das waren meine Fragen. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Meurer. – Zu den direkt an die Planfeststellungsbehörde gerichteten Fragen kann ich so weit Folgendes sagen: Das alles ist Gegenstand der Prüfungen und der Entscheidung über einen späteren Planfeststellungsbeschluss. Es liegt in der Natur der Sache, dass wir darüber noch keine abschließende Meinung haben. Dieser Termin hier dient eben dazu, dass wir uns auch darüber im Klaren werden können.

(Heinz Meurer [Einwender]: Ich wollte auch nur die Frage stellen, Frau Hörr!)

– Gut. – Zu den Fragen, die Sie direkt an die Antragstellerin gestellt haben – insbesondere nach der Notwendigkeit der 2.300-m-Bahn und auch nach der Entlastungsfunktion durch andere Flughäfen –, gebe ich Herrn Zerbe das Wort.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Vielen Dank. – Wir werden uns bei der Beantwortung der Fragen abwechseln.

Erster Punkt: Sie sprachen die Öffentlichkeitsarbeit der Air Berlin an. Die Air Berlin war in Mönchengladbach von März bis Oktober 2003 vertreten. Die damalige Entscheidung der Air Berlin, von Mönchengladbach nach Düsseldorf zu wechseln, begründete der Geschäftsführer der Air Berlin in seiner Pressekonferenz am Flughafen Düsseldorf wie folgt – ich zitiere jetzt Herrn Hunold –:

Es hat sich gezeigt, dass der Flugbetrieb mit der BAe 146 selbst bei guter Auslastung nicht als Low-Cost-Operation zu betreiben ist. Wegen seiner geringen Kapazität und der hohen Wartungskosten für die vier Triebwerke ist dieser Maschinentyp unwirtschaftlich. Da es der einzige Passagierjet ist, der auf der nur 1.200 m langen Bahn in Mönchengladbach starten und landen kann, haben wir leider keine Alternative. In Düsseldorf haben wir die Möglichkeit, unsere weit wirtschaftlichere Boeing-Flotte einzusetzen.

Das ist das, was Herr Hunold gesagt hat.

Zweiter Punkt: Sie haben gefragt: Die Wirtschaft braucht den Airport. Warum braucht der Airport ein touristisches Angebot? – Dazu zwei Anmerkungen: Es gibt kaum Streckenverbindungen, die rein auf den Geschäftsreiseverkehr ausgelegt sind. Sehen Sie sich einmal Verbindungen an, wie wir sie auch gehabt haben, beispielsweise von Mönchengladbach nach Zürich oder nach Wien oder nach Bergamo oder nach London. Auf diesen Strecken finden Sie Geschäftsleute, die nach Zürich reisen. Sie finden aber auch Leute, die in Zürich ein paar Tage Urlaub machen wollen oder von Zürich aus eine Reise in die Schweiz antreten. Das Gleiche finden Sie in Bergamo; das Gleiche finden Sie in Wien; das Gleiche finden Sie in London. Sie finden es eigentlich auf allen Strecken – auch auf innerdeutschen Strecken wie Düsseldorf–Berlin oder Düsseldorf–Hamburg. Sie finden Leute, die mit der Aktentasche und der Krawatte unterwegs sind, und Leute, die einen Rucksack dabei haben und ein paar nette Tage irgendwo in einer Metropole verbringen wollen. Die Unterscheidung, die Sie in Ihrer Frage vorwegnehmen, gibt es also überhaupt nicht. Ich wüsste auf Anhieb keine Destination, die nur von Geschäftsreisenden angefliegen wird.

Zweite Anmerkung: Sehen Sie sich einmal die in Fluggastbefragungen genannten Reisegründe an. Der überwiegende Teil der Fluggäste fliegt aus touristischen Erwägungen.

Insofern ist die von Ihnen gemachte Aussage richtig. In der Tat braucht auch die Wirtschaft aus der Region den Flughafen. Wirtschaftsleute reisen dann per Flugzeug zu bestimmten Destinationen. Es werden aber auch Urlauber die Flugzeuge nutzen.

Zu den anderen Fragen möchte ich das Wort an Herrn Prof. Wolf weitergeben.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Ich will gerne noch etwas zu Maastricht und zu der Nutzung unserer Flughäfen durch unsere niederländischen Nachbarn und umgekehrt nachtragen. Wir haben aus den niederländischen Statistiken keine hinreichenden Angaben darüber, wo die Niederländer in Deutschland ihre Flugreise antreten. Umgekehrt wissen wir aus der deutschen Fluggastbefragung, wo die Niederländer, die auf deutschen Flughäfen abgeflogen sind, ihre Reise antreten. In der Fluggastbefragung von 2003 sind beispielsweise ungefähr 250.000 Niederländer ausgewiesen, die auf den Flughäfen in Nordrhein-Westfalen ihre Reise angetreten haben. Von diesen 250.000 Reisenden haben 67 % ihre Reise in Düsseldorf angetreten. 7 % haben ihre Reise in Köln angetreten, 9 % in Münster, 5 % in Frankfurt und 9 % am Flughafen Niederrhein. Das heißt, dass 25.000 Nachbarn aus dem Bereich nördlich und westlich von Weeze in Weeze abgeflogen sind.

Diese Zahlen haben wir im Jahr 2002 nicht gekannt, weil die Fluggastbefragung 1998 dies nicht auswies. Darum haben wir seinerzeit geschlossen: Das, was wir an Fluggästen nach Holland abgeben, wird wohl auch aus den Niederlanden nach Deutschland zurückkommen; es wird also ein Saldo gleich null werden. – Wenn man keine Daten hat, sollte man nicht spekulieren. In beiden Fällen sind wir irgendwie an die Grenze der Vermutung gegangen. Wir meinten aber, dass dieser Wert der bessere wäre.

Dass wir Borken und Wesel mit einbezogen haben, liegt einfach daran, dass wir aus der Fluggastbefragung dafür Werte hatten. – Das war das Thema „Maastricht, 3 % und mehr“. Ich hoffe, ich habe Ihre Frage damit zufrieden stellend beantworten können. Mehr war für die Prognose einfach nicht drin.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Prof. Wolf. – Herr Meurer, Sie haben noch eine Nachfrage.

Heinz Meurer (Einwender):

Meine Frage war folgende: In die Prognose wurden 1 bis 5 % aus dem Bereich Wesel/Kleve/Bottrop/Borken eingestellt. Dann hätte man doch auch die 3 % einstellen können. Aber ich sehe ein, dass Sie keine Daten hatten. Weil Sie sagten, wenn man keine Daten habe, solle man vorsichtig sein, damit eine Aussage zu treffen, darf ich jetzt etwas flapsig hier in die Runde sagen: Wenn man keine oder zu wenige Daten hat, dann sollte man auch vorsichtig sein, eine Prognose zu stellen.

Jetzt noch einmal zu der ergänzenden Stellungnahme – ich vermeide bewusst das Wort „Gutachten“, Frau Hörr –: Dort wird ein Ziel, eine Destination, von Weeze zugrunde gelegt. In der Prognose von 2002 werden drei Geschäftsbereiche mit den verschiedensten Zielen an-

genommen, nämlich die Geschäftsbereiche – ich habe sie vorhin schon einmal genannt; ich will sie noch einmal wiederholen – First Europa, Top Europa und Touristic Europa. Dort hat der Flughafen Mönchengladbach drei Segmente der Luftfahrt charakterisiert und festgelegt und dazu die Ziele festgelegt. Das waren die Ziele, die der Prognose 2015 zugrunde lagen, wie ich auch heute Mittag noch einmal gehört habe. Warum denn nicht die Ziele, die auch in Weeze verfolgt werden? Denn das sind wesentlich mehr als nur ein Ziel, nämlich London. – Das war es. Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Meurer. – Herr Prof. Wolf, wollen Sie direkt darauf antworten?

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Nur mit einem Satz. – Für die Aufkommenswerte aus den deutschen Kreisregionen hatten wir zuverlässige Werte. Darum haben wir diese Werte auch genutzt. Wenn man solche Werte hat, kann man eben auch mit 2 und 3 % etwas darstellen, nämlich die Gegenwart, und zwar die Gegenwart 1998. Für die holländischen Aufkommenswerte hatten wir hingegen keine Werte.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Meurer.

Heinz Meurer (Einwender):

Das ist richtig. Man muss aber auch einmal die Einzugsbereiche sehen. Wir haben hier vor kurzem eine Folie gesehen. Es wurde auch gesagt, wie groß der Einzugsbereich von Mönchengladbach ist. Normalerweise sind es 50 km; es gibt aber auch Gutachten und Ausarbeitungen, in denen dieser Einzugsbereich 70 km beträgt. Diesen Einzugsbereich hat man als Kapazitätsaufkommen und Passagieraufkommen für Mönchengladbach genommen. Wenn man den entsprechenden Einzugsbereich des Flughafens Maastricht betrachtet, dann stellt man fest, dass dieser Einzugsbereich bis nahe an den Bereich Mönchengladbach geht.

Wenn man das weiß, sollte man sich Unterlagen über diesen Einzugsbereich, über den Airport Maastricht besorgen, bevor man eine endgültige Aussage macht. Das ist meine Antwort darauf. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Jacobson, bitte.

Raimo Jacobson (Antragstellerin):

Bezüglich Niederrhein hatten Sie noch die Frage gestellt, Herr Meurer, warum wir nur London betrachtet haben. Ursprünglich hatten wir im Gutachten Niederrhein noch nicht betrach-

tet, wie wir vorhin auch erläutert haben. Erst in der ergänzenden Stellungnahme haben wir als Beantwortung auf die Anfragen noch einmal Niederrhein in einer kurzen Betrachtung gesondert betrachtet und uns das Negativbeispiel herausgesucht – das ist London. Das ist das Negativbeispiel für den Flughafen Mönchengladbach. Ab Niederrhein ist heute schon ein starkes Angebot nach London mit zwei, drei Abflügen – je nach Saison – von Ryanair vorhanden. Zu den anderen Zielen – das hat die Vergangenheit mit V-Bird gezeigt – sind maximal ein, zwei Anbindungen zu erwarten, weshalb das ein Negativbeispiel dafür ist, wie viele Passagiere abgezogen werden könnten. Man kann davon ausgehen, dass der Marktanteil für die anderen Ziele nicht so stark abnehmen würde wie für das Beispiel London; deswegen haben wir dieses eine exemplarische Negativbeispiel herausgesucht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Meurer, bitte.

Heinz Meurer (Einwender):

Das kann ich nicht ganz nachvollziehen, Herr Jacobson. Es ist unrealistisch, wenn man sagt: Wir nehmen nur London als eine Destination von Weeze. Es ist doch wohl realistischer anzunehmen, dass dort in Kürze mehr Destinationen, mehr Ziele bedient werden. Also sollte man doch fairerweise sagen: Zu den Zielen reisen dann auch die infrage kommenden Fluggäste aus den Kreisen Krefeld, Viersen, Wesel, Kleve, Bottrop usw. Das müsste man eigentlich berücksichtigen. Das ist meine Meinung.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. - Bitte.

Raimo Jacobson (Antragstellerin):

Wir haben die prozentuale Verringerung des Anteils der Region Kleve nur für den Fall London gerechnet und diesen Wert für das Gesamtaufkommen zu allen Zielen angesetzt. Das heißt, wir haben den Verlust, der sich für das Ziel London ergeben wird, für alle Ziele unterstellt. Wir haben unterstellt, dass dieser hohe Verlust für alle anderen Zielregionen für das gesamte Aufkommen genauso auftreten würde und nicht nur für das Aufkommen zu dem Ziel London.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Ist das so weit geklärt, Herr Meurer?

Heinz Meurer (Einwender):

Herr Jacobson, aus den ergänzenden Gutachten geht aber nicht hervor, dass Sie angenommen haben, dass das für alle anderen Destinationen ähnlich sein wird. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Es war noch die Frage Startbahnlänge Dortmund im Vergleich – – Jetzt hört Herr Meurer nicht mehr zu.

(Martin Rothe [Einwender]: Das interessiert uns auch!)

– Er hatte die Frage gestellt, dann will ich sie ihm auch persönlich beantworten.

(Heinz Meurer [Einwender]: Das interessiert aber auch alle!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Bitte, Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Sie hatten noch den Flughafen Dortmund angesprochen, warum die Dortmunder nur eine 2.000-m-Bahn haben und wir 2.320 m beantragen. Ich darf dazu ein paar Erläuterungen aus dem Handbuch „Aircraft“ der DFS Deutsche Flugsicherung geben; dazu nehme ich ein Referenzflugzeug, den Airbus A 320-200: Dort wird als Standardwert angegeben, dass der Airbus A 320 für den Start 2.190 m, für die Landung 1.440 m braucht. Diese Länge wird beschrieben – ich muss es jetzt leider in Englisch sagen, weil es auch so im Handbuch steht –:

Distance for take-off and landing at gross weight in still air and ISA
Conditions with a hard and dry runway at zero slope, given in meter.

