
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	10
Tagesordnungspunkt 5:	10
Lärm.....	10
Felia Hörr (BR Düsseldorf):.....	10
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	14
Wolfgang Houben (Einwender):	14
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	14
Christian Bönsch (Betroffener):	14
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	14
Christian Bönsch (Betroffener):	15
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	15
Christian Bönsch (Betroffener):	15
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	15
Ulrich Mischke (Einwender):.....	15
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	15
Ulrich Mischke (Einwender):.....	16
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	16
Ulrich Mischke (Einwender):.....	16
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	16
Ulrich Mischke (Einwender):.....	16
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	16
Felia Hörr (BR Düsseldorf):.....	17
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	19
Christiane Goldermann (Stadt Korschenbroich):	19
Felia Hörr (BR Düsseldorf):.....	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	19
Harm Heldmaier (Vertreter):.....	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	20
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	20
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	20
Annette Fuchs (Einwenderin):	21
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	21
Annette Fuchs (Einwenderin):	21
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	23
Wolfgang Houben (Einwender):	23
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	23
Stefan Höttges (Einwender):.....	23
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	23
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	24
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	25
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	25
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	25
Wolfgang Houben (Einwender):	25
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	26
Herbert Schäfer (Einwender):	26
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	27
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	27
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	27
Wolfgang Houben (Einwender):	27
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	27
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	27
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	28
Wolfgang Houben (Einwender):	28
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	28
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):.....	28
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	29
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	30
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	30
Hans Kruse (Betroffener):.....	30

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	30
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	30
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	30
Hans Kruse (Betroffener):	30
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	30
Hans Kruse (Betroffener):	31
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	31
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	31
Hans Kruse (Betroffener):	31
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	31
Herbert Gorecki (Einwender):	31
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	31
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	32
Herbert Gorecki (Einwender):	32
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	32
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	32
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	32
Ferdinand Lutter (Einwender):	32
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	33
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	33
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	33
Ulrich Mischke (Einwender):	34
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	34
Ulrich Mischke (Einwender):	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	34
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	34
Ulrich Mischke (Einwender):	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	34
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	35
Ulrich Mischke (Einwender):	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	35
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	35
Katrin Louis (Betroffene):	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	35
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	36
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	36
Theo Schmitz (Einwender):	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	36
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	37
Herbert Gorecki (Einwender):	37
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	37
Katrin Hufschmidt (Einwenderin):	37
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	37
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	37
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	38
Katrin Hufschmidt (Einwenderin):	38
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	38
Ferdinand Lutter (Einwender):	38
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	39
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	39
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	39
Ulrich Mischke (Einwender):	39
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	39
Leonhard Lynen (Einwender):	39

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	40
Thomas Rohde (Einwender):	40
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	40
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	40
Thomas Rohe (Einwender):	40
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	40
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	41
Lars Siewert (Stadt Willich):	41
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	41
Lars Siewert (Stadt Willich):	41
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	41
Lars Siewert (Stadt Willich):	41
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	41
Lars Siewert (Stadt Willich):	41
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	41
Lars Siewert (Stadt Willich):	41
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	42
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	42
Lars Siewert (Stadt Willich):	42
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	42
Lars Siewert (Stadt Willich):	42
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	42
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	42
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	43
Lars Siewert (Stadt Willich):	43
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	43
Lars Siewert (Stadt Willich):	43
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	43
Lars Siewert (Stadt Willich):	43
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	43
Lars Siewert (Stadt Willich):	43
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	43
Lars Siewert (Stadt Willich):	43
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	44
Lars Siewert (Stadt Willich):	44
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	44
Gabi Caspers (Einwenderin):	44
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	44
Herbert Gorecki (Einwender):	44
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	45
Herbert Gorecki (Einwender):	45
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	45
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	45
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	46
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	46
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	46
Herbert Gorecki (Einwender):	46
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	46
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	47
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	47
Herbert Schäfer (Einwender):	47
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	47
Frederic Auth (Betroffener):	48
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	48
Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):	48
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	49
Harm Heldmaier (Vertreter):	49
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	49
Richard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):	50
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	50
Harm Heldmaier (Vertreter):	50

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	50
Richard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	51
Richard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	51
Harm Heldmaier (Vertreter):	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	52
Richard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):	52
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	52
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	52
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	53
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	53
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	54
Rainer Kammann (Stadt Viersen):	54
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	54
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	54
Rainer Kammann (Stadt Viersen):	54
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	54
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	54
Harm Heldmaier (Vertreter):	54
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	55
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	55
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	56
Dr. Dietrich Kühner (Vertreter):	56
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	64
Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	64
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	65
Dr. Dietrich Kühner (Vertreter):	65
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	66
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	66
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	67
Dr. Dietrich Kühner (Vertreter):	67
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	67
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	67
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	69
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	69
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	70
Birgit Luven (Stadt Tönisvorst):	70
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	70
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	70
Harm Heldmaier (Vertreter):	70
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	71
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	71
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	71
Harm Heldmaier (Vertreter):	71
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	71
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	71
Harm Heldmaier (Vertreter):	71
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	72
Harm Heldmaier (Vertreter):	72
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	72
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	72
Harm Heldmaier (Vertreter):	72
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	72
Harm Heldmaier (Vertreter):	72
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	72
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	73
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	73
Hans-Günter Welke (Antragstellerin):	73

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	73
Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	73
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	74
Harm Heldmaier (Vertreter):	74
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	74
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	74
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	75
Hans-Günter Welke (Antragstellerin):	75
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	77
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	77
Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):	77
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	78
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	78
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	78
Rainer Kammann (Stadt Viersen):	78
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	80
Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):	80
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	81
Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	81
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	82
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	82
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	82
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	82
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	82
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	82
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	83
Heinz Meurer (Einwender):	83
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	83
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	83
Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):	83
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	83
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	84
Heinz Meurer (Einwender):	84
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	84
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	84
Wolfgang Houben (Einwender):	84
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	85
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	85
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	85
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	85
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	85
Wolfgang Houben (Einwender):	85
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	85
Wolfgang Houben (Einwender):	85
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	86
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	86
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	87
Wolfgang Houben (Einwender):	87
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	87
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	87
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	87
Dr. Dietrich Kühner (Vertreter):	87
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	88
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	89
Dr. Dietrich Kühner (Vertreter):	89
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	90

Herbert Schäfer (Einwender):	90
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	91
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	91
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	92
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	92
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	92
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	93
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	93
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	93
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	93
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	93
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	93
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	93
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	94
Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):	94
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	95
Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	95
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	96
Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):	96
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	96
Martin Rothe (Einwender):	97
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	99
Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich):	99
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	100
Joachim Hans Beckers (Sachbeistand):	100
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	107
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	107
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	108
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	109
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	110
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	111
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	111
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	111
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	111
Dr. Friedrich Wölk (Vertreter):	111
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	112
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	112
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	112
Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):	112
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	113
Harm Heldmaier (Vertreter):	113
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	113
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	114
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	115
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	115
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	115
Hans-Günter Welke (Antragstellerin):	115
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	115
Harm Heldmaier (Vertreter):	116
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	116
Hans-Günter Welke (Antragstellerin):	116
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	116
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	116
Lars Siewert (Stadt Willich):	117
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	117
Lars Siewert (Stadt Willich):	117
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	117
Lars Siewert (Stadt Willich):	117
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	118

Lars Siewert (Stadt Willich):	118
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	118
Michael Ludwig (Deutsche Flugsicherung):	118
Lars Siewert (Stadt Willich):	118
Michael Ludwig (Deutsche Flugsicherung):	119
Lars Siewert (Stadt Willich):	119
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	119
Michael Ludwig (Deutsche Flugsicherung):	119
Lars Siewert (Stadt Willich):	119
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	119
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	119
Lars Siewert (Stadt Willich):	119
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	119
Lars Siewert (Stadt Willich):	119
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	120
Lars Siewert (Stadt Willich):	120
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	120
Frank Lindenmaier (Deutsche Flugsicherung):	120
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: Herr Heldmaier, bitte fassen Sie sich kurz, denn wir wollen weiter fortfahren.	120
Harm Heldmaier (Vertreter):	120
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	121
Joachim Hans Beckers (Einwender):	121
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	122
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	122
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	124
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	124
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	124
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	124
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	124
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	124
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	124
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	125
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	125
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	125
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	125
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	125
Heinz Meurer (Einwender):	125
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	125
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	125
Heinz Meurer (Einwender):	126
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	126
Heinz Meurer (Einwender):	126
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	126
Heinz Meurer (Einwender):	127
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	127
Heinz Meurer (Einwender):	127
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	127
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	127
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	127
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	128
Michael Ludwig (Deutsche Flugsicherung):	128
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	128
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	128
Hans-Joachim Berndt (Einwender):	129
Ulrich Mischke (Einwender):	129
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	129
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	129
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	129

Hans-Joachim Berndt (Einwender):.....	130
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	131
Hans-Joachim Berndt (Einwender):.....	131
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	132
Käthe Müller (Einwenderin):	132
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	137
Hubertus Goltsch (Einwender):.....	137
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	137
Käthe Müller (Einwenderin):	137
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	138
Käthe Müller (Einwenderin):	138
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	139
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	139
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):.....	139
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	139
Reinhard Lunau (Einwender):.....	139
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	142
Reinhard Lunau (Einwender):.....	142
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	143
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	143
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	143
Reinhard Lunau (Einwender):.....	143
Kai Oelert (Einwender):.....	143
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	143
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	143
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	144
Reinhard Lunau (Einwender):.....	144
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	144
Reinhard Lunau (Einwender):.....	144
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	144
Reinhard Lunau (Einwender):.....	144
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	146
Hubertus Goltsch (Einwender):.....	146
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	146
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	146
Hubertus Goltsch (Einwender):.....	146
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	146
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	146
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	146
Rolf Zerressen (Einwender):.....	146
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	147
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	147
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	147
Rolf Zerressen (Einwender):.....	147
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	147
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	147
Rolf Zerressen (Einwender):.....	147
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	148
Rolf Zerressen (Einwender):.....	148
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	150
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):.....	150
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	150
Herbert Schäfer (Einwender):	150
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	151
Heinz Meurer (Einwender):	151
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	152
Herbert Schäfer (Einwender):	152
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	152
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	152

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	155
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	155
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	155
Ferdinand Lutter (Einwender):	156
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	157
Ferdinand Lutter (Einwender):	157
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	157
Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):	157
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	158
Ferdinand Lutter (Einwender):	158
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	158
Hubertus Goltsch (Einwender):	158
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	158
Hubertus Goltsch (Einwender):	158
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	159

Beginn: 10:07 Uhr

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meine Damen, meine Herren! Ich würde gern den Erörterungstermin fortsetzen. Wir haben uns eben am Eingang überzeugt: Die Situation ist so, dass doch noch einige Zeit verstreichen wird, bis alle eingelassen sind. Ich glaube, wir fangen einfach an. Nehmen Sie bitte Platz.

Wir setzen den Erörterungstermin fort mit dem

Tagesordnungspunkt 5:

Lärm

Wir hatten am letzten Verhandlungstag einige Anträge bekommen, unter anderem Befangenheitsanträge. Die Entscheidungen dazu liest Ihnen Frau Hörr vor.

Felia Hörr (BR Düsseldorf):

Auf den Befangenheitsantrag des Bürgermeisters der Stadt Willich gegen Herrn Regierungspräsidenten Jürgen Büssow ergeht folgende Entscheidung:

Der oben genannte erneute Antrag zur Erklärung der Befangenheit des Herrn Regierungspräsidenten Jürgen Büssow geht ins Leere. Er wird daher ebenfalls zurückgewiesen.

Begründung: Herr Regierungspräsident Jürgen Büssow hat im Juni 2004 erklärt, sich einer Mitwirkung im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Mönchengladbach zu enthalten.

Insoweit ist Herr Büssow kein Verfahrensbeteiligter mehr.

Auch aus dem neuerlichen Vortrag des Bürgermeisters der Stadt Willich lässt sich nicht herleiten, dass Herr Büssow nunmehr trotzdem am Verfahren beteiligt sein soll.

Der Besuch des Regierungspräsidenten bei der Firma Boston Consult Group am 24.06.2005 ist Teil seiner Amtsgeschäfte. Ein Bezug zu den Einwendungen der Stadt Willich oder irgendein anderer verfahrensrelevanter Zusammenhang zu dem anstehenden Planfeststellungsverfahren lässt sich daraus nicht ableiten.

Auch die Durchführung der Hauptverwaltungsbeamtenkonferenz am 15.06.2005 steht nicht im Zusammenhang mit dem Antrag zum Ausbau des VLP Mönchengladbach. Etwas Gegenteiliges lässt sich insbesondere nicht aus dem Tagesordnungspunkt „Umsetzung der Luftverkehrskonzeption im Regierungsbezirk Düsseldorf“ herleiten: Bei der genannten Dienstbesprechung handelt es sich ebenfalls um einen Teil der regulären Amtsgeschäfte des Regierungspräsidenten; ferner lässt eine Erörterung der Luftverkehrskonzeption keinen Rückschluss darauf zu, dass dabei der Ausbau des VLP Mönchengladbach verfahrensrechtlich relevant angesprochen oder gar beeinflusst werden könnte.

Eine Mitwirkung im laufenden Verfahren zum beantragten Ausbauprojekt ist demnach nicht erkennbar.

Im Auftrag

Dr. Stork

Wir können Ihnen die Entscheidung gleich im Anschluss übergeben, Frau Schwerdtfeger.

Dann hatten wir einen weiteren Befangenheitsantrag; die Entscheidung werde ich ebenfalls verlesen:

Auf den Befangenheitsantrag des Herrn Martin Rothe gegen Herrn Regierungsvizepräsidenten Jürgen Riesenbeck u. a. ergeht folgende Entscheidung:

Herr Regierungsvizepräsident Jürgen Riesenbeck ist nicht befangen und daher befugt, im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des VLP Mönchengladbach weiter mitzuwirken.

Zur Sachverhaltsdarstellung wird auf die Antragschrift des Herrn Rothe am 14.06.2005 Bezug genommen.

Begründung: Herr Regierungsvizepräsident Jürgen Riesenbeck erfüllt keine der in § 20 VwVfG NRW genannten Voraussetzungen und ist damit keine kraft Gesetzes ausgeschlossene Person.

Auch liegen keine Gründe im Sinne von § 21 Abs. 1 VwVfG NRW vor, die Misstrauen gegen eine unparteiische Amtsausübung im Planfeststellungsverfahren rechtfertigen. Anhand der vorgetragenen Tatsachen lässt sich nicht erkennen, dass die Objektivität der Entscheidungsfindung gefährdet sein könnte. Die Tatsache, dass Regierungs-

vizepräsident Jürgen Riesenbeck die Regionalratsvorlage vom 25.05.2005 zur 17. GEP-Änderung unterschrieben hat, begründet noch nicht den Anschein der Befangenheit. Die vorgetragenen Tatsachen lassen nicht erkennen, dass hier eine von persönlichen oder sachfremden Interessen geleitete Beeinflussung der Amtsausübung vorliegen könnte. Das ist nur dann der Fall, wenn ein benennbarer rationaler Grund genannt wird, der an Tatsachen anknüpft, die nach objektiven und vernünftigen Erwägungen geeignet sind, Zweifel an der unparteiischen Tätigkeit des Bediensteten zu wecken.

Das eingeleitete GEP-Verfahren nimmt keine Entscheidung des fachplanerischen luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens vorweg und präjudiziert eine solche Entscheidung auch nicht.

Gegenstand des GEP-Verfahrens sind lediglich folgende regionalplanerische Darstellungsänderungen:

- Erweiterung des Flugplatzgeländes um ca. 90 ha Freiraum, unter Einbeziehung und Umwandlung von 21,5 ha GIB im Bereich der Trabrennbahn, auf insgesamt 209,5 ha,
- Reduzierung des Bereiches auf den Schutz der Natur „Neersener Bruch“,
- Verlagerung der S-Bahntrasse nach Norden,
- Wegfall der südlichen S-Bahntrasse,
- Darstellung einer südlichen Haupterschließungsstraße,
- Darstellung der neuen Lärmschutzzonen.

Das Landesplanungsgesetz sieht in § 20 Abs. 2 (entspricht § 14 Abs. 4 LPIG alter Fassung) ausdrücklich die Möglichkeit vor, Verfahren zur Änderung des Regionalplanes auf Anregung eines Vorhabenträgers durchzuführen. Das bedeutet, dass diese hier von der Stadt Mönchengladbach unter dem 27.05.2002 unter Bezugnahme auf den Antrag der Flughafengesellschaft Mönchengladbach vom 24.05.2002 beantragte Änderung des Gebietsentwicklungsplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) lediglich der Anlass dafür war, die raumordnerischen Voraussetzungen für ein offenes Planfeststellungsverfahren zu schaffen. Ob eine solche Nutzung tatsächlich

auch erfolgen könnte, wird ausschließlich im fachplanerischen luftrechtlichen Planfeststellungsverfahren entschieden.

Die Regionalratsvorlage vom 25.05.2005 zur 17. GEP-Änderung hebt dies im Beschlussvorschlag für den Regionalrat sowie in ihrer Begründung ausdrücklich hervor. Im Beschlussvorschlag heißt es: „Bedarf und Flugbetrieb sind aus Sicht der Raumverträglichkeit nicht in diesem GEP-Änderungsverfahren, sondern im Planfeststellungsverfahren zu prüfen. Die Flugplatzenerweiterung und die endgültige Trasse der Regiobahn sind Gegenstand jeweils eigenständiger Planfeststellungsverfahren.“

Aus diesem Grund ist auch der mit dem Befangenheitsantrag erhobene Vorwurf der Täuschung gegenstandslos.

Da somit kein relevanter Zusammenhang zwischen dem GEP-Verfahren und dem Planfeststellungsverfahren besteht und keine Vorfestlegung der fachplanerischen luftrechtlichen Planfeststellungsentscheidung erfolgt, wird der Antrag abgelehnt.

Aus den gleichen Gründen wird der weitere Antrag gegen nicht namentlich benannte weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bezirksregierung Düsseldorf zurückgewiesen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Dezernates 59 – Luftverkehr – haben die Regionalratsvorlage vom 25.05.2005 zur 17. GEP-Änderung nicht mitgezeichnet und waren auch nicht an der Vorbereitung und Abfassung der Ausgleichs- und Beschlussvorschläge zu den im GEP-Änderungsverfahren eingegangenen Anregungen und Bedenken beteiligt.

Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anderer Dezernate, die die Vorlage mitgezeichnet haben, sind nicht befangen, weil mit der Regionalratsvorlage vom 25.05.2005 zur 17. GEP-Änderung keine abschließenden Feststellungen getroffen werden, die eine Entscheidung des fachrechtlichen, luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens präjudizieren würden.

Im Auftrag

Lueb

Auch diese Entscheidung werden wir Herrn Rothe übergeben.

(Wolfgang Houben [Einwender]: Darf ich ganz kurz zu der Situation vor der Tür etwas sagen?)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Frau Schwerdtfeger hat mich eben darüber informiert, dass sich draußen vor dem Eingang noch sehr viele Personen befinden und dass der Einlass unter anderem deswegen so langsam vorwärts geht, weil nur an drei Plätzen abgefertigt wird. Deswegen die Bitte, draußen noch mehr Plätze zum Abfertigung vorzusehen, damit es flüssiger hier hereingeht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das können wir gerne machen. Insbesondere könnten wir auch die Wortmeldestelle mit einbinden. Herr Schnelting, können Sie sich bitte darum kümmern.

Wollen Sie auch noch etwas sagen? - Bitte.

Christian Bönsch (Betroffener):

Ich halte das nicht für die geeignete Lösung. Draußen stehen etwa 200 Kinder, Grundschüler, Kindergartenkinder. Wenn Sie in dem Tempo weiterarbeiten - auch wenn Sie jetzt noch zwei Personen dazu nehmen -, müssen sie mindestens noch anderthalb Stunden draußen stehen. Das ist nicht zumutbar.

(Beifall bei den Einwendern)

Lassen Sie wenigstens die Kinder hinein. Die haben sowieso keine Ausweise, die können Sie sowieso nicht registrieren.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist klar. Aber Sie wissen: Die Situation haben wir nicht so gewollt.

(Christian Bönsch [Betroffener]: Doch, Sie haben einen so großen Saal angemietet! Dann lassen Sie die Leute, die hier hineinpassen, auch herein!)

– Hören Sie doch einfach mal zu. – Wir haben öffentlich begonnen, und es hat die Beschwerde eines Einwenders gegen diese Öffentlichkeit gegeben. Wir würden einen Verfahrensfehler machen, wenn wir jetzt entgegen diesem Beschluss öffentlich tagen würden. Wir müssen leider kontrollieren.

Bei den Kindern haben wir folgende Regelung getroffen: Die Eltern sollen sich anmelden, die Kinder werden namentlich auf einem Zettel erfasst. Damit können sie nachträglich eingetragen werden. - Aber wir sind leider gezwungen, nichtöffentlich zu tagen.

Christian Bönsch (Betroffener):

Dann sind Sie eben schlecht auf die Situation vorbereitet. Am ersten Tag waren draußen zehn Plätze besetzt, und heute sind es nur drei. Wenn die Wortmeldestelle dazukommt, sind es vier; das ist ein Tropfen auf dem heißen Stein. Die Leute draußen stehen sich die Beine in den Bauch. Wo sollen die Kinder denn auf die Toilette gehen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist doch jetzt nicht das Problem.

Christian Bönsch (Betroffener):

Das ist für die Kinder wohl ein Problem. Haben Sie eine Ahnung!

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Mischke.

Ulrich Mischke (Einwender):

Ich habe noch, wenn es gestattet ist, ein, zwei Ergänzungsfragen zu der Ablehnung im Zusammenhang mit dem Antrag, dass Herr Riesenbeck und weitere Mitarbeiter eventuell befangen sein könnten.

Ich hatte mich schon vorgestern gemeldet und Sie gefragt, Herr Marten, ob es nicht üblich ist, dass in einem solchen Verfahren auch die Fachdezernate eingeschaltet werden. Sie hatten das bestätigt. Das ist jetzt auch grundsätzlich bestätigt worden. Sie haben aber dann gesagt, dass Ihr Dezernat nicht beteiligt war. Ich will das fragen, damit ich das auch richtig wiedergebe. Ich hatte es auch so verstanden, dass dadurch bedingt aber andere Fachleute der Bezirksregierung irgendwie in das Verfahren eingeschaltet worden sind; denn es geht hier nicht um ein x-beliebiges Thema, sondern um das Thema „Ausweisung möglicher Flächen für einen Flughafen“.

Wenn ich es richtig verstanden habe, habe ich durch die Formulierung auch bestätigt bekommen, dass wohl auch außerhalb der Abteilung 6 Fachleute in dieses Verfahren eingeschaltet worden sind. Lege ich das so richtig aus?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich habe mir die Beschlussvorlage im Entwurf angesehen. Da sind außer Mitarbeitern der Abteilung 6 auch andere Abteilungen betroffen, ja.

Ulrich Mischke (Einwender):

Gut. – Ich habe festgestellt, dass in der Vorlage aufgeführt sind Frau Lahrmann-Zylla – soviel ich weiß, ist sie Juristin und schon lange in diesem Bereich tätig; aber in der Luftfahrt war sie wohl noch nicht tätig –, Frau Krause ebenso und Frau Schmittmann auch. Ich kenne nur diese drei Personen, die heute alle der Abteilung 6 angehören. Mich würde interessieren, aus welchem Dezernat der Bezirksregierung, bezogen auf die fachliche Aussage Luftverkehrspolitik, jemand dort mitgewirkt hat. Welches Dezernat, wenn nicht Ihres, hat Fachkenntnisse und kann dazu Stellung nehmen? Ich habe hier den Organisationsplan vorliegen. Es gibt ja ein allgemeines Dezernat Verkehr; daraus kenne ich auch einige, Herrn Heuft, mit dem ich selbst schon vor 30 Jahren zusammen war. Aber der ist sicherlich kein Luftverkehrsexperte. Also wo sitzt der Sachverstand, der da mitgewirkt hat?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die Frage kann ich Ihnen nicht beantworten, weil ich nicht mitgewirkt habe, also keine eigene Kenntnis davon habe. Aber das ließe sich recherchieren.

Ulrich Mischke (Einwender):

Gut. – Aber Sie hatten doch gerade gesagt, Sie haben den Entwurf und die Mitzeichnungen gesehen. Dann müssten Sie doch gesehen haben, wer neben den drei Damen da mitgezeichnet hat.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist eine größere Anzahl von Personen. Mich hat nur interessiert: Steht irgendjemand vom Dezernat 59 drauf? – Das war nicht der Fall, so, wie ich Ihnen das auch gesagt habe.

Ich muss mir die Vorlage kommen lassen; da können Sie gerne Einblick nehmen.

Ulrich Mischke (Einwender):

Dann ziehe ich aus meiner Sicht folgendes Fazit: dass in diesem Zusammenhang Fachleute nicht mitgezeichnet haben und dass – ich übertreibe jetzt ganz bewusst – zumindest bezogen auf die Probleme des Luftverkehrs da anscheinend eine Laienspielschar mitgezeichnet hat. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Mischke, Sie können das so sehen. Ich weise das natürlich zurück. Ich habe Ihnen gesagt: Wir haben Fachleute auch in anderen Dezernaten und Abteilungen. Das sind nicht alles Laien, die in der Abteilung 6 sitzen, sondern das sind Leute, die sich tagtäglich mit diesem Thema befassen.

(Zuruf: Zum Beispiel! - Zurufe: Namen!)

– Was heißt „Namen“?

(Zuruf: Sie haben doch gesagt, Sie hätten da Fachleute, die sich damit befassen! Die Behauptung können Sie doch nicht aufstellen, wenn Sie die Fachleute nicht beim Namen nennen können!)

– Das ist keine Behauptung, das ist eine Tatsache. Ich würde Sie bitten, nicht hereinzurufen.

(Zuruf: Nennen Sie Namen, dann höre ich auf zu rufen!)

– Sie hören auch so auf zu rufen.

(Zuruf: Aha!)

Das garantiere ich Ihnen.

(Zuruf: Ja?)

Frau Hörr.

Felia Hörr (BR Düsseldorf):

Danke, Herr Marten.

Wir hatten noch zwei weitere Anträge gehabt, nämlich von der Stadt Korschenbroich und von der Stadt Willich. Die Entscheidungen hierzu möchte ich auch gern verlesen. Zunächst die Bescheidung des Antrags der Stadt Korschenbroich:

An die Stadt Korschenbroich

Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes
Mönchengladbach – Ihre Anträge vom 13.06.2005

Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen des Erörterungstermins
am 13.06.2005 stellten Sie

1. den Antrag, den Gutachtern Herrn Faulenbach da Costa sowie Herrn Heldmaier noch während des Erörterungstermins sämtliche Parameter der Schnellzeitsimulation TAAM 43 zu benennen sowie diese Simulation – gegebenenfalls auch in Langen – vorzuführen, und
2. den Antrag, dass neben der bestehenden Simulation mit 55 Flugbewegungen auch 56 Flugbewegungen sowie 60 Flugbe-

wegungen entsprechend der TOSIM zu untersuchen sind. Hintergrund hierfür sei die Antragstellung zur Erhöhung der Stundeneckwerte in Düsseldorf vom 13.10.2004.

Beide Anträge werden abgelehnt.

Begründung: Zunächst ist festzustellen, dass die oben genannte Schnellzeitsimulation TAAM 43 nicht Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen bzw. der dazugehörigen Verfahrensakten ist.

Darüber hinaus ist im Rahmen der Entscheidung nach § 8 in Verbindung mit § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG nicht von Belang, wie die Kapazität des Luftraums bewirtschaftet wird. Eine Prüfung der Verfügbarkeit des Luftraums, die sich letztlich als Abwägungskontrolle darstellen würde, hat im Rahmen der Planfeststellung nicht zu erfolgen. Der Planfeststellungsvorbehalt nach § 8 in Verbindung mit § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG erstreckt sich nur auf die Anlage und den Betrieb „des Flugplatzes“. Ein Flugplatz im Sinne des LuftVG ist „ein festgelegtes Gebiet auf dem Lande oder dem Wasser (einschließlich der Gebäude, Anlagen und Ausrüstungen), das ganz oder teilweise für Ankunft, Abflug und Bewegungen von Luftfahrzeugen am Boden bestimmt ist“.

Regelungen über die Nutzung des Luftraumes sind aus diesem Grunde nicht von der Planfeststellungsbehörde, sondern auf der Grundlage von § 21 a und 27 a LuftVO vom Luftfahrtbundesamt oder von der DFS zu treffen. Dies ist insbesondere seit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 11. Juli 2001 – AZ 11 C 14/00 – gefestigte Rechtsprechung. Die Auffassung, die Verfügbarkeit des Luftraumes sei trotzdem abwägungsrelevant, verletzt Bundesrecht, da sie von einem abweichenden Flugplatzbegriff ausgeht.

Da die Luftraumnutzung, wie dargelegt, nicht Gegenstand der behördlichen Abwägung ist, ist die sogenannte TAAM 43 nicht in das laufende Planfeststellungsverfahren mit einbezogen worden, und ein auf Einsichtnahme, Vorführung oder Ergänzung dieser Simulation gerichteter Antrag im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geht somit ins Leere.

Ausnahmen von dem Grundsatz, dass die Luftraumnutzung nicht dem Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsvorbehalt unterfällt, hat

auch das Bundesverwaltungsgericht in der oben zitierten Entscheidung nicht zugelassen.

Es ist zwar richtig, dass insbesondere die erforderliche Flugsicherheits- und Lärmbeurteilung eine gutachterliche Stellungnahme der DFS nach § 31 Abs. 3 LuftVG erfordert, in der anzugeben ist, welche Sicherheitsauflagen zu fordern bzw. welche An- und Abflugverfahren als realistisch anzusehen sind. Dies folgt aber daraus, dass die Flugsicherheitsrisiken und der Fluglärm vom Flugplatzbetrieb ausgehen und die Start- und Landebahn diesem zugerechnet wird. Hieraus ergibt sich zwar eine Regelungsbefugnis der Planfeststellungsbehörde dahin gehend, im Planfeststellungsbeschluss die vom Flugplatz ausgehenden Flugbewegungen zu beschränken. Dies ändert aber nichts daran, dass die Luftraumnutzung im Übrigen kein Gegenstand der planerischen Abwägung ist.

Somit sind beide Anträge abzulehnen.

Im Auftrag

Dr. Stork

Der Antrag der Stadt Willich ist mit gleichem Wortlaut beschieden worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich sehe zwei Wortmeldungen. – Frau Goldermann.

Christiane Goldermann (Stadt Korschenbroich):

Frau Hörr, ich denke, dass wir ein Exemplar des Beschlusses bekommen.

Felia Hörr (BR Düsseldorf):

Aber natürlich, Frau Goldermann, wie auch Sie, Frau Schwerdtfeger, für die Stadt Willich.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Heldmaier.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Guten Morgen, meine Damen und Herren! Herr Vorsitzender, es geht hier nicht um die Planfeststellung von irgendwelchen Flugrouten. Jeder weiß, dass das hier gar nicht Gegenstand der Verhandlung ist. Es geht aber um den zwingenden Nachweis einer Funktionalität. Ich möchte darauf hinweisen, dass zum Beispiel beim Verfahren Frankfurt über die ATSC in Bremen eine Simulation gemacht wurde und dass diese Simulation sowohl dokumentiert ist

als eben auch durchgeführt wurde. Die entsprechende Dokumentation ist in den Planungsunterlagen drin. Insofern haben Sie, glaube ich, den Sachverhalt nicht ganz verstanden, dass es hier um einen Funktionalitätsnachweis geht; denn Sie können nicht etwas planfeststellen, was nachher nicht funktioniert.

(Beifall bei den Einwendern)

Es ist ja nicht einerlei, ob man Eingriffe in die Landschaft und Dergleichen macht, und nachher sagt man: Oh, das war ein kleiner Fehler der Deutschen Flugsicherung. Die hat hier wohl bei der Simulation irgendwas nicht so ganz richtig gemacht.

Ich habe beim letzten Mal gesagt – und ich werde Ihnen das heute auch noch an mehreren Stellen nachweisen –, dass Sie hier groben Unfug planfeststellen werden. Und das ist der wichtige Zusammenhang: nachzuweisen, dass es kein grober Unfug ist. Deshalb muss die Funktionalität auf jeden Fall nachgewiesen werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bevor Sie das Werturteil „grober Unfug“ aussprechen, sollten Sie erst mal die Planfeststellung abwarten. Dann können Sie sich ein Urteil darüber bilden.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: In Frankfurt wird schon darüber geredet, dass in Düsseldorf grober Unfug geschieht! Darauf können Sie sich verlassen!)

– Gut. – Frau Schwerdtfeger.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Der Antrag ist ja auch mit den Worten abgelehnt worden, die TAAM 43 sei nicht abwägungsrelevant, da die Luftraumbewirtschaftung nicht Gegenstand der Abwägung sei. Aber im GEP-Verfahren wurde es genau hierhin verwiesen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich gehe also davon aus, dass ich jetzt gleich ein Exemplar bekomme, Frau Hörr, weil wir auch prüfen werden, ob wir einstweiligen Rechtsschutz beantragen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja, selbstverständlich. – Sonst gibt es zu den Anträgen keine Wortmeldungen mehr. Dann möchte ich fragen, ob Frau Fuchs, die Lehrerin einiger Schüler,

(Beifall bei den Einwendern)

die sprechen wollte, im Saal ist. Wollen Sie das Wort ergreifen? – Kommen Sie bitte nach vorne. Bitte.

Annette Fuchs (Einwenderin):

Meine Damen und Herren! Ich bin nicht Lehrerin an einer Schule, sondern ich bin Schulpflegschaftsvorsitzende, also Elternvertreterin.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Entschuldigung.

Annette Fuchs (Einwenderin):

Ich erhebe im Auftrag der Schulpflegschaft der Vinhoven-Grundschule in Neersen und damit im Namen der durch die Schulpflegschaft vertretenen Eltern und deren minderjähriger Kinder Einwendungen gegen den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach durch Verlängerung bzw. Neubau der Start- und Landebahn.

Die Vinhoven-Schule in Neersen, die zurzeit von 293 Kindern im Alter von sechs bis elf Jahren besucht wird, befindet sich in einer Entfernung von weniger als 1.000 m, das heißt 400 m vor dem Ende der Sicherheitsstufe I, von der geplanten Start- und Landebahn. Nach Ihrer Planung ist dort mit einem Flugbetrieb von Düsenmaschinen im Drei-Minuten-Takt in einer geschätzten Flughöhe von 100 bis 150 m über der Schule zu rechnen.

Die Vinhoven-Schule ist bereits jetzt durch den vorhandenen Flughafen und die angrenzenden Autobahnen A 44 und A 52 Lärmbelastigungen ausgesetzt. Für unsere Kinder besteht Schulpflicht, und die Vinhoven-Schule ist einzige Grundschule am Ort. Erst voriges Jahr hat die Stadt Willich einen Erweiterungsbau errichtet und den Schulhof saniert. Dabei wurde ein grünes Klassenzimmer auf dem Schulhof errichtet, das die Möglichkeit des Unterrichts im Freien bietet.

Nach dem Willen der Landesregierung und der Stadt Willich wird im Jahr 2006 auch der offene Ganztagsbetrieb an der Vinhoven-Schule aufgenommen. Die teilnehmenden Kinder verbleiben dann bis 16 Uhr in der Schule. Bei dem zu erwartenden Flugbetrieb und damit verbundenen Lärm wären die Nutzung der neuen Außenanlagen, unbeschwertes, der Entspannung dienendes Pausenspiel sowie sportliche Aktivitäten auf dem nahe gelegenen Sportplatz unmöglich. Ein geregelter Schulbetrieb mit konzentriertem Arbeiten in den Klassen und Aktivitäten draußen können nicht mehr stattfinden.

Die zu erwartende Lärmbelastigung gefährdet unsere Kinder in nicht unerheblichem Maße in ihrer Gesundheit. So schädigt Lärm auf Dauer das Gehör. Von einer möglichen Schwerhörigkeit abgesehen filtern Kindern bei dauerhafter Lärmeinwirkung nachweislich gesprochene Wörter nicht mehr richtig heraus, verstehen sie daher nicht mehr richtig und bekommen zu-

nehmend Kommunikationsschwierigkeiten. Lärm führt zu Leseschwächen, verhindert die Konzentrationsfähigkeit und verursacht Stress. Stress wiederum entlädt sich über kurz oder lang in Aggression und endet in einem gestörten Sozialverhalten.

Lärm verursacht, dass Kinder ein geringeres Durchhaltevermögen beim Lösen schwieriger Aufgaben haben. Des Weiteren führt Lärm häufig zu Erschöpfungszuständen, Schlafproblemen, Mattigkeit und sogar zu einem erhöhten Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Dauerhafte Lärmbelästigung wird auch an den Unterricht erteilenden Lehrern nicht spurlos vorbeigehen.

All diese Störungen des Lehrbetriebs und die zu erwartenden gesundheitlichen Beeinträchtigungen wirken sich negativ auf den Lernerfolg der Kinder aus und mindern so ihre weiteren schulischen und beruflichen Chancen. Die von Studien wie PISA und VERA geforderten höheren Leistungen der Kinder sind unter solchen Bedingungen jedenfalls nicht zu erbringen. Mögliche daraus resultierende soziale und gesellschaftliche Probleme der Kinder sind überhaupt nicht abzusehen.

Aber die Gesundheit unserer Kinder ist nicht nur durch Lärm gefährdet. Die Erweiterung der Start- und Landebahn gefährdet auch in erhöhtem Maße ihr Leben. Wegen der unmittelbaren Nähe der Schule zur Start- und Landebahn und der geringen Flughöhe an dieser Stelle steigt das Sicherheitsrisiko nicht nur für die Kinder dieser Schule. Die Risiken sind im Einzelnen: die Überschneidung der Flugschneisen Düsseldorf und Mönchengladbach, die Warteschleifen in niedriger Höhe, die bestehende Notfallvorschrift zum Ablassen von Treibstoff, ein errechnetes Absturzrisiko von 1:20.000, das Risiko bei Durchsacken der Maschine und das Risiko der Auswirkungen des Wirbelschleppens. Überdies können sich auch die erhöhten Schadstoffbelastungen in der Luft negativ auf die Gesundheit der Kinder auswirken.

Die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Lärm und das erhöhte Sicherheitsrisiko betreffen neben der Vinhoven-Schule natürlich auch gleichermaßen die in Neersen ansässigen Kindergärten mit je 100 Kindern im Alter von drei bis sechs Jahren. Ebenso betroffen sind auch die umliegenden anderen Schulen wie das Gymnasium in Anrath und die anderen Grundschulen in Anrath.

Durch den Bau der verlängerten Start- und Landebahn wird also gegen unser Recht und das unserer Kinder auf körperliche Unversehrtheit nach Artikel 2 Grundgesetz massiv verstoßen. Dies ist nicht zu verantworten.

Die Kinder sind unsere Zukunft. Ihr Wohlergehen und ihre Sicherheit sollten vorrangig berücksichtigt werden. Eine Entscheidung für den Ausbau ist eine Entscheidung gegen sie. - Vielen Dank.

(Lang anhaltender lebhafter Beifall und rhythmisches Klatschen bei den Einwendern – Laute Trompetengeräusche – Zahlreiche Einwender erheben sich von ihren Plätzen.)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meine Damen, meine Herren! Verehrte Kinder! Wir würden gerne fortfahren. Ich danke für Ihren Applaus. Frau Fuchs wird sich sehr freuen, dass sie soviel Zuspruch erfahren hat. - Herr Houben, Sie hatten sich zu Wort gemeldet.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich möchte darauf aufmerksam machen, dass der Lärm auf dem Schulhof geringer ist als der Lärm, den die Flugzeuge verursachen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr.

(Trompetengeräusch)

- Ich bitte, das zu unterlassen. Das macht keinen Sinn. Wenn Sie sich selbst nicht artikulieren können, dann brauchen Sie auch keine Hilfsmittel.

(Buh-Rufe der Einwender - Zuruf eines Einwenders)

- Sie haben nicht das Wort.

Stefan Höttges (Einwender):

Finden Sie es richtig, vor Kindern auf der einen Seite den Fluglärm gut zu heißen und wenn man hier fünf Minuten lang Applaus spendet, das als störend oder gesundheitsschädigend auszulegen, wie Sie es eben gemacht haben?

(Beifall bei den Einwendern)

- Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Guten Morgen! Mein Name ist Günter Zerbe. Ich bin Geschäftsführer des Flughafens Mönchengladbach und heute hier als Vorhabensträger.

(Zuruf eines Einwenders)

- Es heißt: „Flughafengesellschaft Mönchengladbach“. Vielleicht bin ich in der Lage, auch einige Sätze zu sagen. Wir haben Ihre Schulpflegschaftsvorsitzende ja auch aussprechen lassen. Sie ist nicht unterbrochen worden.

Wenn wir uns das Thema Wirtschaft - der Luftverkehr ist ein Teil unserer Wirtschaft; er ist Infrastruktur für Wirtschaften - ansehen, dann ist jedem klar - das ist auch mir klar -, dass wir divergierende Interessen haben. Es gibt Menschen, die beruflich auf ein Flugzeug angewiesen sind, weil sie zu einem Geschäftstermin wollen. Es gibt Menschen, die in Urlaub fahren möchten, und zwar dorthin, wohin man mit dem Flugzeug fliegen kann. Ich bin sicher, der eine oder andere in diesem Raum ist auch schon einmal geflogen, möglicherweise sogar von Mönchengladbach aus.

Ich freue mich natürlich über das Interesse an dem Erörterungsverfahren. Es ist bisher ein wenig zu kurz gekommen, was hier eigentlich erörtert wird. Es wird der Antrag der Flughafengesellschaft Mönchengladbach erörtert, und zwar themenbezogen, d. h., es gibt Stellungnahmen, Einwendungen zu bestimmten Punkten, die hier vorgetragen werden können. Wir versuchen, auf jede Frage eine Antwort zu geben. Wir haben auch eine Reihe von schriftlichen Einwendungen bekommen. Dieser Erörterungstermin dient auch dazu, dass die Genehmigungsbehörde, die Bezirksregierung, einen Abwägungsvorgang durchführen kann, nämlich abwägen zwischen den Argumenten, den Notwendigkeiten des Luftverkehrs, die wir aufgezeigt haben, und den berechtigten Interessen derjenigen, die sich betroffen fühlen oder betroffen sind. Wir diskutieren hier im Rahmen der Erörterung über eine Reihe von Themen. Am Montag und Dienstag haben wir zum Beispiel über das Thema Sicherheit gesprochen, und heute werden wir über das Thema Lärm sprechen. Wir werden im Verlauf der Erörterungstermine auch die Themen Gesundheit und Luftverschmutzung ansprechen. Ferner werden wir über die Menschen, die Betroffenheit, den Grad der Betroffenheit und über die Natur sprechen. Das ist Sinn und Zweck dieses Erörterungstermins. Von daher noch einmal vielen Dank für Ihr Interesse. Allen Kindern, die einmal Interesse haben, den Luftverkehr bei uns hautnah zu erleben, darf ich - -

(Zurufe von den Einwendern - Trompetengeräusch)

- Ich verwarne Sie jetzt ernsthaft. Wenn Sie noch einmal die Hupe benutzen, verweise ich Sie des Saales. Ich das klar?