Das heißt: Die Länge der Startbahn für Take-off in ruhiger Luft unter sogenannten ISA Conditions – diese möchte ich kurz erläutern – mit einem trockenen Runway. ISA Conditions heißt: Temperatur in Meereshöhe 15°, Luftdruck 1.013,2 hPa, Luftfeuchte 0 %. Anmerkung dazu: Bei von der ISA abweichenden Verhältnissen ändern sich z. B. die erforderlichen Startbahnlängen. Bei höheren Temperaturen wird z. B. eine größere Startstrecke als oben genannt erforderlich. Ich kann daraus nur den Schluss ableiten – ich bin kein Flugzeugtechniker –, dass die Dortmunder bei 2.000 m bei bestimmten Flugzeugtypen Beschränkungen haben werden. Unser Antrag mit 2.320 m hat einen restriktionsfreien Flugbetrieb als Zielsetzung.

Wir werden am Donnerstag, sollten Sie noch vertiefende technische Aussagen benötigen, jemanden als Ansprechpartner hier haben, der noch fachkundiger Auskunft geben wird, weil er aus der Branche selbst kommt. Ich hoffe, dass Sie mit der ersten Antwort zunächst zufrieden sind.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Meurer, Sie haben noch eine Nachfrage dazu.

Heinz Meurer (Einwender):

Ich möchte kurz darauf antworten. Ich kann mir vorstellen, dass die Konditionen in Dortmund bezüglich der Start- und Landebahn, trocken oder nicht trocken und Luftfeuchtigkeit sehr ähnlich sein werden wie hier in Mönchengladbach.

Ich zitiere aus dem Prognosegutachten von 2002, dort heißt es:

Dazu wird zunächst in einem ersten Ansatz die Angebotsfrequenz des Landeplatzes Mönchengladbach dem heutigen Angebot des Flughafens Dortmund gleichgesetzt. Das erscheint näherungsweise als realistische Annahme eines zukünftigen Angebotes.

Das heißt doch, dass in Dortmund auch größere Flugzeugmuster starten und landen. Das ist vor allen Dingen die Klasse S51, S52. Diese sollen auch in Mönchengladbach zum Einsatz kommen. Also ist es durchaus richtig, was ich in der Prognose lese. In Dortmund sollen genau die starten, die auch in Mönchengladbach starten sollen. Nur, Dortmund reicht eine 2.000-m-Bahn, und hier muss es mehr sein. Das kann ich nicht verstehen. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Meurer. – Ich sehe, Herr Zerbe möchte insoweit nicht erwidern. Das können wir auch vertieft am Donnerstag noch einmal tun. Ich möchte gerne in der Rednerliste weiter fortschreiten und Herrn Schäfer das Wort erteilen. – Sie haben eine Zwischenfrage, Herr Weiß?

Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß (Einwender):

Herr Zerbe, Sie sagten, das Quellgebiet von MGL hätte eine Bevölkerung von 7,8 Millionen. Ich habe in meinem Gutachten vom April 2004 eine Gewichtung der Kreisbevölkerungszahlen im Gebiet Niederrhein vorgenommen und bin auf 1,7 Millionen gekommen. Wie haben Sie die 7,8 Millionen im Einzelnen errechnet?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Diese kurze Zwischenfrage möchte ich zulassen. Danach möchte ich bitten, dass wir in der Rednerliste weiter fortfahren können. – Herr Zerbe, möchten Sie antworten?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ja, eine Sekunde. Wir müssen uns auf die Frage noch vorbereiten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wenn das noch etwas dauert,

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Wir können das in fünf Minuten beantworten!)

schlage ich vor, dass Herr Schäfer schon einmal mit seinem Redebeitrag beginnt und weiter ausführt. Im Anschluss daran greifen wir Ihre Frage noch einmal auf, Herr Dr. Weiß. – Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Ich glaube, es geht mit meiner Stimme, da ich stark erkältet bin. Sie können mich auch nachher noch fragen. – Ich bitte Herrn Zerbe, die Herausforderung anzunehmen, wenn er seine Ausführungen zu den Arbeitsplätzen macht. Herr Zerbe, eine Statistik ist eine Sache, die Realität eine andere. Schon Churchill hat nur den Sachen geglaubt, die er selber in die Statistik hineingelogen hatte. Sie führen unter anderem die Polizei und den Grenzschutz auf. Das ist wunderbar, denn das wird von den Steuerzahlern bezahlt. Aber sie gehören nun einmal zu einem Flughafen. Das ist eine merkwürdige Rechnung.

Welche Arbeitsplätze entstehen denn? Ich möchte dazu zwei Beispiele nennen dürfen. In der „Rheinischen Post“ vom 8. März 2004 lautet die Überschrift: „Zwei Stunden länger arbeiten für dasselbe Geld“. Dort wird ausgeführt, dass das Outsourcen begonnen hat, und zwar an die Firma Klüh. Diese Firma wird alle Bodendienste übernehmen, den Service und auf lange Sicht die Privatisierung des Bodenpersonals durchführen. Herr Zerbe, wenn Sie diesen Artikel lesen oder gelesen haben, müssten Sie wissen, dass das kein Argument mehr ist für sichere Arbeitsplätze in Mönchengladbach zu werben.

Oder eine Anzeige in der „Westdeutschen Zeitung“ vom 3. April 2004: Flugbegleiter – unbefristete Arbeitsverträge, brandneue Flugzeuge, Gehaltspakete von ungefähr € 25.000 bis 30.000. Wenn Sie 30.000 € bekommen wollen, müssen Sie schon Senior sein und das bei Arbeitsbedingungen, die uns als sehr – ich sage das einmal salopp – anstrengend, wenn nicht gar dramatisch geschildert werden. Das können Sie nicht als besonders attraktiv bezeichnen.

Die Hochjubelei – bei 1 Million Fluggäste sind es 1.000 Arbeitsplätze – ist nicht mehr statthaft. Die Zahlen werden von führenden Wirtschaftsinstituten laufend nach unten korrigiert. Man beschäftigt sich jetzt damit, Herr Zerbe. Man geht den Dingen auf den Grund. Das ist auch gut so, denn Fantasiazahlen kann kein Arbeitsloser gebrauchen. Jeder Arbeitsplatz ist wichtig, und jede Hoffnung auf einen Arbeitsplatz, die zerstört wird, zerstört unser soziales Gefüge. Wenn Sie das zur Kenntnis nehmen können, würden Sie wissen, dass man die Zielrichtung hat: rumänische Stundenlöhne, asiatische Arbeitsrechte, aber USA-

Vorstandsbezüge. Das kann wohl nicht die Zukunft unseres sozialen Friedens in Deutschland sein.

Wenn Sie sich in Gewerkschaftskreisen informieren, hören Sie folgende Beispiele – im Boddendienst: Wie alt sind Sie? – 42. – Tut uns Leid, wir haben keinen Arbeitsplatz für Sie. Unter 40: Wie viel verdienen Sie jetzt im ÖTV-Tarif? – 9,50 €. – Das können wir nicht. Wir zahlen Ihnen 4,25 €. Ihre Arbeitszeiten sind von 6:00 bis 8:00 Uhr, von 12:00 bis 14:00 Uhr und von 18:00 bis 22:00 Uhr. Wie, das können Sie nicht? Das sind doch acht Stunden. – Ja, aber ich wohne doch nicht am Ort. Ich muss hin- und herfahren. Was mache ich mit der Restzeit? – Das ist Ihr Problem. Wenn Ihnen das nicht passt, haben wir leider keinen Arbeitsplatz für Sie.

Die Arbeitsplätze in Mönchengladbach sind nicht zukunftsfähig. Sie werden nur im unteren Dienstleistungsbereich sein, wir haben früher Niedriglohnbereich gesagt. Das kann keine Zukunftsperspektive für Mönchengladbach sein. In den Antragsunterlagen habe ich gelesen, dass für den gesamten Kreis Viersen mit seinen 300.000 Einwohnern zehn Arbeitsplätze für die Jahre 2012 bis 2015 angesetzt sind. Herr Zerbe, wir sind sehr froh darüber, dass wir diese Studie überall präsentieren können; denn dadurch wird das Ganze allgemein sehr „glaubwürdig“. Darum geht es. Bei Arbeitsplätzen darf man heute nicht mehr lügen. Das wird zur Zerstörung unserer Gesellschaft führen.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Spezialisten für die Wartung von Flugzeugen sind in Düsseldorf vorhanden. Sie gehören nach meiner Auffassung zu Recht neben dem fliegenden Personal zu den höchst bezahlten Arbeitskräften. Wenn Sie diese Spezialisten in Mönchengladbach brauchen, werden sie mit Servicefahrzeugen hin- und hergefahren. Sie haben keinen festen Arbeitsplatz am Flugplatz Mönchengladbach. Das ist auch nicht zukunftsfähig.

Wie sieht es mit der Zukunft aus – wenn wir das vergleichen dürfen –, die man den Flugplätzen in den neuen Bundesländern vorhergesagt hat, die mit Steuergeldern gebaut worden sind – in Mecklenburg-Vorpommern fünf an der Zahl? Nur einer funktioniert, und zwar Rostock. Die anderen vier sind platt und bewegen sich auf der Ebene wie Magdeburg. Da passiert nichts. Dort gibt es drei Arbeitsplätze: den Geschäftsführer, den Hausmeister und den Platzwart.

Ich zitiere aus der Hauspostille von hier – die mir persönlich schon nicht mehr zugestellt wird, offensichtlich bin ich zu oft aufgefallen –, Ausgabe November 2004. Überschrift:

Zehn Fragen zur Betriebserweiterung

Es geht um Düsseldorf. Die Frage 6 heißt dort:

Und wenn über Düsseldorf nur Geschäftsreiseverkehr abgewickelt wird?

Die Antwort:

Das Beispiel Berlin zeigt, dass eine Trennung des Geschäftsreiseverkehrs vom touristischen Flugverkehr nicht möglich ist. Der aus Airlinesicht ideale Flughafen beherbergt sämtliche Verkehrssegmente unter einem Dach. Kurz- und Langstrecke, Geschäfts- und Privatverkehr müssen an einem Flughafen vorhanden sein, da es zwischen diesen Segmenten starke wechselseitige Abhängigkeiten in operativer und kommerzieller Hinsicht gibt. Jede Trennung führt zu Lösungen, die die Wirtschaftlichkeit der Verbindungen gefährden und für die Flughafengesellschaften unattraktiv sind.

Sie bestimmen nämlich, wie Flugplätze zu gestalten sind und nicht eine Prognose, deren Inhalte jetzt schon überholt sind. Jede Prognose ist so gut, wie sie am Tag der Annahme erstellt wird. Dann verfällt sie. Das Verfalldatum dieser Prognosen ist hinreichend bekannt. Aus allen Wirtschaftsprognosen haben wir das gelernt. Es ist so, wie ich es beschrieben habe. Der Mönchengladbacher Flugplatz ist in der Hinsicht nicht zukunftsfähig.

Noch etwas aus dieser Sammlung: „Zu viele Airports in NRW“ lautet die Titelseite der „Westdeutschen Zeitung“ vom 11.11.2004, sinnigerweise einem rheinischen Feiertag. Es geht darum, dass Topmanager der drei größten deutschen Fluggesellschaften deutlich mehr Starts in Düsseldorf fordern. Das kann ich nachvollziehen, denn das ist ein Markt. Aber sie weisen auch darauf hin, dass die Zersplitterung in viele kleine Regionalflughäfen die ganze Sache sehr unattraktiv und unwirtschaftlich macht. „Klagen gegen bevorzugte Billigflieger“ ist aus derselben Zeitung.

Wie gesagt: Sie können nicht behaupten, dass am Flugplatz Mönchengladbach, wenn er jemals Flughafen würde, zukunftssichere Arbeitsplätze entstehen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Schäfer. – Ich möchte das Wort an Herr Zerbe abgeben.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Schäfer, Sie sprechen eine Anzeige an, in der Flugbegleiter gesucht werden. Ich habe einmal ohne Taschenrechner gerechnet: 30.000 € im Jahr sind ungefähr 60.000 DM. Das macht bei zwölf Monaten 5.000 DM Monatslohn. Wenn ich sage, dahinter stecken 160 Arbeitsstunden, sind das 30 DM die Stunde.

(Zuruf von den Einwendern: Wir sind bei Euro, nicht mehr bei D-Mark!)

– Gut, dann sind es 15 € die Stunde. Das ist schon eine relativ ordentliche Vergütung – ad 1.

Ad zwei: Sie sprechen möglicherweise ein Outsourcing-Projekt an einem anderen Flughafen an. Da muss man sich fragen: Warum hat ein Arbeitsplatz, der nicht mit einem BAT- oder BMTG-Tarif vergütet wird, eine schlechtere Qualität als ein anderer? Das kann ich leider nicht nachvollziehen. Es gibt in Deutschland viele Arbeitnehmer, die gewerblichen Tätigkeiten nachgehen und nicht dem BMTG unterliegen. Sie sprechen die Tariffrage an, aber das hat nun einmal mit unserem Antrag auf Planfeststellung etwas wenig zu tun.

Sie haben das Thema Wartungsleistungen angesprochen und richtig festgestellt, dass bei der Wartung von Flugzeugen sehr hochwertige, sehr gut bezahlte, sehr qualifizierte Arbeitsplätze entstehen. Kommen Sie einmal zu unserem Platz. Ich zeige Ihnen die Wartungsbetriebe in Mönchengladbach. Auch dort gibt es so etwas. Ob ein Techniker von Düsseldorf nach Mönchengladbach fährt, sei einmal dahingestellt.

Die zehn Fragen zur Betriebserweiterung Düsseldorf sind im Düsseldorfer Verfahren anzusehen. Sie machen Anmerkungen zur beantragten Betriebserweiterung Düsseldorf. Das ist hier nicht Gegenstand. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Schäfer, Sie hatten noch eine Nachfrage zum Thema Arbeitsplätze. Bitte.

Herbert Schäfer (Einwender):

Herr Zerbe, diese Altrechnerei ist unerhört. Sie gehören zu der Generation, zu der ich mich auch noch zähle, die in D-Mark groß geworden ist. Vergessen Sie das. Sie müssen die Miete, die Lebenshaltungskosten heute in Euro bezahlen. Da relativiert sich die Zahl. Wir haben durch den Euro zwar die Löhne halbiert, aber die Preise gleich gehalten.

Noch etwas: Sie sagen, das wäre ein anderer Flugplatz. Das ist Düsseldorf. Das können Sie gerne von mir fotokopiert bekommen.

Die andere Sache ist: Sie stellen fest, es ginge nicht darum festzuhalten, was woanders passiert, das wäre nicht Gegenstand. Sie sind mit Düsseldorf verschwistert, verschwägert bzw. verbunden. Es ist schon wichtig zu hören, welche Äußerungen die dortige Geschäftsleitung zu einem Flugplatz ihrer Größe tut. Das ist ins Verhältnis zu Mönchengladbach zu bringen. Da müssen Sie zugeben: Das können Sie gar nicht alles leisten. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schäfer. – Ich möchte bei der Antragstellerin nachhören, ob eine Antwort auf die Frage von Herrn Dr. Weiß nach den Quellgebieten gegeben werden kann.

Rainer Thienel (Antragstellerin):

Wir haben in der Zwischenzeit die Karte gesucht und auch gefunden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Können Sie sich bitte kurz vorstellen.

Rainer Thienel (Antragstellerin):

Mein Name ist Rainer Thienel. Ich bin am Flughafen Mönchengladbach tätig. – Heute und auch gestern ist schon einige Male das Thema Einzugsbereich diskutiert worden; ich meine, nicht immer ganz korrekt. Ich möchte das noch einmal zum Anlass nehmen, diese Karte etwas näher zu erläutern:

(Folie: Catchment Düsseldorf – Mönchengladbach Airport)

Die Kreise, die Sie dort finden, sind jeweils um alle Flughäfen in NRW gezogen. Der Kreisradius beträgt jeweils 50 km. Man kann natürlich, um den Einzugsbereich zu erweitern und immer mehr Einwohner seinem eigenen Einzugsbereich zuzuordnen, auch einen Kreis von 100 km um den Flughafen ziehen. Es wird immer mehr. Bei 1.000 km sind es plötzlich 150 Millionen. Die 50 km, die nur so dargestellt und nicht linienscharfgetreu sind, haben aber ihren Sinn. In diesem Bereich, einem Radius, einem Kreis von 50 km um einen jeweiligen Flughafen – das ist bei allen Flughäfen mehr oder weniger gleich – werden 80 % des eigenen Fluggastaufkommens generiert. Das heißt, 80 % des Fluggastaufkommens eines Flughafens, z. B. des Flughafens Düsseldorf, kommen aus einem Umkreis von 50 km.

Wenn ich diese Kreise nehme und die dort lebenden Menschen addiere, komme ich zu einem potenziellen, nicht zu einem realen Fluggastaufkommen. Das liegt in Düsseldorf in einem Umkreis von 50 km bei 9,2 Millionen. Und siehe da: nicht in der Provinz. Mönchengladbach zählt nicht zur Provinz, wie heute einige Mal gesagt worden ist, sondern Mönchengladbach hat in NRW den zweitgrößten potenziellen Einzugsbereich. Der liegt in diesem Fall bei 7,8 Millionen Passagieren. Das heißt, ich brauche und kann die Grenze nicht am Rhein plötzlich abbrechen lassen. Die Erfahrungswerte aus Fluggastbefragungen zeigen, dass in einem Umkreis von 50 km 80 % der Fluggäste den Flughafen, der dann im Zentrum liegt, aufsuchen.

Das hat auch etwas mit dem Flugangebot auf dem jeweiligen Flughafen zu tun. Wie Sie sehen, hat z. B. der Flughafen Weeze, der auch einige Male genannt worden ist, einen Kerneinzugsbereich von insgesamt 3,4 Millionen Einwohnern. Ich denke, es ist ziemlich einfach.

Es geht nicht um Fluggäste, sondern um Einwohner in einem Einzugsbereich von 50 km, der den Kerneinzugsbereich eines Flughafens definiert. Das ist aus Fluggastbefragungen bekannt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Dr. Weiß, Sie haben noch eine Nachfrage dazu.

Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß (Einwender):

Es ist schwer, das jetzt nachzuvollziehen. Ich mache folgenden Vorschlag: Herr Zerbe schickt mir das zu, ich nehme dazu Stellung, mache meine Rechnung auf und schicke Ihnen das zu. Hier kann man das im Moment nicht klären.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sie haben auch die Möglichkeit, im Erörterungstermin noch einmal zu dem Punkt zu sprechen. Ich schlage vor, dass wir den Weg wählen.

(Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß [Einwender]: Ja!)

– Danke.

Bevor ich in der Rednerliste weiter fortfahre – der nächste Redner ist Herr Rothe –, möchte ich die Entscheidung über den Befangenheitsantrag von Herrn Houben vorlesen, die mir mittlerweile vorliegt. Ich zitiere insoweit:

Auf den erneuten Befangenheitsantrag des Herrn Wolfgang Houben, Korschenbroich, gegen Herrn Ulrich Marten ergeht folgende Entscheidung: Der Antrag wird zurückgewiesen.

Einen ähnlich lautenden Antrag hatte Herr Houben bereits am 30. Mai 2005 mit ähnlicher Begründung gestellt. Dieser Antrag wurde mit Bescheid vom gestrigen Tag zurückgewiesen. Auf diesen Bescheid wird verwiesen.

Zu der Behauptung einer wahrheitswidrigen Aussage hatte Herr Marten im Übrigen glaubhaft versichert, in der Lärmschutzkommission am 21. April 2005 nicht nach ergänzenden Unterlagen, Gutachten gefragt worden zu sein, was durch damals anwesende Mitarbeiter der Bezirksregierung Düsseldorf bestätigt worden ist. Die am 19. Mai 2005 erstmals aufgeworfene Frage nach ergänzenden Unterlagen hatte Herr Marten wahrheitsgemäß beantwortet. In der am 21. April 2005 parallel tagenden Behördenrunde war Herr Houben nicht zugegen. Er kennt den behaupteten Sachverhalt nur vom Hörensagen. Ein

darauf gestützter Befangenheitsantrag der Stadt Willich wurde bereits zurückgewiesen.

Die Tatsache, dass Herr Marten im Erörterungstermin den Sachverhalt, den der Antragsteller behauptet hat, nicht bestätigte, kann nicht zu einer Besorgnis der Befangenheit führen. Herr Marten ist danach nicht befangen und befugt, den Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des VLP Mönchengladbach weiter durchzuführen.

Im Auftrag

Dr. Bartels

Ich werde Ihnen eine Kopie davon zukommen lassen, Herr Houben. Das hier ist das Fax, das wir gerade bekommen haben. – Dann möchte ich in der Rednerliste weiter fortfahren. Herr Rothe, Sie haben das Wort.

(Rolf Zerressen [Einwender]: Zerressen! – Mir ist aufgefallen, dass hier einige Leute etwas zu sagen hätten! Ich habe aber den Eindruck, dass Sie diese Leute einfach übersehen! Das ist genauso, als würde ein Schüler ständig aufzeigen und dann nicht drangenommen!)

– Sie sind ja etwas später gekommen. Vielleicht haben Sie noch nicht mitbekommen, wie wir den Erörterungstermin gestalten und welche Verabredung wir in Bezug auf die Worterteilungen getroffen haben. Wir haben eine Wortmeldestelle. Dort kann sich jeder zu den Tagesordnungspunkten, zu denen er sprechen möchte, eintragen. Aufgrund der Vielzahl der Redewünsche bitte ich Sie, sich ebenfalls dort einzutragen. Herr Rothe hat das genauso getan. Es gibt natürlich immer mal wieder Raum für eine spontane Zwischenfrage – gerade dann, wenn es Erwiderungen auf die Ausführungen der Antragstellerin oder eines Gutachters gibt. Ansonsten bitte ich Sie aber doch, sich bei der Wortmeldestelle einzutragen. Die Rednerliste ist nicht allzu lang. Sie werden also die Gelegenheit haben, dann zu Wort zu kommen.

(Rolf Zerressen [Einwender]: Dadurch geht die ganze Spontaneität einer Diskussion verloren! Bitte vergleichen Sie das wieder einmal mit der Schule! Man stelle sich einmal vor, man würde die Schüler am Beginn der Stunde bitten, sich in eine Rednerliste einzutragen!)

– Wir sind hier aber nicht in der Schule, sondern in einem Erörterungstermin. Da müssen wir uns an gewisse Spielregeln halten.

(Rolf Zerressen [Einwender]: Wir sind hier aber in einer Demokratie!)

– Ich finde, es ist sehr demokratisch, wenn sich jeder über die Rednerliste zu dem Punkt, zu dem er sprechen möchte, zu Wort melden kann. Wie ich sehen kann, ist die Rednerliste zurzeit sehr überschaubar. Ich denke, das ist auch gegenüber allen anderen, die reden möchten – –

(Rolf Zerressen [Einwender]: Ich habe kein Programm! Ich bin ja nicht der Lehrer, der etwas vorbereitet hat, sondern der Schüler, der hier etwas Neues lernen will! Und diese Möglichkeit wird mir hier nicht gegeben! Also brauche ich gar nicht zu kommen!)

– Das ist Ihre Sicht der Dinge. Ich habe versucht, Ihnen klar zu machen, nach welchen Spielregeln wir hier verhandeln.

(Rolf Zerressen [Einwender]: Regeln, Regeln!)

Ich nehme das insoweit zur Kenntnis und würde Sie jetzt bitten – –

(Rolf Zerressen [Einwender]: Dann möchte ich einen Antrag zur Geschäftsordnung stellen! Ich stelle den Antrag, dass jeder mal spontan nach Meldung die Gelegenheit bekommt, zum aktuellen Thema etwas zu sagen!)

– Wir verhandeln hier nicht nach der Geschäftsordnung, sondern nach dem Verwaltungsfahrgesetz. Ich bitte Sie jetzt doch – –

(Rolf Zerressen [Einwender]: Darf ich auch einmal ausreden, auch wenn ich kein Mikrofon habe?)

– Ich bitte Sie jetzt wirklich, Platz zu nehmen und Herrn Rothe zuzuhören, der schon seit einiger Zeit am Rednerpult wartet, um hier seinen Redebeitrag einzubringen. – Herr Rothe, bitte.

Martin Rothe (Einwender):

Herr Zerressen, nur eine kurze Bemerkung von mir: Kommen Sie zu mir, und ich Sorge dafür, dass Sie dann auch zu einem Redebeitrag kommen. Es ist kein Problem. Ihre Bedenken sind wirklich nicht angebracht. Da muss ich Frau Hörr unterstützen. Wir kommen hier alle dran und können alle sagen, was wir möchten. Wenden Sie sich also bitte an mich. Das wird dann sicherlich in Ordnung gehen.

(Rolf Zerressen [Einwender]: Ich nehme das zur Kenntnis!)