(Zuruf eines Einwenders: Lärm stresst Sie scheinbar! - Beifall bei den Einwendern)

- Sie haben nicht das Wort. - Herr Zerbe, Herr Houben hat eine Zwischenfrage.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich würde gerne bis zum Ende ausführen. Es dauert nicht mehr lange.

An zwei bis drei Tagen in der Woche haben wir Schulen, Kindergärten zu Besuch. Wir wissen, dass es ein hohes Interesse an Flughäfen, Flugzeugen, am Flugbetrieb gibt. Ich biete an, sich von unserer Seite informieren zu lassen.

(Zuruf eines Einwenders: Das ist ein Erörterungstermin! - Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sprechen Sie ruhig weiter.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Es werden heute Transparente gegen Luftverschmutzung und Lärm gezeigt. Man muss doch eines ein wenig berücksichtigen. Wir leben in einem hoch industrialisierten Land. Ohne Industrie wären unsere Wirtschaft und unser Lebensstandard nicht vorstellbar. Ich bitte auch auf Ihrer Seite um eine Abwägung der Argumente. - Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Zerbe, vielen Dank, dass Sie sich mal wieder zu Wort melden. Man hört ja von Ihnen ausgesprochen selten etwas. Ich finde es eine Ungeheuerlichkeit, dass Sie nach den Diskussionen, die wir in der ersten Erörterungswoche geführt haben, über das Thema Wirtschaft im Zusammenhang mit dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach sprechen. Sie sind Geschäftsführer einer Gesellschaft, die in den vergangenen zehn Jahren etwa 40 Millionen € Verluste erwirtschaftet hat,

(Starker Beifall bei den Einwendern)

die letztlich von uns allen auf die eine oder andere Art aufzubringen sind. Schütteln Sie nicht mit dem Kopf. Auch die Verluste einer privaten Gesellschaft sind am Ende durch ihre Kunden aufzubringen. Ich möchte jetzt gar nicht über die Verflechtungen mit NVV und anderen reden.

(Zuruf eines Einwenders: Eben!)

Ich habe Ihnen am Dienstag gezeigt, dass wir in Deutschland doppelt so viele Flughäfen wie in Frankreich haben. Frankreich ist nicht unterentwickelt. Unsere Gesellschaft ist hoch industrialisiert und produziert Lärm. Das ist alles richtig. Aber unsere Aufgabe und insbesondere die Aufgabe der Politik ist es, den Ausgleich zu finden zwischen den Notwendigkeiten einer modernen Gesellschaft und den Lasten, die die Bürger zu tragen haben. Hier einen

Flughafen zu wollen, mitten zwischen rund 100.000 Menschen, die rund um den Flughafen leben, ist eine Ungeheuerlichkeit.

(Starker Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Guten Morgen, Herr Vorsitzender! Ich komme aus der Stadt Willich, die durch Flugverkehr vierfach belastet ist, nämlich MODRU 5T, der Schulflugverkehr, den Herr Zerbe eifrig verteidigt und uns zum Teil zum Wahnsinn getrieben hat und treibt, der neue Ausbauplan des Flughafens Mönchengladbach und die Stundeneckwerteerhöhung in Düsseldorf. Ich bin dankbar dafür, dass dieses in der Bevölkerung durch Demonstrationen im Erörterungstermin aufgenommen wird. Herr Marten, lassen Sie mich einmal zitieren, was mir Frau Zünkler aufgetragen hat. Sie haben ja der Frau Zünkler in Willich geschrieben nach dem Motto: Lasset die Kinder zu mir kommen. Die Kinder sind jetzt gekommen. Es geht um dieses Potential und nicht um das Wirtschaften einer Privatgesellschaft. Das Potential unserer Zukunft sind die Kinder und darum geht es.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Kindern sind durch die Ausweisung im Planfeststellungsverfahren in geradezu grotesker Weise die hauptbelasteten in diesem Verfahren, nämlich dadurch, dass die Schule an der Pappelallee, der Kindergarten an der Pappelallee und der Kindergarten an der Bengdbruchstraße in der Zone liegen mit einem Abstand - das hat die DFS richtig beschrieben - von 170 m im Landevorgang und das nur 1.000 m entfernt davon. Meine Herren von der DFS, Sie haben das gesagt. Sie können das ja richtig stellen, wenn ich etwas Falsches zitiert habe. Im Startvorgang wird das noch grausamer sein. Wir haben die Aussage eines Piloten, der verständlicherweise darum gebeten hat, seinen Namen nicht zu nennen, dass dann, wenn es soweit käme, in dem Radius von 4 km die Tassen aus dem Schrank fallen. Wir dürfen also darauf hoffen, dass die Bezirksregierung ihr Abwägungspotential aufruft, und zwar in fachlich kompetenter Weise, und uns vor diesem Schicksal bewahrt, welches ja in Frankfurt dadurch gekennzeichnet ist, dass in der An- und Abflugzone ungefähr 1.500 Objekte aufgekauft, saniert oder zugemacht werden, Kelsterbach und andere. Ich darf nur daran erinnern, dass das so ist, Herr Zerbe. Wir nehmen das nicht hin.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Schäfer. Sie haben sicherlich gemerkt, dass die Kinder hier herzlich willkommen sind.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Das habe ich bereits im Erörterungstermin angesprochen. Sie sehen ja, der Zuspruch ist gewaltig. - Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich möchte gerne auf Herrn Houben eingehen, der ja die Last des Flugverkehrs beklagt. Wir wissen, Herr Houben, dass es in Deutschland noch andere Flughäfen gibt. Dort wird auch nachts geflogen. Das haben wir nicht vor.

(Unruhe bei den Einwendern)

Dort wird nachts Frachtverkehr geflogen. Sagen Sie doch einmal etwas zu der Wichtigkeit dieses Verkehrs.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben, möchten Sie erwidern?

Wolfgang Houben (Einwender):

Ja. Das ist genau das, was ich vorhin in meinem Statement gesagt habe. Wir leben in einer hoch industrialisierten Welt, in einem hoch industrialisierten Land. Es ist richtig, dass unsere Wirtschaft Lärm produziert. Unsere Aufgabe als Politik, auch die Aufgabe der Firmen ist es, darauf zu achten, dass das für die Menschen erträglich ist. Es wird jedoch unterschiedlich damit umgegangen. Auch wenn es für viele Betroffene sehr leidvoll ist: Nachtflug ist ein Erfordernis, das unsere Wirtschaft hat. Das wird von niemandem, insbesondere nicht von den Bürgerinitiativen, bestritten, denn das Sankt-Florians-Prinzip, das Sie uns immer vorhalten, verfolgen wir nicht, sondern wir verfolgen das Konzept: Flugverkehr ja, da und soweit er notwendig ist, aber unter Beachtung der berechtigten Ansprüche der Anwohner. So herum sieht es aus und nicht anders herum.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Houben, könnte Ihre Stellungnahme dadurch beeinflusst gewesen sein, dass Sie bei einer Gesellschaft arbeiten, die Nachtflugverkehr betreibt?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Zerbe, auf diesen Augenblick habe ich ein paar Tage lang gewartet und ich freue mich eigentlich darauf, denn das ist eine fabelhafte Stelle. Ja, es ist richtig, ich arbeite bei einem Unternehmen, das ganz intensiv von Luftverkehr abhängig ist, bei einem Unternehmen, das meiner Information nach die größte Fluggesellschaft ist, nämlich bei UPS. Damit fliegt normalerweise niemand, sondern das sind genau die Flugzeuge, die Sie angesprochen haben. Aber es gibt einen wesentlichen Unterschied zwischen meinem Arbeitgeber und Ihrer Firma, und diesen haben wir am Dienstag besprochen. Die Airlines können rechnen, die müssen rechnen, und sie erwirtschaften Erträge. Das tut auch meine Firma. Sie hingegen belasten die Menschen in der Region, erwirtschaften Verluste und lasten sie genau denen auf, die davon betroffen sind. Das ist der Unterschied zwischen Ihrer Argumentation und meiner.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe Ihnen am ersten Tag dieser Erörterung mehr im Spaß etwas gesagt, und zwar aus der Fußballersprache, weil wir hier im Fußballstadion sind: Es gibt Tage, an denen verliert man, und es gibt Tage, an denen gewinnen die anderen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Mein Name ist Rolf Wölk. Ich war bis vor einem Jahr Mitarbeiter der Firma EADS und arbeite seit den Anfängen des Fluglärmsgesetzes, also seit über 30 Jahren, auf dem Gebiet des Fluglärms und Verkehrslärms.

Für das laufende Planfeststellungsverfahren war das Fluglärmgutachten zu erstellen. Darin sollte ermittelt werden, welche Belastungen durch Fluglärm bei einem Betrieb mit einer Start-/Landebahn von 2.320 m Länge zu erwarten sind. Für dieses Vorhaben wurde die voraussichtliche Lärmbelastung bei dem für das Jahr 2015 prognostizierten Flugbetrieb ermittelt sowie der Ist-Flugbetrieb des Jahres 2000 nach den gleichen Kriterien untersucht, um Vergleiche beider Szenarien zu ermöglichen. Das Fluglärmgutachten bezieht seine aktuellen Informationen aus drei Quellen, dem prognostizierten Flugverkehrsaufkommen, wie es im entsprechenden Gutachten ermittelt wurde, dem Verlauf der Flugstrecken, wie sie von der DFS und dem Platzbetreiber beschrieben wurden, und den Messwerten von Lärmimmissionen der verkehrenden Flugzeugmuster, wie sie mit Stand 1999 im Umweltbundesamt vorlie-

gen. Mit diesen Angaben werden auf Basis der sogenannten Anleitung zur Berechnung des Fluglärmmessgesetzes, kurz AzB genannt, akustische Kenngrößen ermittelt, die nach Gesetzeslage vorgeschrieben sind, und weitere, die in der Lärmwirkungsforschung gebräuchlich sind.

Als wesentliche Einflussparameter gehen folgende Größen in die Berechnung ein: die geometrische Beschreibung der Flugstrecken, die Bewegungszahlen der Flugzeuge und Hubschrauber, diese nach Flugzeugklassen eingeteilt und den An- und Abflugstrecken zugeordnet, die Immissionsmesswerte verschiedener Flugzeug- und Hubschraubertypen, die Bodendämpfungswirkung bei der Schallausbreitung, seitliche Streuung der Flüge längs der Flugstrecken und Schubveränderung der Triebwerke im Verlaufe eines Fluges.

Die Ergebnisse des Fluglärmgutachtens sind von zweierlei Art: Aussagen über Dauerbelastung durch Fluglärm und Aussagen über Belastungen durch Einzelschallereignisse. Sie werden in Form von Zonen ausgewiesen, innerhalb der gewisse Grenzwertkriterien überschritten werden, oder in Form von statistischen Aussagen über die Häufigkeit des Auftretens von Lärmereignissen an einzelnen Punkten, zum Beispiel wie viele Schallereignisse täglich bei einem Betroffenen auftreten und in welcher Höhe. Diese Ergebnisse bestehen im Einzelnen aus dem zu erwartenden Lärmschutzbereich nach Fluglärmmessgesetz mit den Schutzzonen 1 und 2, aus Pegelhäufigkeitskonturen, also Gebiete, in denen die Lärmereignisse eine Mindestanzahl und eine Mindestpegelhöhe überschreiten, zum Beispiel die Lärmgefährdungsgebiete, die Lärmbelastungsgebiete, in denen ein Dauerschallpegel überschritten wird, Bereiche, in denen die mittleren Maximalpegel über einem Vorgabewert liegen, und Detailaussagen über Häufigkeiten und Pegelhöhen von Lärmereignissen an besonders lärmexponierten Punkten oder an für eine Gemeinde repräsentativen Punkten.

Eine Bewertung dieser Ergebnisse wird im Fluglärmgutachten nicht vorgenommen, denn die Ermittlungen erfolgen auf rein physikalischer Grundlage und mit eindeutig definierten mathematischen Verfahren. Es gehen also keine medizinischen oder lärmpsychologischen Aspekte ein. Die Ergebnisse werden vielmehr an den lärmmedizinischen Gutachter weitergereicht. Dieser macht dann die wesentlichen Aussagen über die Auswirkungen des prognostizierten Fluglärms auf Bewohner im Nahbereich des Flughafens. - Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die allerdings nur bedingt war. Danke sehr. Ich bitte darum, den Rednern zuzuhören. Das gehört sich auch in einem Erörterungstermin so. - Herr Lindenmayer für die Deutsche Flugsicherung.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Wir haben noch einige Fragen aus den ersten beiden Tagen dieser Woche zu beantworten, was wir jetzt machen wollen. Dies macht mein Kollege Herr Balzer. Anschließend werde ich auf die aktuellen Routen für die Planfeststellung eingehen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es gab noch eine Frage aus dem hinteren Raum.

Hans Kruse (Betroffener):

Mein Name ist Hans Kruse. Ich komme aus Korschenbroich. Ich habe zu den Ausführungen von Herrn Wölk eine Frage. Es wird allgemein von Messpunkten gesprochen. Gemessen wird ja nichts. Die Messwerte, die wir in den Unterlagen der Planfeststellung sehen, sind errechnete Werte. Kann man diese errechneten Werte durch die Zusammensetzung der Flugbewegungen in den einzelnen Klassen so beeinflussen, dass gewisse Gebiete nicht in Schutzzonen fallen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Sie haben die Thematik Messpunkte angesprochen. Die Frage ist durchaus berechtigt. Für Prognosen kann man ja nichts messen. Sie können nur messen, was wirklich stattfindet. Den Berechnungen vorausgegangen sind die Messungen der einzelnen Flugzeugmuster. Eine Prognose kann nur berechnet werden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Haben Sie noch eine Nachfrage?

Hans Kruse (Betroffener):

Sie sagen, es sind keine Messpunkte. Dann sollte man in den Schriften diese Punkte auch nicht als Messpunkte bezeichnen.

Die Schutzzonen richten sich nach den Werten, die man errechnet hat. Diese Werte kann man ja so beeinflussen, dass man die Flugbewegungen der einzelnen Klassen solange verschiebt, bis man keine Schutzzonen über gewissen Gebieten hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Der Vorteil der AzB und der Daten, die vorliegen, ist, dass die Berechnungen völlig ermessensfrei durchgeführt werden können und durchgeführt werden. Eine andere Stelle, die Be-

rechnungen durchführt, wird auf dieselben Ergebnisse kommen. Aufgrund der Voraussetzungen, nämlich der Flugbetriebsprognose, der zugrunde liegenden Immissionsmesswerte und der Bewegungsmesszahlen, hat man keinen Spielraum, die Schutzzonen zu beeinflussen. Das läuft völlig exakt ab, und die Ergebnisse sind reproduzierbar.

Hans Kruse (Betroffener):

In Ihren schriftlichen Ausführungen sprechen Sie von 29.879 - das ist eine krumme Zahl - Propellerflugzeuge bis 2 t, von 10.382 Strahlflugzeugen von 2 bis 5 t und 13.786 Strahlflugzeuge von 5 bis 20 t. Können Sie gewährleisten, dass im Jahre 2015 tatsächlich diese Werte gegeben sind?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Die Lärmprognose erfolgt auf Basis einer gewissenhaft erstellten Verkehrsprognose mit bestimmten Flugzeugmustern. Die Prognose ist dann mit AzB99 gerechnet worden.

Hans Kruse (Betroffener):

Das sind aber sehr krumme Zahlen. Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwender):

Herr Dr. Wölk, ich habe Ihren Anfangsworten sehr aufmerksam zugehört. Sie sprachen von Belastungen durch Einzelschallereignisse. Meine Frage an Sie: Stimmen Sie mit mir überein, dass der äquivalente Dauerschallpegel nicht geeignet ist, die Betroffenheit auf der Hausterasse zu beurteilen?

(Beifall bei den Einwendern)

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Ich sagte in meinen einleitenden Worten auch, dass die Lärmbelastung sowohl als Dauerbelastung als auch als Belastung durch Einzelschallereignisse zu sehen ist. Deshalb wurde in dem Fluglärmgutachten mit dem Schwerpunkt auf die Einzelschallereignisse eingegangen. Wir haben an 30 Punkten, die zum Teil am stärksten belastet sind, diese Statistiken ermittelt, in denen dem Bewohner konkret gesagt wird, wie viele Schallereignisse täglich und in welcher Höhe auftreten werden. Die Dauerschallbelastung ist natürlich auch ein Maß, um die Lärmbelastung auszudrücken. Die ist aus lärmmedizinischer Sicht durchaus sinnvoll. Ich

möchte darauf hinweisen, dass die Ergebnisse des Fluglärmgutachtens an die Lärmmediziner weitergegeben werden. Der muss dann sagen, welche Auswirkungen das auf die Betroffenen hat.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich habe auf einer VDI-Veranstaltung vor etwa 3 Jahren den damaligen Lärmtechniker am Flughafen Düsseldorf so verstanden - das ist ein kompetenter Mann -, dass der äquivalente Dauerschallpegel überhaupt nicht geeignet ist, die Betroffenheit der Leute, die unter Fluglärm leiden, auszudrücken. Damit möchte ich meine Ausführungen beenden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Berndt.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Ich komme aus Tönisvorst. Herr Wölk, Ihre Berechnungen sind subjektiv. Die Basis dafür sind Daten, die einer ständigen Veränderung unterliegen. Sie haben aber nur einen Wert genannt. Sie berücksichtigen zum Beispiel nicht die Veränderung von Flugrouten. Sie berücksichtigen nicht, dass sich laufend die Eckwerte ändern. Objektiv sind vielleicht die Einwohnerzahlen, die Herr Zerbe bei mir in Abrede gestellt hat. Man kann sagen, 2015 sind ungefähr so und so viel Menschen in der Region. Höchstens ein Erdbeben könnte Veränderungen herbeiführen. Ich frage Sie: Haben Sie die unterschiedlichen Windverhältnisse berücksichtigt, die die Orte Vorst und Tönisvorst belasten? Nichts davon ist vorhanden. Sie müssten nämlich dann verschiedene Szenarien aufstellen und nicht nur einen Wert, der mathematisch bestimmt ist, aufstellen. Fehlt nicht noch eine ganze Reihe von Werten in Ihrer Tabelle?

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich komme aus Willich-Schiefbahn. Ich wohne seit 41 Jahren dort. Als wir dorthin gezogen sind, gab es dort einen Segelflugplatz an der alten B7.

Hat Herr Dr. Wölk den Umgebungslärm mit in seine Berechnungen einbezogen oder gehört das nicht dazu?

Wir haben die A 44, die A 52 und außerdem eine Autobahnmaut seit einiger Zeit, weswegen mehr LKWs durch die Ortschaften fahren. Ist das Fluglärmgesetz, das demnächst überarbeitet werden soll, mit in diese Berechnungen einbezogen?

Wie ist das mit dem Dauerschallpegel? Wird der auf 24 Stunden gerechnet oder nur auf die eigentliche Betriebszeit, die ja am Flugplatz Mönchengladbach von 6 Uhr bis 23 Uhr gehen soll?

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke. - Herr Rechtsanwalt Johlen.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Herr Dr. Wölk hat bereits gesagt, dass man bei den Berechnungen des Fluglärms nicht der Beliebigkeit ausgesetzt ist, sondern dass es dafür feste Regeln gibt. Genauso ist es bei der rechtlichen Bewertung. Wir haben eine umfangreiche Rechtsprechung unserer höchsten Gerichte, wie Fluglärm zu bewerten ist. Daran muss sich jeder halten. Deshalb zwei Anmerkungen.

Erstens. Über die angebliche Ungeeignetheit des äquivalenten Dauerschallpegels mögen die Fachleute diskutieren. Die Rechtsprechung hält den äquivalenten Dauerschallpegel neben den Maximalpegeln für ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung von Fluglärm. An diese Rechtsprechung muss man sich halten. Aus diesem Grunde muss der äquivalente Dauerschallpegel festgestellt werden.

Zweitens. Zum Umgebungslärm. Auch hierzu gibt es durch Gesetz und Rechtsprechung feste Vorgaben. Die besagen, dass bei der Berechnung der Wirkungen einer Verkehrsanlage die Verkehrsanlage, hier der Flugplatz, zunächst einmal isoliert zu betrachten ist, also sonstige Lärmquellen auszuschneiden haben. Es ist nur dann notwendig, eine Zusammenfassung aller Lärmquellen vorzunehmen, wenn sich die Summe dieser Lärmquellen einem verfassungsrechtlich unzulässigen Lärmwert nähert, wenn man also sagt, alle Lärmquellen zusammen führen zu einer Gesundheitsbeeinträchtigung oder zu einer unzumutbaren Eigentumsbeeinträchtigung. Wenn dieser Ausnahmefall nicht gegeben ist, muss zunächst einmal der Lärm, der vom Flughafen ausgeht, isoliert betrachtet werden. Das ist durch Dr. Wölk geschehen. Das ist rechtmäßig. Dies entspricht dem Gesetz und dem Recht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke schön. Wir haben jetzt noch eine Reihe von Wortmeldungen. - Herr Mischke.

Ulrich Mischke (Einwender):

Herr Dr. Wölk, Sie haben ausgeführt, dass Sie die Lärmbelastungen nach einem bestimmten Flugzeugmix berechnet haben. Liege ich richtig, dass sich das Ergebnis der Lärmbelastung verändert, wenn man diesen Flugzeugmix verändert, indem man einen höheren Anteil an lärmintensiven Flugzeugen einrechnet oder indem man ihn so verändert, dass man den Anteil der geräuschärmeren Flugzeuge einrechnet?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Richtig.

(Zuruf eines Einwenders: Zur Geschäftsordnung!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gibt es nicht.

Ulrich Mischke (Einwender):

Dann haben Sie ausgeführt, dass Sie die angegebenen Lärmwerte der einzelnen Flugzeugtypen zugrunde gelegt haben, also wahrscheinlich die Werte, die die Hersteller der Flugzeuge vorgeben. Meine Frage: Sind dies feste Werte, oder ändern sich die Werte nicht dann erheblich, wenn ein Flugzeug unter Volllast oder unter Teillast startet?

Meine ergänzende Frage dazu: Sind Sie jeweils von Volllast oder von Teillast ausgegangen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Sie haben völlig Recht: Wenn sich der Flugzeugmix verändert, verändern sich natürlich auch die Ergebnisse der Lärmberechnung. Generell kann man aber sagen: Die Triebwerksentwicklung geht dahin, dass immer leisere Triebwerke entwickelt werden. Das hat finanzielle Gründe, weil die Flughäfen leisere Triebwerke nicht so stark mit Gebühren belasten wie laute Triebwerke. Es gibt in der Klassifizierung der Daten der AzB auch Klassen, in denen mit Volllast gerechnet wird. Die Angabe, inwieweit jeder einzelne Flug mit Teillast oder Volllast geflogen wird, wird subsumiert in der Angabe der einzelnen Flugzeugklassen und der Angabe über den prognostizierten Flugverkehr.

Ulrich Mischke (Einwender):

Haben Sie immer Volllast zugrunde gelegt?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Diese Frage wird dadurch beantwortet, dass mir entsprechend der gesetzlichen Vorgaben für die Performance der Flugzeuge die Daten vorgegeben werden. Es wurden Messungen angestellt. Diese Messungen sind in Tabellen niedergelegt, und diese Tabellen lege ich zugrunde.

Ulrich Mischke (Einwender):

Vielen Dank. Dem entnehme ich, dass Sie sich an die Tabellen gehalten haben, aber Sie haben nicht zugrunde gelegt, dass die Flugzeuge jeweils mit Volllast starten.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe eine letzte Frage. Wer hat den Flugzeugmix, der den Berechnungen zugrunde liegt, vorgegeben? Von wem haben Sie die Daten? Haben Sie die Zusammenstellung selbst gemacht, oder haben Sie die vom Flughafen? Die große Frage ist ja, welche Flugzeuge zugrunde gelegt werden. Dadurch kann man zu völlig unterschiedlichen Ergebnissen kommen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Es ist eine reine Frage an den prognostizierten Flugbetrieb, der für mich Eingabe bedeutet.

Jetzt muss ich Ihre Volllast-Bemerkung ergänzen. Die Situation, dass ein Flugzeug mit Volllast startet, ist in den Tabellen berücksichtigt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Mischke. - Frau Louis.

Katrin Louis (Betroffene):

Mein Name ist Katrin Louis, wohnhaft in Willich-Neersen. Ich bin Toningenieurin und kenne mich mit Schallpegeln ganz gut aus. Ich hätte gerne von Ihnen konkrete Daten. Ich höre immer von irgendwelchen Messpunkten, so und so viel Schallpegel durchschnittlich. Ich möchte konkret von Ihnen wissen, welcher Schallpegel voraussichtlich an der Vinhofen-Schule erreicht wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir sprechen ja über ein Gebiet, in dem eine Reihe von Einwendern und Betroffenen wohnen. Wenn jetzt jemand kommt und sagt: „Ich wohne in der Straße Nummer 19, bitte gib mir den Lärmwert“ – –

(Unruhe und Widerspruch bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir brauchen einen Augenblick, um in den Unterlagen nachzusehen, weil man nicht sofort jeden Lärmwert ad hoc aus dem Kopf kennt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut. Sie suchen die Unterlage. Kann ich, bis das gefunden ist, noch einen anderen drannehmen. – Das Wort hat der Herr hinter Herrn Lutter.

Theo Schmitz (Einwender):

Mein Name ist Theo Schmitz aus Viersen. – Ich habe eine Frage zu den Einflussgrößen. Wir haben Anfang der Woche gehört, dass die Situation des Flughafens Mönchengladbach zu Düsseldorf recht ungewöhnlich, wenn nicht gar einmalig ist. Uns wurde erklärt, dass Kapazitätsengpässe in Düsseldorf dazu führen, dass die Flieger hier in Gladbach wesentlich mehr Warteschleifen machen müssen

(Zuruf)

– das ist gesagt worden; ich habe mir das wörtlich notiert; Herr Zerbe, ich hoffe, Sie haben zugehört – und dass der Verkehr der Flugschule jede Menge Warteschleifen ziehen muss. Meine Frage ist: Wie weit haben Sie das berücksichtigt?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Vielleicht können Sie die Frage von der Dame auch mit beantworten.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Ich kann die Frage der Dame sofort beantworten. Wir haben an den Punkten Grundschule Pappelallee, Kindertagesstätte Bengdbruchstraße und Altentagesstätte Minoritenplatz konkrete Berechnungen angestellt. Explizit ergaben sich Leq4-Werte von 57,6 für die Schule, 54,0 und 54,7.

(Lachen bei den Einwendern)

In der Bewertung Leq3 ergeben sich 59,8, 56,1 und 57,0.

(Zurufe von den Einwendern)

– Lassen Sie mich bitte zu Ende sprechen. – Diese Werte überschreiten zwar nicht den medizinischen Gutachterschwellenwert von 60 dB(A), doch kommen sie ihm so nahe, dass ähnlich wie bei den Punkten Eickerend und Neersen-Westlicher Ortsrand eine analoge Empfehlung des medizinischen Gutachters zu erwarten ist, dass bei Realisierung des Vorhabens Belastung und Beanspruchung zu untersuchen sind und gegebenenfalls Maßnahmen zum Schallschutz bzw. zum Umgang mit Lärm abzuleiten sind. – Dazu möchte ich nur auf Kapitel 7.1 und 7.2 des medizinischen Gutachtens verweisen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Als Nächster wollte Herr Gorecki eine Zwischenfrage stellen, dann die Dame hinten links. – Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwender):

Darf ich meine Frage gleich stellen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut. – Dann die Dame. Bitte sehr.

Katrin Hufschmidt (Einwenderin):

Katrin Hufschmidt aus Willich-Neersen. Ich bin Mutter von zwei Töchtern, die dort zur Schule gehen.

Ich habe eine Nachfrage zu diesen Lärmmesspunkten. Da sind sehr viele Punkte in dieser Tabelle im Planfeststellungsverfahren genannt worden. Neersen-Westlicher Ortsrand, Neersen-Ortsmitte, Maternus-Grundschule in Kleinenbroich. Warum sind die Schule und der Kindergarten, die beide 400 m vom Ende der Sicherheitszone entfernt liegen, kein Messpunkt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Das Problem mit den Punkten, die auszuwählen sind, ist generell: Man kann Hunderte, Tausende Punkte oder jedes Haus messen.

(Widerspruch und Pfiffe bei den Einwendern)

Was Neersen und Ihre Frage angeht, so wurde bewusst Neersen-Westlicher Ortsrand als der am meisten belastete Punkt ausgesucht und Neersen-Mitte sozusagen als repräsentativ für den Gesamort. Ich nannte Ihnen gerade die Werte für die Schule Pappelallee und die Kindertagesstätte.

Die Frage: „Warum wurde ich nicht als Messpunkt ausgewählt“, wird immer auftauchen. Aber wir haben uns Mühe gegeben, die am meisten belasteten Punkte, zum Beispiel eben auch in Eickerend oder Neersbroich oder Neersen-Westlicher Ortsrand, auszusuchen und dann in weiteren Abständen Punkte, die man als repräsentativ für die Ortschaft, für die Gemeinde ansehen kann.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nachfrage? – Bitte.

Katrin Hufschmidt (Einwenderin):

Da sind täglich 400 Kinder. Es geht nicht darum, dass meine Straße betroffen ist. Da sind 400 Kinder, die 400 m vom Ende der Sicherheitszone entfernt sind.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich kann nicht verstehen, dass das nicht relevant sein soll.

(Erneut Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich habe hier eine Tabelle über Laut und Leise der Flugzeuge, die ich eigentlich erst heute Nachmittag oder morgen Vormittag, wenn ich mit meiner Wortmeldung dran bin, bringen wollte. Darin sehe ich ganz am Ende: Die Douglas DC-8 Q hat 107,2 dB(A). Dann kommt noch die Tupolev TU-134 und so weiter, und so weiter.

Frage: Kann man laute Flugzeuge einfach abweisen, dass man sagt: „Ihr dürft nicht“, oder nimmt man nur mehr Geld, wenn eine laute Maschine landet? – Ich war in der Industrie tätig und habe gelernt: Wenn man mehr Geld kriegt, nimmt man alles an, was geht. – Ich habe festgestellt, dass in Düsseldorf auch die Iljuschin fliegt; das ist ein lautes Monster. Die Ostblockstaaten haben ja kaum Geld, und Bulgarien und Rumänien warten auf Touristen. Der Flugplatz Mönchengladbach soll für Touristik ausgebaut werden. Also müsste man rumänische – ich will gar nicht „türkische“ sagen; die haben moderne Maschinen –, bulgarische oder russische Maschinen abweisen. Oder lässt man die rein, weil sie mehr Geld bringen?

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Zu der von Ihnen erwähnten Maschine DC-8, Herr Lutter: Wir haben in der Prognose nur Luftfahrzeuge aus den Flugzeugklassen S 5.1 und S 5.2. Das ist eine Klassifizierung, eine Flugzeuggruppeneinteilung. Ihr Beispiel DC-8 ist in der Klasse S 6.2. Die ist nicht im Lärmgutachten enthalten, weil sie auch aufgrund der Prognose gar nicht vorgesehen ist. Ich gehe davon aus, dass bei einer Genehmigung auch nur die Luftfahrzeuge zugelassen werden, die beantragt worden sind. Die DC-8 ist nicht beantragt worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Könnten Sie das Mikro bitte nach hinten reichen. – Ich habe jetzt noch sechs Wortmeldungen – nur damit Sie sich einsortieren können. Es dauert also ein bisschen, bis Sie dran kommen.

Ulrich Mischke (Einwender):

Es geht jetzt noch einmal um die Schulkinder, die bei Ausbau des Flughafens mit Lärmereignissen überschüttet werden. Sie haben zwar keine errechneten Messpunkte in Neersen, aber Sie haben Messpunkte an der Maternus-Schule in Eickerend. Ich habe mir die Lärmereignisse, die an der Maternus-Schule in Eickerend auf die Kinder zukommen, einmal aufgeschrieben. Das sind zwischen 75 und 80 Dezibel von 36 Maschinen pro Tag und über 80 Dezibel 35 Maschinen pro Tag; das sind rund 70 Maschinen pro Tag, die mit über 75 Dezibel knapp 200 m über die Maternus-Schule hinweg fliegen. Das bedeutet, dass die Kinder vier bis fünf Mal pro Stunde mit so einem Lärmereignis konfrontiert werden. Von geregelter Unterricht kann da wohl nicht mehr die Rede sein. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Bitte.

Leonhard Lynen (Einwender):

Ich heiße Leonhard Lynen und wollte mal fragen: Wie stellen Sie sich das vor? Wenn knapp 60 Dezibel Lautstärke durch den Fluglärm häufiger mal vorkommen und eine normale Konversation 50 Dezibel beträgt, dann ist das eine sehr große Einschränkung für den Unterricht. Das heißt, die Flugzeuge sind lauter als die Beteiligten im Unterricht.

Und außerdem: Wozu ist in Anrath ein neues Gymnasium gebaut worden? Dessen Beliebtheit wird durch den Lärm unheimlich abnehmen. Also war der Bau der Schule eigentlich fast umsonst, oder der Flughafen muss einfach weg.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke. – Bitte sehr.

Thomas Rohde (Einwender):

Schönen guten Tag. Thomas Rohde aus Willich-Schiefbahn. Ich habe eine Nachfrage zu den von Ihnen berechneten Werten über der Schule in Neersen. Sie sagten: Nach Leq4 ca. 54 bis 55 dB(A) und nach Leq3 57 bis 59 dB(A). Ist das richtig? Habe ich das so richtig verstanden?

(Zuruf: Das ist richtig!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte sehr.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Ich habe jetzt nicht alle von Ihnen genannten Werte akustisch mitbekommen. Aber ich wiederhole die Werte: die Schule Pappelallee 57,6, Kindertagesstätte Bengdbruchstraße 54,0 und Altentagesstätte Minoritenplatz 54,7 für Leq4-Werte.

Thomas Rohe (Einwender):

Danke schön. Damit ist mir erst mal weitergeholfen.

Jetzt habe ich hier Messungen in Osterath und in Willich über die Flugroute MODRU 4 oder MODRU 5T, wie sie jetzt heißt. Wenn ich die Relation der Flughöhe zwischen Neersen und den anderen Messpunkten in Osterath nehme, liegt die Messschwelle in Osterath bei 59 dB(A) und in Willich bei 57 dB(A). Ich wollte Sie fragen, wie Sie auf diese niedrigen dB(A)-Zahlen kommen, wenn ich die Flughöhe in Relation setze.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Sie haben jetzt wieder einen anderen Ort erwähnt. Da ist natürlich auch eine andere geometrische Konstellation der Flugstrecken und auch eine andere Einwirkung anderer Flugzeugklassen. Das Problem ist: Solche Vergleiche sind deshalb diffizil, weil sich die Geometrie da unterscheidet und weil sich auch der Flugzeugmix der einwirkenden Flugzeuge unterscheidet.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Ich habe jetzt noch vier Wortmeldungen. Danach möchte ich die Nachfragen abschließen und Herrn Balzer das Wort geben. Ich lese eben vor: Herr Siewert, Herr Gorecki, Herr Schäfer und dann die Dame, die sich gleich mit Namen vorstellen wird. Danach werde ich Herrn Balzer aufrufen. – Herr Siewert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Herr Dr. Wölk, ist es zutreffend, dass Sie bereits 1995 bei der Erarbeitung des ILS ein Lärmgutachten für den Flughafen Mönchengladbach erstellt haben?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Siewert, könnten Sie Ihre Fragen zusammen stellen?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Selbstverständlich, ist gar kein Problem, Herr Zerbe. – Ich beziehe mich auf den Genehmigungsbescheid vom 07.07.1995, ...

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ist bekannt.

Lars Siewert (Stadt Willich):

... und die Frage lautet ganz einfach – –

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Tragen Sie doch Ihre Fragen mal im Kontext vor. Sie machen immer eine Befragung wie beim Fernsehquiz, und am Ende holen Sie eine Internetseite heraus und fragen: „Wissen Sie das?“

(Widerspruch und Pfiffe bei den Einwendern)

Machen Sie es doch mal in einem, Herr Siewert. Ist doch viel charmanter.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich kann Sie sehr gut verstehen.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich verstehe Sie auch gut, Herr Siewert. Dann tragen Sie es doch mal vor.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Machen wir. – Ich stelle fest: Ich habe Sie bisher immer in Erklärungsnotstände versetzt.

(Beifall bei den Einwendern)

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Nein, nie! Herr Siewert, Sie haben nur einen Verständnisnotstand. Sie gehen auf die Google-Suchmaschine, suchen im Internet irgendetwas heraus und fragen: Haben Sie das berücksichtigt? – Das ist Kappes. Sorry.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meine Herren, wir wollen doch mal zur Sache kommen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich danke dem Verhandlungsleiter.

Also, Herr Dr. Wölk: Ich gehe recht in der Annahme, dass Sie schon 1995 ein Lärmgutachten zum Verkehrslandeplatz erstellt haben. Dasselbe haben Sie wahrscheinlich auch im Jahre 2000 gemacht. Deshalb frage ich Sie: Aus welchem Grund sind die lärmsensiblen Einrichtungen, die Ihnen an sich bekannt sein müssten, nicht berücksichtigt worden? Ich spreche hier ganz konkret an: 1. Tageseinrichtung Pappelallee, 2. Grundschule Pappelallee. – Das sind lärmsensible städtische Einrichtungen, und dort drängt sich zwingend der Verdacht auf, dass man diese einfach berücksichtigen muss, insbesondere vor dem Hintergrund, dass diese sehr nahe am Flughafenbezugspunkt stehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Haben Sie noch weitere Fragen, Herr Siewert?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich bin gerade von unserer Juristin noch auf einen Umstand hingewiesen worden, und zwar die Schlossfestspiele, die einzige Kulturveranstaltung auf einer Freilichtbühne am Niederrhein. Auch diese hätten wesentlich intensiver beleuchtet werden müssen. Denn wir haben Tagesganglinien; Herr Zerbe bestätigt das ja. Es ist auch angedacht, gerade in den späten Abendstunden nach 22 Uhr dort Verkehr abzuwickeln. Herr Dr. Wölk, können Sie sich dazu äußern?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich danke Ihnen, Herr Siewert. – Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Kurz zu den Einzelpunkten: Es ist richtig, dass Herr Dr. Wölk sowohl im Jahre 94/95 als auch im Jahr 2000 als auch im jetzigen Verfahren das technische Lärmgutachten erstellt hat. Ich

möchte darauf hinweisen, dass laut Fluglärmgesetz normal ermittelt wird. Das sind die entsprechenden Lärmzonen. Sie wissen auch, dass die Pappelallee in der Nähe der Lärmzone von 62 dB(A) liegt. Die Werte sind eben genannt worden. Es können theoretisch für jeden Einzelpunkt die entsprechenden Werte rechnerisch ermittelt werden. Man hat Mitte der 90er-Jahre einmal diese Punkte aus den eben genannten Gründen festgelegt. Es ist immer so: Der eine wurde vergessen, der andere hinzugenommen. – Dies ist schlicht und ergreifend geschehen, um hinsichtlich von bereits Mitte der 90er-Jahre schon einmal festgelegten Punkten eine Vergleichbarkeit herzustellen, was sich an dem einzelnen Punkt verändert hat – nicht mehr und nicht wieder. Zu jedem Punkt können die Werte mitgeteilt werden, was auch im Rahmen der Bearbeitung der Einwendungen erfolgt ist, wie vorhin vorgetragen wurde.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Siewert, noch eine Nachfrage?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ja. – Herr Kames, ich danke Ihnen für die Ausführungen. Ich habe allerdings noch eine Verständnisfrage. Herr Dr. Kühner, ist es noch zeitgemäß – –

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Siewert, Herr Dr. Kühner kriegt gleich das Wort. Sie haben eine Verständnisfrage bei Herrn Kames angemeldet. Wenn Sie die haben, stellen Sie sie bitte.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Entschuldigung, ich denke doch, ich darf den städtischen Gutachter – –

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Der kommt ja gleich zu Wort.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Aber gerade hierzu halte ich das für sehr wichtig. Darf ich?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Siewert, Sie haben eine Nachfrage zu den Ausführungen von Herrn Kames angemeldet. Also fragen Sie, oder lassen Sie es.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Herr Marten, Sie haben eben festgestellt, dass wir keine Geschäftsordnung haben. Wenn ich Herrn Dr. Kühner, der im Grunde genommen auch Vertreter der Stadt Willich und aller beteiligten Gebietskörperschaften ist, fragen will, wird das doch nicht verboten sein.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist auch nicht verboten. Aber Herr Dr. Kühner steht als Nummer 3 auf der Rednerliste und bekommt mit Sicherheit genügend Gelegenheit, seine Ausführungen zu machen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Vielleicht hat Herr Dr. Kühner – –

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Darf ich Sie, Herrn Gorecki und Herrn Schäfer fragen, ob wir die Dame vielleicht vorlassen können, die schon längere Zeit am Rednerpodium steht? Einverstanden? – Bitte sehr.

Gabi Caspers (Einwenderin):

Mein Name ist Gabi Caspers. Ich wohne auch in Neersen. Ich habe zwei Kinder. Wir wohnen schon seit elf Jahren dort. Wenn ich die Werte höre und Sie sagen: „Wir haben uns Mühe gegeben, vernünftige Statistiken zu erarbeiten“, dann kommt bei mir die Wut, was zukünftig sein wird. Die Frage ist: Gibt es jetzt schon in Deutschland irgendwo Flughäfen, wo Schulen in 400 m Entfernung sind? Kann man vor Ort nicht tatsächliche Messungen durchführen, um zu sehen: „So ist es, das erwartet uns?“, anstatt zu spekulieren: „Haben wir soundso viele Flugzeuge, oder vielleicht doch ein paar mehr? Fliegen sie einmal am Tag, oder fliegen sie in der Stunde zehn Mal über die Schüler hinweg?“ Es gibt genug Flughäfen in Deutschland und genug Anwohner, die nicht die Wahl hatten zu sagen: „Wir wollen keinen Ausbau“, weil der Flughafen schon Bestand gehabt hat. Die sind dahin gegangen. Und wir haben die Chance, das zu verhindern.