– Wunderbar. – Meine Damen und Herren, ich habe Herrn Prof. Dr. Wolf und Herrn Jacobson einige Fragen zu stellen. Ich habe gehört, dass Sie beide nur heute hier anwesend sein können. Ist das richtig?

(Prof. Dr. Peter Wolf [Antragstellerin]: Nein!)

– Das beruhigt mich kolossal. Damit hängt nämlich zusammen, was ich fragen möchte. – Ich gehe davon aus, dass Sie sicherlich auch einige wichtige Einwendungen gelesen haben, bevor Sie das zweite Ergänzungsgutachten geschrieben haben. Ich denke an die Einwendungen, die unter anderem von solchen Kapazitäten wie Herrn Faulenbach da Costa stammen, an das Gutachten des Rhein-Kreises Neuss und an die Stellungnahmen von unserem Rechtsanwalt, Herrn Sommer, von Herrn Dr. Bank aus der Stadt Korschenbroich oder auch von Airpeace. In allen Einwendungen steht ganz am Anfang eine massive – und zwar dezidiert ausgeführte – Kritik an Ihrem ersten großen Gutachten zur Prognose und zur Wirtschaftlichkeit. Ich habe sie alle gelesen, weil bei mir die Fäden zusammengelaufen sind.

Wir alle fragen uns – und das frage ich Sie daher in vollem Ernst –: Wie konnten Sie dieses Gutachten erstellen? – Es ist für mich völlig unverständlich, dass Sie dieses Gutachten in einem solchen Zustand abgegeben haben. Sie sagen, Sie hätten keine Unterlagen bzw. keine Daten gehabt – die sich jetzt inzwischen eingefunden haben –, mit denen Sie arbeiten konnten. Aber rechtfertigt das ein so miserables Gutachten? Liegt es vielleicht daran, dass Sie zu wenig Geld bekommen haben? – Dazu hätte ich gerne eine Antwort von Ihnen, Herr Prof. Dr. Wolf.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Ich glaube, über das Honorar brauchen wir hier nicht zu reden. – Dass sie – sie kleingeschrieben – uns ein unvollständiges, unrichtiges und falsches Gutachten vorwerfen, ist ihr gutes Recht. Insofern habe ich dem überhaupt nichts entgegenzusetzen – außer, dass wir der Meinung sind, dass wir mit dem Wissen, das wir haben, und den Unterlagen, die zur Verfügung stehen, ein Gutachten erstellt haben, das für Mönchengladbach unter den Vorgaben, die ich am Anfang geschildert habe – also Szenario 1 und Szenario 2 –, eine hinreichende Prognose abgegeben hat.

Hinsichtlich der Daten, die wir nicht haben, greifen Sie auf Weeze oder auf Maastricht zurück. In Bezug auf Weeze hatten wir 2002 keinen Hinweis darauf, dass sich dort ein Flugbetrieb in einem bestimmten Umfang würde entwickeln können. Daher haben wir Weeze in der Prognose nicht berücksichtigt. Der Flughafen hat uns dann aber gesagt, dass dazu etwas nachgearbeitet werden müsse. Und dann haben wir das nachgearbeitet.

Die übrigen Daten werden von ihnen – ihnen wieder kleingeschrieben; Sie haben ja mehrere Herren zitiert – angegriffen, weil sie veraltet sind. Damit meinen sie die Fluggastbefragung. Ich habe heute Morgen erläutert, warum wir diese Fluggastbefragung genutzt haben und

warum es auch zum heutigen Zeitpunkt keine besseren Daten gibt als diese. Wir haben sie dann ja natürlich auf den neuesten Stand gebracht.

Wie Sie eine solche Langfristprognose für einen Flugplatz unter den Bedingungen, die gegenwärtig das wirtschaftliche Umfeld in der Bundesrepublik darstellen, besser erstellen wollen, das müsste uns mal jemand zeigen. Das ist eine schwierige Aufgabe. Wir haben uns ihr gestellt, weil sie einfach notwendig ist, weil Langfristprognosen einfach notwendig sind. Und wir haben ein Nachfragespektrum ermittelt, in dem sich das Aufkommen von Mönchengladbach entwickeln wird.

In Bezug auf das, was daran alles falsch sein soll, werden, wie gesagt, viele Behauptungen aufgestellt, die wir nicht nachvollziehen können – und die aus ihrer Sicht möglicherweise auch ganz andere Hintergründe haben, die wir aber auch nicht nachvollziehen können. Vielleicht haben sie bessere Daten. Diese Daten haben sie uns allerdings auch in ihren Stellungnahmen vorenthalten. Insofern glaube ich, dass diese pauschale Kritik etwas zu weit gehend ist.

Gehen Sie doch konkret auf den einen oder anderen Fall ein. Wir wissen ja, was z. B. Herr Faulenbach ausgeführt hat. Schließlich haben Sie dafür gesorgt, dass diese ganzen Einwendungen im Internet zugänglich sind. Und wir verfügen schon über Internet. Insofern sind wir nicht ganz von gestern. Wir haben es ja gelesen.

Insofern: Wir stellen uns jeder Diskussion. Aber man darf nicht pauschal sagen: falsch, unrichtig. Konkret, und wir werden antworten. Dann muss man sehen, was dabei übrig bleibt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Rothe, bitte.

Martin Rothe (Einwender):

Herr Prof. Dr. Wolf, mir ging es nur darum, dass Sie weiterhin zur Verfügung stehen; denn die Herren, die sich mit der Sache beschäftigt haben, werden natürlich entsprechende andere Vorschläge haben. Sie waren heute Morgen nicht da, als Herr Dr. Weiß seine Berechnungen vorgelegt hat. Er ist auf 820.000 mögliche Passagiere gekommen, die – das war nur eine Annahme von uns – alle zwei Jahre einmal in Urlaub fahren. Wir sind da also auf andere Zahlen gekommen als Sie. Und die anderen Herren, die Sie dahin gehend befragen wollen, kommen ja erst noch – nur, dass Sie sich darauf einstellen, dass da noch einiges auf Sie zukommt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Es ist gewährleistet, dass Herr Prof. Wolf und Herr Jacobson auch am Donnerstag hier sein werden, wenn Herr Sommer und Herr Faulenbach da Costa sprechen können.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Ich kenne ja sowohl Herrn Dr. Sommer als auch Herrn Faulenbach da Costa schon sehr lange.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Nun möchte ich in der Rednerliste fortfahren. Als Nächsten bitte ich Herrn Ewald ans Rednerpult.

Rolf Ewald (Betroffener):

Mein Name ist Rolf Ewald. Ich komme aus Korschenbroich, genauer gesagt aus Raderbroich, aus dem Winkel von Gegenanflug und Queranflug zur Bahn 31. Bei den anderen Herren brauche ich mich nicht vorzustellen. – Heute Vormittag sind zwei Begriffe gefallen, bei denen ich einfach nicht verstanden habe, warum sie nicht gefühlsneutral beantwortet worden sind, obwohl sie hätten gefühlsneutral beantwortet werden können, und zwar ohne jegliche Emotion. Dies waren zum einen der Begriff „ERA“ und zum anderen der Begriff „Regionalluftverkehr“.

Da ich viele Jahre am Flughafen Düsseldorf tätig war und auch den Kontakt zur ERA aufrechterhalten habe, will ich diesen Punkt hier ganz einfach einmal klären. Die ERA ist die European Regions Airline Association. Sie ist Anfang der 80er-Jahre gegründet worden, und zwar auf der einen Seite von Fluggesellschaften, also Airlines, die besser bedienen wollten, und auf der anderen Seite von Flughäfen, die besser bedient werden wollten.

Ich darf einmal ganz kurz in die Vergangenheit gehen. Die Älteren können sich vielleicht noch gut daran erinnern. Bis Ende der 70er-Jahre hatten wir in jedem Land eine Gesellschaft, ein Monopol: in Deutschland die Lufthansa, in Frankreich die Air France usw. 1978 hat Jimmy Carter den Airline Deregulation Act unterschrieben und über Nacht den amerikanischen Luftverkehr liberalisiert. Das heißt: Es konnten neue Fluggesellschaften neue Strecken bedienen.

In den USA ging das über Nacht, während in Europa die Monopole die nationalen Verkehrsministerien so gut unter Kontrolle hatten, dass diese Liberalisierung eben nicht über Nacht kommen konnte, sondern 17 Jahre gebraucht hat. In drei Liberalisierungspaketen erfolgte sie peu à peu. Die Konsequenz daraus war, dass man Anfang der 80er-Jahre ganz vorsichtig damit begann. Ich kann mich noch sehr gut an den Nürnberger Flugdienst erinnern, der es auch nur mithilfe von Franz-Josef Strauß geschafft hat, eine erste Verbindung von Nürnberg nach Paris aufzunehmen. Das war der Durchbruch durch das Monopol der Lufthansa in Bezug auf Auslandsverbindungen.

Sie müssen sich vorstellen, dass in der damaligen Situation das Bundesverkehrsministerium Angst vor der Lufthansa hatte – nennen wir das Kind doch beim Namen. Was hat man ge-

tan? – Man hat gesagt, das könne zwar gemacht werden, aber nur ganz zaghaft und ganz vorsichtig, und hat 20-Sitzer genommen. Ich erinnere an den Metroliner. Der Metroliner hatte damals eine Reichweite von ungefähr – ich weiß es nicht genau – Pi mal Daumen 600 km.

Dies hieß damals Regionalluftverkehr. Man hat diesen Begriff einfach gewählt, weil man sich gesagt hat: Wir verbinden Regionen miteinander. – Bis heute gibt es meines Wissens keine legale Definition für diesen Begriff. Er ist einfach aus der Entwicklung heraus entstanden.

Der nächste Schritt war dann folgender – Herr Zerbe hat es kurz angedeutet; ich glaube, es hat sich nicht ganz durchgesetzt –: Auch im Luftverkehr gab es einen Strukturwandel. Zuerst gab es die „Nähmaschinen“ vom 20-Sitzer zum 30-Sitzer zum 40-Sitzer, ATR 42. Ich habe mir ein paar Beispiele herausgesucht. Bei Crossair kann man das sehr gut nachvollziehen. Die Saab 34 gibt es bei ihr heute nicht mehr. Dann kam die Saab 2000. In der Zwischenzeit fliegen sie die Embraer-125, also einen Jet. Auch diese Flugzeuge haben von Mal zu Mal größere Reichweiten bekommen.

Von daher ist es nachvollziehbar, dass wir im Regionalluftverkehr von heute nicht mehr von durchschnittlichen Streckenentfernungen von etwa 300 bis 500 km sprechen, sondern von bis zu 1.000 km. Dass diese Flieger dann möglicherweise auch bis zur Badewanne – sprich: ans Mittelmeer – fliegen, ist nachvollziehbar, aber sicherlich nicht der Regelfall.

Man darf also den Luftverkehr oder die Entwicklung des Luftverkehrs nicht statisch in einem Augenblick sehen, sondern muss ihn peu à peu in seiner Entwicklung betrachten. Dann wird sich manches erklären. – Das wollte ich dazu nur sagen.

Vielleicht noch zur ERA: In der Anfangszeit der European Regions Airline Association gab es eigentlich nur ein Thema, nämlich Verkehrsrechte. Diese Airlines sind einfach nicht an Verkehrsrechte gekommen, obwohl die EU-Kommission gesagt hat: Ja, ihr dürft.

Und was haben dann die Regionen gemacht? – Die Regionen haben von dem einen Endpunkt und dem anderen Endpunkt aus zusammengearbeitet und sich einen Carrier gesucht. Dann ist man zu dritt an dieses Verkehrsministerium und an jenes Verkehrsministerium herangetreten. So kam es peu à peu zu den vielen regionalen Verkehrsverbindungen, die wir heute haben.

Das alles kam also nicht über Nacht, sondern war ein Entwicklungsprozess über 20 Jahre. Wenn man das nachvollzieht, wird das Ganze verständlicher, glaube ich. Vielleicht habe ich dann auch die Emotionen hier ein bisschen herausgenommen. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Ewald. – Möchte Herr Zerbe darauf erwidern? Oder kann das so stehen bleiben? – Gut. Dann erteile ich Herrn Houben als nächstem Redner das Wort.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich komme mit einer ganzen Serie von Fragen. Herr Ewald hat Gott sei Dank ja mehr Antworten gegeben als Fragen gestellt, was an dieser Stelle sehr erfrischend war.

Als Erstes möchte ich noch einmal auf die Bedarfsfrage zurückkommen. Vorhin wurde der Ausbaubedarf hier in Mönchengladbach wieder einmal vehement diskutiert, und zwar an dem Beispiel von Air Berlin mit dem Flugzeug BAe 142, wenn ich mich nicht irre. Herr Lange hat uns ja ein paar Zahlen darüber geliefert, wie viele Passagiere die Flugzeuge, die in Düsseldorf fliegen, durchschnittlich befördern können und wie viele Passagiere in diesen Flugzeugen durchschnittlich sitzen. Wenn ich mir diese Zahlen heute Morgen richtig aufgeschrieben habe, dann sind in Düsseldorf im Durchschnitt 115 Passagiere pro Flugzeug möglich; tatsächlich sitzen in den Flugzeugen allerdings nur circa 75 Passagiere.

Wenn man berücksichtigt, dass das für Düsseldorf gilt und dass Mönchengladbach ja ein Flughafen sein soll, der ein bisschen kleiner ist als Düsseldorf, dann stellt man fest: Die BAe 142 würde den Bedarf, den es hier in Mönchengladbach gibt, ganz hervorragend abdecken können. Dieses Flugzeug hat nämlich, glaube ich, knapp 100 Sitze. Wenn man hier in Mönchengladbach dann ebenfalls eine Auslastung von 75 Passagieren erreichen würde, dann wäre die BAe 142 ein ganz fabelhaftes Flugzeug für den Regionalflugbereich.

Ich sehe also gar keinen Grund, warum man irgendwelche Hektik entwickeln muss, Mönchengladbach auszubauen. Dann soll man doch geeignete Flugzeuge nehmen, um hier zu fliegen! Diese geeigneten Flugzeuge muss man nicht einmal bauen, sondern kann sie kaufen; diese Flugzeuge gibt es.

Dann haben Sie vorhin ein Argument genannt, bei dem ich Sie auf einen Widerspruch hinweisen möchte, Herr Zerbe. Sie haben gesagt, der abgewinkelte Verkehr werde überwiegend touristisch sein. Da stimme ich mit Ihnen ausnahmsweise mal überein. Etwas anderes erwarten wir auch nicht. Warum stützen sich dann aber bei der Diskussion des Bedarfs und der Notwendigkeit alle Argumente immer wieder auf den Business-Flieger-Bereich? Ich habe doch schon gestern etwas gesagt, was wohl auch jeder nachvollziehen kann: An Flughäfen können in der Tat Arbeitsplätze entstehen – aber nicht von Billigfliegern, die Touristen transportieren. Ganz im Gegenteil: Erinnern wir uns einmal an Debonair-Zeiten! Wenn ich mich richtig entsinne, brachte diese Gesellschaft ihr Bodenpersonal im Flugzeug mit. Die beiden Damen sprangen als Erste aus dem Flugzeug und waren dann die Bodencrew hier in Mönchengladbach.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun möchte ich noch etwas zum Einzugsbereich und den fabelhaften Kurven, die wir vorhin gesehen haben, nachschieben – damit kann ich dann auch an die Fragen an Herrn Dr. Wolf überleiten –: Den Einzugsbereich von Mönchengladbach müsste man natürlich erst einmal

um den Einzugsbereich von Düsseldorf bereinigen; denn dieser Bereich wird ja durch Düsseldorf hervorragend bedient. Dann bleibt für Mönchengladbach nur noch eine kleine Mondichel übrig, wie wir vorhin gesehen haben. Wenn wir dann noch im Süden den Einzugsbereich von Köln abziehen – Köln bedient diesen Bereich heute ja schon fabelhaft – und im Norden eine Ecke für Weeze abschneiden, bleibt nur noch ein kleines Trapez übrig. Wenn wir dann noch den Flughafen Maastricht dazunehmen – über den uns ja keine besonderen Zahlen vorliegen –, bleibt an realistischem Einzugsbereich, der heute nicht bedient wird oder nicht sinnig bedient wird, wahrscheinlich gar nichts mehr übrig.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt habe ich ein paar Fragen an Herrn Dr. Wolf. Erstens. Wenn ich richtig informiert bin, läuft auch in Münster/Osnabrück ein Ausbaufahrplan, um dort ebenfalls eine längere Start- und Landebahn zu bauen.

(Martin Rothe [Einwender]: Die ist schon genehmigt!)

– Sie ist schon genehmigt. Sorry! Bei mir kommt ja nicht alles so schnell an. Hin und wieder muss ich ja mal etwas anderes machen, als mich nur mit dem Flughafen Mönchengladbach zu beschäftigen. Schade; aber Brötchen müssen sein. Okay. – Meine Frage an Herrn Dr. Wolf: Wie wurde denn Münster/Osnabrück im Zusammenspiel mit Mönchengladbach bewertet? Gibt es da Zusammenhänge?

Nun eine ganz grundsätzliche Frage: Beim automobilen Verkehr diskutieren wir seit ganz, ganz langer Zeit alternative Antriebskonzepte, weil wir wissen, dass uns das Erdöl binnen absehbarer Zeit verloren gehen wird – einfach, weil es alle ist. Wir reden ja auch hier über ein Projekt mit einer ganz erklecklichen Laufzeit. Die Prognosen, über die wir zurzeit sprechen, datieren auf 2015. Wir sind uns wohl auch alle einig darüber, dass man ein solches Projekt wie den Ausbau eines Flughafens sicherlich nicht nur für zehn Jahre macht, sondern für einen längeren Zeitraum. Also hoffe ich doch, dass Verkehrsexperten, die sich ernsthaft mit Luftverkehr beschäftigen, sich auch damit beschäftigen, dass die Ressourcen für die Fliegerei begrenzt sind und irgendwann alle sein werden. Vielleicht kann jemand einmal etwas dazu sagen, wie denn da der Stand der Dinge ist.

Ein weiterer Punkt: Wenn wir unsere wirtschaftliche Entwicklung, nämlich die Einkommensentwicklung und die Arbeitsplatzentwicklung, anschauen, dann wissen wir alle, dass wir durchaus schwierigen Zeiten entgegengehen. Selbst dann, wenn es in Berlin einen Wechsel der Regierung geben wird, werden die Arbeitsplätze nicht vom Himmel fallen. Die von mir angesprochene Entwicklung wird ein längerfristiger Prozess sein, der letzten Endes dazu führt, dass der Tourismus sich nicht weiterhin so entwickeln wird, wie er das in der Vergangenheit getan hat. – Meine Frage lautet schlicht und ergreifend: Gibt es bei der Betrachtung

des Bedarfs bzw. bei den Berechnungen, die Herr Dr. Wolf angestellt hat, eine Berücksichtigung der Einkommensentwicklung?

Jetzt muss ich mal eben hier in meinem Zettelkasten blättern, bis ich wieder an der richtigen Stelle bin. Dann gibt es noch ein paar Fragen. – Hier sind sie, aber ohne Brille nicht zu lesen. Nun gut; dann muss ich mir kurz meine Brille holen. So ist das, wenn man sehbehindert ist. Meine eigene Schrift kriege ohne Brille noch notdürftig entziffert; hier schaffe ich dann aber nichts mehr. – Ja, jetzt kann ich es lesen.

Sinken des durchschnittlichen Realeinkommens; steigende Arbeitslosigkeit; unsicher werdende Arbeitsplätze: Im Zusammenhang mit diesen drei Punkten habe ich die Frage, wie die Überbesetzung der Flughafenlandschaft hier in NRW berücksichtigt worden ist – denn in Nordrhein-Westfalen haben wir ja unstrittig deutlich mehr Flughäfen, sowohl in Bezug auf die Fläche als auch in Bezug auf die Bevölkerungszahl, als in fast allen anderen Regionen – und wie sich die Entwicklung der Low-Cost-Carrier langfristig auf diese Flughäfen auswirkt.

Ich fände es sehr schön, wenn es auf Fragen auch mal ein paar richtig gute Antworten gibt. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Houben. Sie haben jetzt einige Fragen zum Einzugsbereich anderer Flughäfen – Münster/Osnabrück habe ich mir notiert – und grundsätzlich zur Flughafenlandschaft Nordrhein-Westfalen gestellt. – Herr Prof. Wolf, Sie sind direkt angesprochen worden. Möchten Sie auch erwidern?

(Prof. Dr. Peter Wolf [Antragstellerin]: Na klar!)

– Bitte.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Es waren schöne Fragen. – Hinsichtlich der längeren Bahn in Münster/Osnabrück ist mir nur bekannt, dass der Hintergrund dort wohl der ist, dass man dann weite Mittelstrecken, also Strecken zu den Kanarischen Inseln oder nach Ägypten, auch im Sommer ohne Restriktionen hinsichtlich Nutzlastbeschränkungen mit den entsprechenden Flugzeugen durchführen kann. Das ist das, was ich dazu weiß.

Zu den Fragen der Ressourcen: Bisher ist mir keine Prognose bekannt, die auf ein Ende der Zunahme im Luftverkehr hindeutet. Die Wachstumsraten werden aber geringer. In allen Prognosen, die wir kennen – also auch in den Prognosen der Industrie –, werden die Wachstumsraten mit Annäherung an 2020 bzw. nach 2020 bis 2025 geringer. Von dieser Zahl soll-

ten wir uns aber nicht täuschen lassen. Wenn wir ein bereits hohes Aufkommen mit einer geringeren Wachstumsrate wachsen lassen, haben wir absolut doch hohe Steigerungen. Ich verfüge über keine Kenntnis darüber, dass man im Luftverkehr in der Zukunft mit Stagnation oder Rückgang rechnet. Man rechnet nur mit einem geringeren Wachstum.

Wir müssen allerdings die einzelnen Weltregionen unterscheiden. In Europa wird das Wachstum sicherlich unter dem Durchschnitt liegen. In Asien, in Indien und vielleicht auch in Südamerika wird es wahrscheinlich erheblich darüber liegen.

Wie es dann mit den Ressourcen beim Kraftstoff aussieht, das weiß ich auch nicht. Aber wer weiß das?!

(Martin Rothe [Einwender]: Das werden wir spüren!)

– Ja, dann aber wir alle. – Eine Frage war, wie es in den schwierigen Zeiten mit dem Tourismus weitergeht. Vielleicht sollten wir kurz auf die Einflussfaktoren eingehen, die den Luftverkehr zu dem machen, was er gegenwärtig ist. Wir haben das Luftverkehrsaufkommen sehr lange in erster Linie mit dem Wirtschaftswachstum in Verbindung gebracht und in der Vergangenheit – zum Teil auch noch etwas gedrückt in die Zukunft verlängert – als einen Wert folgenden gehabt: Das Wachstum des Luftverkehrs liegt über dem Wachstum des Bruttoinlandsproduktes, und zwar zwischen 1 und 2 Prozentpunkten darüber. – Wenn wir ein Bruttoinlandsproduktwachstum von 2 % hätten, dann hätten wir also 4 % Luftverkehrswachstum.

Inzwischen ist diese Relation nicht mehr intakt, weil das Wachstum so niedrig ist und sich die Fluggesellschaften bzw. der Luftverkehr überhaupt auf diese Situation eingestellt haben. Die Entwicklung der Billigflieger ist zwar aus dem Nichts heraus gekommen, hatte aber eine klare Absicht hinter dem Auftauchen: Wenn ich den Luftverkehr, den Flug billiger mache, erreiche ich wieder mehr Menschen, die sich den Flug leisten können. Wir können sehr unterschiedlich dazu stehen, ob das sinnvoll ist oder nicht. Ich akzeptiere jede Stellung dazu. Nur, das ist der Fakt.

Auf der anderen Seite haben wir als einen dritten Punkt die Einwohnerentwicklung. Bisher war die Entwicklung in den einzelnen Regionen nur marginal rückwirkend auf die Luftverkehrsnachfrage. Inzwischen haben wir eine Gruppe, die noch halbwegs aus dem Vollen schöpfen kann, das sind wir Älteren. Nur, diese Gruppe wird geschröpft und wird immer weniger, denn sie rückt weiter vor, je weiter wir an 2015 oder 2020 kommen. Insofern wird an dieser Stelle sicherlich ein erneuter Umbruch kommen. Was nach 2015, 2020 kommt, wage ich im Moment nicht zu quantifizieren. Ich bin aber sicher, dass der Luftverkehr auch weiterhin zunehmen wird, wenn die Ressourcen weiterhin verfügbar sind und nicht zu teuer werden. Das sind dann wieder Szenarien, die man rechnen kann.

Zur Frage der Überbesetzung in Nordrhein-Westfalen will ich Ihnen eine Zahl aus der Fluggastbefragung von 2003 mitteilen. In dieser Fluggastbefragung wird die Herkunft der Fluggreisenden – wie ich das heute Mittag schon sagte – auf den verschiedenen deutschen Flughäfen auf die Raumordnungsregionen zurückgeführt, sodass man sagen kann: Die Summe der Raumordnungsregionen in Nordrhein-Westfalen hat ein bestimmtes Luftverkehrsaufkommen, also eine Anzahl Einsteiger auf den verschiedenen Flughäfen in der Bundesrepublik.