Wir haben eine andere Lärmbelästigung in Kauf genommen, als wir nach Neersen gezogen sind. Wir haben gewusst: Da ist ein Sportflughafen mit den und den Belästigungen. Aber wir haben auch gewusst: Okay, das kann man kompensieren. – Jetzt sind wir an Neersen gebunden, haben Immobilien und wollen unseren Kindern eine Entwicklung ermöglichen, die sie zu einem guten Erwachsenendasein bringen soll. Jetzt kommt so etwas, und wir haben keine Chance und hören nur spekulative Zahlen und keine Fakten. Es gibt sicher Gutachten über Flughäfen und deren Anwohner und Kinder, die auch dort Schulen besuchen müssen. Daran könnte man sich besser orientieren als an irgendwelchen Zahlenspielen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Wölk. Im Anflug- und Abflugbereich des Mönchengladbacher Verkehrslandeplatzes – so, wie Sie das vorhaben – gibt es einen Ort, über den beim

Ausbau des Verkehrslandeplatzes in 78 % der Kalenderzeit täglich 250 Maschinen fliegen. Wenn Sie möchten, nenne ich Ihnen den Ort. Warum haben Sie diesen Kreuzungspunkt lärmphysikalisch nicht untersucht? Das ist meine Frage. 250 Maschinen zu 78 % der Kalenderzeit!

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es wird nachgesehen. – Es wurde noch einmal nach dem Ort gefragt. Können Sie den noch mal nennen?

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich stelle fest, dass Herr Dr. Wölk die Topographie um den Mönchengladbacher Flughafen im Augenblick nicht vorliegen hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich spreche von dem Kreuzungspunkt der GMH-Abflugstrecke der Düsseldorfer Maschinen in Richtung Süden und den Maschinen, die von Mönchengladbach zu 78 % über Neuss-Grefrath und weiterhin über den Neusser Süden, über Dormagen fliegen. Über diesen Bereich spreche ich.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Zerbe oder Herr Johlen.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Ich möchte nur auf den Beitrag der Dame, die eben gesprochen hat, antworten, weil sie so etwas den Eindruck der Willkür erweckt hat, als ob das alles Spekulation sei usw.

Wir müssen vielleicht in folgenden zwei Schritten vorgehen. Es geht um den Lärm, der sich entwickeln wird. Denn kann man nicht messen, den kann man nur berechnen, den kann man nach bestem Wissen und Gewissen prognostizieren. Das ist geschehen. Herr Dr. Wölk hat aus dieser Lärmentwicklung Werte ermittelt, Maximalpegel und äquivalente Dauerschallpegel. Die kennen wir auch für bestimmte besonders lärmempfindliche Einrichtungen, oder sie können durch Interpolation ermittelt werden.

Zum Vorwurf der Willkür möchte ich noch einmal darauf hinweisen: Wir haben in der Rechtsprechung feste Vorgaben, welche Innenraumpegel für besonders lärmempfindliche Einrichtungen wie Schulen zum Beispiel eingehalten werden müssen. Da gibt es Vorgaben, das ist nicht willkürlich. Da wird ganz klar gesagt: Es dürfen in Innenräumen Maximalpegel von 55 dB(A) nicht häufiger überschritten werden. Daran muss man sich halten, und daran wird sich auch gehalten werden. Also: Von Willkür und Spekulation kann hier nicht die Rede sein.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames, wollen Sie auch noch?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ja. – Herr Gorecki, zur Ortschaft Grefrath! Die Lage ist bekannt. Sie erwähnten 250 Überflüge. Wenn ich mit 160 IFA-Bewegungen in dem Segment denke, spreche ich ja von 160 Starts und Landungen. Dann ist mir nicht erklärlich, wieso 250 über Grefrath fliegen könnten. Es wird sicherlich um die Hälfte der Bewegungen von Starts und Landungen, also 80, bezogen auf Mönchengladbach, gehen. Ich nehme an, Sie haben den Düsseldorf Flugbetrieb aufaddiert. – Das ist also die Größenordnung.

Auch für Grefrath sind speziell vor dem Hintergrund der in der Prognose zugrunde gelegten Zahlen einzelne Werte ermittelt worden. In Grefrath liegt der Leq4-Wert bei 49,8, bedingt durch den Flugbetrieb Mönchengladbach.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwender):

Vielen Dank für die Antwort, Herr Kames. – Ich möchte darauf hinweisen, dass sich meine 250 Flugbewegungen über dem Ort Grefrath so summieren: Ich spreche von 80 Mönchengladbacher Maschinen, die aufgrund der Zahlen ausrechenbar sind. Dann komme ich – für die sechs verkehrsreichsten Monate in Düsseldorf gibt es ja Zahlen – auf 136 Flugbewegungen. Ich habe jetzt einfach mal angenommen, dass der Antrag zur Stundeneckwerterhöhung des Düsseldorfer Flughafens irgendwann greifen könnte. Wenn dieser Antrag greift, liegen wir bei etwa 170 Flugbewegungen. Wenn ich die 80 hinzuaddiere – bitte, ich bin gewohnt, in die Zukunft zu denken –, haben wir irgendwann einmal im Jahre 2015 250 Maschinen, wobei mit der berühmten Salamtaktik – das kennen wir ja alles – irgendwann in 20 Jahren auch 350 Flugbewegungen zugelassen werden. Ich möchte aber nicht polemisch werden und spreche hier von 250 Maschinen über unserem Ort. Die sind nicht ganz von der Hand zu weisen.

Ich habe das Fluglärmgutachten durchgelesen, aber nichts über Grefrath, Neuss-Süd, Roseller Heide oder Dormagen in der Richtung gefunden. Wenn Sie mir davon freundlicherweise eine Kopie geben könnten, woraus Sie diese Zahlen haben, wäre ich Ihnen sehr dankbar, Herr Kames.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ich möchte nur kurz festhalten: Sie bestätigen die Zahl von 80 Überflügen, bezogen auf Grefrath, was den Mönchengladbacher Flugbetrieb angeht. Ich hatte vermutet, Ihre 250 kommen durch eine Aufsummierung Düsseldorfer Flugbetrieb und Mönchengladbach. Das haben wir damit richtig gestellt. Wir reden von 80 Überflügen, die sich auf Mönchengladbach beziehen.

Ich kann Ihnen noch mal den Wert für Grefrath sagen, der im Rahmen unserer Einwendungsbearbeitung speziell dort ermittelt worden ist: Leq4-Wert in Grefrath, bedingt durch den Mönchengladbacher Flugbetrieb, 49,8 dB(A). Als Leq3-Wert würde er 51,8 dB(A) betragen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich wollte die Bezirksregierung und auch die Antragstellerin auf Folgendes aufmerksam machen: 1999 hat die Stadt Willich einen Lärm-minderungsplan, einstimmig durch die Fraktionen beschlossen, in Kraft gesetzt. Die hier anwesenden Damen und Herren aus dem Rat können sich daran erinnern, wie sorgfältig wir vorgegangen sind, Lärmquellen außerhalb des Flugbetriebs niedriger anzusiedeln. Sie sehen also: Wir kämpfen schon gegen eine Vorbelastung an und wollen nicht eine Doppel- oder Vierfachbelastung, wie sie sich durch den Schulflugbetrieb, durch die Stundeneckwer-terhöhung oder durch die Antragstellerin mit ihrem neuen Landesystem andeutet. Wir können das einfach nicht hinnehmen und werden auf der Grundlage dieses gesetzlichen Lärm-minderungsplanes unsere Arbeit fortsetzen und sie nicht konterkarieren lassen durch eine willkürlich festgelegte Zahl, die auch hier immer wieder auf Unverständnis stößt. Denn diese 80 Flugbewegungen kommen ja aus der Prognose. Wir haben am ersten oder zweiten Tag schon gelernt, dass diese Prognose etwas weich ist; ich will mich vorsichtig ausdrücken.

Herr Kames und Herr Zerbe, wir können das ja noch mal ventilieren, wenn wir das Wortpro-tokoll haben. Aber mit Lärm ist sowohl in Neersen wie in Anrath in erhöhtem Maße zu rech-nen. Ich kann nur sagen: Die theoretischen Spiele werden uns nicht ruhig stellen. Die wer-den uns nicht dahin bringen, dass wir sagen: Dann lassen wir das mal auf uns zukommen. – Es wird so nicht gehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Schäfer. - Als letzte Nachfrage lasse ich den jungen Mann zu.

Frederic Auth (Betroffener):

Die Kinder sind die Zukunft dieses Landes. So, wie ich das verstanden habe, wollen Sie auch Touristen aus den Ostblockstaaten anziehen, zum Beispiel aus Bulgarien. Die Flugzeuge, die über die Schulen fliegen, lassen keinen geregelten Unterricht zu. Daraus schließe ich, dass für Sie die Touristen vor der Bildung der Schulkinder stehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Balzer.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Schönen guten Morgen, liebe Kinder, meine Damen und Herren! Mein Name ist Reinhard Balzer. Ich arbeite seit 32 Jahren bei der Flugsicherung in Düsseldorf, kenne also die Situation.

Aus Gründen der Korrektheit muss ich, bevor sich Herr Lindenmayer mit dem Thema Fluglärm befasst, zu der Sitzung von Montag zurückkommen und zwei Sachen gerade rücken, die mir am Herzen liegen. Wir hatten am Montag das Gespräch auf die Tatsache gelenkt, dass sich auf dem Anflug nach Mönchengladbach die Instrumentenlandesysteme für die Piste 05 in Düsseldorf und die Piste 31 in Mönchengladbach kreuzen. Es ging um das Gefährdungspotential, das an dieser Stelle vorherrscht. Ich habe in diesem Zusammenhang gesagt, dass dieser Kreuzungspunkt durchaus besteht, dass die Luftfahrzeuge, die dort fliegen, aber auf dem Instrumentenlandesystem unterschiedliche Höhen haben und niemals in der gleichen Höhe sind. Daraufhin bin ich von Herrn Nägeler recht scharf angegangen worden, indem mir gesagt worden ist, ich wäre inkompetent, hätte keine Ahnung und das alles würde gar nicht stimmen. Das möchte ich an dieser Stelle zurückweisen. Ich habe einen Radardatenauszug aus Düsseldorf mitgebracht, an dem man zeigen kann, dass diese von mir gemachte Aussage richtig ist.

(Folie [Anlage 1])

Ich weise darauf hin, dass die Karte, auf der die Höhen dargestellt sind, zu Protokoll gegeben wird und dass Sie nicht die Radarstaffelung von drei nautischen Meilen meinen, sondern eine reine Flughöhe auf dem ILS. Wenn man sich diese Höhen ansieht, dann stellt man fest, dass die Flugzeuge an dem Kreuzungspunkt und zu jedem Zeitpunkt immer mehr als 1.000 Fuß auseinander sind. Anhand der Zahlen, die auf der Karte aufgeführt sind, kann man das relativ schlecht sehen. Ich benenne Ihnen nun die aktuellen Überflughöhen. An dem Kreuzungspunkt steht zum einen 1.350 Fuß - das sind etwa 400 m - und zum anderen 3.000 Fuß, also ungefähr 1.000 m. Ich weise auch darauf hin, dass an diesem Punkt die Karte nicht ganz genau ist, da ja in Mönchengladbach die Bahn um wenige Meter verschoben

wird, sodass sich diese Höhen geringfügig ändern können, allerdings im Bereich von weniger als 100 Fuß. Insofern ist meine Aussage nach wie vor richtig. Ich gebe diese Karte zu Protokoll. - Recht herzlichen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. - Herr Heldmaier.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Herr Balzer, ich habe eine Frage. Wir haben ja am Montag über das Thema Durchstartverfahren gesprochen. Sie sagten, das sei relativ unkritisch in die eine Richtung für Mönchengladbach und in die andere Richtung für Düsseldorf. Nun wissen Sie aber doch genauso gut wie ich, dass es nicht nur ein Durchstartverfahren gibt am sogenannten Minimum, sondern dass man aus verschiedenen Gründen auch einmal seinen Anflug abbrechen muss. Hierfür gibt es klare Regeln. Zum Beispiel muss ich meinen Anflug abbrechen, wenn mir der Lotse meldet, dass seine Befeuerung ausgefallen ist, wenn ich eine Warnflagge für den Begleitweg bekomme, wenn das Voreinflugzeichen ausgefallen ist oder wenn ich einen fliegerischen Fehler gemacht habe. Legen Sie bitte noch einmal die Karte auf.

(Folie [Anlage 1])

Den Flieger, der nach Mönchengladbach hinein fliegen möchte, trennen Sie ja von dem anderen mit mindestens 1.000 Fuß auf dem anderen ILS in Richtung Düsseldorf. Wenn ein Flieger von Südosten kommt, der ja in 2.000 Fuß seinen Anflug beginnen soll, und ihm in 1.700 Fuß Höhe etwas ausfällt, sodass er seinen Abflug abbrechen muss, ist er nach dem Luftverkehrsgesetz gehalten, in diesem Fall geradeaus zu fliegen, zu steigen und mindestens bis zum Haupteinflugzeichen auf dem Localizer zu bleiben, weil er nur da terrestrisch gesichert ist. Dieser Flieger würde den anderen genau ins Herz treffen. Ihr System kann nicht funktionieren. Das müssen Sie berücksichtigen. Sie dürfen nicht nur das Durchstarten nach dem Kreuzungspunkt berücksichtigen, sondern Sie müssen auch jederzeit den Abbruch eines Anflugs berücksichtigen. Dafür gibt es jede Menge Regeln im Luftverkehrsgesetz, die auch Sie in Düsseldorf beachten müssen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Balzer.

Richard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Herr Heldmaier, die Problemstellung, die Sie gerade aufgeworfen haben, ist eine etwas andere als das, was ich als Ausgang gesagt habe, aber ich möchte dazu etwas sagen. Die Durchstarthöhe, so, wie wir sie auf der Karte gesehen haben, für Mönchengladbach ist 2.000 Fuß. Das ist die Höhe, auf die der Pilot steigt im Falle eines Fehlanfluges. Diese 2.000 Fuß liegen immer noch 1.000 Fuß unter den 3.000 Fuß, die der Düsseldorf anfliegende Flieger an der Stelle hat. Da wir die Radarstaffelung machen, hatten wir gesagt, dass wir einen Gap machen zwischen den Anflügen nach Düsseldorf. Von daher wird zu dem Zeitpunkt, zu dem die Maschine Mönchengladbach anfliegt, genau dieser Fall nicht auftreten, dass genau darüber einer ist. Es ging ja in diesem Fall zunächst darum, dass die ILS-Höhen sich nicht überschneiden. Der Fehlanflug wird in der täglichen Arbeit der Fluglotsen durch Radarstaffelung berücksichtigt. Damit ist dieses Verfahren abgedeckt. Es hat übrigens nach meinem Wissen an dieser Stelle so lange es den Flughafen Mönchengladbach gibt aus diesen Gründen noch nie einen Zwischenfall gegeben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Heldmaier.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Nach Ihren Ausführungen wird umso deutlicher, dass man der Öffentlichkeit zeigt, was Sie in Düsseldorf planen und ob es funktioniert. Sie können mir glauben: Einer Genehmigungsbehörde, die vor einigen Jahren am Flughafen Düsseldorf eine zweite Bahn geplant und hat bauen lassen, die man nicht benutzen kann, und der Flugsicherung, die das mitgetragen hat, muss man alles zutrauen.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir wollen wissen, und zwar nicht die Hobbypiloten, sondern die Profis, ob das funktioniert. Das wird nicht funktionieren. Es sei denn, Sie machen so große Gaps, wie Sie so schön sagen, also so große Lücken, dass es funktioniert. Aber dann kommen wir zurück zur Kapazität. Das heißt, an irgendeiner Stelle wollen wir sehen, ob alles zusammen passt, ob es funktioniert, bevor man eine solche Planung genehmigt, oder ob es nicht funktioniert. Das ist alles, was wir wissen wollen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr.

Richard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Herr Heldmaier, ich weiß nicht, woher Sie die Hobbypiloten der Flugsicherung nehmen. Ich glaube, ich habe Ihnen gesagt, dass ich nicht als Hobbypilot geflogen bin, sondern dass ich auch als Verkehrspilot geflogen bin und im Besitz eines gültigen deutschen Verkehrspilotenscheins bin. Das ist ein Unterschied. Im Übrigen verwehre ich mich dagegen, dass Sie der Flugsicherung die Kompetenz absprechen, an diesem Punkt eine vernünftige Staffelung zu machen. Das machen wir seit Jahren. Deshalb gehe ich nicht näher darauf ein.

Der andere Punkt ist Folgender: Ich möchte Ihnen gerne noch eine Karte zeigen; auch diese Frage ist gestellt worden.

(Folie [Anlage 2])

Wir haben hier eine Karte von London-Heathrow, einer der dicht befliegensten Flughäfen dieser Erde. An diesem Flughafen gehen die Instrumentenanflugverfahren auch in 2.500 Fuß los. Ganz in der Nähe dieses Verkehrsflughafens liegt in der Innenstadt von London der Flughafen London-City.

(Harm Heldmaier [Vertreter] meldet sich zu Wort)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Heldmaier, müssen wir das wirklich weiter fortsetzen?

Richard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Ich gebe dieses zu Protokoll. Dieser Flughafen hat eine ILS-Anflughöhe von 2.000 Fuß. Die Verfahren dieser beiden Flughäfen sind miteinander vernetzt. Auch dort werden die Flugzeuge in 2.000 und 3.000 Fuß angehalten und entsprechend gestaffelt. Soweit mein Vortrag zu diesem Thema.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Heldmaier, noch eine Anmerkung.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Herr Lindenmayer wird bestätigen, dass wir in Frankfurt seit Jahren das sogenannte CDA-Verfahren fordern. Da beginnt jedoch der Anflug in 7.000 Fuß und nicht in 2.500 Fuß. Das ist das Standardverfahren, von dem Sie sprechen.

Ich bin sehr wohl in der Lage, aus 2.000 Fuß einen Anflug zu machen. Dann müssen Sie uns aber drei Fragen beantworten: Welche Lärmwerte haben Sie zugrunde gelegt, welche Konfiguration des Flugzeugs haben Sie zugrunde gelegt, und wie kommt der Flieger auf 2.000 Fuß? Die höchste Höhe, die ein Pilot nicht unterschreiten darf, sind 1.000 Fuß. Dort muss er alles abgearbeitet haben. Dort muss sein Flieger in der Landekonfiguration sein.

Dort muss die Geschwindigkeit stabilisiert sein. Dort müssen die Triebwerke stabilisiert und alle Checklisten gelesen sein. Nun sagen Sie mir einmal, wie ein Pilot das mit einem Jet schaffen soll? Das schafft er gar nicht. Er muss dieses Flugzeug vorher in einen lauten Zustand versetzen. Nur dann funktioniert es. Dann haben Sie jedoch Lärmwerte, die exorbitant hoch sind. Darum ging es uns auch am Montag. Wie ist das berücksichtigt worden? Mit London haben Sie das schlechteste Beispiel genannt. Ihrem Kollegen Lindenmayer kommt die Galle hoch, wenn er das hört. Heldmaier, London, CDA-Anflug, das kann er gar nicht mehr hören.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Eine letzte Nachbemerkung, bitte.

Richard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Herr Heldmaier, ich meine, wir sollten zuhören und auf die Fragen antworten. Das, was ich Ihnen dargestellt habe, ist die Vernetzung zweier Flughäfen. Mir sind die Regeln, wann ein Anflug stabilisiert werden muss, übrigens auch die Lufthansa-Werte und anderer renommierter Fluggesellschaften, sehr wohl bekannt. Ich habe die London-City-Einweisung. Ich weiß, wie man so etwas mit einem Jet oder mit einem Turboprop fliegt. Ich gebe Ihnen insoweit Recht, als dass das Flugzeug vorher stabilisiert sein muss. Ich kenne auch den sogenannten CDA Approach, der in Frankfurt gemacht werden soll. Dazu habe ich auch meine eigene Meinung. Aber das ist nicht Gegenstand der Diskussion. Ich habe die Punkte gerade gerückt, die am Montag offen waren, und die Unterlagen zu Protokoll gegeben. Ich bin gerne bereit, Sachdiskussionen hierzu an anderer Stelle zu führen. - Herzlichen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Das einzige, was die DFS zum Thema Fluglärm hinzufügen kann, sind die Flugrouten, die wir im Rahmen des Planverfahrens natürlich neu geplant haben auf den zukünftigen Flughafen Mönchengladbach, der eventuell nach Ausgang des Verfahrens gebaut werden soll.

Ausgangspunkt der Planungen für das Planmodell des neuen Flughafens waren die heute existierenden Flugstrecken, die ich auf einem Bild mitgebracht habe.

(Folie [Anlage 3])

Das sind die Flugstrecken, wie wir sie in dem Luftfahrthandbuch Deutschland darstellen, d. h. es sind die Pilotenanweisungen, wie sie die Routen zu befliegen haben. Man erkennt

auf der Karte den Flughafen Mönchengladbach und den Flughafen Düsseldorf. Auf der Karte sind die Abflugstrecken in Richtung Südosten aufgeführt. Sie sehen, dass der Flughafen in alle Richtungen angebunden ist.

(Folie [Anlage 4])

Auf dieser Folie ist die Gegenseite aufgeführt. Auch hier sehen Sie dieselben Anbindungen. Die Endpunkte der Abflugstrecken sind bei beiden Bahnrichtungen identisch, jedoch die Startrichtung ist unterschiedlich.

In der Neubepanung der Abflugstrecken haben wir die bisherigen Endpunkte der Abflugstrecken genommen und den Flughafen nach den Vorgaben der Planungen entsprechend verschoben. Der Neubau der Piste verschiebt sich also leicht nach Nordosten. Die Schwellenlage auf der oberen Schwelle ist nahezu vergleichbar, nach Südosten wird jedoch die Bahn entsprechend verlängert. Damit ist die Neuplanung der Abflugstrecken auf der nördlichen Seite, also nach Westen heraus, relativ identisch, jedoch im Anfangsteil etwas nach Osten verschoben. Sie erkennen auf dem Bild die Gradzahlen. Die roten Idealspuren der Abflugstrecken sind leider aufgrund der Gegebenheiten nur schwer nachzuvollziehen; das gebe ich zu. Die Bilder geben wir gerne zu Protokoll.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Gibt es bessere Bilder, auf denen man etwas erkennen kann? Es ist eine Unverschämtheit, solche Bilder aufzulegen! - Unruhe)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lindenmayer, Sie haben das Wort.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Wir können leider nicht weiter hineinzoomen.

Ferner möchte ich Ihnen zwei weitere Informationen zum Thema geben. Es wurden heute Morgen die Überflughöhen, also Anflugstrecken und Abflugstrecken, angesprochen. Hierzu habe ich in den vergangenen Tagen eine Auswertung von mehreren Luftfahrzeugen gemacht. Ich habe typische Luftfahrzeuge des Flughafenbetriebs Mönchengladbach genommen, also eine Piper 34, eine zweimotorige Propellermaschine, einen kleinen Jet, der als Businessmaschine fliegt. Bei den Auswertungen haben wir herausgefunden, dass die Luftfahrzeuge, die heute typischerweise in Mönchengladbach starten, zum Beispiel Piper 34, ungefähr 200 m pro nautische Meile an Höhe gewinnt. Ein vergleichbares Flugzeug, nämlich ein Citation Jet, gewinnt an Höhe etwa 270 m pro nautische Meile. In Düsseldorf sind die Werte identisch.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr.

Rainer Kammann (Stadt Viersen):

Mein Name ist Kammann. Ich vertrete die Stadt Viersen. Ich bitte darum, die Kurve zu erläutern. Das steile Ansteigen am Anfang erweckt für mich den Eindruck, dass der Flieger am Ende der Landebahn schon auf 2.000 Fuß ist. Das müsste man in Relation zur Umgebung setzen, damit man es versteht und die Zusammenhänge erkennen kann.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Die Kurve zeigt den gesamten Flug von Mönchengladbach nach Friedrichshafen, wobei der Steigflug, der erste Teil, schräg nach oben geht. Wir haben zwei Höhenangaben, nämlich 5.000 Fuß und 10.000 Fuß, bezogen auf eine Zeitachse. Jeder Teilstrich auf der senkrechten Achse ist eine Minute. Insofern kann man die Höhen herauslesen. Der Höhengewinn beträgt etwa 200 m pro nautische Meile.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gibt es noch eine Nachfrage?

Rainer Kammann (Stadt Viersen):

Gibt es vielleicht eine Karte, auf der man erkennen kann, welchen Höhengewinn ein Flugzeug in Richtung Norden macht, auf welcher Höhe sich ein Flugzeug zum Beispiel auf der Höhe der Gemeinde Tönisvorst, die ja unmittelbar betroffen sein wird, einschließlich aller davor liegenden Gemeinden, befindet?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Eine Karte haben wir dafür nicht vorbereitet. Man kann es sich bei 200 m pro nautische Meile allerdings selber leicht ausrechnen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Heldmaier.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Herr Lindenmayer, ich habe folgende Anregung. Wenn Sie mal wieder so ein Auftritt haben, dann bereiten Sie Ihre Karten so vor, dass die Leute etwas erkennen können.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich finde es schlichtweg eine Unverschämtheit, mit solchem Kartenmaterial zu kommen. Das kann man besser machen. Das machen selbst Bürgerinitiativen wesentlich besser als die Deutsche Flugsicherung. Ich finde es beschämend.

(Beifall bei den Einwendern)

Uns interessiert nicht, ob der Flieger in Friedrichshafen ankommt, sondern die Leute interessiert, an welcher Stelle der Flieger wie hoch ist. Sie hätten sich vorher denken können, dass diese Fragen gestellt werden. Auch die können Sie nicht beantworten.

(Beifall bei den Einwendern)

Stattdessen bringen Sie uns den Flughafen Mönchengladbach. Was Sie aber nicht tun - das täte ich an Ihrer Stelle auch nicht -, ist, dass Sie die Überlagerung beider Flughäfen in Ihren Abflugrouten und Anflugrouten darstellen. Es wäre Ihre verdammte Pflicht gewesen, das hier und der Genehmigungsbehörde vorzutragen, denn sonst passiert das gleiche, was schon einmal passiert ist, nämlich dass man etwas genehmigt, was man später nicht benutzen kann. Deshalb hätten Sie sich sorgfältiger vorbereiten müssen.

Zum Thema zeitnahe Flughäfen wie Düsseldorf und Mönchengladbach sowie London-City und London-Heathrow. Die gleiche Flugsicherung, die hier das vertritt, sagt in Frankfurt, man kann Wiesbaden-Erbenheim nicht zusammen mit Frankfurt betreiben - das sagen die gleichen Leute -, obwohl in Wiesbaden-Erbenheim die Bahnen parallel zueinander verlaufen. Dr. Kühner hat die Diskussionen in Frankfurt miterlebt. Das heißt, der Wahrheitsgehalt, der zum Thema zeitnahe Flughäfen gesagt wird, relativiert sich. - Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Herr Heldmaier, wir streiten ja an beiden Orten, also nicht nur in Mönchengladbach, sondern auch in Frankfurt. Deshalb möchte ich nicht weiter auf den Streit eingehen.

Ich möchte Ihnen aber noch Folgendes sagen: Ich habe Ihnen die Werte gegeben, die für die Bürger wichtig sind, nämlich die Steigradien, die typischerweise heute die Flugzeuge fliegen. Damit kann jeder ausrechnen, wenn er weiß, wie weit er vom Flughafen weg wohnt, wie hoch die Flugzeuge dort sind. Das ist für die Bürger eine wichtige Information. Alle anderen Informationen, die Flugrouten, die Topografie, waren alle Bestandteil der Planungsunterlagen, wurden mit ausgeliefert, konnten eingesehen werden, müssten eigentlich jedem bekannt sein. Wenn Sie es nicht kennen, Herr Heldmaier, dann tut es mir Leid für Sie. Es ist Ihre Pflicht als Gutachter, sich vorzubereiten. Die Bürger haben es mit Sicherheit gelesen; die kennen die Routen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Lindenmayer. - Herr Dr. Kühner.

Dr. Dietrich Kühner (Vertreter):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Mein Name ist Dietrich Kühner. Ich bin öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Industrie- und Verkehrslärm. Ich bin beauftragt von den Städten Kaarst, Viersen, Neuss und Korschenbroich, zum Thema Lärm und Stäube etwas zu sagen.

Bevor ich in meine vorbereiteten Bilder hineingehe, möchte ich eine Anmerkung machen, damit ich nicht missverstanden werde. Ich habe eine Vielfliegerkarte in der Tasche und bin mir sehr wohl der Bedeutung von Flugverkehr bewusst. Seit 30 Jahren arbeite ich im Bereich des Industrielärms. Die Industrie hat ihre Schularbeiten gemacht. Die TA Lärm hat die niedrigsten Richtwerte, insbesondere zur Nachtzeit, in Europa. Die Werte werden nicht überall eingehalten. In weiten Bereichen werden sie jedoch eingehalten. Es ist eigentlich die staatliche Seite, die im Bereich des gesamten Verkehrslärms Werte nicht limitiert. Damit man das weitere richtig versteht, muss man einmal klarmachen, welche Bedeutung diese Berechnungen haben. Der Kollege Wölk zeichnet für 2015 eine Lärmschutzzone. Normalerweise würde man erwarten - so denken wir als Deutsche -, dass der Fluglärm zu keiner Zeit diesen Wert überschreiten darf. Das ist aber weit gefehlt. Wenn er den Wert überschreitet, dann hat sich der Herr Wölk geirrt, dann hat sich der Staat geirrt, und dann sagt ein Verwaltungsgericht - ich habe es selber gehört -, dass sich der Staat auch einmal irren kann. Es gibt also keine Limitierungen. Darüber muss man sich im Klaren sein. Das ist beim Straßenverkehr genauso. Ich möchte Ihnen das ein wenig näher bringen, weil man sonst nicht die Problematik und die Dynamik des Problems versteht. Beispielsweise würde das bedeuten, dass die Zufahrtsstraße, auf der man jeden Tag zur Stadt fährt, plötzlich gesperrt würde, weil der Grenzwert überschritten wurde. Man muss sich darüber im Klaren sein: Alles, worüber wir heute reden, sind nicht Dinge, die in Stein gemeißelt sind, sondern es sind Vermutungen. Was letztlich wirklich dabei herauskommt, unterliegt keiner Limitierung.

Herr Kollege Wölk, mich hat die Aussage überrascht, die Durchführung der Berechnung sei ermessensfrei. Ich bin seit 30 Jahren Gutachter, und ich habe schon des Öfteren ein gewisses Ermessen ausgeübt. Ich glaube, Sie haben es auch getan, wie ich noch zeigen werde. Bitte legen Sie die nächste Folie auf.

(Folie)

Ich beginne üblicherweise meine Stellungnahmen mit dem medizinischen Gutachten. Denn warum machen wir die ganze Übung, warum führen wir diese Berechnungen durch? Schlussendlich, weil ein Mediziner das, was wir prognostizieren, hinsichtlich der gesundheitlichen Auswirkungen bewerten möchte. Deswegen muss man die Sache von dieser Seite her

sehen. Ich habe als Gutachter meine Aufgabe nur dann ordentlich erfüllt, wenn ich dem Mediziner die Werte liefere, die er für seine Bewertung benötigt.

(Folie)

Da gibt es einmal die etwas allgemeinere Ausführung „Die medizinischen Auswirkungen des Fluglärms“ von Prof. Kastner und Dr. Hagemann. Dann gibt es ein zweites Gutachten – das habe ich hier mit E9 bezeichnet –, in dem anhand der Berechnungen, die Dr. Wölk durchgeführt hat, bewertet wird, wie sich der Fluglärm in diesem Raum und in der Umgebung auswirkt.

(Folie)

Ich erläutere ganz kurz die Grenzwerte. Der Grenzwert für indirekt verursachte Erkrankungen wird in dem Gutachten mit 65 dB(A) angegeben, der präventivmedizinische Wert mit 60 dB(A). Damit haben sich die Herren Mediziner an die Stelle begeben, die man heute diskutiert. An diesen Setzungen ist aus meiner Sicht, wenn ich die Entwicklungen in der Literatur betrachte, nichts zu kritisieren. Ich gehe sogar so weit zu behaupten: Das ist schon etwas auf der fortschrittlichen Seite.

Dann wird für die Nachtzeit – das ist heute auch schon von den Einwendern angesprochen worden – ein Maximalpegel von 62,5 genannt. Auch das würde ich durchaus auf die progressive Seite nehmen. Und es wird von ca. vier bis fünf Ereignissen gesprochen. Mir wäre es deutlich lieber gewesen, wenn man sich hätte entscheiden können, von vier Ereignissen zu sprechen. Aber im Prinzip ist das in Ordnung. Wenn man diese vier Ereignisse auf die Nacht umrechnet, reden wir von Nachtpegeln in der Größenordnung von 36 dB(A).

Dann kommt noch – das darf in einem solchen Gutachten natürlich nicht fehlen – das Janssen-Kriterium. Das Janssen-Kriterium bezieht sich auf die Aufweckhäufigkeit während der Nachtzeit; es wird dort mit sechs Mal 75 dB(A) genannt. Das ist in der Form schon etwas überholt.

Alles in allem kann man sagen, wenn man sich die Werte anschaut: Man kann den Medizinern an der Stelle mit Sicherheit nicht den Vorwurf machen, dass sie die neuere Literatur, die es zu diesem Thema gibt, nicht berücksichtigt hätten.

(Folie)

Aber jetzt kommt das erste Spannende: Die Kenngrößen, das heißt das Maß, mit dem man diese Pegel vergleicht, sind in diesem Gutachten mit dem $Leq3$ angegeben. Offizielle Bezeichnung ist der energieäquivalente Dauerschallpegel. Die zweite Größe, die angegeben ist, ist ein Maximalpegel während einer langsamen Änderung des Pegels; es wird also sehr stark gemittelt. Das ist der Las,max . Das ist in Ordnung, $Leq3$ ebenfalls.

Dann noch eine Passage, die ich in die Kategorie „durchaus fortschrittlich“ einordnen würde. Da führen die Gutachter aus: Die erhebliche Belästigung im Kategoriebereich Tag/Nacht-Pegel – das ist ein 24-Stunden-Wert, EU-konform – wird mit 53 zu 55 und der Nachtpegel für die erhebliche Belästigung mit 43 zu 45 angesetzt. Das sind Werte, über die man sinnvollerweise reden kann, bei denen man wirklich sagen muss – Sie gestatten mir, dass ich das positiv formuliere –, dass der Flughafen ganz ehrgeizig an die Sache herangeht, was den Lärmschutz angeht.

Damit Sie mich nicht missverstehen, mache ich Sie darauf aufmerksam, dass das nicht bindend ist. Was nachher sein kann und was nachher ist, kann etwas völlig anderes sein.

(Folie)

Jetzt kommt die Frage: Welche Größen sind in dem Gutachten von Herrn Dr. Wölk ausgerechnet worden? Da wurde der äquivalente Dauerschallpegel berechnet, und der stammt aus dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm und ist – ich formuliere es mal ganz platt; ich will Sie nicht mit allen technischen Details belasten – auszurechnen mit der Gleichung, die ich da unten hingeschrieben habe. Sie addieren also auf den L_{eq4} , je nachdem, $2\frac{1}{2}$ bis $4\frac{1}{2}$ dB(A) drauf. Ich kann Ihnen im Augenblick nicht detailliert sagen, was zu addieren ist. Aber ich erinnere Sie daran, dass Herr Dr. Wölk ausgeführt hat, dass die Durchführung der Berechnung ermessensfrei sei. Ich glaube schon, dass es in seinem bzw. im Ermessen des Antragstellers gelegen hätte, die richtigen Größen rechnen zu lassen. Das ist nicht geschönt.

$2\frac{1}{2}$ dB(A) klingt ja nicht nach viel. Das bedeutet von den Flugbewegungen her 80 bis 300 % mehr. Das heißt, in diesen harmlosen 2,5 bis 4,5 dB(A) steckt schon ein ganz beachtlicher Spielraum, was die Zahl der Flugbewegungen betrifft.

(Folie)

Nun, das sind alles Dinge, die auch vorher schon in der Diskussion angesprochen worden sind. In den Gutachten, die im ersten Durchgang da waren, ist das Fluglärmproblem hier in Mönchengladbach dargestellt worden; darauf baut auch die medizinische Bewertung auf: auf dem Fluglärm, der Mönchengladbach zugeordnet werden kann. Das ist eine Betrachtungsweise, die ich, wenn sie von einem Antragsteller kommt, durchaus nachvollziehen kann, nicht aber, wenn sie von einem Mediziner kommt. Ich frage mich, wie der Betroffene differenzieren soll, ob das Flugzeug nach Düsseldorf oder Mönchengladbach fliegt. Wenn es nach Düsseldorf fliegt, fühlt er sich nicht gestört, wohl aber, wenn es nach Mönchengladbach fliegt? Das ist mit vernünftigen Maßstäben nicht nachzuvollziehen. Ich frage mich, wie ein Regierungspräsident auf der Basis der Feststellungen einen Planfeststellungsbeschluss machen will, wenn er diese Informationen überhaupt nicht hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Das Zweite klang bei Prof. Dr. Johlen etwas an. Er ist halt Jurist und sagt: Nach unserer Rechtsordnung wird der Lärm getrennt nach jeder Geräuschquelle bewertet. – Herr Prof. Dr. Johlen, das war richtig, bis die europäische Umgebungslärmrichtlinie eingeführt wurde; die sieht das eben nicht mehr vor.

Aber jenseits davon, was juristisch korrekt ist, kann es doch nicht angehen, dass ein Mediziner seine Wirkungsbewertung ohne eine Summenbewertung macht. Das kann doch nicht funktionieren. Das ist genau so, wie wenn er bei der Behandlung eines Patienten völlig übersehen würde, dass er auch noch andere Medikamente nimmt.

(Beifall bei den Einwendern)

So muss also sinnvollerweise eine Gesamtlärbetrachtung gemacht werden, und diese Gesamtlärbetrachtung muss den Straßenverkehr, den Schienenverkehr und den Luftverkehr in toto einschließen. Dann kann man sich eine Übersicht verschaffen, dann kann man sagen: „Wir haben kein Problem“, oder man kommt zu der Erkenntnis: „Ja, da gibt es eine Ecke, an der wir ein Problem haben“, und man kann dann gegebenenfalls, wenn man den Flughafen ausbauen will, gezielt an dieser Stelle Maßnahmen ergreifen. Nur: Wenn ich die Informationen nicht habe, kann ich auch keine entsprechenden Entscheidungen fällen. – Das zum Thema Umgebungslärmrichtlinie.

(Folie)

Dann kommt – das ist dann immer der klassische Juristeneinwand, den ich gleich beantworten möchte – noch die Frage: Wie bewerte ich denn Flugverkehr, Straßenverkehr, Schienenverkehr in Summe? – Dazu ist festzustellen: Es gibt die Norm ISO 1996, Teil 2, seit April 2003 gültig. Diese Norm erlaubt eine solche Summenbewertung. Dazu gibt es auch Literatur. Das beginnt mit einem Buch von 1974 „The Effect of Noise on Man“. Es gibt inzwischen drei Auflagen; die letzte ist von 1986. Dort wird beschrieben, und zwar en gros und im Detail, wie man so etwas macht. Es ist im Grundsatz überhaupt kein Problem, eine Summenbewertung durchzuführen und, ausgehend davon, abzuschätzen, wie die Auswirkungen auf die Bevölkerung sind. Ich möchte feststellen: Das hat hier nicht stattgefunden.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Beurteilung geht davon aus, dass es sonst keine relevanten Vorbelastungen gibt. Ich möchte die Kritik abschließen, indem ich sagen: Es ist bedauerlich – wenn man sich beide medizinischen Gutachten anschaut –, was aus den guten Ansätzen, die in diesen Gutachten drinstecken, insgesamt geworden ist. Das muss man schon bedauern.

Nun gehe ich speziell auf die Fluglärberechnungen selbst ein. Ich bin wieder beim Ermessensspielraum. Eines lernen Sie, insbesondere wenn Sie als Schwabe 30 Jahre in Nordrhein-Westfalen leben: Sie wenden zuerst das an, wie es rechtlich/gesetzlich geregelt ist.

Und dann kommen Sie als Gutachter vielleicht auf die Idee zu sagen: „Das, was da herauskommt, ist unrealistisch“, und machen gegebenenfalls Korrekturen. Aber jeder Beamte, den ich hier in Nordrhein-Westfalen erlebt habe – ich habe es im süddeutschen Raum anders erlebt –, hat mir stets gesagt: Zunächst die Vorschrift! Wende die Vorschrift doch bitte richtig an.

Ich nehme also das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm und die Anleitung zur Berechnung. Die letzte rechtsgültige Berechnung stammt aus dem Jahre 1984. Die wurde nicht angewendet. Warum wurde sie nicht angewendet? Das kann man ganz einfach beantworten: weil man mit dieser AzB von 1984 Werte herauskriegt, die 2 bis 4 dB(A) höher sind.

Jetzt könnte man auf die Idee kommen: Das Bestreben vonseiten des Staates ist, daraus eine Politik zu machen. Das heißt, wir haben es in diesem Land nicht geschafft, das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm zu novellieren. Aber wir brauchen es auch nicht, weil die Berechnungsverfahren so hohe Werte liefern; das kommt einer Grenzwertabsenkung gleich. – Das haben natürlich einige Fluggesellschaften erkannt.

(Folie)

Dann gibt es einen Briefwechsel und ein Forschungsprojekt, einen Brief des Umweltbundesamtes. Ich habe es hier zitiert. Beim Umweltbundesamt ist das entsprechende Schreiben nicht zu finden gewesen. Aber das möchte ich hier nicht zu sehr in den Vordergrund rücken. Danach wird gesagt: Wenn man damit rechnet, kriegt man genauere Resultate in Bezug auf die reale Belastung. – Aber wenn ich mich auf der einen Seite immer auf Recht und Gesetz berufe und formuliere – wie hieß es so schön? –: „Die Durchführung der Berechnung ist ermessensfrei“, dann muss ich sagen: Es ist jetzt meine Ermessensfrage, dass ich etwas ausrechne, was 3 dB(A), 4 dB(A) niedriger ist als das, was der Gesetzgeber eigentlich vorgeschrieben hat. Ich ignoriere, dass zum Beispiel der Länderausschuss für Immissionsschutz ganz gezielt erklärt hat, dass die alte AzB beibehalten werden soll, weil sie höhere Werte liefert.

(Beifall bei den Einwendern)

Deswegen betone ich für Nordrhein-Westfalen ganz formal: Der Regierungspräsident soll eine Planfeststellung mit einer Berechnungsgrundlage entscheiden, die contra legem ist. Sie ist nicht gesetzeskonform.

In der AzB heißt es so schön: Die Anleitung zur Berechnung dient der Sicherung der einheitlichen Berechnung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm. – Wenn Sie das machen, könnte es passieren, dass die Schutzzone 2 plötzlich heftig über das Gelände des Flughafens hinausgeht.

Aber es geht noch weiter. Dann gibt es ja eine Lärmschutzzone C. Es obliegt nach Landesgesetz dem Land, wie das zu berechnen ist und wie das gemacht wird. Die Landesregierung hier in Nordrhein-Westfalen drückt hin und wieder Lärmschutzzonen A, B und C ab. Auch die werden berechnet nach der AzB84. Das wird im Rahmen dieses Verfahrens ebenfalls einfach ignoriert.