Die Zahlen, die ich nenne, sind Einsteiger. Diese Einsteiger sind jeweils einmal, also an einem Einsteigeflughafen erfasst. Sie wissen selbst, wenn Sie auf einem Flughafen umsteigen, werden Sie in der Passagierstatistik zweimal gezählt. Wenn Sie an einem Flughafen ankommen und wieder aussteigen, werden Sie auch zweimal gezählt.

Nordrhein-Westfalen hatte im Jahr 2003 rund 12 Millionen Einsteiger auf den Flugplätzen, Bayern hatte 9 Millionen und Hessen 6 Millionen. In Hessen liegt der Flughafen Frankfurt. Jetzt werden Sie sagen: Das kann gar nicht sein. Ein großer Teil der in Nordrhein-Westfalen Einsteigenden fliegt eben über Frankfurt. Von den anderen Flughäfen ist das ähnlich. Nordrhein-Westfalen ist, wie Herr Zerbe vorhin schon gesagt hat, das aufkommenstärkste Bundesland.

Inwieweit die sechs Flughäfen, die wir haben – die drei Regionalflughäfen und Münster/Osnabrück, Düsseldorf und Köln als Verkehrsflughäfen, ich zähle Dortmund immer noch zum Regionalflughafen –, zu viel sind, kann ich nicht sagen. Es ist mehr als Bayern und auch mehr als Hessen hat. Nordrhein-Westfalen ist nun einmal ein sehr starkes Land. Vielleicht ist auch die Zahl interessant: Hier im Raum Düsseldorf/Mönchengladbach liegen Sie mit 105 Reisen pro Jahr insgesamt an sechster Stelle im Bund. Aus dem Raum Düsseldorf/Mönchengladbach werden pro Jahr 100 Reisen pro 100 Einwohner, also eine Reise pro Einwohner unternommen. Das ist ein Ergebnis der Fluggastbefragung. Wir nutzen schon unsere Flughäfen.

Sie entschuldigen, das war etwas abschweifend von dem Thema, über das wir uns hier unterhalten. Das war auch keine Prognose für Mönchengladbach, sondern nur ein Hinweis, wo wir uns befinden. Jetzt muss ich nachsehen, ob ich noch eine Frage offen habe. Ich glaube, das war es.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Houben, Sie möchten darauf erwidern.

Wolfgang Houben (Einwender):

Das möchte ich gern tun, zuerst was die Ressourcenfrage angeht: Wenn man das objektiv betrachtet, wird sozusagen geflogen bis es nicht mehr geht. Diejenigen, die das angeht – das ist nicht gegen Sie, sondern gegen diejenigen, die die Vorarbeiten an der Stelle leisten –, diskutieren ihre Zahlen, schreiben sie fort und ignorieren, dass wir möglicherweise

2020 nicht mehr fliegen können, nicht weil es keinen Sprit mehr gibt, sondern weil der Sprit so teuer geworden ist, dass ihn niemand mehr bezahlen kann. Sie haben das deutlich größere Wachstum in Asien angesprochen. Es wird unser Preisniveau ganz wesentlich beeinflussen, wenn an einer anderen Stelle in der Welt der Flugverkehr deutlich stärker anwächst als bei uns.

Dann kommt der andere Punkt, der für den Blick in die Zukunft wichtig ist: das Wachstum des Einkommens und das Wachstum des Flugverkehrs. Sie haben vorhin sehr schön und richtig beschrieben, dass das im Augenblick darüber liegt, dass aber die Generation, die es antreibt, immer älter wird und die dann gleich alten Jüngeren nicht mehr über dasselbe Einkommen, sondern über ein deutlich geringeres Einkommen verfügen, also zu diesem Wachstumsmotor nicht mehr werden können. Das heißt, der Wachstumsmotor, der das Wachstum des Flugverkehrs heute über dem Volkseinkommen hält, bricht uns auf der einen Seite weg, während sich gleichzeitig auf der anderen Seite die einkommenschwächeren Schichten diese eine Reise pro Jahr nicht mehr werden leisten können.

Insofern kann ich an den Beitrag von Herrn Schäfer von vorhin anknüpfen und auch Herrn Zerbe noch einmal darauf aufmerksam machen: Es gibt einen signifikanten Unterschied zwischen Arbeitsplätzen, wie wir sie heute an den Flughäfen oder in den Firmen haben und sogenannten outgesourcten Arbeitsplätzen. Dieser Unterschied wird Ihre Zukunft, Herr Zerbe, und die des Flughafens wesentlich beeinflussen. Das Einkommen bei den outgesourcten Arbeitsplätzen wird deutlich geringer sein als vorher, sonst würde es keiner tun. Dann wäre es albern, sie outzusourcen. Dann machte es keinen Sinn.

Daher bin ich Herrn Dr. Wolf sehr dankbar für die sehr realistische Vorstellung, die er hier abgegeben hat, die durchaus nicht dafür spricht, dass die Zahlen, die letztlich aus seinem Gutachten abgeleitet sind, wirklich brauchbar sind, in Mönchengladbach einen Flughafen auszubauen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Houben. – Herr Wolf, Sie möchten entgegnen. Bitte.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Herr Houben, das sollten Sie aus meinen Worten nicht ableiten.

(Heiterkeit bei den Einwendern – Wolfgang Houben [Einwender]:
Dass ich das nicht soll, ist mir klar!)

– Ich glaube, Sie sind so realistisch, dass Sie einschätzen können, was der Luftverkehr an Ressourcen verbraucht und was wir im Autoverkehr und in der Heizung für Ressourcen

verbrauchen. Wenn wir in diese Richtung Einschnitte machen, treffen sie uns am Nerv, und zwar überall – im Luftverkehr genauso wie auf der Straße. Wenn wir den Bereich bis 2015 betrachten, den wir prognostiziert haben, gilt genau das, was ich gesagt habe: Wir haben noch die Generation, die sich bis dahin die Flugreise vermutlich noch ganz gut leisten können, auch wenn es vielleicht unten etwas weniger wird. Diese bedienen dann die 39-€-Flieger. Man sollte doch, wenn wir allgemein sprechen, das spezielle Problem Mönchengladbach nicht damit vermischen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Houben, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Das ist richtig, trotzdem muss ich Ihnen darauf etwas sagen: Natürlich wird Treibstoff im Allgemeinen teurer werden. Der Luftverkehr wird aber in höherem Maße davon betroffen sein, weil es keinen Ersatz dafür gibt. Am Boden gibt es für die Menschen, denen das Autofahren zu teuer ist, den von Herrn Zerbe heute Morgen erwähnten öffentlichen Personennahverkehr, der dadurch zwar auch nicht billiger wird, der aber als Umsteigemöglichkeit für diejenigen, denen das Autofahren zu teuer wird, durchaus erreichbar ist.

Beim Fliegen gibt es diesen Ausweg nicht. Es gibt keinen „billigeren“ Flieger. Billigflieger – da bin ich, wie viele andere, die das bewerten, ziemlich sicher – sind eine Zeiterscheinung, die von den großen Gesellschaften positiv aufgenommen wird, um ihre eigenen Flieger voller zu machen. Lufthansa und LTU wären dumm, wenn sie diese Signale nicht aufnahmen. Ich erkenne bereits heute, dass sie nicht dumm sind. Sie nehmen diese Signale auf und werden den Billigfliegern, ich will nicht sagen, das Wasser abgraben, aber man braucht nur ein klein wenig an der Preisschraube zu drehen, und den Billigfliegern ist die Luft weg. Die haben keine Chance, bis 2015 zu kalkulieren. Sie haben auch nicht die Möglichkeit – jetzt muss ich wieder ein bisschen polemisch werden –, so wie Herr Zerbe da zu sitzen, zehn Jahre lang Verluste zu machen, dann den Flughafen auszubauen und zu hoffen, dass die Verluste danach weg sind. Wenn die pleite sind, sind sie weg vom Markt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Houben. – Ich möchte gerne in der Rednerliste weiter fortschreiten und Herrn Schulze an das Rednerpult bitten.

(Martin Rothe [Einwender]: Ich habe noch eine kurze Frage!)

Eine kurze Nachfrage noch, Herr Rothe? – Das ist möglich.

Martin Rothe (Einwender):

Herr Prof. Wolf, seit 1989, als der Antrag auf ILS in Mönchengladbach gestellt worden ist, haben wir immer wieder ein Raumordnungsverfahren gefordert. Am 07.07.95 haben wir die ILS-Genehmigung bekommen. Jetzt sind die neuen Planfeststellungsverfahren gelaufen. Uns ist wieder ein ordentliches Raumordnungsverfahren verwehrt worden. Aus Ihren Bemerkungen, die Sie eben machten, lese ich eindeutig: Es wäre gut gewesen, auch die Antragstellerin und die Bezirksregierung wären gut beraten gewesen, dieses Raumordnungsverfahren durchzuziehen. Die Zahlen 12 Millionen, 6 Millionen, 9 Millionen sind wichtig für eine Vorwegbeurteilung, auch die Zahl 102 pro Einwohner. Es muss doch erst einmal geklärt werden, ob in Zukunft – Prognose 2020 – überhaupt ein Bedarf, eine Wirtschaftlichkeit vorhanden ist. Sind Sie nicht auch der Meinung, dass das ein großer Fehler war? Man müsste eigentlich ein vernünftiges Raumordnungsverfahren nachreichen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Wolf, bitte.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Es gibt Professoren, die haben von manchen Dingen keine Ahnung. Ich gehöre dazu. Von Raumordnungsverfahren und der Notwendigkeit habe ich keine Ahnung. Es tut mir Leid. Dazu kann ich nichts sagen.

(Wolfgang Houben [Einwender]: Wir werden noch einmal darüber reden!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Schulze, bitte sehr.

Ulrich Schulze (Vertreter):

Vielen Dank. – Ursprünglich hatte ich vor, das werde ich auch noch machen, zum Punkt 2 von gestern noch ein paar Fragen an Herrn Zerbe zu stellen. Ich bin etwas überrascht vom Fortgang des Verfahrens. Ich konnte erst später kommen und bin sehr überrascht, dass wir schon beim nächsten Punkt angelangt sind.

Während der Diskussion habe ich zwei Punkte aufgenommen. Zum Ersten eine Vorbemerkung zu der Prognose, die wir gehört haben, die Herr Prof. Wolf in einigen Punkten relativiert hat, was die Qualität der Daten anlangt, die er zur Verfügung hatte, die letztendlich zu einer Prognose – das ist nur eine Zahl – geführt haben, die aber auch einer Sensitivitätsanalyse unterzogen werden müssten: Wenn ich dieser Diskussion als Bankenvorstand beigewohnt hätte und hätte Herrn Zerbe das Geld dafür zu geben, würde ich wahrscheinlich sofort meinen Aufsichtsrat einladen und fragen, ob ich das Geld überhaupt geben darf.

Zum Zweiten ist mir noch eine Frage an Herrn Prof. Wolf eingefallen. Sie erwähnten eine Fluggastbefragung aus dem Jahre 2003. Die kenne ich aus den Unterlagen nicht. Ich kenne eine aus dem Jahre 1998, auf die Bezug genommen wird. Ich weiß nicht, ob ich bei Ihnen, Herr Prof. Wolf, richtig angesiedelt bin. Ist sie jetzt Gegenstand Ihrer Ausführungen, ist sie irgendwo bekannt, ist sie möglicherweise bei der Bezirksregierung bekannt? Sind das Unterlagen, worauf wir in der weiteren Diskussion Bezug nehmen sollten?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

War das Ihre Frage, Herr Schulze, oder folgen noch weitere, auf die dann komplett geantwortet werden kann?

Ulrich Schulze (Vertreter):

Es folgen noch weitere, das ist aber thematisch davon abgegrenzt. Deshalb frage ich, ob er dazu etwas sagen kann.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Okay. – Dann bitte ich Herrn Wolf, darauf zu antworten.

Prof. Dr. Peter Wolf (Antragstellerin):

Die Fluggastbefragung 2003 ist den Flughäfen im April 2005 vorgestellt worden. Sie hat also für dieses Verfahren keine Relevanz. Das, was ich hier zitiere, ist eigentlich nur eine Begründung unserer damaligen Aussagen. Das halte ich für legitim. Wenn man neuere Daten hat, sollte man die alten Daten damit praktisch plausibilisieren. Uns ist immer vorgeworfen worden, 1998 sei völlig veraltet. Wir sehen, dass es kaum einen großen Unterschied gibt. Wenn ich jetzt zitiere, kann ich das eine oder andere auch mit einem neuen Datum belegen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke.