Ich habe hier unten die Bemerkung geschrieben: „Eine freundliche Interpretation lautet Pisa.“ Ich stehe zu dieser Bemerkung. Alle anderen Interpretationen sind unfreundlich.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Nun, Jahrgang 41: Man hat also den Beginn der Computerisierung noch an der Uni richtig erlebt, man hat noch mit Lochstreifen gearbeitet, man hat noch mit Lochkarten gearbeitet, man kennt das alles. Man guckt sich die AzB, also die Anleitung zur Berechnung von Fluglärm, an und fühlt sich froh in schöne Studententage zurückversetzt, weil dieses Verfahren aus den 60er-Jahren stammt, von zwei genialen Leuten gemacht; der eine war Prof. Müller, der andere Prof. Maczak, Institut für Strömungsphysik in Göttingen. Für die damalige Zeit war das absolut phantastisch. Man kann sich aber schon die Frage stellen, ob dieses Verfahren selber von beliebiger Genauigkeit ist.

Ich würde akzeptieren, wenn man die AzB99 nimmt. Dann kann die einzige Motivation doch nur die sein, dass ich sage: Mit dieser AzB99 komme ich näher an die Realität. – Wenn ich das tue, muss ich auch den nächsten Schritt machen und mich fragen: Wie gut ist denn die AzB, welche Genauigkeit kann ich denn erwarten, wie präzise kann ich über Messungen nachweisen, dass die AzB richtig rechnet? – Da gibt es verdienstvolle Leute, die in Frankfurt ähnliche Fragen gestellt haben, und da gibt es eine große Studie, die die Eidgenössische Materialprüfungsanstalt gemacht hat und bei der Folgendes herauskommt – die Gründe sind für mich von der Physik her problemlos nachzuvollziehen; ich möchte Sie damit nicht belasten –:

Erstens kommt heraus: Es gibt systematische Abweichungen, die zu Unterschätzungen bis zu 5 dB(A) führen. Zum Zweiten kommt eine Varianz der Abweichungen heraus. Am Beispiel Frankfurt beträgt die mittlere quadratische Abweichung zwischen dem, was die Fraport am Boden misst, wovon ich behaupte, dass es sowieso zu niedrig ist, und dem, was berechnet wurde, 2 dB(A). Für den Physiker bedeutet das: Der mögliche Fehler beträgt plus/minus 4 dB(A).

Also wenn ich schon mit freiem Ermessen arbeite, dann hätte ich den Ermessensspielraum wenigstens mal dargestellt, dann hätte ich auch sagen können: Ich rechne mit der AzB99, gebe einen Unsicherheitsbereich von plus/minus 4 dB(A) an und komme dann vielleicht noch auf die verwegene Idee, die plus 4 dB(A) zu nehmen; denn im Zweifel soll die Entscheidung

zugunsten der Betroffenen gefällt werden. – Auch hier nichts von alledem. – Das zum Thema AzB.

Dann bin ich wieder bei dem Satz: Die Durchführung der Bemessung ist ermessensfrei. – Herr Dr. Wölk, ich bitte um Entschuldigung, aber ich muss es Ihnen wirklich so eindringlich sagen: Es ist schon fast unhöflich, was Sie machen. Das hat mich wirklich sehr entsetzt. – Dann lasse ich einfach alle Flugereignisse unter 55 dB(A) weg und berufe mich auf die AzB.

Wenn man in der AzB nachschaut, wozu sie eigentlich dient, wird man erkennen, dass sie nur dazu dient, die Fluglärmszone 1 und 2 zu berechnen. Das sind 75 dB(A) und 68 dB(A). Das ist eine ganz klassische Geschichte. Wenn ich jetzt Ereignisse mit 55 dB(A) und weniger habe, dann spielen die bei der Berechnung dieser Zonen überhaupt keine Rolle. Dann kann man sie auch weglassen. Aber wenn ich auf 50 dB(A) oder 45 dB(A) herunterrechne, kann ich diese Vernachlässigung nicht mehr machen und nicht etwa in meinem Gutachten behaupten, das käme aus dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm. Das steht im Gesetz nicht drin. Einen Momentanpegel von 55 dB(A) können Sie auch mühelos hören.

(Folie)

Hier habe ich eine etwas neuere Sache. Für alle, die wir in diesem Bereich arbeiten, gibt es verpflichtende Normen, an die wir uns halten. Diese Normen sehen vor, dass ich mich mit den Unsicherheiten befasse und dass ich dazu insbesondere dann eine Aussage mache, wenn ich vom vorgeschriebenen gesetzlichen Verfahren abweiche, was ja hier gemacht wurde.

Dann habe ich hier mal zwei Abschätzungen gemacht. Im Bereich der Zone 2 bei 67 dB(A) gehe ich davon aus, dass die Unterschätzungen bei einem Zufallsanteil von plus/minus 1 dB(A) bei ungefähr 4 dB(A) liegen können. Wenn ich auf 50 dB(A) heruntergehe, liegen sie zwischen 3 und 12 dB(A). Das heißt also: Man kann mit dem, was in diesem Gutachten dargestellt ist, im Grunde relativ wenig anfangen, weil man riesige Fehlerbalken daran machen muss.

Dann vielleicht noch eine Anmerkung, was den Stand der Darstellungen anbetrifft. Die Herstellung von Lärmkarten ist heute Routine. So, wie es dargestellt ist, also handkolorierte Lärmberechnungen – das habe ich seit Ende der 80er-Jahre nicht mehr gesehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Wissen Sie, ich habe das ja alles selber noch von Hand gemacht, inklusive das Einkleben von buntem Papier. Aber darüber sind wir hinweg. Was hier notwendig gewesen wäre, ist eine Lärmkarte von dem gesamten betroffenen Gebiet, sodass man eine Gesamtbetrachtung

anstellen kann und Vergleiche angestellt werden können. – Aber ich beginne mich zu wiederholen. Das kann man eigentlich lassen.

Vielleicht noch ein zusammenfassendes Statement! Meiner Meinung nach sind alle Berechnungen, die hier vorgelegt wurden, für ein ordentliches Verfahren schlicht und einfach formal ungeeignet.

(Beifall bei den Einwendern)

Und dann passiert Folgendes: Sie sind bei dem Gutachten und haben sich ein bisschen echauffiert – ich bin ja Süddeutscher; wir regen uns immer ein bisschen schneller auf als die Rheinländer –

(Heiterkeit bei den Einwendern)

und bekommen dann ein Gutachten „Bodenlärm“ mit Lärmkarten in die Hand und denken: Ja, so macht man das. – Ich sage es einmal ganz platt und einfach: Das Bodenlärmgutachten ist in Ordnung. – Da kann man sich über Details streiten, da hätte man hier und da etwas mehr machen können, und man könnte fragen: Lieber Kollege, warum hast du das weggelassen? Eigentlich hättest du das noch berücksichtigen müssen. – Aber wenn man es anschaut, sagt man: Die Sache ist so weit in Ordnung. – Und selbst wenn ich das Mentale mit hineinrechne, wird sich an der Aussage Wesentliches nicht ändern: Das Bodenlärmgutachten ist so weit okay.

(Folie)

Dann ganz kurz zum Thema „Stäube, Luftreinhaltung“. – Als ich diese Aufgabe im letzten Jahr genannt bekommen habe, war die Überschreitung der Feinstaubwerte noch kein Thema, weil die Öffentlichkeit nicht gewusst hat, dass zum 01.01. dieses Jahres die abgesenkten Grenzwerte der Europäischen Union allgemeingültig werden.

Was ich in diesem Gutachten vermisse – auch das mache ich kurz –, ist, dass die beim Starten und Landen entstehenden Feinstäube mit berücksichtigt werden. Das Zweite ist die Methodik, die man anwendet. Man hätte nach der TA Luft von 2002 vorgehen müssen. Zu dem Zeitpunkt, als das Gutachten gemacht wurde, hat die schon bestanden. Das dort benutzte Berechnungsverfahren ist von deutlich höherer Zuverlässigkeit insbesondere im Nahbereich.

Man hat sich also auch hier wiederum eigentlich nicht an die geltenden Spielregeln gehalten. Es ist manchmal hart auch für uns Gutachter, wenn sich das „verdammte Gesetz“ oder die „verdammte Vorschrift“ ändert. Aber dann muss ich sehen, wie ich damit zurechtkomme. Nein, aber hier hat man im Prinzip die Änderungen völlig ignoriert und ist auf dem Stand der TA Luft von 1994 geblieben. – Das zu diesem Thema.

Eine Betrachtung für PM 10 fehlt; das habe ich schon letztes Jahr geschrieben, als das noch nicht so populär war, wie es jetzt ist.

Meine Damen und Herren, ich glaube, ich habe so weit vorgetragen, und bedanke mich.

(Anhaltender Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Dr. Kühner. – Herr Prof. Johlen hat sich zu Wort gemeldet. Bitte sehr.

Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Herr Dr. Kühner, zunächst eine persönliche Vorbemerkung von mir: Ich danke Ihnen für den sehr sachlichen Vortrag, der differenziert war. Sie haben auch einmal erwähnt, was richtig war. Ich fand Ihren Vortrag also äußerst erfreulich.

Nur drei kurze Anmerkungen in rechtlicher Hinsicht! – Sie haben zu Recht die Frage aufgeworfen, wie verbindlich denn solche Kurven, die da gemalt werden, sind. Ich darf dazu grundsätzlich in aller Kürze Folgendes festhalten: Wenn eine Verkehrsanlage planfestgestellt wird – egal, ob das nun ein Flughafen ist, eine Autobahn oder eine ICE-Trasse – und der Planfeststellungsbeschluss keine Einschränkungen beinhaltet, dann kann diese Verkehrsanlage bis zu ihrer technischen Kapazität ausgenutzt werden. Sie kann also so ausgenutzt werden, wie es eben möglich ist. Sie bedarf, wenn sich der Verkehr steigert, keiner neuen Genehmigung.

Davon zu unterscheiden ist aber die Frage: Was habe ich, wenn ich die Wirkungen dieser Verkehrsanlage voraus betrachte, zugrunde zu legen? – Und da sind wir uns darüber einig: Dann habe ich von dem voraussichtlichen Verkehr auszugehen; das ist selbstverständlich.

Jetzt stellt sich aber die ganz nahe liegende Frage: Was passiert denn, wenn sich der tatsächlich abgewinkelte Verkehr immer mehr der technischen Grenze nähert und über den voraussichtlichen Verkehr, den ich meiner Prognose und den Abwägungen zugrunde gelegt habe, hinausgeht? – Auch dafür hat der Gesetzgeber eine Lösung gefunden, nämlich in § 75 – den Absatz weiß ich nicht; ich weiß nur die Sätze – Satz 2 bis 5. Dort wird gesagt, wenn die Ausnutzung der Anlage stärker ist, als prognostiziert, wie wir es hier in den Lärmkurven finden, dann muss eine Nachbesserung erfolgen. Das heißt, auf Antrag ist dieser Planfeststellungsbeschluss durch Auflagen, Nebenbestimmungen, Ausgleichsmaßnahmen usw. nachzubessern, wenn die fachplanerische Zumutbarkeitsgrenze überschritten wird. Ich habe also einen Anspruch auf nachträgliche Ergänzung usw. dieses Planfeststellungsbeschlusses, wenn, wie gesagt, nicht vorhersehbare Wirkungen auftreten. – Das zum Thema der Verbindlichkeit.

Sie haben völlig Recht: Verbindlich sind diese Kurven nicht, sondern sie demonstrieren nur den Betroffenen die voraussichtlichen negativen Wirkungen der Anlagen.

Zweitens ganz kurz zur Umgebungsrichtlinie: Sie wissen, dass diese Umgebungsrichtlinie eine Bestandsaufnahme vorsieht, aber keine Handlungsanweisungen enthält, also keine materiellen rechtlichen Regelungen.

Drittens zur Summation: Sie haben hier den Mediziner angesprochen; auch darin sind wir uns völlig einig. Ich habe ja gesagt: Wenn die Summation ergibt, dass Gesundheitsgefahren auftreten, dann muss sie vorgenommen werden. Die Frage ist nur: Wann tritt das ein? – Leider habe ich in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dazu keine Werte gefunden, bei denen gesagt wird: Da haben wir die Gesundheitsgefährdung. – Wir haben nur Entscheidungen, in denen das Bundesverwaltungsgericht sagt: Da haben wir sie nicht. – In den Fällen, in denen das Bundesverwaltungsgericht gesagt hat: „Auf keinen Fall!“, sind wir bei einer Gesamtbetrachtung von 67, 68 dB(A) äquivalenter Dauerpegel tagsüber. Da sagt das Bundesverwaltungsgericht: Da sind wir noch weit von einer Gesundheitsgefährdung entfernt. – Wo sie nun wirklich liegt, wissen wir nicht.

Ich meine, ein Anlass, eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen, besteht eigentlich nur, wenn man sagt: Na ja, wir werden uns diesen Werten wohl nähern. – Aber diesen Anlass kann ich bisher nicht feststellen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Möchten Sie antworten?

Dr. Dietrich Kühner (Vertreter):

Ja. Ganz simple Rechnung: Sie haben irgendwo eine Stelle, wo der Straßenverkehrslärm bei 70 dB(A) liegt. Wenn jetzt der Fluglärm noch hinzukommt, dann sind Sie über 70 dB(A). Es besteht ja Einigkeit - das geht aus dem medizinischen Gutachten hervor -, bei 65 dB(A) Fluglärm und 70 dB(A) Verkehrslärm sind wir an der medizinischen Grenze. Das bedeutet, wenn man die Lärmkarten dieses Gebiets nicht hat, wo man überlagern kann, kann man ja die Frage, die Sie gestellt haben, wenn es so sein sollte, nicht beantworten. Das ist doch mein Problem.

(Beifall bei den Einwendern)

Deswegen kann ich im Grunde genommen kaum inhaltlich zu den Aussagen Stellung nehmen, die Dr. Wölk macht, weil ich sage, das, was er ausgerechnet hat, ist schlicht falsch, um es einmal platt zu formulieren. Darauf kann ich keine Entscheidung aufbauen. Des Weiteren habe ich die Vorbelastungen nicht. Wie will ich eine Summationsbetrachtung machen? Man muss das ordentlich abprüfen. Dann kann man die Frage beantworten und sagen, dass nichts passiert. Ich kann Ihnen aber aus eigener Erfahrung sagen - was die Schallimmissi-

onspläne anbetrifft, bin ich Pionier; ich habe die Pläne gerechnet von Deutschland über Großbritannien bis nach China -, Sie werden solche Stellen finden, und zwar an Punkten, die Sie von vornherein nicht erwarten und die Sie auch nicht ohne Weiteres erraten können. Das ist das Problem. Das ist auch der Grund, warum die Europäische Union die Schallimmissionspläne in der Umgebungslärmrichtlinie eingeführt hat. Dahinter hat eine durchaus vernünftige Begründung gestanden. Das heißt, wie sind uns in der Sache einig. Wenn ich Sie richtig verstehe, sind wir uns auch im Prinzip einig, dass Sie das, was Sie eigentlich beantworten müssten oder was die Mediziner hätten beantworten müssen, auf der Basis der vorhandenen Unterlagen nicht beantworten können. Das ist der entscheidende Punkt.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun noch eine Bemerkung zur Verbindlichkeit. Ich bin Naturwissenschaftler, und als Gutachter wird man gezwungen, an verschiedenen Gerichtsverhandlungen teilzunehmen. Nach 30 Jahren im Beruf kann ich sagen: Die Nachbesserungen durch Nebenbestimmungen werden doch zwischen - seien wir ganz offen - Wirtschaftsminister und Betreiber ausgekegelt. Darauf hat doch niemand im Saal einen Einfluss.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich gebe Ihnen ein Beispiel. Ein Wirtschaftsminister macht einem Flughafen die Auflage, er möge alles, was am Boden abläuft, nach TA Lärm bewerten. Der Flughafen weigert sich doch. Es passiert doch nichts. Oder glauben Sie allen Ernstes, dass ein Wirtschaftsminister nur weil sich der Flughafen weigert diesen schließt? Das können Sie mir nicht verklickern. Das heißt, das Instrument, dass der Staat nachbessern wird, ist nicht sehr überzeugend. Ich sage Ihnen, was ich für sinnvoll gehalten hätte - ich rede jetzt wieder über den Ermessensspielraum -, nämlich dass man nicht mit 30.000 Flugbewegungen gerechnet hätten, sondern vielleicht mit 45.000, oder dass man einen Sicherheitszuschlag gemacht und die Situation nach dem Sicherheitszuschlag bewertet hätte. Aber Sie haben das Gegenteil gemacht. Es ist jede Möglichkeit, das Ergebnis nach unten zu manipulieren, ausgenutzt worden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Johlen.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Herr Dr. Kühner, ich bin Jurist und halte mich an das Gesetz. Das Gesetz sieht ausdrücklich solche Nachbesserungen vor. Das ist keine Ermessensentscheidung, sondern ein Rechtsanspruch des Bürgers.

Zur Summation. Herr Dr. Kühner, ich bin Jurist und technischer Laie. Vielleicht ist das, was ich jetzt sage, nicht ganz richtig. Ich habe folgende Vorstellung: Nach den Lärmkenngrößen an den 30 Einzelpunkten ist der höchste äquivalente Dauerschallpegel, der berechnet wurde, 57,7 dB(A). Das Bundesverwaltungsgericht beginnt bei 67 dB(A), über Gesundheitsgefährdungen nachzudenken. Können Sie mir sagen, wie man von 57,7 dB(A) auf 67 dB(A) durch eine Gesamtlärmbetrachtung kommen will? Welcher Lärm muss hinzukommen? Das müsste doch ein äquivalenter Dauerschallpegel bei 75 dB(A) als weitere Belastung sein. Wo haben wir den denn?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte, Herr Dr. Kühner.

Dr. Dietrich Kühner (Vertreter):

Nehmen wir die 57,7 dB(A), addieren wir zur Vorsicht 5 dB(A) dazu, dann runden wir und dann sind wir bei 63 dB(A) mögliche Fluglärmbelastung. Nun haben wir einen Punkt in der Stadt - ich garantiere Ihnen, dass ich diesen finde -, wo es eine Vorbelastung durch Straßenverkehr von 69 dB(A) gibt. Wenn ich dies zusammen bewerte, muss man beim Fluglärm noch einmal etwa 6 dB(A) hinzu addieren. Dann bin ich bei 69 dB(A). Damit habe ich einen Beurteilungspegel von 72 dB(A) und liege somit über den Werten, die üblicherweise als medizinisch-kritisch angesehen werden. Ihr eigener Gutachter hat das ja auch konzediert, indem er den Beginn der Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm bei 65 dB(A) angesetzt hat. Die Rechtsprechung, die ich dazu kenne, besagt, beim Straßenverkehr etwa ab 70 dB(A). Das heißt, man muss die beiden Maßstäbe zusammen nehmen, und dann kommt man mühelos darüber. Ich bin gerne bereit, das in Ihrem Hause im Detail vorzutragen. Das ist heute der übliche Stand, wie man so etwas macht.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Sie haben einige Punkte angesprochen, die ich auch beantworten kann. Der Begriff „ermessensfrei“ wird von Ihnen etwas anders interpretiert als von mir. Es ist auch in dem Gutachten ganz klar gesagt worden, wir haben als Basis das Fluglärmgesetz und dort als Fluglärmmaß den Leq4. Ferner haben wir die Berechnungsvorschrift AzB und die Grenzwerte 75 dB(A) und 67 dB(A). Das ist derzeit Gesetzeslage. Danach sind wir vorgegangen. Wenn Sie das einhalten, sich an die Daten des Prognoseflugverkehrs halten und klar sagen, welche Immissionsdaten Sie benutzen, dann rollt das ab wie ein Automatismus und Sie haben am Schluss Ergebnisse, die jede andere Stelle reproduzieren kann. Das ist ja auch schon erfolgt.

Zum Vorwurf, Wölk mache Gleichsetzung Leq3 und Leq4. Das macht er natürlich nicht. Da wir uns auf dem Boden des Fluglärmmgesetzes bewegen, wird jetzt erst einmal Leq4 berechnet. Es ist natürlich auch mir und dem medizinischen Gutachter bekannt, dass der Leq3 zahlenmäßig etwas höher liegt. Wenn man die 30 Punkte auf Leq3 nachrechnet, dann ergeben sich bei den Punkten, die aus medizinischer Sicht lärmrelevant sind, Unterschiede zwischen Leq3 und Leq4 von 0,4 bis 2,7 dB(A). Das hängt sehr stark von der Ortslage ab. Wenn Sie seitlich der Start- bzw. Landebahn liegen, dann sind die Unterschiede sehr klein. Wenn Sie jedoch in der Verlängerung der Anfluggrundlinie liegen, dann haben Sie eine größere Abweichung. Das wurde nachgerechnet und ist auch in der medizinischen Beurteilung berücksichtigt. Der Mediziner hat auch im Sinne des Schutzes der Bevölkerung gesagt, wir wollen uns nicht exakt an den Wert 60 dB(A) halten, sondern er hat vorgeschlagen, schon bei 55 oder 57 dB(A) über Schallschutzmaßnahmen nachzudenken. Das können Sie in dem medizinischen Gutachten nachlesen.

Zum Fluglärmmgesetz. Sie haben es vielleicht in den letzten Wochen verfolgt. Schon vor drei Jahren habe ich gesagt, dass eine Novellierung des Fluglärmmgesetzes nicht so schnell möglich ist. Es ist jetzt auf Eis gelegt. Das wird in dieser Legislaturperiode sowieso nicht kommen. Man schiebt es also wieder vor sich her. Das hat auch seine Gründe. Das Problem beim Fluglärmmgesetz sind nicht die Berechnungsvorschriften oder die Eingabedaten, sondern die Angaben der Lärmwirkungsforscher. Die Lärmwirkungsforscher müssen sich auf ein Maß einigen, und dieses Maß steht noch nicht fest. Daran krankt die Sache. Es ist unbestritten, dass wir eine Novellierung des Gesetzes brauchen, aber wir können jetzt nicht spekulativ arbeiten.

Zu den Ereignissen unter 55 dB(A). Ich schlage vor, Herr Dr. Kühner, dass wir nicht über Wirkungen sprechen, die minimal sind. Das Fluglärmmgesetz ist eindeutig. Ich kann Ihnen die Stelle in der AzB nennen, wo steht, die Anteile der Lärmereignisse, die unter 55 dB(A) liegen, werden null gesetzt. Das bedeutet, dass die für den äquivalenten Dauerschallpegel ohne Relevanz sind. Um Ihrer Antwort zuvorzukommen, habe ich das einmal konkret gerechnet. Ich habe einmal alles, was auch an niedrigen Lärmereignissen aufgetreten ist, nachgerechnet. In den Ergebnissen bekommen Sie Abweichungen zwischen 0,02 bis 0,15. Das ist selbst für die Bewertung der Lärmmediziner ohne Belang. Da müssen wir uns nicht lange streiten, denn die Konsequenz ist minimal.

Zu dem Unsicherheitsbereich, den Sie ansprachen. In gewissem Sinne ist auch die lärmmedizinische Beurteilung sehr freundlich und positiv gegenüber den Belangen der Bevölkerung. Der lärmmedizinische Gutachter schlägt ja vor, auch die niedriger belasteten Punkte, also Punkte, die noch nicht seinem Vorgabewert entsprechen, mit hinein zu nehmen. Damit ist auch die nicht praktikable Angabe von Unsicherheitsbereichen statistischer Art erfasst.

Das Wort „Pisa“ weise ich zurück. Sie haben an zwei Stellen von 75 und 68 dB(A) gesprochen. Sie meinten wahrscheinlich 67 dB(A).

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Kühner.

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Herr Dr. Wölk, ich komme zu Ihren Angaben. Einmal reden wir über 0,4 bis 2,7 dB(A) und im anderen Fall reden wir über 0,2 und 1,5 dB(A). Klassische Methode in der Statistik ist, dass man solche Abweichungen mit einer Spanne bewertet. Dann kommt man in durchaus relevante Größenordnungen. Mich beeindruckt das Argument nicht, dass die Genauigkeiten der Berechnung in Relation gesehen werden zu den medizinischen Aussagen. Ich möchte jetzt nichts gegen die medizinische Profession sagen, aber man wird nicht ernsthaft behaupten wollen, sie wäre eine exakte Wissenschaft. Wir bewegen uns in einem Bereich - Sie haben es selber gesagt, dass alles ermessensfrei nachzuvollziehen ist -, wo wir wirklich sagen können, es gibt ein Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, dort heißt es AzB, es gibt nur eine rechtgültige AzB. Diese haben Sie jedoch aus welchen Gründen auch immer nicht angewendet. Davon kommen Sie einfach nicht weg. Das ist Fakt.

Zum anderen haben Sie Vernachlässigungen gemacht, die eigentlich nur für die 75 und 67 dB(A) gelten. Es ist ja klar: Wenn ich bei 67 dB(A) die Ereignisse mit 55 dB(A) vernachlässige, dann ist der Fehler akzeptabel. Aber wenn ich Lärmschutzzonen mit 60 dB(A) rechne - das gebietet eigentlich die Regeln der Logik -, dann lasse ich alle Flugereignisse weg, 55 minus 7 gleich 48. Das wäre nachvollziehbar. Dann habe ich sichergestellt, dass ich auch bei diesem Wert die gleiche Rechengenauigkeit erreiche, wie sie mir die AzB vorschreibt für die 67.

Dann gibt es aber noch ein weiteres Problem, Herr Wölk. Darauf gehen Sie jedoch nicht ein. Sie haben gesagt, Sie nehmen die AzB99. Das tun Sie mit der Begründung, dass Sie genauer prognostizieren. Gelten da auch die Aussagen, die 1, 2 oder 3 dB(A) gelten nicht? Sie wissen so gut wie ich, dass das Modell der AzB die Kurvenflüge nicht richtig nachbilden kann, und zwar aus ganz grundsätzlichen Überlegungen heraus. Jetzt schauen Sie sich doch einmal die Flugrouten an. Die bestehen doch nur aus Kurvenflügen. Wenn Sie sich schon auf die AzB99 berufen, dann müssen Sie den Maßstab auch konsequent anwenden und die anderen Fehler, die die AzB hat, ebenfalls berücksichtigen.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Klasseneinteilung - das habe ich auch erst in diesem Jahr gelernt -, d. h. welche Flugzeuge wo eingeteilt werden, ist nicht ganz frei von Willkür. Die gibt mir durchaus die Möglichkeit, den einen Flugzeugtyp hier hineinzutun und den anderen Flugzeugtyp dort hineinzutun. Welche Varianzmöglichkeiten darin stecken, mögen Sie daran ermessen, dass das Integrated Noise Model, das weltweit angewandt wird, 92 Flugzeugklassen hat, während die AzB nur 6 Flugzeugklassen hat. Sie können ein Teil der Unstimmigkeiten, die man hat, wenn man messende Vergleiche macht, auf das Problem der Klassierung zurückführen. Also nicht nur

das Fluglärmgesetz ist überholungsbedürftig, sondern auch die AzB. Stehen zu bleiben bei der Herabsetzung der Klassenmittelwerte, kann es nicht sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Ich schaue auf die Uhr und auf die Liste derjenigen, die noch eine Nachfrage haben. Ich habe fünf Namen vorliegen. Ich würde jetzt gerne eine Pause machen. Deswegen frage ich die Nachfrager, ob jemand nach der Pause terminlich verhindert ist.

(Birgit Luven [Stadt Tönisvorst]: Ich!)

- Gestatten die Herren, dass wir Frau Luven vorziehen und anschließend eine Pause machen? - Ich sehe keinen Widerspruch. Frau Luven.

Birgit Luven (Stadt Tönisvorst):

Nur eine Formalie, aber eine wichtige. Ich bitte, ins Protokoll aufzunehmen, dass Herr Dr. Kühner auch von der Stadt Tönisvorst beauftragt worden ist und zu diesen Fachthemen auch unsere Interessen vertritt. In Rücksprache mit Herrn Siewert kann ich sagen, dass er auch die Stadt Willich vertritt. Ich weiß nicht, ob Dormagen auch genannt worden ist. Herr Dr. Kühner vertritt ja viele Gebietskörperschaften. Ich bitte also darum, diese drei Kommunen mit aufzunehmen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir machen jetzt eine Stunde Pause.

(Unterbrechung von 13:12 Uhr bis 14:16 Uhr)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wir sind in die Pause gegangen mit noch einigen Zusatzfragen zu der Stellungnahme von Herrn Dr. Kühner. Als erster hatte sich Herr Heldmaier zu Wort gemeldet.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Meine erste Frage geht an Herrn Dr. Kühner, und zwar ausgelöst durch Herrn Dr. Johlen, der sich vorhin zum Thema Nachbesserungen geäußert hat. Herr Dr. Kühner, ist es richtig, dass viele Kommunen bezüglich des Flughafens Frankfurt die damalige Planfeststellungszahl von 371.000 Flugbewegungen aus dem Jahr 1971 höchststrichterlich angreifen ließen, weil man inzwischen bei 470.000 Flugbewegungen war? Ist es ferner richtig - Herr Dr. Johlen, hier müssen Sie vielleicht auch noch einmal nachgucken -, dass vom BGH entschieden wurde, dass das Nachbessern nicht geht, d. h. dass eine Deckelung am Frankfurter Flughafen nicht möglich ist, mit der Begründung - das ist jetzt ganz wichtig -, dass die Kommunen und die

Träger öffentlicher Belange im Jahre 1971 und folgende hätten feststellen lassen können und müssen, wie die technische Kapazität ist? Das bedeutet, ein nachträgliches Nachbessern, Deckeln oder derartige Dinge sind nicht möglich. Das heißt aber im Umkehrschluss, dass die technisch möglichen Kapazitäten nicht nur eines Flughafens zwingend festgestellt werden müssen, sondern dass sogar - hier frage ich nach Ihrer Meinung - die Flugrouten, die ja, wie Sie in Ihrer Begründung richtig dargelegt haben, nicht planfestgestellt werden, mit der maximal möglichen Kapazität gerechnet werden müssen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Heldmaier. - Herr Dr. Kühner.

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Herr Heldmaier, es ist mir ein bisschen peinlich, koram Publikum juristische Fragen gestellt zu bekommen. Ich möchte zu der rein juristischen Fragestellung nicht Stellung nehmen. Man muss einfach wissen, was man kann und was man nicht kann.

Für mich hat sich die Sache so dargestellt, dass im Prinzip die derzeitige Rechtslage eine Deckelung nicht begründen kann. Ich wünsche Ihnen viel geschäftlichen Erfolg, d. h. es würden nicht 28.000 Flugzeuge, sondern 56.000 Flugzeuge fliegen. Diese Zahl ist im Rahmen des Feststellungsbeschluss wohl auch möglich, außer Herr Johlen sagt mir, dass ich den Antrag falsch interpretieren würde.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Heldmaier.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Die nächste Nachfrage geht an die Deutsche Flugsicherung. Im Zusammenhang mit dem Anflug auf Mönchengladbach ist von einem Kurzanflugverfahren die Rede. Mich würde interessieren, wie dieses Kurzanflugverfahren konkret aussieht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Was verstehen Sie unter „Kurzanflugverfahren“, Herr Heldmaier?

Harm Heldmaier (Vertreter):

Ich verstehe gar nichts darunter, sondern ich habe das von der Deutschen Flugsicherung heute Morgen gehört. Deshalb frage ich Sie, was Sie darunter verstehen.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Wir machen von beiden Seiten, wie vorgesehen, einen ILS-Anflug mit einem Anflugwinkel von 3 Grad. Der Anflug beginnt aus 2.000 Fuß. Das haben wir bereits am Montag und Dienstag dargestellt. Das ist ein ganz normales Verfahren.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Wir sind ja beim Thema Lärm. Können Sie uns sagen, wie der Flieger auf 2.000 Fuß kommt und wie er dort geführt wird? Das ist aus den Karten nicht hervorgegangen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Das Anflugverfahren beginnt am ILS aus 2.000 Fuß Anflughöhe. Das heißt, der Flieger wird irgendwo vom Radarlotsen auf 2.000 Fuß geführt, mit einem Radarvektor auf das ILS in 2.000 Fuß gebracht und dann im Rahmen des ILS-Anfluges geflogen. Jetzt weiß ich nicht, was Sie noch wissen wollten.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Dann muss ich mich verhört haben, dass Sie heute Morgen das Thema Kurzanflugverfahren genannt haben.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Heute Morgen haben wir vorgetragen, weil Sie, Herr Heldmaier, am Montag und Dienstag behauptet haben, es gibt weltweit keine Anflüge aus 2.000 Fuß ILS. Das haben wir heute Morgen widerlegt. Es gibt sie, und Sie sind sie auch bereits geflogen.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Jeder Anflug geht von 2.000 Fuß bis zum Boden. Uns interessiert - das ist von der Lärmseite her wichtig -, wie dieser Flieger auf diesen Punkt hingeführt wird. Wir haben ja bereits besprochen, dass der Flieger nicht in der normalen Konfiguration, nämlich ohne Landeklappen, ohne Fahrwerk, dorthin geführt werden kann, sondern dass er relativ laut wird. Hier wollten wir wissen, wie ungefähr der Flugweg aussehen wird, damit man ein Bild hat, welche Gemeinden betroffen sind. Der kann ja von allen Himmelsrichtungen kommen. Wie sieht der Anflug grob aus?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Das Flugzeug kann natürlich von allen Himmelsrichtungen kommen. Es gibt zwei Anflugrichtungen, eine von Norden und eine von Süden. Wie man ein ILS fliegt aus der Pilotensicht, Herr Heldmaier, das müssten Sie besser wissen als ich. Ich weiß nicht, wie die Klappenstellungen zu welchem Zeitpunkt sind.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Welke möchte ergänzen.

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Herr Heldmaier, Sie wissen ganz genau, wie die Anflüge durchgeführt werden. Das etwas verkürzte Anflugverfahren, d. h. den Endanflug zu erfliegen, unter Umständen 1 Mile vorher gerade zu fliegen, ist ganz üblich. Das heißt aber nicht, dass jeder Flug aus 2.000 Fuß zwangsläufig kommen muss. Wenn es die Situation hergibt, und sie wird sie hergeben - das wird auch heute schon so praktiziert; wir haben es schon in der Praxis 2003 ohne Probleme so gemacht -, kann man den Anflug auch aus 3.000 Fuß oder 4.000 Fuß machen. Das ist kein Problem. Die Empfangsbreite der Anlagen, d. h. des Landekurses und des Gleitweges, ist jederzeit möglich. Wenn es zu einem Anflug aus 2.000 Fuß kommt, was möglicherweise häufig der Fall sein wird, dann kann das Flugzeug in einen vorbereiteten Zustand gebracht werden, d. h. die ersten zwei Klappenstufen, das Flugzeug fliegt entsprechend langsam, es wird entsprechend wenig Gas gegeben. In der Tat ist es so - Herr Heldmaier hat vorhin wieder zwei Begriffe hin und her geschoben -, bis 1.000 Fuß muss das Flugzeug stabilisiert sein, um zu landen. Aber wenn das Wetter besser ist, reicht es, wenn Sie das in 500 Fuß erreicht haben – also ganz bewusst flexible Verfahren, die gangbar und ganz sicher sind. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Welke. – Kurze Ergänzung noch von Herrn Prof. Johlen. Bitte.

Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Nur weil Sie mich direkt angesprochen hatten, noch mal zur Erläuterung: Ich hatte kurz vor der Mittagspause gesagt, wenn ein Flugplatz uneingeschränkt, also ohne eine Kapazitätsbegrenzung, genehmigt werde, dann könne er ohne Weiteres bis zur Kapazitätsgrenze ausgenutzt werden. Aber bei der Genehmigung hat man ja bestimmte Vorstellungen, wie er denn ausgenutzt werden wird. Das ist eine Frage der Prognose. Danach wird auch die Entscheidung über eventuell ausgleichende Maßnahmen getroffen.

Jetzt kann es sein, dass man, sagen wir mal, bei der Prognose von 30.000 Bewegungen ausgegangen ist und hinterher 60.000 herauskommen. Diese Überschreitung um 30.000 macht auf einmal ausgleichende Maßnahmen erforderlich. Das heißt, jemand wird auf einmal

so beeinträchtigt, dass er Schallschutzfenster oder eine Entschädigung wegen geringerer Nutzung des Außenwohnbereichs beanspruchen kann. Dann müssen nachträglich auf den Planfeststellungsbeschluss diese ausgleichenden Maßnahmen aufgefropft werden. Das können möglicherweise auch Lärmkontingentierungen oder sonstige Einschränkungen sein.

Ich wollte damit nur sagen: Es ist im Gesetz vorgeschrieben, dass solche Maßnahmen nachträglich getroffen werden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Prof. Johlen. – Noch eine Nachfrage, Herr Heldmaier?

Harm Heldmaier (Vertreter):

Ja. – Jetzt wird durchs Nachfragen doch etwas schlauer geworden, Herr Prof. Johlen. Also kann es nachträglich nicht darum gehen, dass gedeckelt wird, sondern andere Schallschutzmaßnahmen getroffen werden. Das hat aber doch noch erheblichen Einfluss auf die Lebensqualität.

Aber noch mal zurück zu dem, was Herr Welke vorhin gesagt hat! Einen solchen Anflug aus 2.000 Fuß Höhe – das sind sechs nautische Meilen – können Sie nur machen, wenn Sie vorbereitende Maßnahmen treffen; das habe ich heute Morgen schon gesagt. „Vorbereitende Maßnahmen“ heißt aber auch, dass Sie nicht im 90-Grad-Winkel auf den Localizer, also die Mittellinie, zufliegen können. Dann überschießen Sie nämlich höllisch. Das heißt, Sie müssen ungefähr in Anflugrichtung noch ein paar Meilen Strecke haben, auf denen Sie Ihren Flieger vorbereiten können. Genau darum geht es: um die Frage, wie sich die Deutsche Flugsicherung diese vorbereitende Strecke vorstellt – östlich, westlich, südlich oder irgendwo? Das ist doch wichtig für denjenigen, der die Lärmwerte errechnet. Oder wollen Sie sagen, Herr Lindenmayer, dass der Flieger als Instrumentenflieger bei schlechtem Wetter mit 90 Grad an die Mittellinie herangeführt wird? Wenn Sie sagen: „Das weiß ich nicht“, kann das auch sein. Oder sagen Sie: „Wir brauchen eine vorbereitende Strecke auf der Anfluggrundlinie“? Wenn ja, dann sagen Sie ungefähr, wie viel; Sie müssen sich nicht festlegen. Aber dann kann man damit etwas anfangen, dann können die Kommunen, die dort Verantwortung tragen, sagen: Aha, wir sind betroffen. – Denn es ist unstrittig, dass man hier mit mindestens 60 % Flugschub rechnen muss. Das ist dann nicht mehr leise, sondern macht Lärm. Das muss man wissen und den Leuten vorher sagen. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer dazu? – Bitte.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Herr Heldmaier, normalerweise wird mit 30 Grad Winkeldifferenz in den ILS-Anflug eingetreten. Das sind Werte, die Sie ganz genau wissen, wie wir sie auch wissen. Ich sage das nur

für die Bürger. Im 90-Grad-Winkel dreht kein Mensch den Flieger aufs ILS ein, weil dann der Flieger überschießt; da haben Sie Recht, das wäre dummes Zeug, und das machen wir auch nicht.

Wie die Flieger eingedreht werden, sehen wir aber doch bereits heute schon im tagtäglichen Betrieb; denn das ILS beispielsweise von Norden ist aufgrund der Anflughöhe heute 2.000 Fuß und in Zukunft 2.000 Fuß, und die Schwellenlage ist eine vergleichbare Schwellenlage, also nahezu identisch. Also ist dort doch eigentlich keine Differenz zu sehen. Vielleicht ändert sich der Luftfahrzeugtyp und damit eventuell die Geschwindigkeit. Aber die Eindrehbereiche, wie wir sie heute haben, sind im Norden vergleichbar mit dem, was in der Zukunft ist. Im Süden ist die Veränderung da, da die Bahn nach Süden entsprechend verlängert wird. Das heißt, man muss den Eindrehbereich, wie er sich heute darstellt, etwas weiter südlich verschieben. Damit haben Sie auch dort die Aussage.

Wie das Luftfahrzeug dann letztendlich geführt wird, ob es strikt in 2.000 Fuß bereits ist oder im Sinkflug nach 2.000 Fuß das ILS direkt fliegt – ich bin da kein Hellseher –, entscheidet der Lotse in dem Augenblick, in dem er die Maschine führt, aufgrund der aktuellen Verkehrslage des Flugverkehrs ringsherum; denn wir haben in der Luft nicht nur Mönchengladbach zu bedienen, sondern wir haben nebenbei auch noch ein paar andere Flugplätze, ganz zu schweigen davon, dass noch Segelflieger in Segelflugsektoren unterwegs sind und was noch alles hinzukommt. Da kann man keine generalisierende Aussage treffen, dass man sagt: Da ist der Strich, da fliegen die Flieger, und da ist die Höhe dazu. – Das gibt es nicht. Es gibt einen Eindrehbereich, wie gesagt, ungefähr 30 Grad in Richtung des ILS-Enganfluges, und in dem Bereich werden irgendwo die Luftfahrzeuge aufs ILS eingedreht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Noch eine Ergänzung von Herrn Welke und Herrn Dr. Kühner. – Herr Welke, bitte.

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Ergänzend zu den Ausführungen von Herrn Lindenmayer! Es ist in der Tat so: Die Flugzeugführer müssen vorbereitet sein, bevor sie einen Sinkflug beginnen. In der Regel sollen sie 1 Meile, bevor sie den Sinkflug beginnen, aus der jeweiligen Höhe, die vorgegeben ist, geradeaus fliegen. Man kann natürlich das Flugzeug sehr wohl – Herr Heldmaier, das müssten Sie auch noch wissen – auch im Kurvenflug schon langsam machen. Es hängt also nicht davon ab, wie ich fliege. Generell sind Flugzeuge, sobald sie in einer Entfernung von, sagen wir mal, 80 km vom Flughafen sind, geschwindigkeitsmäßig schon vorbereitet, um in den Verkehrsfluss, der sich in der Nähe des Platzes abspielt, genau hineinzupassen. Es ist also nicht mehr so, wie es vielleicht ganz früher war – in den Zeiten, die Herr Heldmaier noch miterlebt hat gleich am Anfang der Fliegerei, als recht stramm und forsch gearbeitet wurde –, dass man die Flugzeuge relativ schnell fliegen lässt bis zu einer Entfernung von 30 Meilen – sprich: ungefähr 55 km – bis zum Flugplatz und sie dann reduziert, sondern hier beginnt

schon planerisch sehr weit vorher durch innovative Maßnahmen der Flugsicherung über die Technik, die Einzug gehalten hat, eine Vorsteuerung, wenn man so will, sodass die Flugzeugführer zum Schluss, wenn sie, sagen wir mal, 20 Meilen vom Platz weg sind – das sind ungefähr 35 km –, nicht schneller fliegen als 2 ½ Knoten, also jederzeit in der Lage sind, die ersten Klappen zu setzen, um vorbereitet auf das, was sie dann tun sollen, in Mönchengladbach ihren Sinkflug völlig sicher als Flugbetrieb und auch gestaffelt von der Flugsicherung zu beginnen. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Welke. – Herr Dr. Kühner.

Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):

Wenn ich Sie richtig verstehe, Herr Heldmaier, kommt bei Ihren Überlegungen die Frage auf, mit welchen Höhenprofilen denn nun gerechnet worden ist. Das habe ich nicht geprüft, aber das kriegen wir ja vielleicht beantwortet.

Das Zweite, was ich echt spannend finde, ist: keine generalisierende Aussage über die Position. Das bedeutet für mich als Gutachter: Ich weiß nicht, wo mein Flugzeug ist. Und wie soll ich eigentlich damit rechnen? Ich muss da also irgendwelche Vorgaben machen. Da wäre natürlich auch die Frage an den Kollegen: Ist dann das in diesen Berechnungen mit berücksichtigt worden?

Dann kommt noch etwas Drittes hinzu: die Flugzustände, die Sie erreichen, um jetzt da reinzugehen. Ich bin nicht Flugzeugführer, aber so viel habe ich inzwischen gelernt: dass beim Landen und beim Langsam-Fliegen die Triebwerke bei Leistung laufen und nicht die Handbremse gezogen wird – sprich: die Klappe draußen bleibt, um das Flugzeug abzubremsen –, damit ich im Notfall die Klappe zurückfahre und die volle Leistung zur Verfügung kriege. Die Frage ist: Sind alle diese Umstände überhaupt in die Prognose mit eingegangen? Ich kann mich nicht erinnern, dazu irgendetwas gesehen zu haben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Kühner. – Herr Dr. Wölk, Sie sind direkt angesprochen worden. Ich habe auch noch eine Wortmeldung von Herrn Lindenmayer.

(Dr. Rolf Wölk [Antragstellerin]: Zuerst Herrn Lindenmayer!)

– Okay. – Bitte.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Herr Dr. Kühner, Sie sind ja auch im Falle Frankfurt als Gutachter unterwegs. Jetzt stelle ich mit der Flugsicherungsbrille mal die Frage: Wie weit werden denn Fluglärmgutachten von draußen her berechnet, also wo beginnt bei einem ILS-Anflug Ihre Berechnung für einen Flughafen? Das ist für mich eine immanente Frage. Man kann natürlich Auswertungen machen, wo sich die Flugzeuge in einem Falle X nach Flughafenausbau befinden. Im Falle Y vor Flughafenausbau kann man es nur annähernd abschätzen. Die jeweilige Flugzeugposition ergibt sich ja aus der Luftverkehrslage in dem Augenblick, in dem der Lotse dieses Verkehrsbild abarbeiten muss. Also: Wo fangen Sie mit der Berechnung an? Sie haben gerade diese Probleme mit AzB und Dergleichen mehr aufgetischt. Das ist dabei schon eine Frage.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Kühner dazu.

Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):

Ich kann die Frage beantworten. Wenn Sie den Fall Frankfurt ansprechen, fangen wir westlich von Mainz bis östlich von Offenbach an.

(Frank Lindenmayer [Deutsche Flugsicherung]: Auch mit AzB?)

– Wir rechnen ja in aller Regel nach verschiedenen Verfahren. Ich bin als Gutachter nicht an die AzB gebunden, vor allem wenn ich als Gutachter für die Gemeinde tätig bin und mir die Frage gestellt wird, ob ich auf der Basis beispielsweise zweier oder dreier Bodenmessungen eine Aussage machen kann, wie sich der Fluglärm in der Fläche verbreitet. Das ist eine Sache, die Sie mit der AzB nur sehr ungenügend rechnen können. Dann greift man auf die Famos-Daten zurück, die auch nur bedingt gut sind. Die besten Daten wären – an die komme ich nicht heran – die GPS-Daten der Fluggesellschaften inklusive der Unterlagen, in denen auch die gesamten Leistungsdaten stehen, die Klappenstellungen usw. Sie wissen, wovon ich rede, also von dem, was nachher auf dem Flight-Recorder drauf ist. Das wären eigentlich die optimalen Daten, mit denen man rechnen könnte.

Aber sicherlich ist es so, dass Sie gerade im Frankfurter Raum wirklich bis fast 40 km Entfernung rechnen. Sie haben auch da Auswirkungen am Boden. Ich kann Ihnen für die Nachtzeit sagen: Sie haben Störungen des Nachtschlafes. Nach dem lärmmedizinischen Gutachten, das die Fraport vorgelegt hat, notabene, haben Sie Störungen des Nachtschlafes bis zu den Abmessungen, die ich gerade genannt habe.

Das war ja auch eines meiner Argumente: Wenn ich eine Rechtsverordnung nehme, die mir ein bestimmtes Verfahren vorschreibt, und in dem Verfahren eine Reserve drinsteckt, dann kann ich sagen: „Gut, ich rechne mit der Reserve“, brauche mich aber um weitere Details nicht zu kümmern. Aber wenn ich sage: „Ich will es besser machen“, und die AzB99 nehme,

dann habe ich das Problem, dass ich alle diese Fragen mit beantworten muss. Deswegen habe ich auch gesagt: Eigentlich weiß man, wenn man den Antrag anschaut, gar nicht so richtig, wie man das bewerten soll, weil man all die Fragen, die man hat, nicht beantwortet bekommt auf der Basis dieser Unterlagen. Man kann an der einen oder anderen Stelle auch sagen: „Das ist ein schlechter Antrag“, oder: „Das hat irgendwelche negativen Auswirkungen an einer bestimmten Stelle“, aber man weiß es nicht. Und dann bedenkt man noch diese nach AzB undenkbare Situation, dass ich dieses Überkreuzen habe. Das ist nach AzB eigentlich überhaupt nicht drin. Mich haben Ihre Worte eigentlich mehr in der Überzeugung bestärkt, dass das, wie Herr Heldmaier das vermutet hat, noch ein zusätzliches ungeklärtes Problem ist.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Dr. Kühner. – Wenn wir in den Nachfragen weitergehen – –

(Dr. Friedrich Kühner [Vertreter]: Vielleicht kann Herr Dr. Wölk mal die Frage beantworten!)

– Herr Dr. Wölk, möchten Sie noch ergänzen? – Bitte.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Damit das nicht in Vergessenheit gerät: Herr Dr. Kühner sprach in seinen Ausführungen vorhin von diesen Lärmereignissen unter 55 dB(A) und sagte, diese geringe Abweichung sei nur im Bereich 75 und 67. Ich habe ganz konkret nachgerechnet: Im Bereich eines Leq von 60 beträgt die Abweichung, die entsteht, wenn man diese Ereignisse dazu nimmt oder weglässt, wie man es sieht, nur 0,01 bis 0,15. Ich habe von Ihnen, glaube ich, 1,5 gehört. Ich möchte das nur richtig stellen. Das ist wirklich eine äußerst geringe Abweichung, wenn man diese Ereignisse dazu nimmt.

Das Zweite: Die AzB und insbesondere die Klassifizierung der 99er-Daten bestehen nicht aus sechs Klassen, sondern aus 36. Ich kann die Ihnen, wenn Sie wollen, auch aufzählen. – Das war das, was ich sagen wollte. Das bezieht sich auf Ihren vorigen Vortrag.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Dr. Wölk. – Jetzt bitte Herr Kammann.

Rainer Kammann (Stadt Viersen):

Kammann für die Stadt Viersen. – Ich würde gern auf die Problematik der unmittelbaren Betroffenheit der Anwohner durch den Fluglärm zurückkommen, der zu erwarten ist, wenn der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach kommen wird. Und zwar würde ich gerne eine Einschätzung hören sowohl von Herrn Dr. Kühner wie auch von der Antragstellerin. Dazu müsste ich allerdings ein paar Erläuterungen machen.

Ich glaube, wir bewegen uns absolut in zwei unterschiedlichen Welten. In der einen Welt lebt die Antragstellerin einschließlich der Juristen, die sich knallhart auf die Position zurückziehen – das mag legitim und rechtmäßig sein; ich möchte Ihnen nichts unterstellen –, dass die Grenzwerte, mit denen immer gerechnet wird, die ich nicht verstehe – und ich denke mal, ein großer Teil der Anwesenden hat auch so seine Probleme, wenn von 55 dB(A), 67 dB(A), 79, 74 oder wie auch immer gesprochen wird – –

Auf der anderen Seite sind diejenigen, die heute schon, aber zukünftig sicherlich mehr von Lärm betroffen sind, diese Zahlen, glaube ich, weitgehend egal. Ich glaube behaupten zu können, dass Menschen, die nahe an diesen Grenzwerten leben, regelmäßig an ihre Stressgrenzen kommen werden. Ich will nicht sagen, dass jeder, der oberhalb der Grenzwerte, die medizinisch festgelegt worden sind, lebt, wirklich krank wird. Aber ich wage die Behauptung, dass es einem fürchterlich auf die Nerven gehen wird, wenn regelmäßig ein Flieger mit bestimmten Lärmpegeln – ich will keine Zahlen nennen; die verstehe ich, wie gesagt, nicht – über einem hinwegfliegt.

Herr Prof. Johlen hat vorhin ausgeführt, dass die Grenzwerte, die festgelegt worden sind, und die dazu erlassenen Gesetze sicherlich nicht willkürlich erlassen worden sind. Aber ich kann mir vorstellen, dass sie nicht unbedingt objektiv erstellt worden sind.

Jetzt muss ich die Spur ein bisschen weiter zur einen Seite verlassen und mal eine ganz kurze Ausführung machen, die im Grunde durch ein zufälliges Gespräch entstanden ist, die aber, glaube ich, sehr gut hierzu passt. – Wir wohnen an einer sehr stark befahrenen Straße, an der Bundesstraße 7, 12.000 und etwas Fahrzeugbewegungen pro Tag, über 20 % Schwerlastverkehr. Wir möchten gerne an dieser Straße einen Lärmschutzwall auf eigene Kosten unter Zuhilfenahme öffentlicher Mittel errichten. Da wir aber im Landschaftsschutzgebiet wohnen, benötigen wir eine sogenannte landschaftsschutzrechtliche Befreiung. Es hört sich paradox an: Wir brauchen einen ganz bestimmten Lärmpegel, damit wir diese landschaftsschutzrechtliche Befreiung bekommen. Wir haben dann anhand der DTV-Zahlen den Lärmpegel errechnen lassen. Er liegt – man höre und staune! – unterhalb des Pegels, den wir erreichen müssten, um diese landschaftsschutzrechtliche Befreiung zu bekommen.

Dann habe ich dem Mitarbeiter des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen gesagt: Es kann doch nicht sein – unser Haus liegt 30 m von der Straße entfernt, die Straße liegt 1,5 m höher als das Geländeniveau unseres Grundstücks, der Garten beginnt 5 m von der Straße entfernt –, dass eine Lärmbelastung, wie sie bei uns herrscht, nicht dazu ausreichen soll, den Lärmpegel, den wir erreichen müssten, nicht zu erreichen. Darauf hat der gesagt: Sie glauben doch wohl nicht im Ernst, dass eine Regierung als Straßenbaulastträger ein Gesetz erlässt, das sie dazu verpflichten würde, an Gott weiß wie vielen Straßen im Bundesgebiet, im Land oder wo auch immer Lärmschutzeinrichtungen zu finanzieren. Lärmpegel, die erträglich wären, sind nicht bezahlbar.

Da drängt sich mir natürlich der Verdacht auf, dass auch im Luftfahrtrecht Lärmpegel angesetzt worden sind, die finanzierbar sind bzw. die – das ist eine Vermutung; ich möchte anschließend dazu nur Stellungnahmen hören – es sogar überhaupt ausschließen würden, noch Flugplätze zu betreiben bzw. neue Flugplätze einzurichten. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Kammann. – Herr Dr. Kühner, Sie sind direkt angesprochen worden. Bitte.

Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):

Zur Historie: Von der Stadt, in der ich aufgewachsen bin, ist der Vorsitzende des Ausschusses, der das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm beschlossen hat, Herr Dr. Schäfer, Parlamentsabgeordneter. Ich darf das im Originalton wiedergeben: 75 und 67 dB(A) – mehr können wir uns nicht leisten. – Das waren damals mit Sicherheit Werte, die – wenn man von „willkürlich gegriffen“ sprechen würde, wäre das unfair – man damals aufgrund der Überlegungen, was diese Republik finanzieren kann, bestimmt hat. Es ist also eine ganz nüchterne finanzielle Überlegung gewesen; da hat es keine ernsthaften Wirkungsbetrachtungen zur Höhe gegeben, obwohl man damals eine sehr ausführliche Studie durch die Deutsche Forschungsgesellschaft, die DFG, hat erstellen lassen, eine Studie, die im Prinzip, was die Methodik anbetrifft, auch heute noch durchaus ein gewisses Standing hat.

Sie müssen aber sehen: Diese Grenzwerte gelten sozusagen nur für Baugebiete, für Baugebietsverbote. Sie dürfen in der Zone 1 keine Wohnhäuser errichten. Sie dürfen in der Zone 2 nur mit ganz massiven Einschränkungen Gebäude errichten, die dem Aufenthalt von Menschen dienen. Ansonsten gibt es nach dem derzeit geltenden Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm keine Richtgrenzwerte oder etwas Ähnliches.

Nun zum Thema „RLS“! Das heißt „Richtlinie zum Lärmschutz an Straßen“ oder 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz. Sicherlich hat es damals ähnliche Regelungen gegeben. Ich weiß noch genau, wie die Werte zustande gekommen sind. Der damalige Umweltminister hat gefordert, dass nachts eine Vier vorne stehen muss. Das war der Maßstab. Also kamen 49 nachts und 59 tagsüber heraus. Natürlich hat man auch überprüft, inwieweit diese Werte akzeptabel sind. Ich möchte einmal so sagen: Wenn Sie sich die gesamte Literatur anschauen, werden Sie sehen, dass das sicherlich nicht die Wunschwerte sind, die man gerne hätte. Aber wenn man etwas pragmatisch herangeht, sind sie so schlecht nicht; denn es gibt durchaus andere europäische Länder, in denen die Werte höher sind.

Jetzt komme ich zur Sache selber. Für die Öffentlichkeit ist es immens schwierig – und das muss man sich auch klar machen –: Wie gebe ich die mittlere Temperatur im Bereich Köln

an? Plus 2 Grad. Im Bereich Freiburg sind es, glaube ich, 1 oder 2 Grad mehr; es liegt aber in der gleichen Größenordnung. Damit weiß ich noch lange nichts über die typischen Varianzen, die das Wetter im Freiburger und im Kölner Raum hat. Im Kölner Raum wird es – ich lästere jetzt mal –, wenn es gut kommt, auch mal 10 Grad, und im Freiburger Raum wird es mal minus 20 Grad, aber auch plus 20 Grad im Durchschnitt im Sommer. Das heißt, die Varianzen sind größer.

Die Grenzwerte, mit denen wir immer operieren, sind Mittelwerte. Dabei ist störend – das hat man im Bereich der Luftreinhaltung längst erkannt –, dass diese Mittelwerte nicht durch zusätzliche höhere Werte ergänzt werden, die die Menschen beispielsweise an lauten Tagen schützen. Auch hier in der Planfeststellung gibt es keine Limitierung. Wenn Sie einen sehr ereignisreichen Juli haben, in dem sehr viele Touristen wohin auch immer fliegen, dann kann es durchaus sein, dass in diesem Monat die Werte um 4, 5, 6 dB(A) überschritten sind. Dafür ist es dann aber im Winter ruhig. Nur: Wenn Sie nicht schlafen können, nutzt Ihnen die Mittelung gar nichts. Das ist ein bekanntes Problem. Auch in der jetzigen Gesetzesnovelle ist dieses Problem mit einer Regelung angesprochen, die ich schlicht als Scheinregelung bezeichne. Es ist eine Regelung drin, die das ein bisschen mit berücksichtigt. Aber es ist eine reine Scheinregelung. Wenn man genau hinsieht, erkennt man, dass es sich um sehr kleine Beträge handelt.

Insofern kann man Ihr Problem durchaus nachvollziehen. Was den Straßenverkehrslärm anbetrifft, möchte ich nur eine Anmerkung machen. Das war vorhin auch die Frage an Herrn Prof. Johlen, die er dann mir im Prinzip gestellt hat. Jetzt habe ich Ihren Wohnbereich, und es kommt der Fluglärm noch obendrauf. Rein formaljuristisch wird das derzeit getrennt betrachtet. Aber nach der Umgebungslärmrichtlinie muss meiner Meinung nach auch in der Abwägung eines solchen Antrags die Summenbewertung mit eingestellt werden. Dafür haben wir heute auch die geeigneten Mittel.

Vielleicht noch eine Frage an Herrn Prof. Johlen: Verstehe ich Sie richtig, dass der derzeitige Antrag die Anzahl der Flugbewegungen nicht limitiert?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Prof. Johlen.

Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Limitiert nicht, nein. – Ich darf dazu auch darauf hinweisen, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes eine solche Limitierung problematisch ist.

(Zuruf Dr. Friedrich Kühner)

– Nein, nein. Wir müssen ja davon ausgehen, welche Lärmbelastungen voraussichtlich auftreten werden. Dazu werden gleich noch einmal die Pläne aufgelegt werden. Das Bundes-

verwaltungsgericht hat gesagt – bitte, da werden Sie jetzt protestieren; ich kann es nicht ändern, ich gebe es nur wieder –, es sei aus ökologischen und ökonomischen Gründen sinnlos, eine Vielzahl von Flughäfen zu bauen, die dann nur zur Hälfte ausgenutzt werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Prof. Johlen. – Auf meiner Nachfragenliste stehen noch Herr Houben und Herr Schäfer. Herr Zerbe hat noch eine Ergänzung. Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir sprechen jetzt seit einiger Zeit mehr virtuell über die sogenannten Lärmzonen und Lärmkurven. Wir würden diese gern einmal zeigen, um allen Teilnehmern, die möglicherweise die Antragsunterlagen nicht gesehen haben, zu zeigen, was dort an Lärmkurven prognostiziert ist. Ich glaube, das wäre ganz sinnvoll. Herr Kames und Herr Dr. Wölk würden das machen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Gut.

(Folie)

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Sie sehen hier die beiden nach dem Fluglärmgesetz ermittelten Lärmschutzbereiche Schutzzone 1 mit 75 dB(A) Leq4 und Schutzzone 2 mit 67 dB(A) Leq4. Ich glaube, von der technischen Darstellung her wird das erst einmal ausreichen. Sie brauchen da keine perfekten Darstellungsmöglichkeiten.

(Zuruf: Zeigen Sie mal die Schulen!)

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Im Flughafengelände sind keine Schulen.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Herr Kames zeigt jetzt mit dem Kugelschreiber auf die Schule an der Pappelallee. Sie sehen rechts davon das Sportgelände.

Gibt es noch andere Punkte, an denen Sie sich orientieren wollen? – Am rechten Bildrand würde jetzt Eickerend zu sehen sein. Aber die Zonen reichen ja bei Weitem nicht dahin.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dazu habe ich jetzt noch zwei Nachfragen von Herrn Meurer und Herrn Dr. Kühner. – Herr Meurer, bitte.

Heinz Meurer (Einwender):

Ich habe eine Frage an Herrn Prof. Dr. Wölk. – Könnten Sie auf dem Bildschirm noch einmal den Plan zeigen, Herr Kames? Und jetzt bitte den Punkt, wo Sie die Schule vermuten! – Okay.

Wie viel dB(A) haben wir an diesem Punkt, Herr Dr. Wölk? Das interessiert die Leute hier.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Dieser Wert war am Vormittag schon genannt worden; den müsste ich jetzt wieder nachlesen. Die Dame, die ihn erfragt hatte, ist wohl nicht da. Ich habe mir die Werte natürlich nicht alle gemerkt. Einen kleinen Augenblick bitte!

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das werden wir feststellen, Herr Meurer. – Dann vielleicht noch die Nachfrage von Herrn Dr. Kühner.

Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):

Herr Dr. Wölk, das ist an sich eine ganz spannende Darstellung. Jetzt ist die Frage: Wie groß wäre denn diese 67er-Zone, wenn man nach der rechtsgültigen AzB gerechnet hätte?

(Beifall bei den Einwendern – Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]:

Sie ist nach der rechtsgültigen ... berechnet!)

Die zweite Frage! Weil jetzt auch die Gesetzesnovelle angesprochen wurde – darin sind ja auch Grenzwerte genannt: 60 dB(A) Leq3 –: Wo etwa müssten wir denn diese Linie hin-tun? – Ich mache darauf aufmerksam, dass zumindest nach dem letzten Gesetzestext, der mir bekannt ist, innerhalb dieser Zone ein totales Bauverbot gelten soll. Es könnte sein, dass sich das in den letzten Beratungen geändert hat. Aber zumindest zum Zeitpunkt der Anhörung im Dezember war ein totales Bauverbot noch vorgesehen. Es wäre also angebracht, dass man den Leuten einmal zeigt, was auf sie zukommt. Wenn die Gesetzesnovelle kommt, haben Sie auch die Bauverbote drin, und all diejenigen, die dort Grundstücke haben, haben dann noch eine Chance, ihre Baurechte auf sechs Jahre zu nutzen. Danach gehen die Baurechte jedenfalls nach dem mir bekannten Text verloren.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Herr Meurer, ich kann jetzt Ihre Frage beantworten. An der Schule besteht ein Leq4-Wert von 57,6 dB(A).

Heinz Meurer (Einwender):

Vielen Dank.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Zu der Frage des Kollegen: Wir bewegen uns auf der gesetzlichen Grundlage. Das derzeit gültige Gesetz wird angewandt. Wir können uns jetzt nicht auf eine Novellierung berufen, die derzeit auf Eis gelegt ist; Sie kennen vielleicht die politischen Umstände. Warum sollten wir spekulativ sein?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Wölk. - Ich finde, die Standpunkte dazu haben wir hinreichend ausgetauscht. Ich möchte jetzt gerne die beiden Nachfragen zulassen, die wir eingangs notiert haben, Herrn Houben und Herrn Schäfer. Anschließend möchte ich Herrn Beckers das Wort erteilen, der schon seit längeren darauf wartet, zu sprechen. - Herr Houben, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich muss das zusammenfassen. Ich habe einmal direkt hierzu, was wir gerade gesehen haben, und dann zu Herrn Prof. Johlen von heute Morgen eine Anmerkung zu machen.

Was wir gerade gesehen, ist ja eine schlimme Show. Hier wird uns wieder einmal der Eindruck vermittelt, als gäbe es für die Betroffenen keinen Fluglärm. Herr Zerbe hat gerade, als er hier vorbeiging, gesagt, auf dem Gelände des Flughafens gebe es keine Schulen. Natürlich gibt es auf dem Gelände des Flughafens keine Schule, aber es gibt außerhalb der Lärmschutzzonen, die wir gerade gesehen haben, Lärm. Genau über den unterhalten wir uns heute Morgen.

(Beifall bei den Einwendern)

Dass auf dem Flughafen, wo es um arbeitsrechtliche Bedingungen und andere Sachen geht, damit man sich dort überhaupt aufhalten kann, die Lärmgrenzen eingehalten werden, halte ich für selbstverständlich. Für uns Bürger draußen ist jedoch der Lärm über unseren Köpfen wichtig und nicht das, was in den Zonen stattfindet. Insofern halte ich das für eine völlig überflüssige Show, die hier abgezogen wurde.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Houben. Herr Zerbe möchte Ihnen gerne antworten. - Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Houben, die beiden Herren waren gerade dabei, einen Folienvortrag zu halten. Sie haben jetzt die erste Folie aufgelegt, und da werden Sie schon wieder heftig und sagen, dass Ihnen das nicht reicht. Lassen Sie doch bitte die Herren die nächste Folie auflegen. Dann können Sie Stellung nehmen, und nicht immer mittendrin.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. - Herr Dr. Wölk zur Erläuterung.

(Folie)

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Als zweite Folie haben wir die Kontur, die ein Leq-Wert von 60 dB(A) beschreibt. Dort sehen Sie konkreter die Lage der Schule an der Pappelallee und die Randbebauung von Neersen, die betroffen sein wird.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Houben, haben Sie eine Nachfrage oder ist das geklärt?

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich habe Sie eben so verstanden, dass ich mit meiner Nachfrage, zu der ich mich früher gemeldet hatte, jetzt dran war, dieser Part jetzt eigentlich abgeschlossen ist, dass es dann noch eine Nachfrage gibt und dass dann der Herr Beckers kommt. Wenn ich das falsch verstanden habe, dann bin ich jetzt ruhig und warte darauf, dass ich nach diesem Vortrag zu meiner eigentlichen Nachfrage an Prof. Johlen zu Wort komme.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sie hatten, wenn ich das richtig gesehen habe, zwei Nachfragen gehabt, einmal zu diesem hier und zu Herrn Prof. Johlen. Ich würde gerne beide Nachfragen zulassen, damit wir danach, nachdem auch Herr Schäfer seine Nachfrage gestellt hat, zu Herrn Beckers kommen können. - Bitte, Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Wir bleiben bei dem Thema Lärm. Herr Prof. Johlen, Sie haben heute Morgen gesagt, dass man dann, wenn die Addition des Umgebungslärms und des Lärms aus dem Gutachten die verfassungsrechtlichen Grenzen der Bürger antastet, eine andere Vorgehensweise wählen und zusätzliche Dinge tun muss. Meine Frage ist: Wie wollen Sie feststellen, dass es an ir-

gendeiner Stelle aus dieser Lärmaddition heraus Probleme gibt, wenn Sie diese Lärmaddition überhaupt nicht durchführen? Wenn Sie sie durchführen und uns im Verfahren nicht deutlich machen, dann frage ich, warum Sie das nicht tun.

Das Fluglärmgesetz haben wir schon des Öfteren angesprochen. Dr. Wölk sagte heute Morgen, mit dem Fluglärmgesetz gibt es Probleme bezüglich des Rechnens usw. Das wesentliche Problem, das es beim Fluglärmgesetz gibt und gab, waren die Kosten, die an ganz bestimmten Standorten auf die Flughafensbetreiber zukommen. Das ganz besondere Problem in dieser Sache war, dass der einzig wirklich große Brocken den Flughafen Frankfurt betrifft und dass alle anderen nur minimal betroffen sind. Wenn man die Kosten, über die man redet - die bewegen sich zwischen 500 und 700 Millionen € -, durch die Anzahl der Tickets, die pro Jahr verkauft werden, dividiert, dann landet man auf einen Cent-Betrag. Wenn man dann noch sieht, dass das, was in dem Fluglärmgesetz steht, innerhalb von zehn Jahren zu realisieren ist und nicht an einem Tag, dann ist die ganze Diskussion, warum die Flughafenlobby und die Fliegereilobby dieses Gesetz seit vielen Jahren blockieren, völlig überflüssig. Dafür gibt es keinen Grund. Wenn Sie sich heute darauf hinausreden, wir handeln nach Recht und Gesetz und machen hier schnell noch einen Flughafen, bevor es zu einem neuen Fluglärmgesetz kommt, dann ist das für die Betroffenen wirklich nicht besonders lustig.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich hätte gerne auf die Frage nach der Lärmaddition eine Antwort. Bestätigen Sie bitte, was Sie heute Morgen gesagt haben. Erklären Sie bitte, woher Sie wissen, dass es im vorliegenden Fall zu solchen Problemen nicht kommen wird.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Prof. Johlen.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Ich bin nur ein armer Jurist und kein Techniker. Ich habe versucht, Ihnen darzulegen, unter welchen rechtlichen Voraussetzungen eine Addition stattfinden soll. Hierbei bin ich ein wenig auf den Tatbestand eingegangen und habe gesagt, wir haben hier einen äquivalenten Dauerschallpegel von höchstens 57,7 dB(A). Zu einem verfassungsrechtlich unzumutbaren Lärmpegel von etwa 68, 69 oder 70 dB(A) komme ich nur, wenn ich eine ganz starke Lärmquelle habe. Jetzt hat Herr Dr. Kühner gesagt, dass wir die haben. Ich stelle mich in irgendeine Ecke im Stadtzentrum, wo ich einen Verkehrslärm von 69 dB(A) habe. Das ist dann unzumutbar, und 69 dB(A) plus 57 dB(A) ergibt 72 dB(A). Hierüber habe ich mich gewundert. Ich habe nichts gesagt, weil ich gedacht habe, dass ich mich irre. Inzwischen habe ich mich aber erkundigt. Ich wusste schon vorher, dass man so nicht rechnen kann. Denn bei solch großen Differenzen von 10 dB(A) spielt der kleinere Lärmwert überhaupt keine Rolle. 69 dB(A) plus 57,5 dB(A) ergibt 69,5 oder 69,6 dB(A). Das heißt, ich halte es persönlich

- das müssen die Fachleute sagen - für ausgeschlossen, dass an irgendeiner Stelle eine Summationsbetrachtung einen Wert ergibt, dass man sagt, wegen des Fluglärms bin ich plötzlich in einer verfassungsrechtlich unzumutbaren Lärmbelastung, die dann eines Ausgleichs bedarf. Das halte ich persönlich für ausgeschlossen. Ich halte mich jedoch jetzt weiter raus; das müssen die Fachleute sagen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dazu eine Nachfrage von Herrn Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Sie als Jurist sagen, dass Sie persönlich sich raus halten wollen, davon verstünden Sie nichts. Der Antragsteller insgesamt kann sich auf solch eine Position nicht zurückziehen. Der muss auf diese Frage eine Antwort geben. Meine Frage an Sie war stellvertretend an den Antragsteller, den Sie hier regelmäßig in allen möglichen Dingen vertreten. Das einfach wegzulassen ist für Sie sicherlich vollkommen in Ordnung, weil weder Sie noch ich das wirklich beurteilen können, aber die Frage danach zu stellen und auf diese Frage eine vernünftige Antwort zu bekommen, das muss erlaubt sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe, möchten Sie entgegenen?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich halte die Erklärung von Prof. Johlen für erschöpfend genug.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Kühner.

Dr. Dietrich Kühner (Vertreter):

Ich muss ein wenig ausholen. Ich mache es einmal formal. Wenn wir ganz streng Fluglärm behandeln würden wie Straßenverkehrslärm - ich wende für das Zahlenbeispiel, das ich genannt habe, die 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz an -, dann erhöht sich der Pegel von 69,0 dB(A) auf 69,3 dB(A). Die Regel sagt, es wird aufgerundet, und dann sind wir bei 70 dB(A) und damit darüber. Wenn ich es als vernünftiger Mensch mache, dann weiß ich - dafür gibt es gute Gründe, die ich physikalisch auch erklären kann -, dass Fluglärm störender ist als Straßenverkehrslärm. Ich mache jetzt noch einmal die Rechnung auf. Die Zahl war 57,7 als Leq4, als äquivalenter Dauerschallpegel. Wenn ich diesen Pegel auf einen energieäquivalenten Wert umrechne, dann addiere ich 3 dB(A) hinzu, sodass ich auf

60,7 dB(A) komme. Ferner tue ich ganz konservativ für die höhere Störung von Fluglärm in diesem Pegelbereich noch einmal 6 dB(A) darauf, dann bin ich bei 66,7 dB(A). Das addiert mit 69,0 dB(A) ergibt ohne Taschenrechner 71,4 dB(A). Damit bin ich auch darüber. In beiden Fällen bin ich darüber. Sie können ja mit dem Kopf schütteln. Ich rechne Ihnen das gerne vor. Ich bin auch gerne bereit, meinen Hut darauf zu verwetten, den ich im Augenblick nicht dabei habe. Das ist so. Es ist auch nicht unvernünftig. Ich begründe es Ihnen einmal: Die Frequenzen des Straßenverkehrs liegen im Maximum bei 1 kHz. Fluglärm hat in der Regel sein Frequenzmaximum bei 350 Hz. Die Schalldämmung einer Wand geht mit Halbierung der Frequenz um 6 dB(A) herunter. Man kann also sagen: Wenn das Fenster geschlossen ist, ist innen die Differenz zum Fluglärm - das habe ich auch veröffentlicht - kleiner als zum Straßenverkehr. Das ist die schlichte physikalische Erklärung.

Ferner gibt es sozialwissenschaftliche Untersuchungen. Schauen Sie sich einmal Umfrageergebnisse an. Man kann doch nur staunen, mit welcher Genauigkeit Wahlergebnisse vorhergesehen werden. Mit denselben Methoden können Sie herausfinden, ab wann und wie die Leute auf Lärm reagieren. Ich sage es als Naturwissenschaftler, der insbesondere durch sein Studium nicht gerade zum Anhänger der Sozialwissenschaft geworden ist: Die Ergebnisse, die Sie heute bekommen, sind ausgesprochen präzise. Die Zahlen liegen vor, und die Aussagen sind eindeutig: Fluglärm ist lästiger als Straßenverkehrslärm. Das variiert bei 60 dB(A) zwischen 6 und 10 dB(A). Das zu den Fakten.

Es stellt sich die Frage, wie man das bewertet. Ein Mediziner wird immer feststellen, dass der Lärm die Leute nicht unmittelbar umbringt, sondern die Schlussfolgerung der Mediziner ist indirekt. Die sagen, wenn sich mehr als 25 % der Bevölkerung bei einer bestimmten Situation als stark belästigt fühlen - ich zitiere jetzt wieder den Standardgutachter Janssen -, dann schließt das klinische Auswirkungen nicht mehr aus. Das ist eine ordentlich durchgeführte Kausalkette, die man nicht mehr bestreiten kann. Man kann sich darüber streiten, ob es 3 dB(A), 5 dB(A) oder 7 dB(A) Zuschlag sind, aber über die Tatsache als solche kann man sich nicht streiten. Schauen Sie einmal in die 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Dort gibt es noch eine zweite Geräuschart, die Bahn. Da gibt es einen sogenannten Schienenbonus. Dieser Schienenbonus ist mit denselben Methoden begründet worden. Damit es vergleichbar ist, zieht man bei der Bahn 5 dB(A) ab.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr: Vielen Dank, Herr Dr. Kühner. - Herr Dr. Wölk wollte Ihnen entgegenen.

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Ich bin aber noch nicht fertig.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin): Ihre Berechnungen und Ihre Anhebungen des jeweiligen Pegels in einer Gesamtlärbetrachtung sind nicht ganz korrekt. Zum Beispiel ist der Begriff der Störung kein physikalischer Begriff. Das ist ein lärmmedizinischer Begriff. Es gibt für die

Lärmphysik keine Störung. Das ist sozusagen ein anderes Feld. Sie setzen irgendeinen dB(A)-Wert ein, der die Wirkung der Störung berücksichtigen soll. Das ist natürlich anzuzweifeln.

Damit auch die Anwesenden ein bisschen mehr in der Hand haben bezüglich der Lärmpsychologie, sage ich: Ein Anheben des Verkehrslärmpegels von 59 dB(A) auf 62 dB(A) würde bedeuten, dass sich der Lärm verdoppelt, also sich die Anzahl der Lärmereignisse verdoppelt.

Sie haben Aussagen über die Lästigkeit von Verkehrslärm zitiert. Hierzu gibt es genügend Veröffentlichungen, bei denen gefragt wurde, welcher Lärm am lästigsten ist. Verkehrslärm liegt hier mit weitem Abstand vorne. Dann kommt der Fluglärm, und fast gleichauf liegt der Nachbarschaftslärm. Erst dann kommt der Schienenlärm. Das zitiere ich nur, weil das nicht mein Feld ist.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Wölk. - Bitte, Herr Dr. Kühner.

Dr. Dietrich Kühner (Vertreter):

Das klingt so, als hätte ich das erfunden. Ich schlage vor, lesen Sie es in der ISO 1996 Anhang D nach. Die ISO 1996 Teil 1 ist Norm seit April 2003. Es ist also kein Verfahren, das ich erfunden habe. Das erste Mal habe ich es in einer Studie aus dem Jahre 1974 gelesen. In dieser Studie finden Sie keine Hinweise darauf, dass an irgendeiner Stelle der Straßenverkehrslärm vor dem Flugverkehrslärm rangiert. Ich bin gerne bereit, den Beweis anzutreten. Ich habe drei Ausgaben in meinem Büro. Mitte der 80er-Jahre wurde die Studie „Airport Toronto“ herausgegeben, und zwar mit dem gleichen Ergebnis. Dann gibt es eine sehr große Studie, in der sämtliche Befragungen über 30 Jahre zusammengefasst wurden. Das haben die Holländer gemacht. Dann hat es eine Forschungsarbeit von einem Schweizer gegeben. Das ist die einzige Arbeit, die besagt, dass Fluglärm und Straßenverkehrslärm gleichauf liegen. Es gibt eine weitere holländische Studie, die besagt, dass Fluglärm und Autobahnlärm in der Lästigkeit in etwa gleichauf liegen. Ferner gibt es eine Zusammenfassung der Ergebnisse vom holländischen Gesundheitsrat aus dem Jahre 1998 unter Mitwirkung von acht Wissenschaftlern, von denen zwei aus Holland kamen; es waren auch Amerikaner und Deutsche dabei. Diese Studie ist ebenfalls zu dem Schluss gekommen, dass Flugverkehrslärm deutlich lästiger ist als Straßenverkehrslärm.

Jetzt kommt noch eine letzte Frage, die Herr Dr. Wölk auch noch angesprochen hat und die ein bisschen Erstaunen auslöst. Wie wird das berücksichtigt? Die simpelste Methode - das ist nicht die Methode, die ich bevorzuge - ist, wie es auch in der ISO-Richtlinie geregelt wird, man addiert einen Zuschlag für die Lästigkeit auf den Pegel und addiert die Pegel zusam-

men. Beim Schienenverkehr zieht man 5 dB(A) ab und beim Luftverkehr addiert man 6 dB(A), 8 dB(A) oder 10 dB(A) hinzu.

Eines habe ich noch vergessen. Es gibt ein Urteil des OVG Koblenz. Dort hat man eine Lästigkeit von mehr als 10 dB(A) akzeptiert. Ich war zufällig Gutachter. Das ist im Grunde genommen heute akzeptiert. Dann gibt es noch eine andere Betrachtungsweise, wenn man diese Additionen nicht machen will. Das wird Ihnen auch schnell einleuchten. Nehmen Sie an, 25 % der Bevölkerung fühlen sich stark belästigt durch Flugverkehr und an derselben Stelle 10 % durch Schienenverkehr. Dann könnte man die Prozentzahlen näherungsweise addieren und sagen, dann macht es in der Summe 40 %. Wenn man es genau betrachtet, kommen etwa 38 % heraus. Das sind alles abgesicherte Methoden, die akzeptiert sind. Ich bin gerne bereit, dazu die entsprechenden Literaturstellen zu benennen, wenn Wert darauf gelegt wird. An mir soll es nicht liegen.

Ich habe noch eine Sache, die ich nicht in Vergessenheit geraten lassen möchte; das betrifft das Bild mit der 60 dB(A)-Linie. Das ist wieder Leq4. Wenn Sie jetzt diese 60 dB(A)-Linie, die sich ja auf die Gesetzesnovelle bezieht, ausrechnen und wissen wollen, wo die 60 dB(A)-Linie nach dem neuen Gesetz ist, dann liegen Sie irgendwo in dem Bereich, also grob gesagt, die Fläche verdoppelt sich.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Dr. Kühner. - Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Ich komme aus der Stadt Willich, die vierfach belastet ist durch Luft- und Flugverkehr. Ich möchte meine Frage mit einem Zitat einleiten:

Wir nehmen die Fluglärmproblematik sehr ernst und räumen ihrer Bekämpfung höchste Priorität ein.

Weiter geht es dann:

Die Finanzierung des Schallschutzprogramms erfolgt durch ein zusätzliches Passagierentgelt, das mit dem Flugticket bezahlt wird. Im Rahmen des freiwilligen Immobilienankaufs und Ausgleichsprogramms werden wir Eigentümer von Immobilien, die besonders niedrig überflogen werden, eine finanzielle Kompensation anbieten.

Ich stelle Ihnen dieses Zitat gerne zur Verfügung. Es steht im Nachhaltigkeitsbericht des Frapo „Mobilität nachhaltig gestalten“. Ich habe nicht den Eindruck erhalten, Herr Zerbe, dass Sie das interessiert.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie sind nicht interessiert, dass Schallschutzprogramm wahrzunehmen, weil es Sie nämlich kosten wird. Hier weiß ich aus Presseberichten, das Casa-Programm kostet Frapo 50 Millionen € im ersten Ansatz. Ich gratuliere Ihnen dazu. Damit werden Sie Ihre Verluste noch vergrößern.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schäfer. - Jetzt haben Sie das Wort; bitte nennen Sie Ihren Namen.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Mein Name ist Vogt-Säder, Umweltamt Stadtverwaltung Neuss. Ich möchte mich zunächst den Ausführungen unseres Gutachters Herrn Dr. Kühner, den wir mit beauftragt haben, voll inhaltlich anschließen. Ich finde, es ist deutlich geworden, dass die bisher vorgelegten Gutachten zumindest methodisch einen gewissen Überarbeitungsbedarf haben, um Ihnen als zuständige Behörde eine entsprechende Abwägung zu ermöglichen.

Ich habe noch eine Nachfrage an Herrn Dr. Wölk in Bezug auf das von ihm vorgelegte Gutachten bezüglich der Gesamtlärmbelastung am Flughafen Mönchengladbach. Die Stellungnahmen der Stadt Neuss in Bezug auf die Belastungen, die die Neusser Bürger im Hinblick auf den Fluglärm zu tragen haben, liegen Ihnen vor. Ich kann also darauf Bezug nehmen. Die Stadt Neuss wird, wie allgemein bekannt ist, nicht nur durch Immissionen des Flughafens Mönchengladbach, sondern auch durch den Düsseldorfer Flughafen belastet. Wir haben darum gebeten, eine Gesamtlärmbelastung zu errechnen, aus der ersichtlich ist, in welcher Form unsere Wohngebiete, die in einer Höhe von 600 m überflogen werden, insgesamt belastet werden. Ich halte das für Sie als zuständige Behörde, um eine Abwägung vorzunehmen, als abwägungsrelevant und als wichtige Grundlage, um erkennen zu können, inwieweit zusätzliche Belästigungstatbestände geschaffen werden. Insofern wäre für mich die Frage an Herrn Dr. Wölk in Form eines Statements, dass ich bedauere, dass die Lärmrechnungen nicht auf unser Stadtgebiet ausgedehnt worden sind, zumal aus den Messpunkten, die im Osten dieses Bereiches liegen, ganz klar erkennbar ist, dass eine Zunahme der Lärmbelastung erfolgt, und zwar eine deutliche, natürlich ursächlich nicht alleine bedingt durch den Flughafen Mönchengladbach, sondern auch durch den Flughafen Düsseldorf, aber wir sprechen ja von einer Summenbelastung. Das sind die einen Bedenken, die ich Ihnen als zuständige Behörde vortragen möchte.