Ulrich Schulze (Vertreter):

Vielen Dank. Wir werden anhand Ihrer Ausführungen auch übermorgen feststellen, dass wir bei der Interpretation hier und da durchaus auf neuere Daten zurückgreifen werden.

Zum Weiteren habe ich noch ein paar Fragen an Herrn Zerbe: Herr Zerbe, Sie hatten in der Antragsbegründung auf Seite 2 auf eine Prioritätenregelung zur Abwicklung der Flugverkehre in Düsseldorf und Mönchengladbach verwiesen. Ich zitiere:

Um eine Optimierung der Flugverkehre in Düsseldorf und Mönchengladbach zu erreichen, wurde nunmehr am 20.02.2003 eine Vereinbarung zwischen der Flughafen Düsseldorf GmbH und der Flughafen-gesellschaft Mönchengladbach GmbH getroffen, die nicht mehr

von einem generellen Vorrang der Flugverkehre von und nach Düsseldorf ausgeht. Am 09.05.2003 wurde eine dieser Vereinbarung entsprechende Betriebsabsprache zwischen der Flughafengesellschaft Mönchengladbach und der Deutschen Flugsicherung getroffen. Zum Zeitpunkt der Antragstellung ist noch nicht genau abzusehen, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form die DFS diese Betriebsabsprache umsetzt.

Diese Absprache bzw. auch die Vereinbarung vom 09.05.2003 kenne ich nicht. Ich würde sie gerne in irgendeiner Form sehen, um zu prüfen, welchen Inhaltes sie sind. Können wir diese im Verfahren haben?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Hierbei handelt es sich um eine Betriebsabsprache zwischen dem Flughafen Mönchengladbach und der DFS, die nicht öffentlich ist. Sie regelt Betriebsabläufe.

Ulrich Schulze (Vertreter):

Herr Zerbe, alle, die ein bisschen vom Luftverkehr verstehen, wissen, dass zumindest der erste Teil – eine Absprache zwischen zwei Flughäfen – sicherlich nicht die Verantwortliche, nämlich die DFS, bei der Verfahrensplanung in irgendeiner Form beeinflussen kann, sodass sie ihrer Verantwortung nicht gerecht werden könnte. Von daher sei einmal infrage gestellt, in welcher Form solche Betriebsabsprachen – Sie nennen es in der Antragsbegründung, es läge vor, diese Prioritätenregelung wäre nicht anzuziehen – – Wie gesagt: Leute, die ein bisschen vom Luftverkehr kennen, wissen, dass diese Frage eigentlich von der DFS zu beantworten ist. Wie stellen Sie sich dazu?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Rothe, Sie haben direkt dazu eine Frage. Bitte.

Martin Rothe (Einwender):

Ich muss Herrn Zerbe der Unwahrheit bezichtigen. Wir sind im Besitz der Dokumente, die dort entsprechend einschlägig sind. Herr Schulze hat vollkommen Recht mit seiner Anfrage. Wir haben in dieser Sache über unseren Rechtsanwalt recherchiert und sowohl vom Bundesverkehrsministerium wie auch vom Landesverkehrsministerium und der DFS klare Antworten, dass es diese Vereinbarungen zwischen den beiden Flughafengesellschaften gibt. In den Schreiben, die mir vorliegen von der DFS, vom Bundesministerium für Verkehr und vom Landeswirtschafts- und Verkehrsminister haben wir gleichlautende Antworten, dass diese

Vereinbarungen bestehen, dass es sie gibt, dass sich die Flughafengesellschaften weigern, sie herauszurücken und sie keinen Bestand haben, Herr Zerbe. Machen Sie keine falschen Aussagen, die gibt es. Sie sind nicht mehr Bestandteil der Flughafenregelung. Die DFS verwahrt sich in einem ganz scharfen Brief dagegen – den ich vorliegen habe –, dass Sie solche Dinge in die Welt setzen. Das sind die Tatsachen. – Herr Schulze, bestehen Sie darauf, dass diese Sachen rausgerückt werden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe, Sie möchten direkt darauf erwidern. Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Es gibt zwei Themen: Das erste ist die Betriebsabsprache mit der DFS. Diese besteht zwischen uns und der DFS. Das zweite ist die sogenannte Aufhebung der Prioritätenregelung. Es gibt eine vertragliche Vereinbarung zwischen den beiden Flughäfen. Ich möchte gerne eben den Zettel zur Hand nehmen:

Auf Empfehlung der DFS haben die Flughafengesellschaften Mönchengladbach und Düsseldorf mit schriftlicher Vereinbarung vom 20.02.2003 die bis dahin bestehende Prioritätenregelung mit alleinigem Vorrang für den Flugverkehr Flughafen Düsseldorf einvernehmlich aufgehoben. Diese Vereinbarung wurde der DFS nach rechtsverbindlicher Unterzeichnung vorgelegt und führte zu der Erstellung eines Konzepts einer neuen Betriebsabsprache zwischen der DFS und der Flughafengesellschaft Mönchengladbach mit Einbeziehung der neuen Prioritätenregelung.

Das Konzept der neuen Betriebsabsprache wurde mit der DFS eingehend erörtert,

– die DFS macht die Fachaufsicht bei uns –

von der DFS fachlich bewertet und führte zu einer neuen Betriebsabsprache, die mit Datum vom 9. Mai 2003 von der Flughafengesellschaft Mönchengladbach und der DFS rechtsverbindlich unterzeichnet wurde und nach Vorschlag der DFS

– und zwar nach schriftlichem Vorschlag der DFS –

mit Wirkung zum 01.06.2003 in Kraft getreten ist und die bisherige Betriebsabsprache vom 15.02.1996 damit ersetzte.

Im Nachgang zu diesem rechtsverbindlichen Vertrag mit der DFS gibt es eine Gemengelage mit der DFS, die wir auch in unserem Antrag eindeutig beschrieben haben. – Kann ich einmal den Antrag Seite 2 bekommen, Herr Kames? Ich möchte das formulieren.

(Martin Rothe [Einwender]: Herr Zerbe, ich schlage vor, dass ich die Unterlagen mitbringe, und wir sprechen am Donnerstag noch einmal darüber!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Okay, Herr Rothe, das ist verstanden worden.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich habe nur den Fakt dargestellt. Sie bringen es am Donnerstag mit?

(Martin Rothe [Einwender]: Ja, ich bringe das mit, dann können Sie das nachlesen!)

– Es steht ja auf Ihrer Internetseite.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dann bitte ich Sie weiter fortzufahren, Herr Schulze.

Ulrich Schulze (Vertreter):

Ich kenne auch die Unterlagen von Herrn Rothe nicht. Mein Anspruch ist, dass die Unterlage – – Das ist Bestandteil des Antrags und ein entscheidender Punkt, ob der Luftverkehr in Mönchengladbach in Verbindung mit Düsseldorf abwickelbar ist. Deshalb ist dieser Punkt auch genannt. Dementsprechend verlasse ich mich nicht auf eine mündliche Aussage. Ich habe auch mündliche Aussagen von den Herren, die für die Planung bei der DFS zuständig sind, die nur mit dem Kopf geschüttelt und gesagt haben: So etwas würden wir nie machen. Deshalb möchte ich mich an der Stelle nicht auf Ihre mündliche Aussage verlassen. Wenn es heute nicht zu klären ist, möchten wir diese Frage auf jeden Fall noch einmal übermorgen aufwerfen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Als nächster Redner ist Herr Duarte de Almeida auf der Liste, den ich bitte, an das Rednerpult zu kommen.

Ralph Duarte de Almeida (Einwender):

Mein Name ist Ralph Duarte de Almeida. Ich bin vom Flughafenausbau betroffener Bürger in Viersen-Süchteln. – Ich bin ein bisschen zu spät gekommen, habe also nicht den genauen Ablauf mitbekommen. Spontan sind mir aber gleich zum ersten Redebeitrag bzw. zur ersten Auseinandersetzung ein paar Sachen eingefallen, aufgefallen. Ich möchte dazu ein paar Anmerkungen machen.

Ich finde es nicht in Ordnung, Herr Zerbe, wie Sie über die Einlassung von Herrn Schäfer mit den 30.000 € so salopp hinweggegangen sind. Ich darf Ihnen einmal, das mag ein bisschen erbsenzählerisch aussehen, die Zahl sagen: Es sind nicht 60.000 DM, sondern wenn man genau rechnet, ungefähr 58.675 DM. Sie rechnen durch zwölf Monate. Ich rechne durch 13,5; denn in der Regel gibt es 13,5 Gehälter pro Jahr. Man muss auch sehen, dass es seit der Umrechnung zum Euro einen Preisverfall bzw. Preissteigerungen gegeben hat. Man kann sagen, dass 30.000 € heutzutage summa summarum 55.000 DM entsprechen. Es scheint Ihnen einfacher zu fallen, in D-Mark zu rechnen, deswegen rechne ich das jetzt einmal in D-Mark durch:

Auf 13,5 Gehälter gerechnet sind das circa 4.000 DM brutto pro Monat. Rechnet man circa 35 % Steuern und Sozialversicherungsbeiträge ab, kommt man auf etwa 2.700 DM netto. Jetzt komme ich wieder zurück auf Euro, auch wenn es vielleicht ein bisschen schwer fällt. Das sind nach meiner Rechnung circa 1.450 € pro Monat. Ich weiß zwar nicht, was Ihr Gehalt ist, aber ich denke, Herr Schäfer hat Recht, dass 30.000 € nicht gerade sehr viel Geld sind. Deswegen fand ich es nicht in Ordnung, wie Sie über diese Einlassung hinweggegangen sind.

Das leitet mich gleich zur nächsten Frage weiter, das ist eigentlich meine Kernfrage. Ich hole ein bisschen aus: Mir ist bewusst – ich bin betroffener Bürger –, dass die Flieger, wenn es so kommen sollte, über meinem Grundstück abdrehen sollen. Dass ich darauf keine Lust habe, leuchtet ein. Wenn die Prognose stimmt, gibt es in der Schlussphase alle drei Minuten einen Start. Die gehen sicherlich nicht alle in meine Richtung, aber lassen wir es alle sieben Minuten sein. Das passt mir auch nicht. Selbst wenn es alle zehn Minuten ist, finde ich das ein bisschen zu viel für mich. Es stört meine Ruhe.

Gut; jetzt starten diese Flugzeuge unter Umständen woanders. Ich möchte auch nicht nach dem Sankt-Florians-Prinzip verfahren – nach dem Motto: Verschon mein Haus, zünd andre an. Mir ist schon bewusst, dass wir in einem Ballungsraum leben, in dem es sehr viel Verkehr gibt. Wir alle wollen auch schnell zur Arbeit kommen und gute Verkehrsanbindungen haben.

Insoweit kann ich es auch nachvollziehen, dass es manchmal vielleicht auch gegen meine persönlichen Interessen notwendig ist, Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zu ergreifen. Mir ist

allerdings bis heute nicht ein einziges schlüssiges Argument über den Weg gelaufen, warum und weshalb der Ausbau des Mönchengladbacher Flughafens notwendig sein soll.

Und wie viele Arbeitsplätze soll der Ausbau denn tatsächlich bringen? – Es wird immer von neuen Arbeitsplätzen gesprochen. Dazu vielleicht eine kleine Anekdote: Ich bin vor kurzem mit unserer Firma von Düsseldorf nach Ratingen umgezogen; der Standort ist verlagert worden. Dann las man in der Gazette der in Ratingen regierenden Ratsfraktion, dass dort 300 neue Arbeitsplätze geschaffen worden seien. Das hat mich ein bisschen verwundert, weil ich wusste, dass in diesem Jahr 35 neue Arbeitsplätze geschaffen worden sind. Als ich dann bei der Ratsfraktion nachfragte, sagte man mir: So wird gerechnet, weil diese Arbeitsplätze vorher nicht in Ratingen waren; vielleicht waren sie vorher ja in Düsseldorf, aber jetzt sind sie alle in Ratingen. – Tatsächlich sind aber nicht 300 neue Arbeitsplätze geschaffen worden, sondern 35. – So viel zu Zahlen und dazu, wie schön man da mogeln und manipulieren kann.

(Beifall bei den Einwendern)

In dieser Hinsicht lautet meine ganz konkrete erste Frage: Wie viele Arbeitsplätze – ganz neue Arbeitsplätze – werden durch den Ausbau des Mönchengladbacher Flughafens geschaffen oder können dadurch geschaffen werden? – Das war eine Frage.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das war eine Frage. Können wir sammeln? Oder wünschen Sie eine direkte Antwort?