Der zweite Bereich bezieht sich auf die lärmtechnischen Auswirkungen des von Ihnen vorgelegten Antrags auf Betriebserweiterung für Einflüge bis 23 Uhr. Wie wir in unserer schriftlichen Stellungnahme dargelegt haben, sind diese Ausführungen unserer Ansicht nach nicht hundertprozentig stimmig; das bezieht sich auch auf die lärmtechnischen Schlussfolgerun-

gen, die man daraus ziehen kann, also aus der Tatsache, dass ein Flugzeug, wenn es nur eine Minute verzögert ist, nicht mehr landen kann. Das könnte man genauso gut auf 23 Uhr ausdehnen. Für uns ist die Ableitung der Verspätungsfaktoren, die Sie gewählt haben, im Prinzip nicht nachvollziehbar und stimmig. Insofern bitten wir darum, hier genauer auszuführen. Wir halten den Antrag auf Betriebserweiterung, sofern er in dieser Form aufrechterhalten bleibt, für nicht nachvollziehbar und stimmig und auch nicht mit dem Planfeststellungsverfahren als solchem vereinbar. Dazu hätte ich gerne von Ihnen und von Dr. Kühner ergänzende Ausführung.

Abschließend die Bitte, die Ausführungen sowohl um die bisher methodisch mangelhaften Prämissen, die zugrunde gelegt worden sind, als auch um eine Darstellung der Immissionsbelastung in Bezug auf das Stadtgebiet Neuss zu ergänzen, um für unsere Bürger das transparent zu machen. Sie wissen, dass Transparenz ein ganz wesentliches Kriterium ist, um den Bürgern Sachverhalte nahe zu bringen und um für eine abwägungsfehlerfreie Entscheidung zu bürgen. Ferner die Bitte um ergänzende Erläuterungen bezüglich der Ausnahmegenehmigung, die Sie beantragt haben. Natürlich kann ich das aus Ihrer Sicht heraus verstehen; Sie sind natürlich an einer möglichst weiten Ausweitung Ihrer Flüge interessiert. Die Bürger sehen das natürlich anders. - Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. Die Fragen sind angekommen. - Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir haben schon mehrfach erklärt – das hat auch Prof. Johlen getan –, dass die Vorlage einer Gesamtlärbetrachtung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens für den Flughafen Mönchengladbach wie für alle anderen Flughäfen auch nicht erforderlich ist. Insofern war die Gesamtlärbetrachtung auch nicht Gegenstand unseres Antrages.

Ad 2: Sie sprechen jetzt die Prognose der verspäteten Landungen an. Das geschieht heute leider fast zwei Wochen zu spät. Wir haben vor zwei Wochen Prof. Wolf als Gutachter hier gehabt, der seine Gutachten hätte erläutern können. Da ist es nicht gekommen. Er ist derzeit in Urlaub.

Dritter Punkt! Sie haben gesagt, unsere Ausführungen zu den Spätlandungen seien nicht stimmig. Darauf kann ich nicht antworten. Sie müssen sagen, was Ihnen nicht stimmig erscheint.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Möchten Sie direkt nachfragen?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Wir haben ja zwei Elemente. Wir haben einmal eine Behandlung dieses Vorhabens im Bezirksplanungsrat, wo Abwägungsfragen eine wesentlich größere Rolle spielen als im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens; das wissen Sie. Auch wenn rechtlich gesehen kein Erfordernis besteht, das zu machen, ist es doch so, dass beispielsweise der Flughafen Düsseldorf zum Teil entsprechende Gesamtlärberechnungen vorgelegt hat.

(Widerspruch vonseiten der Antragstellerin)

– Doch, das hat er. – Dass Sie im Moment keine Aussagen über die lärmtechnischen Auswirkungen Ihres Antrags auf Verspätungszuschlag an dieser Stelle machen können, kann ich nicht nachvollziehen, weil der zuständige Lärmgutachter hier anwesend ist und es mir in diesem Zusammenhang in erster Linie um eine Behandlung der lärmtechnischen Auswirkungen dieser Angelegenheit geht, weniger der betriebstechnischen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Auf die direkte Nachfrage bitte noch mal Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Dann haben wir uns möglicherweise missverstanden. Wir haben heute unseren Gutachter dabei, der auch das Lärmgutachten für die Verspätung gemacht hat. Das bitte ich zu entschuldigen; möglicherweise ist es akustisch nicht ganz herübergekommen.

(Lachen bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dann könnte Herr Wölk ja gleich ergänzen.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ja, dann könnten Sie eine Fachfrage an Herrn Dr. Wölk stellen. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ich denke, das ist geschehen. Vielleicht kann Herr Dr. Wölk direkt antworten. – Bitte, Herr Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Bei diesen verspäteten Landungen handelt es sich um 142 in den sechs verkehrsreichsten Monaten. Diese verspäteten Landungen wurden unter vier Aspekten betrachtet, nämlich unter dem Aspekt, wie das Fluglärmgesetz solche Landungen nach 10 Uhr behandelt – es geht

immer um Landungen zwischen 10 und 11 Uhr – und wie in einer geplanten Novellierung nach dem derzeitigen Wissensstand mit solchen Landungen umgegangen werden würde. Dann bin ich eingegangen auf pegelhäufigkeitsbasierte Nachtschutzkriterien, wie sie von den Lärmmedizinerinnen und Lärmpsychologen genannt werden; der Name Janssen ist hier schon gefallen. Und dann mache ich auch Aussagen zu Lärmbelastungen an Einzelpunkten durch diese verspäteten Landungen.

Es ist also unter vier Aspekten behandelt worden. Einer der Einwander sagte aber auch, was ich sehr anständig finde, dass es hier wirklich um keine beunruhigende Belastung geht. Ich glaube, Herr Kühner, das ist von Ihnen gesagt worden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Wölk. – Jetzt hat sich als Letzter noch Herr Kühner zu Wort gemeldet. Bitte.

Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):

Ich versuche einmal die Frage, was eigentlich von Interesse wäre, zu beantworten, insbesondere wenn ich jetzt eine Gemeinde wie Kaarst nehme; aber es gilt im Grunde genommen für das gesamte Umfeld des Flughafens.

Ich habe einen Kunden, der – was weiß ich? – auf einem halben Hektar eine Kompostieranlage betreibt und eine UVP und Riesenuntersuchungen machen muss. Ich habe in der Vergangenheit für Kunden Pfützen daraufhin untersuchen müssen, ob darin Schnaken gedeihen oder nicht. Jemand, der sich lange im Umweltbereich bewegt, stellt sich oft die Frage, ob das, was da gefordert wird, noch in einem sinnvollen Zusammenhang mit dem steht, was damit für die Umwelt gewonnen wird. Und dann haben wir ein Projekt wie hier mit doch ganz beachtlichen Auswirkungen und bekommen Lärmkarten hingelegt, die noch nicht einmal die richtigen Kenngrößen enthalten und die nicht nach geltendem Gesetz gerechnet sind.

Die Frage, die von Neuss angesprochen wurde, wird nicht beantwortet. Den Leuten wird nicht gesagt: Wenn das Projekt verwirklicht wird, sieht die Belastung durch Straßenverkehr, Schienenverkehr und Flugverkehr so und so aus. – Ich kann mir im Falle Neuss sogar vorstellen, dass die Stadt die Karten, die sie hat, sogar zur Verfügung gestellt hätte. Es geht einfach darum, dass man Unterlagen in die Hand kriegt, dass man erkennen kann – auch auf dem eingeschränkten Hintergrund, dass die Mittelwerte halt Mittelwerte sind und dass ich dann noch nicht alles weiß –, auf was man sich einlässt.

Ich möchte das hier noch einmal an dem Bild demonstrieren. Ich glaube, einige Leute sind sich nicht im Klaren darüber, was dieses Bild besagt.

(Folie)

Wenn die richtige Kenngröße gewählt wird, verdoppelt sich in etwa diese Zone. Dann bin ich beispielsweise hier tief im bebauten Bereich.

(Zurufe)

– Ich rede gar nicht über Schulen, sondern denke mal viel egoistischer. Das bedeutet schlicht und einfach: Sie haben dort ein Haus, das neue Gesetz kommt, und Sie können nach sechs Jahren Ihren Dachstock nicht mehr ausbauen. Jetzt frage ich mich: Warum macht der Gesetzgeber so rigorose Maßnahmen, dass die vorhandenen Baurechte nach einer Übergangsfrist von sechs Jahren sogar einkassiert werden? Wenn ich boshaft bin, kann ich Verständnis dafür aufbringen, dass man das noch mit Leq4 darstellt, weil man das dann noch nicht sieht. Aber nach diesem neuen Gesetz wird mit Leq3 gerechnet.

Das entscheidende Problem ist das, was hier angeklungen ist: dass man der Öffentlichkeit nicht darstellt, welche Auswirkungen das Projekt hat. Erst dann können die Öffentlichkeit, die politischen Gremien oder auch ein Gericht eine rationale Entscheidung fällen.

Ich habe Ihnen einleitend gesagt, dass ich eine Vielfliegerkarte in der Tasche habe. Es ist nicht so, dass ich gegen Flugverkehr bin. Aber wir müssen alle wissen, auf was wir uns einlassen, was auf uns zukommt. Deshalb muss das alles vernünftig gemacht werden, damit man das auch nachvollziehen kann. So, wie die Unterlagen aussehen, kann eine Stadt hier im Umfeld dieses Flughafens nicht bewerten, was auf sie zukommt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Kühner. – Nur: Das, was gesetzlich kommen wird, ist aufgrund der aktuellen Lage höchst fraglich. Ob die Novelle tatsächlich so Gesetzeskraft erlangen wird, bleibt noch abzuwarten. – Aber Herr Prof. Johlen wollte Ihnen noch entgegenen. Bitte.

Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Nur ganz kurz! – Herr Dr. Kühner, ich hatte mich vor der Mittagspause erfreut gezeigt über Ihre sachlichen Ausführungen. Dieses Kompliment möchte ich hiermit zurücknehmen.

(Widerspruch und Lachen bei den Einwendern)

Was Sie jetzt vorgetragen haben, ist wirklich billige Panikmache; das muss ich Ihnen sagen.

(Erneut Widerspruch bei den Einwendern)

Es ist nicht ernsthaft zu erwarten, dass es in einer Zone von Leq3 – 60 – ein Bauverbot geben wird. Das ist absolute Spekulation.

Ihre Kritik an dem Gutachter, der hier nach Leq4-Zonen gerechnet hat, ist unberechtigt. Der Gutachter hat sich nach der Gesetzeslage zu richten. Der Gutachter hat nach der Luftverkehrszulassungsordnung die Aufgabe, diese Lärmzonen darzustellen. Nach ständiger Rechtsprechung des OVG Münster ist die Leq4-Berechnung richtig. Daran hat sich bisher nichts geändert. Wenn der Gutachter einen gesetzlichen Auftrag zu erfüllen hat, dann hat er das zu tun, was ihm das Gesetz und die Rechtsprechung vorschreiben. Man kann natürlich hilfsweise dann auch noch nach Leq3 rechnen. Es mag sein, dass sich dann die Zonen vergrößern. Aber die Lärmbelastung vergrößert sich nicht. Das ist nur eine unterschiedliche Ausdrucksweise derselben Lärmbelastung und nichts anderes.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Prof. Johlen. – Herr Dr. Kühner.

Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):

Herr Prof. Johlen, wenn Sie die Bewertung mit dem Bauverbot nehmen, bin ich mit Ihnen sogar einig. Ich bin mit Herrn Bürgermeister Quilling von Neu-Isenburg bei Herrn Lahl im Umweltministerium gewesen. Herr Bürgermeister Quilling hat Herrn Lahl im Zusammenhang mit der Novelle des Fluglärmschutzgesetzes folgende Frage gestellt: Meint ihr das wirklich ernst, wollt ihr die Baurechte nach sechs Jahren einschränken? – Und Herr Lahl hat geantwortet: Ja, das ist unsere Absicht. – Also kann ich nur sagen: Machen Sie Ihre Schularbeiten, und lesen Sie mal nach, was in diesem Entwurf steht.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich persönlich bin bei der Anhörung gewesen. Ich habe Herrn Bürgermeister Quilling darauf hingewiesen: Wenn dieses Gesetz in dieser Form kommt, müssen Sie sich darüber im Klaren sein, dass ihr halbes Siedlungsgebiet im Grunde genommen einem totalen Bauverbot unterliegt. – Ich persönlich bin nicht der Auffassung, dass das eine gute Lösung ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Kühner. – Herr Lahl ist natürlich nicht der Gesetzgeber. Ich kenne ihn persönlich und denke, es bleibt abzuwarten, was konkret kommen wird. – Ich würde jetzt gern, wie verabredet, Herrn Beckers als Vertreter und Sachbeistand für die Bürgerinitiativen das Wort erteilen.

Herr Rothe, Sie wollen noch eine Erklärung abgeben? – Bitte.

Martin Rothe (Einwender):

Sehr geehrte Frau Hörr! Meine Damen und Herren! Ich muss Sie leider bitten, mit mir kurz die beiden Tage Montag und Dienstag kurz Revue passieren zu lassen. Ich bin leider erst jetzt dazu gestoßen, weil ich berufstätig bin. Ich habe einen Antrag für die Vereinigten Bürgerinitiativen Airpeace zu stellen und an die Bezirksregierung weiterzuleiten.

Vorher nur kurz eine Bemerkung an Herrn Johlen: Ich finde es inzwischen fast unerträglich, dass Sie, seitdem wir den Erörterungstermin haben, immer wieder in Ihrer professoralen Art und Weise ex cathedra Ihre Bemerkungen wie in ein Audimax werfen. Wir sind hier aber nicht in einem Audimax, wir sind hier in einem Zuschauerraum. Da sind erwachsene Menschen, die Verstand und Vernunft haben. Ich bitte Sie, Ihre Art ein bisschen zurückzunehmen, damit wir vernünftig miteinander reden können, Herr Prof. Johlen.

(Beifall bei den Einwendern)

Airpeace stellt durch mich den **Antrag**,

das Gutachten von Herrn Prof. Fricke zur Flugsicherheit zum Ausbau des Regionalflughafens Mönchengladbach abzulehnen, da der Gutachter seine Grunddaten nicht verifizieren konnte. Für die Ablehnung des Gutachtens zeigten sich in der Anhörung vom 13. und 14. Juni 2005 nachstehende Gründe:

1. Die im Gutachten aufgeführte Windverteilung mit 78 zu 22 % ist vom Antragsteller, der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH, vorgegeben worden und durch den Gutachter in keiner Weise überprüft worden. Dies ist jedoch außerordentlich wichtig, weil das durch die Interdependenz der Sicherheitsfrage maßgeblich beeinflusst wird. Die Entwicklung der Windrichtungen hat sich in den letzten drei Jahren erheblich verschoben, es ist eine Tendenz zu verstärkten Ostwindwetterlagen zu beobachten. Bereits aus diesem Grunde allein ist das Gutachten nicht verwertbar.
2. Der Gutachter hat in seiner Ausarbeitung das ihm bekannte mögliche Entwicklungsvorhaben, nämlich die Steigerung der Flugfrequenz, in Düsseldorf nicht berücksichtigt. Er hat sich lediglich, wie er im Anhörungstermin selbst bestätigte, an den vom Antragsteller vorgegebenen maximalen Bewegungsfrequenzen, nämlich 45 Flugbewegungen pro Stunde für Düsseldorf und 16 Flugbewegungen pro Stunde in Mönchengladbach, orientiert. Die für ein Gutachten notwendige zukunftsorientierte Betrachtungsweise ist von ihm nicht vorgenommen worden. Dies wiegt umso schwerer,

da der Gutachter im September 2004 ein Gutachten für den Flughafen Düsseldorf erstellt hat, in dem Szenarien von 55, 65, 75 und mehr Flugbewegungen pro Stunde untersucht worden sind.

3. Er hatte die Möglichkeit des Flugplatzes Elmpt in die Betrachtung zur Flugsicherheit nicht mit einbezogen, was ebenfalls notwendig gewesen wäre, um einen umfassenden Überblick in der Sicherheitsfrage des hiesigen Luftraums zu erhalten.
4. Darüber hinaus hat der Gutachter im Anhörungstermin eine Darstellung der Flugfrequenzen über den Tag vom Flughafen Dortmund vorgelegt und erläutert. Auf Befragen von Herrn Jürgen Nägeler, ob er nicht eine gleiche oder vergleichbare Unterlage für den Flugplatz Düsseldorf habe, wurde dies vom Gutachter am 13.06. verneint. Am 14.06. kam jedoch zutage, dass er sehr wohl eine derartige Unterlage besitzt, nämlich aus seinem eigenen Gutachten vom September 2004 für den Flughafen Düsseldorf. Dies wurde von ihm dann auch bestätigt.
5. In der Erörterung am 14.06. wurde von Herrn Koch, dem Mitarbeiter des Deutschen Wetterdienstes, Regionalbüro Essen, als Garant dafür angegeben, mit welcher Verteilung Düsseldorf von Westen oder Osten angeflogen wird. Dies ist ein unhaltbarer Zustand, da die Entwicklung der Windrichtung sich stark verändert hat. Die Tendenz geht zu Ostwindwetterlagen.
6. und am gravierendsten: In der Anhörung wurde vom Gutachter mehrfach behauptet, die Konstellation der Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach mit der Anordnung der Start- und Landebahnen sei mehrfach auf der Welt zu finden. Obwohl diese Frage seit Monaten besteht, sah sich der Gutachter außerstande, eine vergleichbare Konstellation zu nennen. Er hat es abgelehnt, vergleichbare Konfliktsituationen zu nennen.

Diese sachlichen Gründe zeigen, dass das Gutachten über die Flugsicherheit im Antrag für den Ausbau des Regionalflughafens Mönchengladbach nicht umfassend ist und somit keine Bewertung erhalten kann. Wenn auch der Gutachter bei Privatgutachten sicher eine geringere Neutralität an den Tag legen kann als bei Gerichtsgutachten, so darf doch nicht der Eindruck entstehen, dass beim Gutachter ein persönliches Interesse am positiven Bescheid für den Ausbau des Regionalflughafens besteht. Dies umso mehr, als es hier um Belange

des öffentlichen Interesses geht und insbesondere bei Sicherheitsfragen für die Bürger unseres Landes. Das Verhalten des Gutachters während des Anhörungsverfahrens eröffnet den Verdacht einer zu starken Nähe des Gutachters zur Antragstellerin, was die Ablehnung des Gutachtens begründet.

Unter Würdigung der oben genannten Punkte bitten wir den Gutachter abzulehnen und seine Ausarbeitungen und Feststellungen nicht zu berücksichtigen.

Martin Rothe
Vorsitzender von Airpeace

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Rothe. – Möchten Sie Ihren Antrag zu Protokoll geben? – Danke schön.

Jetzt hat sich noch Herr Hoffmanns von der Stadt Korschenbroich gemeldet. Ihm folgt Herr Beckers.

Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich):

Danke schön, Frau Hörr. – Ich mache dann gleich mit Anträgen weiter, werde dazu aufgrund der Diskussion veranlasst, die wir hier heute um die Beurteilung und Feststellungen von Lärm und Lärmwirkungen geführt haben.

Wir hatten bereits eingangs des Erörterungstermins beantragt, aufgrund der unzureichenden Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens den Termin zu verschieben. Das haben wir mit den nach unserer Auffassung auch heute wieder bestätigten unzureichenden Ermittlungsverfahren und darauf basierenden fehlerhaften Ergebnissen der Lärmgutachten begründet. Wir haben seinerzeit schon ausgeführt, dass die fehlerhafte AzB angewandt worden ist, nämlich die 99er und nicht die rechtskräftig bestehende 84er. Auch heute hat darauf Herr Dr. Kühner für die Städte hingewiesen. Er hat auch eindrücklich auf die unterschiedlichen Ergebnisse durch die Anwendung der Leq4 hingewiesen.

Nun werde ich heute mit einem Antrag auf Aussetzung des Erörterungstermins sicherlich wieder scheitern. Das haben wir vor 14 Tagen bereit praktiziert. Wir haben seinerzeit aber auch erörtert und dargelegt, dass die Summationswirkung, die durch verschiedene Lärmquellen verursacht wird, berücksichtigt werden muss, um abwägungsrelevante Inhalte zu haben und zu einem sachgerechten Abwägungsergebnis zu kommen. Dies gibt die Umgebungslärmrichtlinie vor. Nach meiner Kenntnis ist die sogar heute im Vermittlungsausschuss

in deutsches – sprich: nationales – Recht umgesetzt worden. Nichtsdestotrotz hat sie als EU-Richtlinie auch mittelbare Wirkung.

Herr Prof. Johlen hat heute ausgeführt, dass es nur dann zu einer Anwendung dieser Summationswirkung kommt, diese also betrachtet werden muss, wenn in verfassungsrechtlich erheblicher Weise Beeinträchtigungen des Bürgers zu befürchten sind. Wenn aber – auch das hat Herr Dr. Kühner ausgeführt – dafür keine Rechengrundlage, Ermittlungsbasis geschaffen worden ist, dann kann auch eine entsprechende Beurteilung, ob es zu einer Überschreitung dieser hinnehmbaren Beeinträchtigungsgrenze kommt, gar nicht getroffen werden. Das heißt, die Entscheidung, ob die Summationswirkung abwägungsrelevant zu beachten ist oder nicht, kann nur dann erfolgen, wenn gutachterlich belegt ist, wie sich eine solche Summationswirkung darstellen kann.

Daher **beantrage** ich für die Stadt Korschenbroich,

den Antragsteller, die Flughafengesellschaft Mönchengladbach, zu verpflichten, ein solches Gutachten zur Summationswirkung zum Flug- und Umgebungslärm beizubringen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Graf. – Dann können wir jetzt mit Herrn Beckers fortfahren. Bitte schön.

Joachim Hans Beckers (Sachbeistand):

Mein Name ist Joachim Hans Beckers. Ich bin Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, aber heute hier als Fachbeistand für Airpeace. Ich habe mich vor allem mit dem schalltechnischen Gutachten beschäftigt. Insofern kann ich meine Ausführungen vielleicht etwas kürzer halten, weil Herr Dr. Kühner schon wesentliche Dinge gebracht hat. Allerdings spreche ich die gleichen Dinge aus etwas anderer Sicht an. Und eine andere Blickrichtung zusätzlich zu berücksichtigen könnte sicherlich interessant sein.

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren! Ich habe im Detail am 20. April 2004 schriftlich Stellung genommen und habe in der Fluglärmkommissionssitzung am 08.07.2004 dazu auch schon mündlich Stellung genommen. Bezüglich der Details verweise ich auf die bisherigen Stellungnahmen und komme nun auf einige wesentliche Punkte.

Für mich ist ziemlich erschütternd, dass der Stand heute hier der gleiche ist wie vor langer Zeit. Das heißt, bis auf kleine zusätzliche Gutachten basiert alles auf den alten Gutachten, obwohl doch in den Einwendungen klar gewesen sein muss, dass insbesondere die schalltechnischen Gutachten so weit von Gut und Böse sind, dass sie hier im Verfahren wirklich nicht verwendet werden können.

Ich frage mich, warum das ist. Warum ist die Behörde untätig geblieben? Das ganze Verfahren wird sich um die Behörde drehen und nicht um irgendetwas anderes. Die Aufgabe der Behörde ist es, im Verfahren unter anderem festzustellen, ob die beantragte Maßnahme verträglich ist. Um dieses festzustellen, reicht es überhaupt nicht aus, sich auf irgendwelche gesetzlichen Vorschriften oder Festlegungen einzuschließen; denn wie in diesem vorliegenden Fall gibt es ja nur das Fluglärngesetz, und das Fluglärngesetz ist, wie alle wissen, weit aus überholt und auch absolut unzureichend in der Schutzwirkung.

Also: Was ist die Aufgabe der Behörde? – Die Behörde muss definieren: Was sind die Maßstäbe, nach denen abgewogen werden muss. Herr Dr. Kühner hat schon gesagt, dass das lärmmedizinische Gutachten in diesem Verfahren relativ gut brauchbar ist, dass man mit einzelnen Punkten, die nicht ganz in Ordnung sind, irgendwie leben kann. Also könnte man dieses lärmmedizinische Gutachten als Maßstab für das nehmen, was betrachtet werden muss, und damit als Aufgabenstellung für die lärmphysikalischen Gutachten.

Die Behörde muss das nicht nur ermitteln, sondern sie muss eben, um es richtig ermitteln zu können, auch die Aufgabenstellungen der Gutachten, die der Antragsteller geliefert hat, entsprechend korrigieren. Das ist bis heute nicht erfolgt, obwohl Sie genau wissen, dass die vorgelegten Gutachten absolut nicht reichen.

Es wurden Dinge gemacht, die mit den gesetzlichen Vorgaben nicht vereinbar sind. Ich beziehe mich zum Beispiel darauf: Wenn man den Leq_4 ermittelt, dann muss man nach den gesetzlichen Vorgaben die AzB84 nehmen; denn es ist im Umweltschutz generell so, dass in die zahlenmäßige Festlegung von Grenzwerten immer auch die Art und Weise der Ermittlung eingeht. Wenn ich das Verfahren zur technischen Ermittlung der Zahlen verändere, dann muss selbstverständlich auch der Grenzwert korrigiert werden. So ist es immer gewesen, und die Bundesregierung hat es immer so praktiziert. Sie hat seit Jahrzehnten keine Lärmschutzzonen mehr berechnen lassen, weil sie sagt: Wenn wir das nach dem Stand des Lärms berechnen, schrumpfen die alle so weit zusammen. Wir müssen warten, bis wir neue Grenzwerte haben. – Die Vorbereitung der neuen AzB zielte ganz genau auf die Novellierung des Fluglärngesetzes, das heißt auf die Grenzwerte, die nach dem kürzlich im Kabinett verabschiedeten Regierungsentwurf jetzt vorliegen. Danach wäre für die Schutzzone 1 am Flughafen Mönchengladbach die Grenze 60 dB(A) und für die Schutzzone 2 55 dB(A).

Ich halte es nicht für unbedingt falsch, auch den Leq_4 zu berechnen, zumindest informativ; denn es ist ganz interessant, was der Gesetzgeber vor Jahrzehnten den Menschen zugemutet hat, wobei der Stand des Wissens heute deutlich zeigt, dass das in der Größenordnung von 15 bis 20 dB(A) zu viel war. Aber wenn man die Schutzzonen nach dem Leq_4 berechnet, dann muss man auch das vorgesehene Verfahren, also die AzB84, nehmen. Das ist einfach Stand des Wissens und der Technik, das gehört zum kleinen Einmaleins.

Im Übrigen bringt die Ermittlung des Leq4 für das Verfahren nichts. Wenn die Behörde feststellen will, ob etwas noch zulässig ist, dann reicht der Leq4 nicht; denn es muss zumindest auch in medizinischer Richtung beurteilt werden, und dort ist seit Jahrzehnten klar, seit 1967 von Janssen oder sonst wem, dass, soweit überhaupt Mittelungspegel in der medizinischen Beurteilung infrage kommen, energieäquivalente Mittelungspegel, also, in der Nomenklatur unserer Normung, Leq3 oder, wie man heute sagt, Laeq, zu verwenden sind, soweit Dauerschallpegel infrage kommen. Für viele Dinge – das wissen wir alle – ist entscheidend, was die einzelnen Maximalpegel für Wirkungen haben.

Übrigens: Der Gutachter weiß sehr genau, was dieses Verschweigen des Leq3 für den Flughafen bringt. Er hat in dem neuen Zusatzgutachten auf Seite 9 ausgeführt: „... Belastungswert 56,3, was in Leq3-Bewertung dem Wert von 60 dB(A) nahe kommt“, also immerhin eine Differenz von 3,7 dB(A). – Das zur Aufgabenstellung.

Ich habe schon mehrfach geäußert, dass das Gutachten katastrophal in der handwerklichen Ausführung ist. Zunächst einmal ist es nicht nachvollziehbar. Es sind viele Daten nicht angegeben. Es gibt zum Beispiel keine Angabe über die Höhenbeschränkung auf 2.000 Fuß. Wenn Sie nur von AzB sprechen, dann gehe ich nicht von einer Höhebeschränkung von 2.000 Fuß aus, denn in den Datensätzen ist das nicht enthalten. Wenn man das einführen will, muss man die Datensätze der AzB verändern, aber dann ist es selbstverständlich, dass man darauf im Detail im Gutachten eingeht.

Herr Dr. Kühner hat bezüglich der Nachvollziehbarkeit beanstandet, dass es keinen Flughafenbezugspunkt, keine Eindrehpunkte, keine anzulegende Flugrichtung, keine Angaben zum Richtungswechsel, keine Kurvenradien und keine Korridorbreiten gibt. Das sind alles Dinge, die man wissen muss, wenn man das nachrechnen will. Das steht alles nicht in dem Gutachten. Ferner gibt es keine Angaben über den Umkehrschub. Aus anderen Gutachten des Gutachters weiß ich, dass er behauptet, die AzB berücksichtigt den Umkehrschub. Eine Rückfrage beim Umweltbundesamt ergab keine klare Antwort, und es ist auch aus der Praxis überhaupt nicht denkbar, dass das da drin steht, denn nicht jedes Flugzeug hat eine Einrichtung für den Umkehrschub. Wenn Sie im Rahmen einer AzB so etwas generell in den Flugzeuggruppen berücksichtigen wollen, dann muss es natürlich alle Flugzeuge der Gruppe betreffen. Es gibt jedoch keine Unterscheidung der Flugzeuggruppen nach technischen Einrichtungen für Schubumkehr. Man kann das noch weiter fortführen, aber ich will es nicht im Detail betreiben. Es ist grauenhaft, wenn man das Gutachten aus dieser Sicht betrachtet.

Ein wesentlicher Punkt ist die ungeeignete Berechnung der mittleren Maximalpegel. Was sollen uns mittlere Maximalpegel sagen? - Sie sollen uns doch ein Maß dafür angeben, welche maximalen Pegel auftreten. In diesem Gutachten werden die mittleren Maximalpegel einfach heruntergemittelt mit allen Pegeln ab 55 dB(A). Das heißt, sie werden in ihrer Spitze kräftig heruntergezogen. Diese Werte geben nicht mehr das an, was der Mensch dort empfindet.

Ein weiterer wesentlicher Fehler in einem der Gutachten, in dem es um die Nachtpegel geht, also um die Pegel, die zwischen 22 Uhr und 23 Uhr auftreten sollen, ist, dass dort ein Mittelungspegel für die Nacht über acht Stunden ermittelt wird. Das bedeutet, das, was in einer Stunde stattfindet, wird einfach auf acht Stunden verteilt. Das ist gegen jede genormte Regel in der Akustik.

(Beifall bei den Einwendern)

Dort muss sich die Bezugszeit immer auf das Lärmgeschehen beziehen. Herr Zerbe, gucken Sie einmal dort hinein. Schon vor 30 Jahren stand das in der DIN 45641.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie können nicht Mittelungspegel über Zeiten mitteln, wo gar keine Pegel auftreten. Das wird hier jedoch gemacht.

Keine Erfassung der Pegel unter 55 dB(A). Wir haben vorhin schon Diskussionen darüber geführt. In dieser Diskussion hat der Gutachter ganz offensichtlich die Fragestellung gar nicht verstanden. Er hat nämlich gesagt, wenn er Pegel unter 55 dB(A) einführt, dann kommt nur unwesentlich etwas anderes heraus. Den anderen Einwand von Herrn Dr. Kühner hat er überhaupt nicht betrachtet. Dr. Kühner hat nämlich glaubhaft dargelegt, dass die AzB für Pegel unter 55 dB(A) nicht geeignet ist. Wenn Sie ein so guter Sachverständiger sind, wie Sie vorgeben, dann kennen Sie sicherlich alle Gutachten auf diesem Sektor, unter anderem auch das Gutachten der DLR zur Ermittlung von Dauerschallpegeln. Dort können Sie das alles nachlesen. Es gibt aber noch sehr viel mehr Literatur.

Ferner ist in dem Gutachten keine 100/100-Regelung bzw. „3 mal Sigma-Regelung“, wie Sie in dem Entwurf verabschiedet worden ist, enthalten. Der Entwurf der Bundesregierung für das neue Fluglärmgesetz enthielt von Anfang an die 100/100-Regelung, d. h. zu dem Zeitpunkt, wo die Gutachten erstellt worden ist, war ersichtlich, dass es die 100/100-Regelung geben muss. Die ist zwar inzwischen ersetzt worden durch eine Drei-Sigma-Regelung, aber das Problem, dass man zu wenig Schutz auf der Ostseite bekommt, besonders in den Fällen, in denen es relativ wenig Ostwind gibt, ist zumindest mit der Drei-Sigma-Regelung, wenn auch wahrscheinlich unzureichend, angepackt worden.

Des Weiteren gibt es in dem Gutachten keine Ermittlung der L_{DEN} -Kurven ab 45 dB(A). Hier kommen wir vielleicht in eine Rechtsdiskussion, aber das ist für die Genehmigungsbehörden eine ganz wichtige Diskussion. Die europäische Umgebungslärmrichtlinie gilt ja bereits seit etwa einem Jahr unmittelbar, weil Sie bis jetzt nicht umgesetzt ist, auch wenn der Vermittlungsausschuss diese gestern verabschiedet hat. Die Umgebungslärmrichtlinie sieht vor, dass alle Lärmarten gleichzeitig dargestellt werden. Das heißt, es wird in jedem Fall ein Summenpegel in der Umgebungslärmrichtlinie bei den Schallimmissionsplänen dargestellt. Das Problem, das in der Diskussion nicht klar wurde, ist, dass diese Summenpegel so, wie

sie im Moment stattfinden, unbewertet sind. Dort werden die drei wesentlichen Verkehrslärmarten mit gleicher Bewertung summiert. Inzwischen weiß aber jeder, dass die Frage der Bewertung, also Bonus/Malus, eine ganz große Rolle spielt. Die deutsche Normung hat darauf reagiert und einen speziellen Ausschuss gebildet, der sich mit der VDI-Richtlinie 3722 Blatt 2 befasst. Diese Richtlinie lautet „Bewertung von Verkehrsgeräuschen beim Einwirken mehrerer Quellenarten“. Diese Richtlinie ist in diesem Monat inhaltlich verabschiedet worden. Das heißt, an dieser Richtlinie wird inhaltlich nichts mehr geändert, sondern es laufen nur noch redaktionelle Dinge. Es wird damit gerechnet, dass in wenigen Monaten die Richtlinie veröffentlicht ist. In dieser Richtlinie wird speziell auf die Auswertungen des niederländischen Gesundheitsrates, die Dr. Kühner vorhin erwähnt hat, Bezug genommen. Es wird also die Bewertung nach den Kurven dieser Veröffentlichung gemacht. Das ganze Verfahren, das dort festgelegt wird, ist ein aus 18 verschiedenen Verfahren ausgewähltes Verfahren, das sich für Verkehrslärmarten am besten eignet. Es kann also heute niemand mehr sagen, er wüsste nicht, wie man es macht. Das Verfahren ist im Prinzip seit langem bekannt und nunmehr auch in Deutschland verabschiedet.

Das bedeutet, dass die europäische Umgebungslärmrichtlinie in dem Verfahren zu beachten ist. Ich hatte bei meiner Stellungnahme aus dem vorigen Jahr überschlägig nachgerechnet: Wenn diese Verkehrslärmrichtlinie hier angewendet worden wäre, dann wäre die Schutzzone von der Fläche her etwa 50-fach größer als die Zone, die das Gutachten ausweist. Das ist zwar nicht vergleichbar, weil die Größe der Zonen, die in der Umgebungslärmrichtlinie sind, noch nicht besagt, was getan werden muss, aber es zeigt deutlich, mit welchem Fluglärm und mit welchen Reaktionen in dem relevanten Gebiet gerechnet werden muss. Wann Entschädigungen erfolgen, ist eine andere Frage. Es bleibt der Genehmigungsbehörde überlassen, das vernünftig zu lösen. Die Darstellung des Standes der voraussichtlichen Belastungen ist jedoch mit dieser Richtlinie am besten zu machen.

Ich komme nun auf das zu sprechen, was Herr Prof. Johlen gesagt hat. Ich gehe nicht mit Ihnen einig, Herr Prof. Johlen, dass die Umgebungslärmrichtlinie zu nichts führt. Das ist nur die halbe Wahrheit. Sie hat zwar keine Grenzwerte in dem Sinne, dass von diesem Grenzwert ab etwas passieren muss, aber sie hat die Vorschrift, dass Aktionspläne erstellt werden müssen. Das heißt, die zuständigen Stellen müssen dann festlegen, was zum Schutz der Menschen zu tun ist. Damit hat sie eine unmittelbare Konsequenz. Ich finde, dass das auch hier zu berücksichtigen ist. Vor allem wenn Sie davon ausgehen, dass es 50-fach größere Zonen gibt, dann werden Sie einräumen müssen, dass ein bisschen mehr getan werden muss, als es aus dem jetzigen Gutachten hervorgeht.

Weiter zum Gutachten: Es gibt im Gutachten keine Fehlerbetrachtung, die grundsätzlich für die Berechnung oder Messung von Pegeln vorgeschrieben ist. Davon ist in dem Gutachten nichts enthalten. Stattdessen ist in dem Gutachten etwas anderes enthalten: Es wird wieder, nachdem dieses seit Jahrzehnten angeprangert wird, von einer Genauigkeit von

0,00004 dB(A) gesprochen. Es ist wohl auch jedem Nichttechniker klar, dass, wenn man eine Formel zur Berechnung von irgendetwas hat, in das Endergebnis die Toleranz jedes einzelnen Faktors in der Formel als Fehler mit eingeht. Das schwächste Kettenglied bestimmt das Ergebnis, und das schwächste Kettenglied sind meiner Meinung nach in diesem Fall die Pegelwerte der AzB. Die AzB teilt die Flugzeuge in Gruppen ein, wobei es in einer Gruppe weit mehr als zehn verschiedene Flugzeugtypen gibt. Es ist bekannt, dass ein einzelner Flugzeugtyp Pegeldifferenzen von mehr als 10 dB(A) bringen kann und dass natürlich in der Gesamtgruppe die Pegeldifferenzen noch größer sein werden. Stellen Sie sich einmal vor, in einer Formel ist ein Faktor enthalten, der um 10 dB(A) streuen kann. Die Frage, ob am Schluss noch 0,00004 dB(A) herauskommen, ist lächerlich. Es ist einfach nicht zu begreifen, dass jemand, der auf einen Fehler, den jeder einmal machen kann, aufmerksam gemacht wurde, diesen Fehler nicht beseitigt. Das zeigt, er hat kein Verständnis dafür. Auch bei den Ausführungen von Herrn Dr. Kühner hat sich gezeigt, dass er nicht verstanden hat, was beanstandet wird.

Nun zur völlig ungeeigneten und veralteten Technik. Es ist unglaublich, dass man ein Lärmgutachten mit Matrixdarstellungen und ähnlichem Unsinn vorgelegt bekommt. Mehrere Fragen aus dem Publikum gingen nach dem Pegel an einem bestimmten Punkt, die alle nicht beantwortet werden konnten, weil es keine Zonendarstellungen gibt. Es gibt nur ein paar Punktangaben. Welcher Pegel 100 m davon entfernt besteht, weiß jedoch niemand. Eine richtige grafische Zonendarstellung würde für jeden Punkt den ungefähren Pegel ersichtlich machen. Es ist unbegreiflich, dass so etwas noch auf den Markt kommt.

(Beifall bei den Einwendern)

Darüber hinaus ist immer noch nicht geklärt - das habe ich bereits in der Kommissionssitzung beanstandet -, wer der Gutachter ist, also ob er persönlich Auftragnehmer oder ob eine Firma Auftragnehmer ist, ob er vereidigter Sachverständiger ist. Nicht einmal unterschrieben hat er das Gutachten. Was ist ein Gutachten ohne Unterschrift? Es ist nicht zu glauben. Das ist auch beanstandet worden, aber es hat sich nichts getan. Die Behörde und der Auftraggeber unternehmen nichts. Es ist wirklich köstlich, wie das Verfahren hier abläuft. Um es deutlich zu sagen: Die Rechtsverhältnisse und die Haftungsverhältnisse sind völlig ungeklärt. Ich kann nur dazu raten, das bald in Ordnung zu bringen.

(Beifall bei den Einwendern)

Weitere Mängel des Gutachtens: Ich hatte schon darauf aufmerksam gemacht, dass die Gesamtlärmdarstellung fehlt, obwohl ja die Werkzeuge dafür schon seit ewigen Zeiten vorliegen. Beispielsweise kann man die Lärmimmissionspläne mit jedem handelsüblichen Programm rechnen. Es wäre überhaupt kein Problem, eine Summendarstellung zu machen, bis auf die Frage nach der bewerteten Summe, also die Bonus/Malus-Regelung. Es ist jetzt aber geklärt, wie sie zu machen ist.

Nun zu der Frage, ab wann eine Summendarstellung nötig ist. Hier hatten Sie eine Zahl von über 67 dB(A) genannt. Ich frage mich, wie Sie darauf kommen.

(RA Prof. Dr. Heribert Johlen [Antragstellerin]: Habe ich nicht genannt!)

Es ist so: Sobald man in einen Gesundheitsgefährdungsbereich kommt, muss man das tun, und der Gesundheitsgefährdungsbereich beginnt bei 60 dB(A). Das können Sie überall nachlesen, zum Beispiel beim Sachverständigenrat. Wer also heute noch davon ausgeht, dass Lärm von über 60 dB(A) keine Gesundheitsgefährdung ist, der ist nicht auf dem Laufenden. Wenn Sie die 60 dB(A) als Schwelle für die Gesundheitsgefährdung ansetzen, dann sind Sie aber ganz schnell in dem Bereich, in dem Sie dringend etwas tun müssen. Herr Dr. Kühner hat ja mehrere Punkte genannt, die zu einer Nachbesserung führen, zum Beispiel die Fehler im Gutachten, die in der Größenordnung um 2 bis 4 dB(A) liegen. Ich glaube, dass auch für den Flughafen Mönchengladbach die Grenze wesentlich niedriger liegt, als sie in den Planunterlagen aufgeführt ist, und das ist natürlich, wenn Sie abwägen wollen, für Sie ein ganz entscheidender Punkt. Darum wird sich alles drehen. Das muss natürlich entsprechend festgestellt werden.

Noch ein Wort zur Luftverunreinigung. Es gab vorhin einige Ausführungen zum Feinstaub. Hierbei ist mir aufgefallen, dass der wesentliche Punkt nicht erwähnt worden ist. Der wesentliche Punkt ist, dass man heute Belastungen hat, die weit über dem liegen, was die EU-Richtlinie ab 2010 zulässt. Der heutige Grenzwert von 40 µg/m³ ist ja längst überholt. Dieser wird bis 2010 in jedem Jahr um 20 % gesenkt. Im nächsten Jahr beträgt der Grenzwert 36 µg/m³. In dem Gutachten sind Werte von 25 µg/m³. Das heißt, in vier Jahren liegt man schon über den Grenzwert. Wenn dann vom Luftverkehr noch ein bisschen draufkommt, dann ist es passiert, dann muss etwas passieren. Ob das den Luftverkehr direkt betrifft, ist eine andere Frage, aber die Behörden müssen reagieren. Das ist der wesentliche Punkt, und von diesem ist nirgends die Rede. Das trifft auf alle Flughäfen zu. Hier wird noch einiges zu tun sein.

Meine Damen und Herren, zusammenfassend kann ich sagen: So katastrophale Unterlagen in einem Genehmigungsverfahren habe ich selten erlebt.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie können mir glauben, dass ich alle Genehmigungsverfahren in Deutschland kenne, und zwar im Detail. Damit haben Sie sich wirklich keinen Orden verdient.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Beckers. - Bevor Ihnen jetzt Herr Dr. Wölk oder Herr Zerbe als Vertreter der Antragstellerin auf Ihre Ausführungen Antworten gibt, möchte ich Ihnen für die Bezirksregierung Düsseldorf antworten, da Sie uns auch direkt angesprochen haben. Sie haben zu Beginn Ihrer Ausführungen die Ihrer Ansicht nach unzureichenden Antragsunterlagen angesprochen. Wir haben hierzu bereits in der ersten Woche sehr ausführlich Stellung genommen unter dem Stichwort „Verfahrensrügen“. Vielleicht für Sie, da Sie in der ersten Woche nicht anwesend sein konnten, kurz dazu: Sinn und Zweck dieses Erörterungstermins ist es, festzustellen, inwieweit die Unterlagen ausreichend sind, um eine Entscheidung zu treffen, und inwiefern sie noch erweiterungsbedürftig sind. Dies können wir naturgemäß erst nach dem Erörterungstermin feststellen. Alle Punkte, die Sie angesprochen haben, haben wir aufgenommen. Dies werden wir auch mit in die Entscheidung einbeziehen, wie auch alle anderen Einwendungen und Anregungen, die es zu diesem Punkt gegeben hat. - Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Beckers, vielen Dank für Ihren Vortrag. Ich möchte auf einige Punkte eingehen, die Sie in Ihrem Vortrag angesprochen haben.

Der erste Punkt ist, wir hätten keine 100/100-Bewertung des Fluglärms durchgeführt, was unbegreiflich wäre. Ich möchte Ihnen kurz vier richterliche Entscheidungen nennen: OVG Münster 28. April 1989, OVG Koblenz 1. Juli 1997, OVG Hamburg 3. September 2001 und VGH Mannheim 2003. Alle vier Gerichte haben übereinstimmend eine 100/100-Lärberechnung nicht gefordert.

Zweitens. Zur Gesamtlärbetrachtung hatte ich bereits vorhin einige Ausführungen gemacht. Ich hatte in der ersten Woche, als der Vorwurf kam, wir hätten nicht alle erforderlichen Gutachten beigefügt, darauf hingewiesen, dass wir die Gutachten, die im sogenannten Scopingtermin von allen Beteiligten als erforderlich angesehen wurden, beigebracht haben. Ich möchte noch einmal zu diesem Scopingtermin und zu dem, was dort vereinbart worden ist, einige Ausführungen machen. Am Scopingtermin - die Reihenfolge soll keine Wertigkeit darstellen, sondern so wurde sich in die Teilnehmerliste eingetragen - am 20. August 2001, über den ein Protokoll vom 12. Dezember 2001 vorgelegt wurde, nahmen teil: Die Stadt Krefeld, die Stadt Korschenbroich, die Stadt Tönisvorst, die Stadt Grevenbroich, die Gemeinde Grefrath - ich vermute, bei Kempen -, die Stadt Neuss, der Kreis Neuss, die Gemeinde Jüchen, der Kreis Viersen, die Stadt Dormagen, die Stadt Kaarst, die Stadt Viersen, die Stadt Mönchengladbach, die Gemeinde Schwalmthal, die Stadt Willich und der BUND. Es gab noch eine Reihe mehr Teilnehmer, die ich jetzt nicht genannt habe, sondern ich habe nur die wichtigen Träger öffentlicher Belange aufgeführt. Ich würde jetzt gerne aus dem Protokoll des Scopingtermins eine Passage vorlesen, um ein wenig Klarheit zu schaffen - ich zitiere -:

Herr Hartmann (BR Düsseldorf, Dezernat 59) führt aus, dass sich für den Fluglärm ein Untersuchungsraum aus den Flächen der beiden Schutzzonen nach dem Fluglärmgesetz sowie der Zone C (Zone 60 dB(A)) nach dem LeP ergebe. Eine andere Festlegung zu untersuchender Regionen entspräche nicht der Anwendung der gegenwärtig gültigen rechtlichen Vorgabe des Fluglärmgesetzes. Entsprechenden Wünschen, insbesondere von Anliegern, Kommunen, im Termin könne daher nicht gefolgt werden. Die für die Berechnung des Untersuchungsraumes anzusetzenden Werte von 62 dB(A), 67 dB(A), 75 dB(A) nach Fluglärmgesetz sei nicht, wie Veranstaltungsteilnehmer bemerken, völlig überholt und zu hoch. Im Vergleich arbeite die Landeplatzfluglärmleitlinie (Leitlinie zur Ermittlung der Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen durch die Immissionsschutzbehörden der Länder) des Länderausschusses für Immissionsschutz vom 14.5.97 mit Immissionsrichtwerten von 60 dB(A) bzw. 65 dB(A) an Immissionsorten.

Sollten sich aus der jüngsten Rechtsprechung besondere Bewertungen zum Beispiel von Spitzenlärmwerten außerhalb des Raums zum Beispiel für besonders schützenswerte Objekte ergeben, sind sie in die Studie aufzunehmen.

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

Das ist ebenfalls festgestellt worden in der kleinen Zuarbeit für den Erörterungstermin. Ich hoffe, dass ich damit ein bisschen mehr zur Klarheit der gesamten Thematik beigetragen habe. Alle Beteiligten, die es heute beklagen, waren beim Scopingtermin dabei. - Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe, eine Ergänzung: Der Scopingtermin ist natürlich entscheidend für die Umweltverträglichkeitsprüfung, für den Untersuchungsraum. Der wird im Scopingtermin festgelegt. Herr Beckers hat sich gerade sehr ausführlich auf das Lärmgutachten von Herrn Dr. Wölk bezogen. Das, was Gegenstand der Planunterlagen ist, ergibt sich ja aus § 40 LuftVZO. Vielleicht könnte Herr Wölk nun auf die Fragen von Herrn Beckers antworten. - Bitte, Herr Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Herr Beckers, Sie sagten am Anfang, dass nur die Schutzzonen des Fluglärmmgesetzes das Wesentliche seien. Wenn Sie das Gutachten anschauen – das konnten ja nun alle –, dann werden Sie schon beim Lesen des Inhaltsverzeichnisses erkennen, dass vor allem die Belastung durch Einzellärmereignisse sehr genau untersucht wurde. Das sind einmal die Lärmgefährdungsgebiete, wobei 19 Ereignisse über 99 oder 19 über 95 ermittelt wurden. Dann wurden die Gebiete ermittelt, in denen 36 Ereignisse über 88 dB(A) oder 15 Ereignisse über 88 dB(A) vorliegen. Es wurden die Bereiche der mittleren Maximalpegel über 82 dB(A) ermittelt. Und es wurden sehr viele Einzelstatistiken angegeben, aus denen zu lesen ist, wie die reale Belastung für die Betroffenen sein wird.

So gesehen ist Ihr Hinweis vielleicht doch ein bisschen übertrieben. Das hörte sich so an, als ob nur die Schutzzonen 1 und 2 des Fluglärmmgesetzes ermittelt worden wären.

Noch eine semantische Bemerkung: „Nahe kommt“ heißt bei mir „nahe kommt“ und nicht „exakt 60“, was Sie vorhin unterstellten.

Dann zum Thema „Umkehrschub“! Wir kennen uns schon lange und von mehreren Anhörungen. Ich möchte jetzt mal darauf hinweisen, dass auch Prof. Maron vom Bundesumweltamt mit Ihnen wiederholt über den Umkehrschub gesprochen hat. Im Grunde genommen wundert es mich, dass Sie jetzt noch diesen Einwand bringen. Ich habe mit Ihnen auch schon bei anderen Anhörungen über die Thematik „Umkehrschub im Fluglärmmgesetz“ gesprochen. Die Frage ist, ob ich Ihnen das jetzt noch mal erkläre.

Ich sage es nur mal ganz grob: Wenn ein Flugzeug landet und über der Landeschwelle nach Fluglärmmgesetz ist, dann wird nicht sofort der Schub herausgenommen, sondern auf 1.500 m weiter wird der Landeschub, also diese Einstellung vom Piloten für die Berechnung dieser Einstellung, weiter behandelt. Der Pilot wird natürlich real möglichst schnell, wenn er Boden hat, den Schub drosseln. Es kommt hinzu, dass nicht jeder Anflug mit Umkehrschub geflogen wird; das haben Sie ja ganz richtig bemerkt. Dass diese 1.500 m weiter noch der Schub des Landeanflugs für die Berechnung eingehalten wird, bedeutet ja gerade, dass in dieser Phase auch Umkehrschub berücksichtigt ist. – Das nur zum Thema „Umkehrschub“.

Dann sagten Sie, die mittleren Maximalpegel würden herunter gemittelt. – Sie können die Definition für mittlere Maximalpegel in Heckel/Müller nachlesen. Es kommt hinzu: Ich nehme natürlich, wie es auch das Fluglärmmgesetz fordert, die Pegel unter 55 dB(A) als nicht mehr lärmrelevant heraus. Wenn die noch dabei wären, würde natürlich wirklich herunter gemittelt. Aber die Tendenz bei Ihnen ist – und das ist verständlich –, dass das Ergebnis, wenn man die leisen Lärmereignisse herausnimmt, zahlenmäßig immer höher wird. Wenn Sie aus 1.000 Bewegungen 990 herausnehmen, dann bekommen Sie einen enorm hohen Maximalpegelwert. Aber das ist nicht korrekt, da schnitzt man sich selbst etwas zurecht.

Zum Nachtbetrieb sagten Sie, ich nähme die ganze Nachtzeit von acht Stunden. Aber ich lese hier in der Betrachtung über die verspäteten Landungen in der Tabelle 3 auf Seite 11 die Überschrift „Mittlere tägliche Anzahl von Überschreitungen des Pegel 75 dB(A) in der Zeit zwischen 22 und 23 Uhr“. Das ist doch eine eindeutige Aussage, dass ich nur die Zeit zwischen 22 und 23 Uhr betrachtet habe. Wenn ich die acht Stunden genommen hätte, wären die Matrixwerte natürlich noch weit niedriger.

Dann erwähnten Sie den LDEN, wie er von der EU geplant ist. DEN – Day, Evening and Night – bedeutet, dass man noch mal eine Unterscheidung macht zwischen Bewegungszahlen, die tagsüber, in den Abendstunden und in den Nachtstunden stattfinden. Das ist natürlich noch weitere Zukunft, die jetzt schon vorgeschlagen wird. Da muss man erst abwarten, wie ein nächstes Fluglärmgesetz aussehen wird.

Zum Thema „Genauigkeit“ haben wir offenbar sehr verschiedene Ansichten. Ich sage immer: die Genauigkeit der durch Iteration ermittelten Punkte. Wenn im Fluglärmgesetz konkret Schutzzonen festgestellt werden, dann kann man nicht einfach im Zehntel-dB(A) aufhören, weil damit keine exakte Kurve in der Natur ermittelt wird. In der Schutzzone 1 haben Sie ja einen Anspruch auf Erstattungen für Schallschutzmaßnahmen. Wenn nicht entschieden werden kann, ob die Kurve durch die Hausecke führt oder 40 m in der einen oder anderen Richtung vorbeigeht, dann nutzt das gar nichts. Diese Genauigkeit ist in der AzB vorgegeben. Da wird gesagt: auf einen Meter genau. Und wir machen es halt aus Sicherheitsgründen auf einen Dezimeter genau.

Ich verstehe durchaus Ihr Argument, dass die Eingabedaten mit Streuungen versehen sind. Wenn man da sagt, dann müssten die Ausgabedaten auch mit Streuungen versehen sein, kommen Sie nie zu einer juristischen Kurve, wo Sie entscheiden können, ob jemand berechtigt ist oder nicht. Das hat das Fluglärmgesetz für meine Begriffe sehr gut geregelt.

Dann verstehe ich Ihren Einwand nicht, da fehlten die Zonen und Matrizen. Ich habe hier den ersten Band; da sind nur Zonen drin und keine Matrix. Ich weiß nicht, worauf Sie sich da beziehen.

Zum Abschluss zu dem Wort „katastrophal“! Nun ja, wenn mich über den langen Zeitraum von 32 Jahren Bundesministerien, insbesondere das Bundesverkehrsministerium, das Umweltbundesamt, verschiedene Landesministerien, das österreichische Umweltministerium, das holländische Umweltministerium und Flughafengesellschaften beauftragen, dann kann meine Arbeit so katastrophal nicht gewesen sein. – Danke für die Aufmerksamkeit.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Dr. Wölk. – Jetzt habe ich eine direkte Nachfrage zu den Ausführungen von Herrn Dr. Wölk von Herrn Klinger. Danach kommen die Zusatzfragen. – Bitte, Herr Klinger.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Herr Dr. Wölk, eine Frage von Herrn Beckers ist von Ihnen noch nicht beantwortet worden; sie erscheint mir aber sehr wichtig, und sie ist hier auch mehrfach angesprochen worden. Das ILS-Anflugverfahren ist hier vergleichsweise unüblich, weil es in 2.000 Fuß beginnt. Ist das in der Lärmphysik betrachtet worden?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Wölk.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Es ist nach AzB gerechnet worden, und dort ist es nicht betrachtet worden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Dann hatten Herr Dr. Kühner, Herr Heldmaier und Herr Siewert noch eine Nachfrage. – Herr Dr. Kühner.

Dr. Friedrich Wölk (Vertreter):

Die Frage der Rechengenauigkeit und der Genauigkeit auf den Terminus „juristische Kurve“ zu reduzieren – so kann man es eigentlich nicht bezeichnen. Es geht darum, irgendwo eine Linie zu ziehen und zu sagen: Diejenigen, die jenseits dieser Linie liegen, sind noch berechtigt, und die, die auf der anderen Seite liegen, sind nicht berechtigt. Nur: Wenn man das so streng sieht, Herr Dr. Wölk, dann müssen Sie auch nach der rechtsgültigen AzB84 rechnen. Daran führt kein Weg vorbei.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe jetzt ein bisschen Zeit gehabt, in eines der Gutachten hereinzuschauen. Wenn wir über die Vernachlässigung der 55 dB(A) reden und ich hier lese – ein simples Beispiel –, dass wir in Vorst-Mitte 14,4 dB(A) haben, dann würde mich wirklich einmal interessieren, wie groß der Fehler ist, wenn man die 55 dB(A) weglässt. Dann haben wir eine Zunahme um 21,4 dB(A) auf 35,8, und da bin ich ganz sicher, dass Sie die Fehler nicht mehr vernachlässigen können.

Im Grunde ist es eine Handbewegung am Rechner, dieses Limit herauszunehmen. Dann rechnet das arme Ding das so aus, bis man die Daten an der Grenze hat. Es sind unnötige Vereinfachungen. Deswegen ist das für mich nicht nachzuvollziehen. Aber – das führen Sie selber aus, und das macht die Sache so tückisch – Sie rechnen nachher auf Dezimeter. Sie haben vorhin ausgeführt, dass Sie wegen der Genauigkeit Ihrer Zonenberechnungen auf Dezimeter gehen, um den Meter zu garantieren, den die AzB vorschreibt. Aber die Vernachlässigungen sind drin. Das ist für mich nicht nachzuvollziehen, da verstehe ich die Vorgehensweise einfach nicht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Dr. Wölk dazu.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Ihr Beispiel mit dem einen Ort und 15 dB(A) ist korrekt. Wissen Sie, was 15 dB(A) Dauerschallpegel bedeuten? Wenn Sie am Tag ein Geräusch für ungefähr zehn Sekunden im Größenbereich von 60 dB(A) haben. Zehn Sekunden! Das ist in keiner Weise lärmrelevant.

So gesehen gebe ich Ihnen Recht: Die 55 könnte man dazunehmen, dann hätte man eben statt 15 18, und dann brauchen Sie eben ein Geräusch von elf oder 13 Sekunden, um das Äquivalent zu haben. Aber ich habe in meiner vorigen Antwort an Sie bewusst auch gesagt, dass in dem lärmrelevanten Bereich von 60 dieser Fortfall der Pegel unter 55 0,01 bis 0,15 ausmachen würde, also auch in keiner Weise die lärmmedizinische Beurteilung beeinflussen würde.

Außerdem hat nun einmal das Fluglärmgesetz gesagt: 55 dB(A) sind nicht mehr lärmrelevant. Das werden diejenigen bestätigen, die Messungen machen. Wenn Sie irgendwo in einer Ortschaft ein Mikrofon aufstellen, dann müssen Sie den Trägerpegel - - Ein Einwender hat ihn 59 Mal oder so eingesetzt, um überhaupt ein Geräusch dem Fluglärm zuordnen zu können. Wenn Sie ein Vogelzwitschern in der Nähe haben, ist das schon lauter.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Kühner, bitte.

Dr. Friedrich Kühner (Vertreter):

Ich stimme Ihnen ja zu, was die 18 dB(A) anbetrifft. Ob das nun 18 dB(A) oder 25 dB(A) sind, ist bis zu einem gewissen Grad Jacke wie Hose. Darin sind wir uns einig. Aber irgendwo hört natürlich die Jacke auf, insbesondere wenn wir auf 55 dB(A) gehen. Schauen Sie doch bitte schön in das lärmmedizinische Gutachten hinein. Darin gibt es den Bereich der erheblichen Belästigungen. Es ist ja nur der präventivmedizinische Pegelwert, der bei 60 liegt. Aber normalerweise – das wird Ihnen Prof. Johlen bestimmt auch bestätigen können – schauen wir uns auch den Bereich der erheblichen Belästigungen an. Den können wir hier – insbesondere wenn es wieder um die Bewertung geht – nicht einfach ignorieren. Das können Sie doch nicht machen.

Zu Ihrer Argumentation, was die Messung anbetrifft, zwei Anmerkungen:

Erstens. Ich habe eine Messung im Hochtaunus gemacht. Da war ich auch ganz persönlich ähnlich wie Sie der Überzeugung: Das kann eigentlich nicht sehr große Resonanz in der Bevölkerung finden. Dass ich jetzt da in der Turnhalle über die Messung vortragen soll, ist

doch sicherlich eine Übertreibung. Das wird eine Veranstaltung mit fünf Männeken. Ich erzähle das alles, und dann war's das.

Nein, da saßen nachher 200 Leute, praktisch der ganze Ort. Und dann erkennen Sie plötzlich, wie laut Fluglärm in der Umgebung gerade auch im unteren Bereich in Abhängigkeit vom Hintergrundpegel sein und als lästig empfunden werden kann. Ganz ähnlich wie Sie hatte ich vom Ansatz her gedacht und dann auch gefragt: Was stört Sie denn eigentlich? Da haben mir die Leute gesagt: Uns stört, dass wir die Flugzeuge drei, vier, fünf Minuten hören.

Das heißt, die Aussage, dass man das alles in dem ruhigeren Bereich gar nicht mehr messen könnte, kann ich nicht bestätigen.

Ich kann Ihnen zweitens berichten – das werden Sie vielleicht auch noch nachlesen –, dass letzte Woche in Toronto beschlossen wurde, dass man Fluglärm ohne eine untere Schwelle misst. Das können wir heute auch. – Das nur als Anmerkung.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Dr. Kühner. – Jetzt habe ich noch Herrn Heldmaier auf der Nachfrageliste, Herrn Siewert, die Vertreterin der Stadt Neuss und Herrn Beckers. Ich würde in Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit vorschlagen, dass wir die Nachfrage von Herrn Heldmaier noch zulassen und dann eine halbstündige Pause machen. Ist das okay?

(Zuruf)

– Okay, dann handeln wir auch noch Ihre Nachfrage ab und machen dann eine halbstündige Pause. – Herr Heldmaier, bitte.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Ich wollte in der Sache Umkehrschub nur klarstellen – und dabei geht es zunächst mal nur um Strahltriebwerke –: Grundsätzlich wird der Umkehrschub immer eingesetzt, muss auch eingesetzt werden. Inwieweit der Umkehrschub dann hochgefahren wird, ist eine andere Geschichte. Aber der Vorwärtsschub muss zunächst einmal vernichtet werden, und den vernichten Sie nur, indem Sie den Umkehrschub aufmachen.

Das Zweite zum Umkehrschub: Der Umkehrschub wird im Hochgeschwindigkeitsbereich sehr stark angewendet, weil er nur da einen großen Effekt hat. Je langsamer ein Flugzeug wird, desto weniger Umkehrschub wird gegeben. – Das nur zur Klarstellung dieser Frage.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Heldmaier. – Bitte.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Vogt-Sädler, Umweltamt Stadt Neuss. – Ich wollte noch einmal auf das Gutachten als solches zurückkommen. Wir haben jetzt in Länge und Breite Mängel, die von der Gegenseite behauptet werden, bzw. offene Fragen im Zusammenhang mit dem Gutachten diskutiert. Ich kann – das entspricht den Erfahrungen, die wir als Behörde machen, die mit die Aufgabe hat, Planungsvorhaben rechtssicher in den Verwaltungsprozess einzubringen; bei uns natürlich Bebauungsplanverfahren – den Antragstellern sagen, dass die beste Möglichkeit, um solche Differenzen auszugleichen, im Prinzip nicht eine verbale, sondern eine rein numerische ist. Das heißt, dass von Ihnen als Antragsteller eine Nachbesserung des Gutachtens vorgelegt wird, sodass die Behörden und auch die Öffentlichkeit auf transparenten und vor allem rechtlich nicht zu bemängelnden Grundlagen operieren. Das wäre sicherlich auch förderlich für den weiteren Fortgang des Verfahrens. Es hat sich nach unseren Erfahrungen auch gezeigt, dass es sich, wenn man flexibel entsprechende Verfahrensmängel ausräumt, als sehr positiv für die Beschleunigung des Verfahrens und für die reibungslose weitere Abwicklung des Verfahrens herausstellt.

Ich wollte dann noch mal auf die Frage zurückkommen, dass das Stadtgebiet Neuss nicht berücksichtigt worden ist. Unabhängig von den Ergebnissen des Scopingtermins und von der Einschätzung, inwieweit die zusätzliche Belästigung, die für das Gebiet der Stadt Neuss auftritt, enthebt Sie die strittige Frage, ob das nun erforderlich ist oder nicht, nicht von der Möglichkeit, als Antragsteller freiwillig entsprechende Berechnungen beizubringen. Ich selber kenne Lärmgutachten und weiß, dass mit dem Datenmaterial, das Sie haben, eine entsprechende Berechnung relativ schnell und unproblematisch gemacht werden kann. Darum würde ich für uns anregen, dass Sie, wenn Sie ohnehin, wovon ich mal ausgehe, Ihr Gutachten überarbeiten werden, um es rechtssicher zu gestalten – wir haben ja gehört, dass Sie mit Richtlinien gearbeitet haben, die Ihr Verfahren gerichtlich angreifbar machen –, einen zusätzlichen Bezugspunkt zum Beispiel im Bereich des Stadtteils Grefrath in Neuss wählen, um dort auch die Gesamtbelastung zu berechnen. Ich denke, das wäre für Sie methodisch und auch finanziell keine Schwierigkeit. Ich biete Ihnen die Unterstützung der Stadtverwaltung an. Wir lassen zurzeit unseren Lärminderungsplan fortschreiben, haben ein ganz hervorragendes Datenmaterial und können Sie damit unterstützen. – Das war der zweite Punkt, den ich ansprechen wollte.

Der dritte Punkt ist eine Frage an die Vertreter der Bezirksregierung. Es sind, wie gesagt, jetzt Unstimmigkeiten aufgetreten und diskutiert worden. Gibt es zu diesem Lärmgutachten eine Aussage der Lärmabteilung des Landesumweltamtes, bzw. ist beabsichtigt, das Landesumweltamt sozusagen als Obergutachter noch mit ins Boot zu holen, um eine abschließende Bewertung dieses Gutachtens zu machen? – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Frau Vogt-Sädler. – Direkt auf Ihre Frage an uns: Das Landesumweltamt ist als Träger öffentlicher Belange natürlich beteiligt worden.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Liegt die Stellungnahme schon vor?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Liegt vor, ja. – Jetzt hat Herr Welke noch eine Ergänzung dazu. Bitte schön.

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Danke schön. – Frau Vorsitzende! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Noch mal zu den Ausführungen von Herrn Heldmaier: Die waren falsch. Er berichtet, dass grundsätzlich der Umkehrschub angewendet werden muss. Alle Berechnungen zur Landung beruhen darauf, dass der Umkehrschub nicht mit einberechnet wird. Er wird wohl eingesetzt, wenn es der Luftfahrzeugführer als sinnvoll betrachtet. Alle Landungen sind so berechnet, dass sie 50 Fuß, also etwas über 16 m, über der Schwelle beginnen, dann nach dem Aufsetzen eine Automatik einsetzt, sodass Sie dann erst den Umkehrschub betätigen könnten. In der Regel wird – Sie werden an sehr vielen Flughäfen diese Empfehlung noch finden – nicht mehr als der Leerlauf-Umkehrschub benutzt. Dabei handelt es sich um eine mechanische Umlenkung bestimmter Klappen, die zu anderen Strömungsverhältnissen im Triebwerk führen, die wohl eine geringere Lärmaufschlagung beinhaltet, die aber nicht besonders stark ist.

Also noch mal: Es ist nicht einberechnet in all diese Landungen.

(Zuruf Harm Heldmaier [Vertreter])

– Doch. Genau das haben Sie gesagt. Sie erwecken mit Ihren Fachäußerungen immer wieder Unsicherheit. Sie haben schon Schwierigkeiten gehabt, hier Wirbelschleppentheorien einzuordnen, und den Herren der Flugsicherung unterstellt, sie hätten keine Ahnung. Ich muss Ihnen sagen: Dass Sie über Flugsicherung nicht sehr viel wissen können, ist klar. Aber dass Sie bei der Fliegerei immer wieder auf Zeiten zurückgreifen, die Sie miterlebt haben, die aber nicht mehr zeitgemäß sind, ist an sich schade. Sie sollten hier etwas zur Aufklärung beitragen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Darauf noch eine Entgegnung, Herr Heldmaier. Dann kommt die Pause. – Herr Heldmaier, bitte.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Das ist recht amüsant. Ich habe hier gar nicht behauptet, dass es in die Berechnungen eingeht oder nicht eingeht. Das war gar nicht die Frage, die sich hier in Bezug auf Lärm gestellt hat. Sondern die Frage ist die: Wird der Umkehrschub benutzt – ja oder nein? Und da habe ich gesagt: Er wird benutzt. – Das ist ja ein Teil des Sicherheitspolsters, das man hat, das in die Berechnung der Landestrecke nicht eingeht. Aber er wird benutzt und ist eine zusätzliche Sicherheit. Er muss geöffnet werden; sonst kriegen Sie den Vorwärtsschub praktisch gar nicht zum Erliegen. Ob Sie ihn dann hochfahren oder nicht hochfahren, ist eine ganz andere Geschichte; darauf habe ich mich auch gar nicht eingelassen. Ich habe nur gesagt: Er wird benutzt und muss benutzt werden, um den Vorwärtsschub auszuschalten. – Das ist alles.

Die Flugzeuge, die ich geflogen habe, waren, glaube ich, ziemlich moderner Natur. Insofern sollten Sie sich keine Sorge machen um die Kompetenz. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Heldmaier. – Mit der Bitte um eine kurze Antwort, Herr Welke.

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Natürlich. – Sie haben gesagt – und mein Erinnerungsvermögen lässt mich an sich nicht im Stich –, dass der Umkehrschub immer benutzt wird. Damit erwecken Sie den Eindruck, wie vorher schon mit vielen Behauptungen, die hier nur der Verunsicherung und nicht der Aufklärung dienen, dass das grundsätzlich geschieht und einhergeht mit einem zusätzlichen Gasgeben. Das würde man dann tun. Man bringt, wie ich vorhin schon mal ausführte, eine Umlenkung der Strömungsverhältnisse im Triebwerk zustande. Dann kann man in der Tat noch mal Gas geben, weil man mit einer Erhöhung dieser Umkehrungsverhältnisse mehr Bremskraft über die Triebwerke veranlassen könnte. Aber das geschieht nicht automatisch und immer. Sie brauchen auch nicht unbedingt immer auf den Leerlauf-Umkehrschub zu gehen, um den gesamten Vorwärtsschub weg zu bekommen; das ist nicht nötig. Wir befinden uns hier in einem Bereich von ungefähr 240 km/h, mit dem wir anfliegen, und wir bremsen im Grunde 110 km/h weg. Bei einer Geschwindigkeit von ungefähr 110 km/h wird grundsätzlich jeder Umkehrschub wieder gelöst. Es handelt sich um wenige Sekunden, in denen das eingesetzt wird, wenn es eingesetzt wird.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Wir machen nach der Pause im 17:30 Uhr mit den Nachfragen weiter. Danach hat dann Herr Berndt das Wort.

(Unterbrechung von 16:56 bis 17:33 Uhr)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ich bitte Platz zu nehmen, damit wir in der Verhandlung fortfahren können.

Eingangs möchte ich noch mal darauf hinweisen, dass wir auf einen besonderen Antrag hin, der gerade aus dem Kreise der Bürgerinitiativen kam, eine spezielle Rednerliste insbesondere für Berufstätige eingerichtet haben; sie können sich in die Liste ab 18 Uhr eintragen. Bereits drei Redner haben sich angemeldet. Ich möchte diejenigen, die auf der regulären Rednerliste stehen, darauf aufmerksam machen, dass wir gegen 18 Uhr möglichst zeitgenau die aktuelle Rednerliste unterbrechen und auf die speziell eingerichtete umschwenken werden. Die können Sie dann auch eingeblendet sehen. Wenn die dort Notierten dann zu Wort gekommen sind, können wir wieder zu der fortlaufenden Rednerliste zurückkehren.

Vor der Pause gab es noch zwei Nachfragen, und zwar von Herrn Siewert und Herrn Beckers. Die würde ich gern noch zulassen. Danach hat Herr Berndt das Wort. – Herr Siewert, bitte.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich habe am Dienstag und auch heute mal etwas von einem Frankfurter Anflugverfahren gehört. Sind die Herren von der Flugsicherung noch da?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Noch da, aber zurzeit nicht im Saal.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Das ist schade. – Dann habe ich eine kurze Frage an Herrn Dr. Wölk. Sie hatten noch ein Zusatzgutachten erstellt, in dem die Verkehre Düsseldorf und Mönchengladbach dargestellt werden. Der Untersuchungsraum entspricht der Karte 3 auf Seite 15. Das ist richtig, oder?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Wölk, haben Sie die Frage verstanden? – Herr Siewert, vielleicht wiederholen Sie netterweise die Frage.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Herr Dr. Wölk, ich habe die Folie aufgelegt.

(Folie)

Das ist der Untersuchungsraum, der auf dieser Karte wiedergegeben ist. Habe ich das richtig verstanden?

(Zuruf Hans-Günter Zerbe)

– Ist gut. Danke, Herr Zerbe.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielleicht fahren Sie einfach fort. Dann können wir das gemeinsam abhandeln.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Da sind die Anflüge auf O5 Düsseldorf angegeben. Ich gebe zu, ich bin ein absoluter Laie und habe einfach mal den Versuch unternommen, die Routen auch noch mal auf einer Karte von Japperson – heißt der so? –

(Zuruf: Ja!)

nachzuzeichnen. Sie können die Stadt Willich darauf gern korrigieren. Wir sind da zu einem etwas anderen Ergebnis gekommen, bezogen auf das Stadtgebiet von Willich.

(Folie)

Auf der rot-grün gestrichelten Linie kommen scheinbar die Flugzeuge her, die von Norden auf O5 Düsseldorf einfliegen. Wir haben einfach mal versucht, die Höhen zu übertragen. Die sind etwas laienhaft in Metern angegeben. – Ist die Flugsicherung inzwischen da? – Könnte das ungefähr dem entsprechen, wie die Flugzeuge hereinkommen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Ludwig möchte Ihnen antworten. – Bitte.

Michael Ludwig (Deutsche Flugsicherung):

Die Angaben sind so nicht ganz korrekt. – Erst einmal zu der Höhe: Sie sind doch noch um einiges höher. Wir bewegen uns da, wie gesagt, zwischen 1.500 und 1.700 m.

Hinsichtlich der Flugbewegungslinien ist es so, dass wir, wie schon vorher angesprochen, nicht von einer Konzentrierung der Flugbewegungen sprechen können, sondern wir haben im Endeffekt einen ganz breiten Korridor – wenn man so will einen Rasenteppich, wo überall die Flugbewegungen herkommen, aus Nordeuropa, aus Nordwesteuropa, aus Nordosteuro-pa, von Norden nach Süden anfliegend. Und von Süden haben wir genau das Gleiche: auch einen riesigen Teppich. Wenn Sie sich da einen Tages- oder Wochenplot anschauen, sehen Sie über dem Gebiet, das Sie jetzt mit zwei Linien eingezeichnet haben, alles schwarz, erkennen Sie keine Topographie mehr. Es gibt im Endeffekt keine so stringenten Anflugrouten, wie Sie es eingezeichnet haben.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Danke schön. – Das heißt, es wäre von hier bis da schwarz, wenn man da einen Fanomos von einer Woche oder einem Monat - -

Michael Ludwig (Deutsche Flugsicherung):

Alles schwarz.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Okay. – Ein Flugzeug in 1.500 bis 1.700 m Höhe macht ja wahrscheinlich auch schon Lärm, den man am Boden vernimmt, oder ist das in der Höhe unhörbar?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Ludwig.

Michael Ludwig (Deutsche Flugsicherung):

Lärm ist zwar nicht das Thema der Flugsicherung. Aber natürlich hören Sie was am Boden. Wie das zu bewerten ist, ob das für den Betroffenen schlimm ist, können wir natürlich nicht sagen. Aber natürlich hören Sie Lärm am Boden, klar.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Wenn hier jetzt gar nichts eingezeichnet ist und das von Herrn Dr. Wölk in diesem Zusatzgutachten als Lärmmessung zugrunde gelegt wurde, schließe ich für mich bzw. schließt die Stadt Willich daraus – das frage ich jetzt niemanden –, dass die Lärmberechnung nicht vollständig ist.

Dann die zweite Frage! Am Montag ist mal der Begriff „Frankfurter Verfahren“ - - Ich glaube, Herr Lindenmayer wollte etwas.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer, bitte.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Nur noch mal zur Klarstellung! Sie sprachen gerade von dem Anflugverkehr auf den Flughafen Düsseldorf, nicht Mönchengladbach, oder?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Richtig.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Okay.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Jetzt meine Frage zu diesem – wie hieß das? – Frankfurter Verfahren. Der Begriff ist, glaube ich, am Dienstag gefallen. Wie funktioniert dieses Frankfurter Verfahren?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielleicht können Sie kurz konkretisieren, Herr Siewert, wie jetzt der Bezug zu unserem Verfahren ist.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Das kann ich Ihnen erklären: Ich meine jetzt die ILS-Anflüge. Die finden ja auch auf Düsseldorf statt. Ist das etwas anderes? – Also gibt es hier in Düsseldorf kein Frankfurter Verfahren?

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Doch, weltweit!

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmaier, bitte.

Frank Lindenmaier (Deutsche Flugsicherung):

Ich weiß jetzt nicht genau, was Sie meinen. Aber ein ILS-Anflug in Frankfurt ist vergleichbar mit einem ILS-Anflug in Düsseldorf. An beiden Flughäfen haben wir dieselben Standards für das Instrumentenlandesystem, also den Endanflug auf beide Flughäfen. Wir haben vergleichbare Standards, vergleichbare Anflugverfahren.

Was Frankfurt obendrauf noch extra macht, ist: Der Nachtflugverkehr nach Frankfurt wird nachts anders geführt. Das heißt, nachts werden die Luftfahrzeuge deutlich höher in die Führung der Fluglotsen gebracht. Der Lotse setzt die deutlich weiter draußen in größeren Höhen auf ein spezielles Verfahren, und dieses Verfahren wird autark vom Piloten abgeflogen bis zum Erfliegen des Instrumentenlandesystems. Das ist also nicht vergleichbar mit dem, was in Düsseldorf tagsüber gemacht wird. Frankfurt macht tagsüber wie Düsseldorf auch eine Steuerung der Luftfahrzeuge durch die Fluglotsen. Hier ist der Tagesbetrieb Frankfurt vergleichbar mit dem Tagesbetrieb Düsseldorf.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr: Herr Heldmaier, bitte fassen Sie sich kurz, denn wir wollen weiter fortfahren.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Das Frankfurter Verfahren ist ein Lärminderungsverfahren und wird auch in Frankfurt - das können Sie auf der Homepage der Fraport nachlesen - als Lärm minderndes Anflugverfahren gewertet. Im Prinzip ist es so, dass ein Flugzeug nicht in 2.000 Fuß wie hier, sondern in 4.000 Fuß auf den Gleitweg geht, dann mit einer Zwischenklappenstellung bis ungefähr 500 Fuß über das Voreinflugszeichen fliegt, dort das Fahrwerk ausfährt und danach erfolgt die Klappenendstellung, sodass man praktisch im Gleitflug auf dem Drei-Grad-Gleitweg seine Klappen und sein Fahrwerk ausfährt. Es wird von Fraport, der DFS und anderen als das Verfahren angepriesen, das weltweit als Lärminderungsverfahren Anwendung findet.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Heldmaier. - Jetzt gibt es noch eine Nachfrage von Herrn Beckers.

Joachim Hans Beckers (Einwender):

Ich hätte mir gewünscht, dass ich eher drangekommen wäre, denn es geht um die Antworten auf meine Ausführungen, zu denen einiges zu sagen ist.

Herr Zerbe, Sie haben verschiedene Urteile aus früheren Jahren zu der 100/100-Regelung angeführt, von denen ich im Moment nicht weiß, wie weit die rechtskräftig geworden sind. Ich weiß nur, dass das entscheidende Urteil vom VGH München inzwischen rechtskräftig ist, was die 100/100-Regelung vorschreibt. Außerdem hatte ich erwähnt, dass die 100/100-Regelung vorgeschrieben ist in der LAI-Leitlinie. Genau die hätte hier angewendet werden müssen mangels anderer gesetzlicher Vorschriften für diese Art Flughafen. Ferner habe ich erwähnt, dass auch im Referentenentwurf die 100/100-Regelung enthalten war.

Bezüglich Ihrer Ausführungen zum Scopingtermin frage ich mich, was das soll. Sie können sich vorstellen, dass bei einem solchen Termin, an dem auch kleine Gemeinden teilnehmen, zu einem Thema, die die meisten Teilnehmer nicht täglich bearbeiten, nicht jede rechtliche Konsequenz zu solchen Pegelwerten bis ins letzte übersehen werden kann. Es ist ohnehin nicht entscheidend, was diese Teilnehmer des Scopingtermins sagen. Letztendlich bleibt es in der Verantwortung der Genehmigungsbehörde, was vorzuschreiben ist. Das war vorhin die ganze Zeit mein Thema. Die Genehmigungsbehörde muss ermitteln, was anzusetzen ist. Das hat die Genehmigungsbehörde mit dem medizinischen Gutachten ja auch gemacht.

Zu den Ausführungen von Dr. Wölk zur Bestimmung der L_{max} ist zu sagen, dass sich die ganze AzB, die alte wie die neue, nicht für die Ermittlung von Maximalpegeln eignet, und zwar aus vielen Gründen. Das ist bekannt und sogar veröffentlicht vom Bundesverkehrsministerium. Es ist nicht zu verstehen, dass Sie hier solche Ausführungen machen.

Ihre Ausführungen zum Umkehrschub sind aus meiner Sicht völlig daneben. Ich hatte Folgendes gesagt: Sie haben in früheren Stellungnahmen behauptet und auch schriftlich von sich gegeben, dass in der AzB der Umkehrschub berücksichtigt wird. Ich habe versucht, dieses zu verifizieren. In Gesprächen mit Experten konnte mir das nicht bestätigt werden. Es wäre aber auch ohnehin nicht sinnvoll, weil ja nicht jedes Flugzeug mit Umkehrschub landet. Wenn wir das einmal ausklammern und Ihre Lösung des Problems nehmen, dass Sie sagen, 1.500 m weiter die LandeEinstellung, dann, meine ich, müssten Sie zumindest einmal eine Pegelvergleichsrechnung machen. Es ist doch Folgendermaßen: Wenn Sie einen Umkehrschub bei der Landung anschalten, dann geht in dem Moment die Schalleistung enorm hoch, ich schätze um 15 bis 20 dB(A). Die Bevölkerung stört ja insbesondere das plötzliche Aufheulen mit sehr hohen Pegeln beim Landeanflug mit Umkehrschub. Auch wenn Sie es als Dauerschallpegel nehmen, wird das deutlich mehr sein als das, was Ihre Verlängerung von 1.500 m mit der LandeEinstellung bringen wird. Sie können es mit dieser LandeEinstellung

ohnehin nicht generell machen, weil es nur auf Flugzeuge zutrifft, die keinen Umkehrschub machen. Ferner wird es schallleistungsmäßig ein deutlicher Unterschied sein. Insofern kann ich nur behaupten, Sie berücksichtigen nicht den Umkehrschub in angemessener Weise.

Zur Frage des Anfluges mit Begrenzung auf 2.000 Fuß hatten Sie bestätigt, dass das in die Rechnung nicht eingegangen ist. Sie haben also mit den normalen AzB-Daten gerechnet. Das sollten wir festhalten. Damit ist das ganze Gutachten schon daneben.

(Beifall bei den Einwendern)

Zur Frage 55 dB(A) hörbar. Sie haben mehr Ausführungen gemacht zum Messen und nicht zum Hören, dass Sie also Schwierigkeiten hätten, bei 55 dB(A) Flugzeuglärm zu trennen vom sonstigen Lärm. Das mag ja sein. Der Mensch hört den Flugzeuglärm jedoch heraus, auch wenn er nur 45 dB(A) laut ist. Das ist Lärmpsychologie, und die berücksichtigen Sie überhaupt nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

Zur Frage der Mittelung der Nachtpegel über 8 Stunden. Es bestätigt meinen Eindruck, dass Sie nicht wissen, was Sie tun. Auf Seite 8 Ihres Gutachtens steht Folgendes:

An dieser Stelle wurden in Ermangelung eines im Novellierungskonzept nicht vorliegenden Bezuges auf Verspätungen die zugrunde liegenden 142 Verspätungen als echte Nachtbewegungen behandelt.

Sie wurden also als über die gesamte Nachtzeit verteilte Bewegungen angesehen, und der Nachtschutzbereich 50 nach Novellierungskonzept ermittelt. Das zu Ihren Aussagen. - Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Beckers, für Ihre Ergänzungen. - Ich erteile nun Herrn Berndt das Wort.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Frau Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Mein Name ist Hans-Joachim Berndt aus Tönisvorst. Ich bin insofern Betroffener, als ich am Rande von Vorst wohne. Dahinter ist ein wunderschönes Naturschutzgebiet. Ich habe in meiner Lebensplanung diese Stelle gewählt und lange Anfahrten zu meinem Arbeitsplatz in Kauf genommen. Ich bin aber auch hier als Vertreter des Bürgervereins Tönisvorst gegen Fluglärm. Dieser Verein wurde ursprünglich gegründet, um gegen die Unrechtmäßigkeit der Umlegung der Flugroute in den Süden mit dem Namen MODRU 5T vorzugehen. Aber nachdem nun dieses Planfeststellungsverfahren

eingeleitet wurde, müssen wir nun an zwei Fronten kämpfen. Wir meinen, dass die Vorster Bevölkerung, aber auch St. Tönis und Krefeld davon sehr betroffen sind.