Ralph Duarte de Almeida (Einwender):

Wir können auch gerne sammeln. – Zum Radius und zum Einzugsgebiet ist schon etwas gesagt worden. Ich denke mir, dass man auch dieses Zahlenspiel leicht entzaubern kann. Es wurden Zahlen von ungefähr – schlagen Sie mich tot; ich habe die Zahlen jetzt nicht genau im Kopf – 9,2 Millionen für Düsseldorf und 7,6 Millionen für Mönchengladbach genannt. In diesen Zahlen sind in der Tat Doppelrechnungen enthalten. Die Leute müssten schon ziemlich viel fliegen, damit diese Zahlen Wirklichkeit werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Das ist hier gerade ja wohl auch schön entzaubert worden.

(Martin Rothe [Einwender]: Noch nicht deutlich genug!)

– Ja. – Ich glaube also einfach nicht daran. Das unterstelle ich jetzt einmal so. Ich kann es nicht belegen, unterstelle es aber einmal.

Jetzt möchte ich noch etwas zu den Billigfliegern sagen. Man muss doch nicht jedem Hund, der durchs Dorf läuft, hinterherrennen. Natürlich ist es gerade ein Boom. Die Leute wollen für

29 € fliegen und beispielsweise in Mailand shoppen. Aber ist es das wirklich wert, dass unsere Lebensqualität, die wir hier haben, dadurch leidet – nur, weil Leute das Bedürfnis und vielleicht das Geld haben, für 29 € nach Mailand zu fliegen? – Ich will wirklich jeden dorthin fliegen lassen, wohin er will. Das ist mir eigentlich egal. Aber müssen wir jedem Trend einfach hinterherlaufen? Es heißt zwar – was am Ende des Tages allerdings nicht belegt ist oder sich nicht beweisen lässt –, dadurch würden Arbeitsplätze geschaffen. Aber muss das unbedingt sein? Ich verstehe das nicht.

Ich glaube auch, dass der Flugverkehr aufgrund der Einkommensentwicklung und aufgrund der Treibstoffpreise in den nächsten Jahren eher abnehmen wird. Vielleicht wird er ja nicht dramatisch abnehmen. Zumindest wird er aber nicht so zunehmen, dass dies den Ausbau des Mönchengladbacher Flughafens überhaupt rechtfertigt; denn für mich ist der Ausbau des Mönchengladbacher Flughafens nichts anderes als die dritte Start- und Landebahn des Flughafens Düsseldorf, der sich in den 60er-Jahren durch den Angerland-Vergleich leider so ins Abseits bugsiert hat, dass er dort nicht mehr herauskommt. Das ist doch das Einzige, was hier zählt.

(Beifall bei den Einwendern)

Das soll es sein. Die erste Frage war, wie viele neue Arbeitsplätze entstehen. Die zweite Frage lautete: Müssen wir unbedingt dem Trend dieser Billigflieger folgen? Müssen wir diesen Bedarf bedienen? Müssen wir dafür sozusagen unsere Lebensqualität opfern? – Das sind meine beiden Fragen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Ich bitte Herrn Zerbe, zu antworten.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Den Punkt „Arbeitsplätze“ haben wir ja schon mehrfach dekliniert. Ich habe heute Morgen eine Größenordnung genannt: etwa 1.000 direkte Arbeitsplätze pro 1 Million Passagiere. Und ich gehe nicht davon aus, dass es bei einem Ausbau in Mönchengladbach mit 1.000 Plätzen in Düsseldorf zu einem Verlust von 1.000 Plätzen käme.

Als zweiten Punkt – –

(Martin Rothe [Einwender]: So können wir das nicht stehen lassen!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielleicht kann Herr Zerbe gerade noch auf den zweiten Punkt der Frage von Herrn Duarte de Almeida eingehen; dann haben wir das möglicherweise auch schon so weit geklärt.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Zweiter Punkt: Low-Cost-Verkehr. Ich weiß nicht, warum Sie Low-Cost-Verkehr, also das Fliegen mit betriebswirtschaftlich besonders gut organisierten Airlines, hier als minderwertigen Verkehr darstellen, unter dem man leide. Die sogenannten Low-Cost-Airlines setzen Airbusse und Boeings ein – wie die Lufthansa, wie LTU. Ich kann das überhaupt nicht nachvollziehen.

(Ralph Duarte de Almeida [Einwender]: Dazu würde ich gerne direkt etwas sagen!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das dürfen Sie auch. Bitte.

(Martin Rothe [Einwender]: Darf ich zuerst?)

– Direkt anschließend.

Ralph Duarte de Almeida (Einwender):

Ich will das ja gar nicht in Abrede stellen. Ich sehe Ihnen ja auch nach, dass Sie das so sehen. Aber ist es nicht auch richtig, dass gerade bei diesen Low-Cost-Carriern, die Sie als so toll bezeichnen, die Verluste durch die Kommunen getragen werden? – Wenn ich richtig informiert bin, ist das z. B. in Dortmund in zweistelliger Millionenhöhe der Fall. Mir ist es bisher so erklärt worden – vielleicht haben Sie da andere Informationen –, dass diese Billigflieger sich nur ansiedeln, wenn man sie auch massiv subventioniert, indem man ihnen z. B. bestimmte Abfertigungsgebühren und solche Dinge erlässt.

Von daher verstehe ich wirklich nicht, was daran wirtschaftlich sein soll – auch in Bezug auf unsere Volkswirtschaft. Das kann ich nicht nachvollziehen.

Und, wie gesagt: Ich will auch niemandem die Möglichkeit nehmen, für 29 € nach Mailand zum Shoppen zu fliegen. Darum geht es mir gar nicht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ich denke, das können wir dann so stehen lassen.

(Ralph Duarte de Almeida [Einwender]: Ich habe noch eine Frage zu den Arbeitsplätzen! Damit will ich aber warten, bis Herr Rothe gesprochen hat!)

– Dann gebe ich zunächst Herrn Rothe das Wort.

Martin Rothe (Einwender):

Herr Zerbe, lassen Sie uns doch einmal genau in Ihre Geschäftsberichte hineinschauen. Dank der Beteiligung der Stadt Willich am Aufsichtsrat haben wir Einsicht in Ihre Geschäftsberichte. Sie liegen mir vor. Wir haben sie von einem Wirtschaftsprüfer immer fortschreiben lassen. Seit 1996 haben wir alle Geschäftsberichte. Danach sind 5.000 Arbeitsplätze anvisiert worden. In den ganzen Jahren betrug die Zahl der Arbeitsplätze am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach um die 30: 32, 31, 29. Im Moment sind es drei: Herr Zerbe, Herr Kames und die Tochter von Herrn Peters. Es sind noch drei Arbeitsplätze. Das ist die Wirklichkeit.

Zweitens. Sie stellen die Prognose, 1 Million Passagiere entsprächen 1.000 Arbeitsplätzen. Das ist in der Wissenschaft inzwischen ganz weit hinter dem Mond. Das Wuppertal Institut hat vor Jahren – auch das ist schon längst wieder überholt – von 700 Arbeitsplätzen pro 1 Million Passagiere gesprochen. Heute geht die Wissenschaft von 350 Arbeitsplätzen pro 1 Million Passagiere aus. Das sind die Tatsachen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Duarte de Almeida, Sie haben noch eine Nachfrage angekündigt. Bitte.

Ralph Duarte de Almeida (Einwender):

Es geht in die gleiche Richtung. Wenn die Zahlen, die ich habe, richtig sind, dann gilt für den Mönchengladbacher Verkehrslandeplatz derzeit, dass hochgerechnet je 1 Million Fluggäste 140 Arbeitsplätze geschaffen werden. Wir sind meilenweit von 1.000 oder von 700 entfernt.

Ich habe meine Einlassung hier mit Zahlen angefangen. Deswegen beende ich sie auch mit Zahlen. Mir machen diese Zahlen nicht wirklich Spaß. Eben ist ja schon der Name Churchill gefallen. Ich habe auch die Geschichte mit der Ratsfraktion erzählt. Jeder lügt sich da selbst etwas in die Tasche, so wie er es braucht. Ich zweifle an, dass hier 1.000 Arbeitsplätze pro 1 Million Fluggäste entstehen werden. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Ein Blick auf die Rednerliste zeigt, dass sich Herr Berndt noch einmal zu Wort gemeldet hat. Ich bitte ihn, ans Rednerpult zu kommen.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Bin ich auf Sendung?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das sind Sie, Herr Berndt. Bitte.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Gut. – Herr Wolf wird gleich sagen: Stör mich nicht in meinen Kreisen. – Und dann wurde zugestochen. Ich hoffe, dass es mir gleich nicht so geht.

Noch liegt hier ja genau dieses Bild. Wir können es noch einmal einblenden.

(Folie)

Dieses Bild gehört nicht mir. Es soll aber zeigen, wie exakt auch ich meine Daten erarbeitet habe. Jetzt möchte ich nämlich einmal meine Darstellung auflegen.

(Folie)

Hier sehen Sie die Mondsichel, die Herr Houben ansprach. Durch Aachen, durch Weeze und durch Köln kommen leichte Schatten hinein. Das stimmt also genau überein.

Darauf wollte ich aber gar nicht zurück. Ich möchte jetzt doch einmal wissen – ich kapiere es nämlich fast nicht –, warum hier immer „50 km Umkreis um den Ort“ gesagt wird. Vorhin haben Sie dann noch die Tabelle mit den 9,2 Millionen für Düsseldorf und den 7,8 Millionen für Mönchengladbach gezeigt. Mönchengladbach stehe an zweiter Stelle, wird jubiliert. Aber gucken Sie doch mal! Ihr 50-km-Kreis ist durch diese 17 km Verschiebung fast deckungsgleich. Darauf wurde schon mehrfach hingewiesen. Ihr Einzugsbereich ist also fast der gleiche wie der Düsseldorfer. Nur weil sich das Ganze etwas nach Westen verschiebt – dahin, wo weniger Einwohner pro Quadratmeter wohnen –, ist die Zahl etwas geringer.

Ich habe gerade noch einmal nachgeschaut, was Sie bei Ihrer Berechnung noch alles mitgenommen haben. Ich habe eben auch einmal gerechnet. Essen hat ähnlich wie Düsseldorf 2.867 Einwohner pro Quadratkilometer – hier muss ich es einzeichnen –, um Duisburg mit 2.244 Einwohnern pro Quadratkilometer ergibt sich ein kleiner Kreis, und so geht es weiter. Bochum mit 2.700 Einwohnern pro Quadratkilometer ist auch noch irgendwo in dem Kreis drin, ebenfalls Gelsenkirchen mit 2.700 Einwohnern pro Quadratkilometer. Sie haben mit dieser unseriösen Methode also einfach noch schnell diese ganzen Gebiete im Bereich hinter Düsseldorf mitgenommen und sagen: Seht mal, was für ein günstiger Standpunkt wir sind.

So geht das nicht. Es ist sogar falsch, die Luftlinie zu nehmen. Sie müssten eigentlich eine tatsächliche Entfernung von 50 km zu jedem Ort berücksichtigen. Dann käme vielleicht eine solche Linie heraus; denn das Ganze ist ja auch von der Verkehrsanbindung abhängig. Wenn es eine Autobahn gibt, kommt man von weiter weg; wenn nur Landstraßen da sind, ist

das weniger ausgeprägt. Der Gutachter sollte sich wirklich einmal die Mühe machen, auch das Straßennetz in diese Entfernungskreise einzubeziehen. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Meine Frage ist natürlich folgende: Ich möchte noch einmal wissen, wie Sie auf diese hohen Zahlen für Mönchengladbach kommen. Dann müssten Sie ja auch den Düsseldorfer Flughafen schließen. Dann stimmen diese Zahlen.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank so weit. Ich denke, Ihre Frage ist verstanden worden. – Ich bitte die Antragstellerin, dazu Stellung zu nehmen. Bitte, Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Dazu haben wir jetzt ja wirklich mehrfach Stellung genommen. Fakt ist: Wenn ich den Kreis um Mönchengladbach ziehe, komme ich auf diese Einwohnerzahlen. Dieser Kreis deckt sich in der Tat mehr oder weniger mit dem Kreis um Düsseldorf. Wir haben auch nie etwas anderes behauptet.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Gut; so weit dann zu dem Redebeitrag von Herrn Berndt. – Herr Gorecki, der als Nächster auf der Liste steht, hat seinen Redewunsch zurückgezogen. Als Nächster wäre dann Herr Sommer an der Reihe. Ihm haben wir aber zugesagt, dass er ab Donnerstagsmorgen sprechen kann.

Das ist für mich der Zeitpunkt, jetzt die Versammlung zu schließen. Wir werden am Donnerstag um 10:00 Uhr hier am gleichen Ort weitermachen. – Vielen Dank und eine gute Heimreise!

Schluss: 19:24 Uhr

Verhandlungsleiter:

Protokollführer:

(Beate Mennekes, Hagen)

(Rainer Klemann, Bonn)