Es wurde, nachdem im Rat einstimmig beschlossen wurde, dagegen anzugehen, eine Einwohnerversammlung für Vorst eingerichtet. Innerhalb von zehn Tagen haben wir 200 Leute auf die Beine gebracht. Der Ort hat 7.000 Einwohner, und 200 Einwohner haben an der Sitzung teilgenommen. Verglichen mit Mönchengladbach mit etwa 260.000 Einwohnern hätten 8.000 Leute im Saal gesessen. Man muss sich das einmal vor Augen führen. Die vielen kleinen Orte sind sehr aktiv. Es wird jedoch immer lächerlich gemacht nach dem Motto: Die kleinen Orte zählen nicht. - Sie müssen das prozentual sehen. Wenn in Mönchengladbach dafür gestimmt wird, dann sollen die das auch entsprechend einrichten.

Ich komme nun zu drei Punkten, die ich möglichst schnell abhandeln will. Zunächst möchte ich wissen, welche Lärmwerte in Vorst anfallen werden. Ich bezweifle die Prognosen. Ich werde auf Lärm in der Niersaue zurückkommen und etwas zu dem Neersener Kreuz sagen.

Zunächst zu den Lärmkenngrößen. Für Vorst steht 35,8 dB(A). Herr Zerbe hat gesagt, wir dürften Düsseldorf nicht mit ins Spiel bringen. Aber es ist ja mit ins Spiel gebracht worden, Mönchengladbach und Düsseldorf zusammen. Die Basiswerte von 2000 liegen bei 14,5 dB(A). Daraus ist hochgerechnet worden auf diesen Wert, und diesen zweifle ich an. Durch die Verlegung vieler Flugrouten haben wir nämlich inzwischen eine starke Flugbewegung. Beispielsweise bin ich betroffen von dem landenden Verkehr bei Ostwind. Die pfeifenden Geräusche von den mit Umkehrschub arbeitenden Turbinen verbreiten sich über ganz Vorst. Das ist ein richtiger Teppich. Man kann diese Geräusche gar nicht orten. Diese Werte darf man aber nicht allein dem Gutachter zu Last legen oder sagen, dass das Gutachten schlecht ist. Schließlich hängt es ja davon ab, welcher Auftrag dem Gutachter erteilt wurde. Ich war selber 20 Jahre lang hauptberuflich Gutachter, und ich weiß, wie schnell man als Gutachter in eine ganz bestimmte Richtung gedrückt wird, indem wesentliche Fakten weggelassen werden. Ich habe mir das nie Gefallen lassen, sondern gesagt: Entweder wird dieses oder jenes noch mitbehandelt, oder ich lehne ab. Ferner müsste es so sein, dass nicht der Antragsteller seine Gutachten beibringt, sondern diejenigen, die darüber zu befinden haben. Ich vergleiche das immer mit meinen vielen Gerichtsgutachten. Das wäre dasselbe, als würde eine Partei ihren Gutachter beibringen, nicht das Gericht, wie es üblich ist, und der Betroffene muss mit viel Aufwand selber seine Gutachten beibringen. Wo kommen wir denn mit solch einem Verfahren hin?

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn das in Ihren Planfeststellungsverfahren verankert ist, dann sollte das schnellstens geändert werden. Dadurch gibt es doch diese Disharmonien, dass Sie nicht ein Gegengutachten eingeholt haben oder zumindest das vorher geprüft haben, sondern uns das zum prüfen geben. Wo kommen wir hin, wenn das so weitergeht?

(Beifall bei den Einwendern)

Es geht also um Vorst. Wie sieht in Zukunft das Aufkommen an Flugbewegungen aus? Ich kann nicht ganz verstehen, warum die Düsseldorfer gezwungen werden, über Willich, Tönisvorst und Kempen herumzufliegen, um das Funkfeuer Heinsberg zu erreichen, und dann in 6.000 m Höhe in den belgischen Luftraum zu fliegen. Etwas anderes ist nicht erlaubt. Es ist nicht der direkte Weg in Richtung Grenze erlaubt. Wie ist das nun mit dem Verkehr von Mönchengladbach? Dürfen die einfach in den holländischen Flugraum eintauchen in 2.000 Fuß Höhe? - Ich glaube, nicht. Die müssen sich doch sicherlich irgendwo, wenn man nach Süden will, mit in MODRU 5T einreihen. Niemand kann mir darauf eine Antwort geben. Irgendwo muss doch Heinsberg erreicht werden. Wie geschieht das denn?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer, bitte.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Die MODRU-Abflugstrecke ist eine Abflugstrecke von Düsseldorf. Für die Düsseldorfer Abflüge gilt eine Einflugmindesthöhe von 21.000 Fuß, ungefähr 7.000 m, nach Belgien. Die Abflüge aus Mönchengladbach werden deutlich tiefer akzeptiert, etwa 10.000 Fuß, für einen Einflug nach Belgien.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Lindenmayer.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Und dann darf unter MODRU 5T durchgetaucht werden in den ausländischen Flugraum?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Die Luftfahrzeuge von Mönchengladbach sind immer unter dem Flugverkehr von Düsseldorf und die bleiben auch darunter.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Es ist erlaubt, in den ausländischen Raum einzutauchen?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Ja.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Sind die auf diesen Korridor angewiesen, oder dürfen die wie bei der Landung das nächste Ziel auf näherem Wege erreichen, wenn die zum Beispiel nach Amsterdam wollen? Müssen die stur bis zum Ende des Korridors der Schneise fliegen? Ab wann ist freie Fahrt?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Generell gilt für Abflüge von egal welchem Flughafen eine Mindestflughöhe von 5.000 Fuß über Grund, bevor ein Fluglotse überhaupt daran denken darf, Luftfahrzeuge, also Jets, auf eine kürzere Streckenführung zu nehmen. Im Fall MODRU müssen wir zusätzlich die Aufgabe erfüllen, die Überflughöhe von 21.000 Fuß sicherzustellen. Das heißt, speziell für die schwereren Maschinen, die aus Düsseldorf herausfliegen und auf längere Strecken gehen, ist die Streckenführung bis MODRU so gerechnet, dass die 21.000 Fuß gerade noch so erreicht werden. Insofern ist das Abkürzen für den Großteil der Luftfahrzeuge eigentlich nicht mehr möglich. Von daher bleiben die meisten Luftfahrzeuge auf der Streckenführung MODRU von Düsseldorf weg, und nur eine geringe Zahl schafft es überhaupt, eine kürzere Streckenführung zu bekommen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Berndt, gestatten Sie eine Zwischenfrage von Herrn Meurer direkt dazu?

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Ja.

Heinz Meurer (Einwender):

Mein Name ist Heinz Meurer. Ich wohne in Willich. Sie sagen: Abflieger von Düsseldorf über MODRU 5T müssen in den belgischen Luftraum mit 21.000 Fuß hinein fliegen. Wieso ist es von Mönchengladbach aus erlaubt, dort auf 10.000 Fuß hinein zu fliegen? Das sind ja gerade einmal 3.000 m.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer, bitte.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Das liegt vor allem an dem Verkehrsaufkommen, an den Verkehrstypen, die in Düsseldorf fliegen, und an der Streckenführung hinter diesem Punkt im belgischen Luftraum. Die Streckenführung ist maßgebend dafür, wie es in Belgien weitergeht. Die Flüge, die von Düssel-

dorf kommen, gehen in der Regel auf so einer Streckenführung weiter, die diese 21.000 Fuß erfordern. Das hat uns die belgische Seite als Einflugmindesthöhe auferlegt.

Luftfahrzeuge von Mönchengladbach sind in der Regel kleinere Maschinen. Diese Maschinen werden mit geringeren Flughöhen akzeptiert, bleiben dann auch in geringerer Höhe im belgischen Luftraum.

Heinz Meurer (Einwender):

Von Düsseldorf aus starten A319, A320, B737, auch in Richtung Kanaren. Das sind die Maschinen, die auch von Mönchengladbach aus diese Ziele bedienen sollen. Von Mönchengladbach aus ist es offensichtlich ganz einfach, in den belgischen Luftraum hinein zu fliegen, weil Mönchengladbach so nah an Belgien liegt. Aber von Düsseldorf aus muss MODRU 5T geflogen werden. Das sind die gleichen Flugzeugmuster.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Ich muss Sie in dem Punkt etwas korrigieren. Die heutigen Regularien gelten für das heutige Verkehrsaufkommen in Mönchengladbach und in Düsseldorf. Es wird zu prüfen sein, wenn in Mönchengladbach eine Bahn gebaut ist, was Belgien zu dem Verkehr aus Mönchengladbach sagt und wie hoch die Mindesteinflughöhe festgelegt wird.

Heinz Meurer (Einwender):

Aber das muss doch schon heute geprüft werden. Es wird im Flugsicherheitsgutachten und in der Prognose eindeutig gesagt,

(Beifall bei den Einwendern)

mit welchen Flugzeugmustern Mönchengladbach den Touristikbereich zu den Kanaren und Balearen bedienen kann. Das geht daraus klar hervor. Das sind die Flugzeugmuster, die in dem gleichen Sektor eingesetzt werden wie in Düsseldorf.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Wenn eines Tages in Mönchengladbach große Luftfahrzeuge fliegen, werden uns evtl. die belgischen Kollegen sagen, dass Mönchengladbach größere Höhen einzuhalten hat.

(Heinz Meurer [Einwender]: Wie soll das denn geschehen?)

- Lassen Sie mich bitte ausreden. Dann werden wir den belgischen Kollegen sagen, wie wir es bei Düsseldorf auch gemacht haben, der Flughafen Mönchengladbach hat nur die begrenzte Anzahl von nautischen Meilen bis zum Überflug im belgischen Luftraum. Das heißt, man wird in Verhandlungen eintreten und sagen, was von Seite Belgiens akzeptiert werden kann, was die Leistungsdaten der Luftfahrzeuge sind, was sind also effektiv die Höhen, die geflogen werden können. Das sind Verhandlungen, die erst in der Zukunft stattfinden wer-

den. Wir werden doch keine Verhandlungen beginnen, wenn wir noch nicht wissen, ob eine Bahn kommt oder nicht.

Heinz Meurer (Einwender):

Das ist richtig, aber Sie haben jetzt schon die Flugrouten von Mönchengladbach und Düsseldorf festgelegt.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Die Flugrouten sind doch existent.

Heinz Meurer (Einwender):

Von Mönchengladbach noch nicht.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Natürlich sind die auch von Mönchengladbach existent. Wir haben sie dargestellt. Die sind auf den Karten aufgetragen. Wir haben die Flugrouten nachgerechnet und geguckt, ob die neuen Luftfahrzeuge, die von Mönchengladbach aus eines Tages fliegen sollen, diese Routen benutzen können. Es wurde alles technisch geprüft. Wir haben alles mit Ja beantwortet. Die letzte Frage, die eines Tages noch zu klären sein wird, ist die Frage mit Belgien.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

- Lassen Sie mich bitte ausreden. - Das ist kein Punkt, worüber man lachen kann. Es werden Verhandlungen geführt, und eines Tages ist zu klären, was sich bis dahin in Belgien tut. Auch der belgische Luftraum ist immer gewissen Wandlungen unterzogen. Auch dort gibt es immer wieder Veränderungen. Wir versuchen ja, für die Abflüge von Düsseldorf aus Verbesserungen zu erreichen. Wir stehen mit den Belgiern in Verhandlungen, auch die Flughöhen für Düsseldorf unter 21.000 Fuß zu bekommen. Das ist eine Aktion, die immer im Fluss ist. Aber letztendlich: Wenn uns heute die belgischen Kollegen fragen würden, was morgen in Mönchengladbach fliegt, dann müsste ich ihm sagen, dass morgen das gleiche fliegt wie heute.

(Zuruf eines Einwenders: Gar nichts!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Lindenmayer. - Herr Berndt, bitte fahren Sie mit Ihren Ausführungen fort.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Ich kenne die Radarspurenbilder von Düsseldorf. Hinter Düsseldorf gehen sie wie eine Lilie in alle Richtungen auseinander. Es ist doch zu erwarten, dass auch in Mönchengladbach - es ist ja kein Richtstrahl wie bei der Landung, sondern dann ist freie Fahrt - alle versuchen

werden, so schnell wie möglich ihr Ziel zu erreichen, in die Kurve zu gehen. Die Betroffenheit in Vorst wird damit höher sein. Das ist in dem Gutachten nicht berücksichtigt worden. Ich bin dankbar, dass wir das zur Diskussion brachten, dass hier endlich einmal Farbe bekannt wird, dass hier mit zweierlei Maß gemessen wird. Warum fliegen nicht diejenigen, die viel mehr in die Luft zu bringen haben, den kürzeren Weg, anstatt einen Umweg von 50 km zu machen? Warum geht das nicht?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Ludwig von der DFS möchte Ihnen gerne entgegen. - Bitte.

Michael Ludwig (Deutsche Flugsicherung):

Ich weiß nicht, welche Radarspurenbilder Sie gesehen haben und aus welchem Jahr sie stammen. Die aktuellen Bilder, die ich tagtäglich überprüfe, zeigen eine ganz klare Konzentration auf die Ideallinien. Da ist nichts davon, dass die kurz nach dem Start in Düsseldorf in alle Richtungen spritzen. Das sind verschiedene Flugrouten. Darauf konzentriert man sich auch. Ansonsten würde ich nämlich tätig werden.

Um es klar zu machen: Das Fliegen ist nicht ein aktiver Part des Piloten, sodass er sagen kann, ich fliege jetzt dahin, weil ich das gerne möchte, weil ich schneller sein will. Nur der Fluglotse gibt vor, wohin geflogen wird. Der Pilot kann anfragen, ob er direkt nach MODRU fliegen kann. Das müssen aber die Verkehrslage und die Höhenverhältnisse auch zulassen. Deswegen geht das nicht anders.

Noch einmal kurz zum Thema MODRU und Ausflugsunkt respektive Abflüge über MODRU von Mönchengladbach aus gesehen: Wir als Deutsche Flugsicherung unterliegen auch politischen Verhältnissen. Das heißt, wenn die Belgier eine gewisse Vorgabe machen, sei es für Abflüge Mönchengladbach 10.000 Fuß Überflug bei Heinsberg und für Düsseldorf 21.000 Fuß, dann ist das so. Wir können zwar versuchen, eine Verbesserung herbeizuführen, aber letztlich müssen wir akzeptieren, was die Belgier sagen. Wer sagt Ihnen denn, selbst wenn wir die neue Bahn bekommen, dass ein Flieger zum Beispiel nach Alicante fliegt? Er kann ja auch nach Finnland fliegen. Das ist nicht vorhersagbar. Da wir nicht wissen, welcher Verkehrsmix kommt, welche Destinationen angefliegen werden und welche Verkehrsverhältnisse in Nordfrankreich, Belgien und in den Niederlanden vorherrschen, können wir noch keine Flugrouten planen.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Das nehme ich Ihnen ab. Der Gutachter muss aber solche Szenarien durchspielen und darf uns nicht mit niedrigen Werten einlullen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Berndt, Herr Mischke hat eine direkte Nachfrage. Gestatten Sie diese?

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Ja.

Ulrich Mischke (Einwender):

Ich habe eine Anmerkung zu den Ausführungen von Herrn Lindenmayer. Es war vorhin eine einfache und klare Frage gestellt worden. Wir haben eine Abflugroute MODRU 5T von Düsseldorf. Wie sieht es in Richtung Belgien und der Abflug von Mönchengladbach in Richtung Belgien aus? Darauf haben Sie ganz klar geantwortet: Von Düsseldorf fliegen die Maschinen auf 21.000 Fuß und die Maschinen von Mönchengladbach bleiben alle niedriger. Punkt, Aus, Thema beendet. Ich finde, so kann man nicht mit Wahrheiten und Halbwahrheiten umgehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Erst als Herr Meurer Sie gefragt hat - ich wusste es auch, dass diese 21.000 Fuß von den Belgiern verlangt werden -, haben Sie zugegeben, dass Sie es noch nicht wissen, was ist, wenn in Mönchengladbach die gleichen Maschinen fliegen. Das müsste erst mit den Belgiern ausgehandelt werden. Wenn Sie auf eine so klare Frage ehrlicherweise geantwortet hätten, hätten Sie sofort sagen müssen: Von Düsseldorf sieht es so aus, mit den kleinen Flugzeugen sieht es in Mönchengladbach so aus, aber wenn die gleichen Maschinen fliegen, wissen wir es noch nicht, sondern das müssen wir erst noch aushandeln. Eine solche Antwort können wir von Ihnen erwarten. Vielleicht bin ich naiv, vielleicht habe ich Illusionen, aber ich bin immer davon ausgegangen, dass, wenn einem Fachmann eine Frage gestellt wird, er dann ehrlich und umfassend antwortet. Ich muss sagen: Das ist kein guter Stil.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer, bitte.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Das kann ich nicht so stehen lassen. Die Anfrage war, was fliegen die Luftfahrzeuge auf der MODRU-Strecke heute von Düsseldorf - das waren die 21.000 Fuß -, was fliegen die Maschinen aus Mönchengladbach - hier war die Antwort: Minimum 10.000 Fuß für Einflüge in den belgischen Luftraum -. Das war eine einfache Anfrage und eine sehr präzise einfache Antwort.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Lindenmayer. - Bitte, Herr Berndt.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Ich habe noch eine weitere Frage. Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens kann sich ja schnell ändern. Einerseits wird gesagt, wir wollen den Billigflieger, wir haben Zuwachsraten, und Herr Hunold kauft 100 Maschinen. Gleichzeitig sagt er, Mönchengladbach soll die dritte Startbahn sein für seine 100 Maschinen - 80 hat er direkt gekauft; 20 in Option -. Wird der Verkehr noch stärker oder wird er geringer? Wissen Sie das? Vorige Woche stand in der Zeitung: Lieber bodenständiger Verkehr! Ihr müsst an die Zukunft denken. Ihr müsst eure Ölreserven für uns in der Luft aufheben. - Ja, für den Fernstreckenverkehr, also Urlaub, unbedingt. Das wird man in kürzester Zeit nicht anders überwinden können. Aber es ist der Kurzstreckenverkehr mit seiner drei- bis viermal höheren Anzahl an Starts und Landungen, der uns betroffen macht.

Also: Hier sieht es doch so aus, dass dieser Kurzstreckenverkehr tatsächlich 2015 zum Erliegen kommt. Es ist doch gleichzeitig so, dass die Universität Münster in einem Forschungsvorhaben festgestellt hat: Bahn im Schnitt günstiger als Billigflieger. – Und das jetzt schon, ohne dass Kerosinsteuer oder sonst was erhoben wird. Außerdem müssen Sie auch den 19. Subventionsbericht der Bundesregierung für das Jahr 2003 lesen. Hier wurde von der FDP-Seite gefragt: Wie viel ist dem Bund durch Nichterhebung von Steuern verloren gegangen? – Darauf wurde gesagt: 373 Millionen. – Ach, die kann man vergessen. – Aber da steht dann: Man hat mittelschwere Mineralöle als Basis genommen und nicht die normale Ökosteuer und Mineralölsteuer für Kerosine. Das wird dann in die Milliarden gehen. Dann kann sich bestimmt kein Billigflieger mehr den Jux leisten, für ein paar Euro nach Mailand zu fliegen, damit dort und nicht auf der Kö Schuhe eingekauft werden können.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich komme zum zweiten Punkt; das sind unsere Niers-Auen. Hier denkt man: Macht nichts, drüber weg! – Aber dort sind auch Lebewesen, wie die Lebewesen überhaupt bis jetzt noch gar keine Rolle gespielt haben. Ob da Schulen sind – das wird alles wegdiskutiert.

Hier lese ich einen Bericht der Kreisbauernschaft im Kreis Viersen, die diese Fliegerei und vor allem diesen Flughafen ablehnt. Die Milchbauern erwarten sinkende Erträge. Allein in Neersen seien zehn Landwirte davon unmittelbar betroffen. Jeder weiß aus Forschungsergebnissen, dass man zum Beispiel mit Musik die Milchabgabe stimulieren kann. Bei langsamem Walzer wird es sicher etwas mehr geben, als wenn der hektische Bolero von Ravel erklingt. Diesen Bolero wird es in der Luft dann aber geben. Das heißt, ich nehme die Bauern ernst.

Es geht weiter: Die Bauern fürchten, dass das Futter durch Kerosin und Schwermetalle belastet wird. Auch Gemüsebauern erwarten Qualitätseinbußen. – Es gibt nämlich Standards. Man wird denen das Gemüse nicht mehr abnehmen, wenn man mehr darin findet.

Weiterhin steht da, dass hier zu 70 % verpachtet wird und man dann andere Regionen sucht. Die Folge ist: Die Pachtpreise werden steigen. Was der Flughafen also an ein paar Cent bringt, wird dann an anderer Stelle wieder verbrannt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Berndt, dürfte ich Sie vielleicht daran erinnern, dass wir verabredet hatten, ab 18 Uhr die Berufstätigen zu Wort kommen zu lassen. Wenn Sie sich vielleicht auf das Wesentliche konzentrieren könnten.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Jetzt kommt der letzte Punkt. Ich hatte nicht vor, lange zu reden. Es sind andere gewesen, die die Zeit in Anspruch genommen haben. Ich hätte die Nachfragen ja ablehnen können, aber diese Einwendungen haben ja gut getan.

Der dritte Punkt betrifft das Autobahnkreuz Neersen. Hier muss ich weniger vom Lärm sprechen, aber man spricht auch immer von Flugsicherheit. Hat man eigentlich auch von Fahrtsicherheit im Auto gesprochen? – Man hat mir gesagt: Da stehen ja Schilder. – Das weiß ich: dieses kleine Dreieck mit dem Flugzeug. Ein ähnliches Schild, allerdings mit einem springenden Reh, steht auch an Landstraßen. Wie viele Unfälle mit tödlichem Ausgang gibt es trotzdem, verursacht in der Schrecksekunde, in dem ein Tier auftaucht. Ist das in Mönchengladbach anders? Diese Autobahn liegt 10, 20 m höher als das Feld. Man kann gar nicht hineinschauen, wenn man darauf zufährt. Plötzlich wird ein Flugzeug erscheinen – nicht der Lärm, der 333 m pro Sekunde hinterher kommt. Es taucht plötzlich ein Flugzeug auf. Was wird ein Ortsunkundiger machen? Ich empfehle Ihnen, so, wie Staus angekündigt werden, auch jedes Flugzeug mit großem Transparent anzumelden, damit es hier nicht bei jedem Flugzeug einen Toten gibt.

Das waren meine Ausführungen. – Ich will noch eine kleine Glosse bringen und einen Satz aus dem Jahre 2003 zitieren. Da meinte Herr Erwin auf die Frage, ob Düsseldorf in der National seinen Anteil von 70 % am Mönchengladbacher Flughafen zum symbolischen Preis von einem Euro zu verkaufen bereit sei: Dann müssen wir erst einmal jemanden dafür finden.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Berndt. – Jetzt möchte ich, wie versprochen, die Berufstätigen zu Wort kommen lassen, die sich auf die Rednerliste ab 18 Uhr haben setzen lassen. Wenn ich die Technik bitten dürfte, die aktuelle Rednerliste einzublenden.

Wir unterbrechen die fortlaufende Rednerliste. – Als erste Rednerin habe ich Frau Käthe Müller auf der Rednerliste ab 18 Uhr. – Frau Müller, wenn ich Sie bitten dürfte, vorne ans Rednerpult zu kommen. Bitte schön.

Käthe Müller (Einwenderin):

Mein Name ist Käthe Müller. Ich bin betroffen als Anwohnerin in Neersen. Ich habe gleichzeitig Vollmacht meines Mannes und Vollmacht meiner Tochter, Einwendungen vorzutragen, die den Lärm betreffen, wodurch wir uns künftig belästigt fühlen, wenn der Verkehrslandeplatz ausgebaut wird.

Die technischen Erläuterungen kann ich nicht weiterführen. Das ist auch nicht meine Sache; dafür gibt es Gutachter. Mein Bestreben ist, allen, die beteiligt sind, die über dieses Verfahren zu bestimmen haben, meine Punkte deutlich zu machen; denn ich gehe davon aus, dass nicht jeder jeden Einwand gelesen hat.

Ich beginne mit dem Punkt, den ich schon gehört habe, nämlich dass der langjährige Düsseldorfer SPD-Landtagsabgeordnete und jetzige Regierungspräsident Büssow nicht beteiligt werden darf. Ich möchte, dass ins Protokoll aufgenommen wird, dass ich ihn als befangen ablehne. Er ist ja gleichzeitig auch weisungsbefugt seinen Mitarbeitern gegenüber.

Jetzt zu den Punkten, mit denen wir uns möglicherweise belästigt fühlen, wenn ausgebaut wird. – Wir wohnen seit ungefähr 33 Jahren in Neersen und sind seitdem durch den Fluglärm, der bis dato herrscht, regelmäßig belästigt worden – in den ersten Jahren durch Freizeitflieger, in den letzten Jahren durch kleinere Maschinen, die ab Mönchengladbach starteten und landeten, die jetzt ja nicht mehr fliegen, und durch den regelmäßigen Überflug – gerade in Ostwindlage – von Düsseldorf.

Viele halten es nicht für möglich, aber die Flieger, die morgens ab Düsseldorf über die MODRU 4T fliegen – davon sind wir in Neersen eine ganze Ecke entfernt –, hören wir auch. Es ist morgens um 6 Uhr verkehrsbedingt relativ ruhig, und man hört sie. Wenn ich mir vorstelle, wir haben in Zukunft dieses Szenario in Entfernung von Luftlinie vielleicht 3 km und dann in einer Höhe von 120 bis 150 m, wie hier zu hören war, finde ich das, ehrlich gesagt, ein Grauen.

Dann habe ich einzuwenden, dass ich seit Jahren an einer Autoimmunerkrankung leide und dass diese gerade in stressbedingten Situationen, die ich nun einmal nicht steuern kann, immer wieder ausbricht. Das heißt, ich bin permanent in gesundheitlicher Gefahr. Ein Bei-

spiel nur: Durch eine Stresssituation habe ich vor vier Jahren innerhalb von einer Woche 95 % meiner gesamten Körperbehaarung verloren und bin von ganz dunkelbraun schneeweiß, das heißt unpigmentiert, geworden. Das ist Folge einer Stressbelastung, wie medizinisch bewiesen ist.

Ich bin mit Sicherheit nicht die Einzige. Es gibt andere in dem Bereich, die ich persönlich kenne und die die gleichen Symptome haben. Wenn ich mir vorstelle, dass demnächst in Neersen noch mehr von dieser Sorte herumlaufen, finde ich das nicht gerade lustig.

Ich persönlich fühle mich durch den Fluglärm nach dem Neubau bzw. der Verlängerung der Start- und Landebahn belästigt. Dieser Fluglärm stellt ganz eindeutig eine Gefährdung und Verletzung der körperlichen Unversehrtheit gemäß Artikel 2 des Grundgesetzes dar. Ich bin nicht oft hier gewesen, aber es wird viel zu wenig auf Menschen eingegangen. In diesem Gebiet des direkten Überflugs – sei es in Richtung Neersen oder in die andere Richtung – geschätzt ca. 70.000 bis 80.000 Menschen. Wer gibt wem das Recht, darüber zu befinden, dass wir in Zukunft alles hinnehmen müssen, nur weil einige Leute der Meinung sind, wir müssten in einer Entfernung von einer Viertelstunde Autofahrt von Düsseldorf einen weiteren Flughafen haben? Wer gibt Ihnen das Recht?

(Beifall bei den Einwendern)

Hinzu kommt, was für mich fast schon ein wirkliches Szenario ist: Es wurden Stimmen von Fachleuten laut, dass zum Beispiel – das ist Ihnen bekannt – der Düsseldorfer Flughafen bzw. die Start- und Landebahnen dort aufgrund von Verträgen nicht verlängert werden dürfen. Jetzt wird meiner persönlichen Meinung nach und auch nach Meinung von Fachleuten eine Salomitaktik angestrebt: In Mönchengladbach möchte man jetzt erst mal auf ca. 2.400 m gehen. Hat man dies genehmigt, kann man ohne Probleme durch einen ganz simplen Änderungsantrag auf 3.000 m und länger ausbauen. Die geländemäßigen Möglichkeiten sind da; das ist überhaupt kein Thema. Und dann kommt das, was den Düsseldorfern aufgrund der Länge dieser Start- und Landebahn mit Sicherheit nie zugestanden werden kann: dass die so hoch gepriesene A-380 demnächst vielleicht in 150 m Höhe über Neersen hinwegdonnert. Dieses Szenario ist nicht tragbar.

Laut Gutachten müssten bei einem solchen Szenario, würde es zum Beispiel in den Niederlanden beantragt, ungefähr 7.000 oder 8.000 Leute evakuiert werden, das heißt mindestens zwei Drittel der Einwohner von Neersen. Wie stellen Sie sich das vor? Ich möchte darauf von irgendjemandem jetzt oder in den nächsten Tagen eine ganz klare Antwort haben. Wie soll ich meinen Nachbarn, meinen Kindern, meinen Enkelkindern erklären, dass sie vielleicht ihre Heimat verlieren? Ich habe mir in Neersen in 32 Jahren eine Heimat aufgebaut, die ich nicht verlieren möchte. Wir sind nicht im Krieg, wo man evakuiert wird.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Dann möchte ich bitte gewährleistet haben, dass eine Gesamtlärbetrachtung in Angriff genommen und nicht einfach nur gesagt wird: Wir fliegen zu bestimmten Zeiten in Neersen vielleicht mal gerade für einige Minuten oder einige Sekunden mit einer entsprechenden Lärmbelastung. – Wir leben dort zum Teil 24 Stunden am Tag.

Ein Beispiel: Wir haben vor ungefähr 20 Jahren in Neersen ein sehr teures Grundstück gekauft, weil es uns in dieser Lage das wert war. Wenn ich demnächst abends auf der Terrasse sitze, dann kann ich jeden Passagier sehen. Meine Freizeit, die nach Feierabend beginnt, wo gerade wieder Hoch-Zeiten des An- und Abflugbetriebs sind, kann ich drinnen verbringen. Wofür habe ich ein teures Grundstück gekauft? Soll ich demnächst im Keller meine Freizeit verbringen, da der Lärm nicht zu ertragen ist, nur weil einige Leute meinen, sie müssten fliegen? Das kann nicht sein. Bedenken Sie das bitte alle.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann möchte ich eine ganz klare Antwort auf die Frage haben, welche Zeiten definitiv in Zukunft in Frage kommen, sollte Mönchengladbach ausgebaut werden? Gilt da auch die Salami-taktik: Düsseldorf 10 Uhr, Heimatflugzeuge dürfen noch bis 11 Uhr landen, der Rest, der ganze Schrott, wird nach Gladbach rübergeschickt? Wie sieht es demnächst mit Cargo aus, was Düsseldorf nicht will, weil Cargo-Maschinen unlukrativ sind? Werden die alle nach Mönchengladbach abgeschoben? Das sind die Maschinen, die am lautesten sind. In Köln/Bonn dürfen die zum Beispiel schon um 4 Uhr starten. Sollen wir uns demnächst einen Job suchen, in dem wir schon um 5 Uhr arbeiten können? Dann kommen wir nach Hause, haben Freizeit und können unsere Freizeit draußen nicht verbringen, weil es wieder oder immer noch laut ist. Darauf möchte ich ganz klare Antworten von der entscheidenden Behörde und nicht aus irgendwelchen Prognosen von Gutachtern. Ich möchte klare Antworten haben – für meine Familie und für mich und für sehr viele andere Neersener Bürger, die heute nicht hier sein können.

(Beifall bei den Einwendern)

Zu den Punkten, die ich vortrage, habe ich noch eine kurze Frage zum Lärm, die ich indirekt schon gestellt habe, aber noch einmal ganz klar stellen möchte: Können Sie, meine Damen und Herren der Bezirksregierung oder auch der Entscheidungsträger, die Genehmigung zum Ausbau der Start- und Landebahn und die dadurch entstehenden Lärmbelastigungen ruhigen Gewissens befürworten? Muss man es nicht wirklich auch mal von der menschlichen Seite sehen? Wir haben im Umkreis von Neersen, in einer Viertelstunde erreichbar, Düsseldorf. Ich setze mich ins Auto und bin in 50 Minuten in Köln-Wahn. Die haben die Länge der Start- und Landebahn, wie sie in Mönchengladbach angestrebt wird. Da müssen nicht noch zig Hunderte Millionen investiert werden, Steuergelder, die überhaupt nicht vorhanden sind. Ich höre heute den ganzen Tag im Radio: Die Regierung kürzt. Wo kürzt die Regierung? In öffentlichen Bereichen. Man kürzt an Schulen, man kürzt an Kindergärten, es wird überall

gekürzt. Und da wird ein Unsinn gebaut, da wird Geld ausgegeben. Ich bin noch Steuerzahler, und wenn es auch nur ein Bruchteil von einem Eurocent ist, den ich mit meinen Steuern dazu beitrage, aber ich zahle etwas und wehre mich, diesen Eurocent oder noch weniger für diesen irrsinnigen Ausbau auszugeben. Nehmen Sie das bitte zur Kenntnis.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe dann noch einen ganz wichtigen Punkt. Ich habe Vollmacht meiner Tochter; die Vollmacht ist auch abgegeben worden. Meine Tochter wohnt auch in Willich-Neersen und wäre demnächst auch von diesem Desaster aus Mönchengladbach betroffen; hoffentlich kommt es nicht, aber wenn, ist sie auch betroffen.

Sie hat vor einigen Jahren in Neersen ein Haus mit der Option gekauft, sich selbstständig zu machen. Sie hat in den letzten drei Jahren sehr viel Geld in Fortbildungen investiert. Die Selbstständigkeit, die sie jetzt verwirklicht hat, ist nicht mehr möglich, wenn irgendetwas in Richtung Ausbau vorgenommen wird.

Sie hat eine Ausbildung in tiergestützter Pädagogik gemacht und möchte in Zukunft mit psychisch kranken und mit behinderten Kindern therapeutisch arbeiten. Die Tiere, die Sie bei ihrer Arbeit unterstützen, haben ein 80 Mal stärkeres Gehör als Menschen. Das heißt, das, wofür sie in den letzten Jahren irrsinnig viele Stunden ihrer Freizeit geopfert hat, Tausende Euros ausgegeben hat, um die Fortbildung finanzieren zu können, hätte sie genauso gut in den Straßengully werden können, würde der Flughafen ausgebaut. Sie hätte auf der anderen Seite eine Chance, dass wegen der Lärmbelästigungen noch mehr Kinder krank werden, kirre werden.

Wir haben in Neersen eine Grundschule und zwei Kindergärten, die unmittelbar betroffen sind. Wer nimmt auf diese Kinder Rücksicht? Ich sage Ihnen eines: In Neersen wird ein Kind geboren. Es lebt von dem Tag an, an dem es mit der Mutter aus dem Krankenhaus nach Hause kommt, unter Stress. Das Kind geht drei, vier Jahre später in den Kindergarten. Der Kindergarten ist unmittelbar betroffen; der Stress geht weiter. Das Kind kommt drei Jahre später in Neersen in die Grundschule. Ich hoffe, dass Sie wissen, wo in Neersen die Grundschule ist. Wieder vier Jahre direkt vom Lärm betroffen! Wenn ich dann hier von Leuten höre, dann müssten halt die Fenster geschlossen bleiben – und das bei diesen Temperaturen heute! –, dann kann ich nur sagen: Diese Leute sollten sich 24 Stunden in ihre Keller setzen, und zwar ohne Fenster.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich frage jetzt im Auftrag meiner Tochter, wie sich die Genehmigungsbehörde die zukünftige Existenz einer jungen Frau vorstellt, die sehr viel investiert hat. Sie alle, die hier sitzen, haben eine gesicherte Existenz. Aber es gibt sehr viele Selbstständige, auch Landwirte, in Neersen, deren Existenz auf dem Spiel steht. Wer macht sich darüber Gedanken? In einer

Entfernung von einer Viertelstunde Autofahrt gibt es einen Super-Flughafen. Warum nutzt man den nicht? Weeze liegt brach. Warum nutzt den den Flughafen dort nicht? Darauf möchte ich von Ihnen eine ganz klare Antwort haben. Wenn Sie mir sie jetzt nicht geben können, hätte ich sie gern von der Bezirksregierung vor der Antwort zu dem Genehmigungsverfahren. Wie denken Sie darüber?

(Beifall bei den Einwendern)

Ich komme noch mal zu dem Punkt, dass meine Tochter dieses Haus gekauft hat. Es wurde als Zweifamilienhaus gekauft. Zu dem Finanzierungsplan gehörten zusätzlich zu der Selbstständigkeit die Mieteinnahmen der Zweitwohnung. Diese Mietwohnung hat reine Südlage und wurde vermietet, weil sie eine sehr schöne etwa zwölf Quadratmeter große Dachterrasse in Südlage mit Blick nur ins Grüne hat. Es handelt sich um einen Altbau aus dem Jahre 1906, der lärmtechnisch überhaupt nicht nachzurüsten ist. Das gibt das Gebäude nicht her. Es wurde mit großem Aufwand saniert. Die Dachterrasse ist ein wesentlicher Grund für den jetzigen Mieter, diese Wohnung überhaupt genommen zu haben. Würde diese Wohnung leer stehen oder der Mieter die Miete kürzen, weil er wegen Lärms die Dachterrasse nicht mehr nutzen kann, wäre die Finanzierung des Hauses nicht mehr gegeben. Die Immobilienpreise in Neersen sind heute schon ganz massiv auf dem Weg nach unten. Wir versuchen unser Haus zu verkaufen; ich weiß, wovon ich rede. Die Mietpreise sind unten. In Neersen können Sie Häuser en masse von Leuten kaufen, die jetzt schon flüchten; Sie haben die freie Auswahl aufgrund einer Entwicklung, die wahrscheinlich nie kommt.

Das heißt, die Mieteinnahmen meiner Tochter würden entweder ganz wegfallen und sie stünde vor der privaten Insolvenz, oder die Mieteinnahmen würden gekürzt, und das würde ein Ähnliches bedeuten. Frage: Wie reagiert man? Das ist kein Einzelfall in Neersen. Neersen ist Wohngebiet von Düsseldorf, Schlafstadt von Düsseldorf. Sehr viele Wohnungen sind angemietet. Die Leute ziehen weg. Wer finanziert den Eigentümern die Mieten? Übernimmt den Mietausfall die Bezirksregierung?

(Beifall bei den Einwendern)

Auch das sind Fragen, die ich gern beantwortet hätte, und zwar mit einer ganz klaren Antwort, wie Sie dazu stehen. Nicht larifari, sondern ja oder nein.

Die Punkte, die ich für meinen Mann vortrage, wiederholen sich zum Teil; deshalb werde ich sie nicht im Einzelnen erläutern. Aber ich möchte kurz einwenden, dass mein Mann seit sieben Jahren krank ist und aufgrund seiner Erkrankung vier, fünf Liter Flüssigkeit am Tag zu sich nehmen muss. Und was reingeht, muss raus; da brauche ich gar nicht drum herumzureden. Das heißt, er hat keine Nachtruhe. Er schläft eine, anderthalb Stunden und steht dann auf. Vor diesem Hintergrund stelle ich mir folgendes Szenario vor: Man kann abends nicht vor 23 Uhr ins Bett gehen, weil bis 23 Uhr die letzten Maschinen herunterkommen. Er ist es

gewohnt, bei offenem Fenster zu schlafen. Dann muss er sein Fenster schließen, damit er überhaupt einschlafen kann. Und morgens um 4, 5 Uhr – wann auch immer, vielleicht wird auch durchgestartet – ist für ihn die Nacht wieder um, weil der Lärm unerträglich wird. Wie geht man mit der Gesundheit der Leute um?

Auch das ist kein Einzelfall. Ich bin überzeugt: Von den 70.000, 80.000 direkt Betroffenen haben x Leute diese Probleme, Hunderte, Tausende. Wer macht sich darüber Gedanken? Man kann nicht nur den finanziellen Aspekt sehen, den ich überhaupt infrage stelle. Mönchengladbach arbeitet seit Jahren nur mit Minus. Die zehn Leute, die da heute arbeiten, werden von unseren Steuergeldern bezahlt, die werden vom Minus bezahlt.

(Beifall bei den Einwendern)

Auch auf diese Fragen, die die Gesundheit aller Betroffenen – nicht nur von uns persönlich – angehen, möchte ich eine ganz klare Antwort, wie die Bezirksregierung damit umzugehen gedenkt, und zwar vor der Entscheidung: Wird der Flughafen ausgebaut oder nicht? – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Goltsch, Sie haben noch eine Zusatzfrage? – Bitte.

Hubertus Goltsch (Einwender):

Ich habe eine Frage an Frau Müller. Ich bin Vorsitzender der Interessensgemeinschaft Herrenshof. Frau Müller, haben Sie sich einmal Gedanken darüber gemacht, wie sich die Schadstoffbelastung durch die über dem Grundstück Ihrer Tochter und über dem Therapiezentrum fliegenden Maschinen auf die Art und Weise der Therapie, die Ihre Tochter beabsichtigt, auswirkt?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Goltsch. – Frau Müller.

Käthe Müller (Einwenderin):

Diese Punkte sind alle angesprochen. Nur: Ich habe sie heute noch nicht vorgetragen, weil ich sie nicht mit dem Thema Lärm in Verbindung bringen wollte. Ich habe heute versucht, nur auf das Thema „Lärm“ einzugehen. Die anderen Punkte werde ich noch zu gegebener Zeit vortragen. Ich bin morgen wieder da und werde dann die Punkte, die zum Tagesthema gehören, vortragen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Frau Müller, für Ihre sehr ausführlichen Schilderungen. Uns liegt auch Ihre schriftliche Einwendung wie auch alle anderen Einwendungen vor. Ich möchte Ihnen auf die Fragen, die Sie direkt an die Bezirksregierung gestellt haben, insoweit antworten, als ich noch einmal auf den Sinn und Zweck dieses Erörterungstermins eingehe.

Wir sind hier, um alle Einwendungen, die zu diesem Vorhaben erhoben worden sind, zu erörtern, zu diskutieren, dem Antragsteller die Möglichkeit zu geben, auch vor Ihnen dazu Stellung zu nehmen. Wir werden erst – da bitte ich um Verständnis; das sieht das Verfahren so vor – nach diesem Termin zu einer Entscheidung kommen können. Wir möchten einfach – das ist unsere Aufgabe und unsere Pflicht in diesem Termin – alle Einwendungen und Anregungen sammeln. Erst nachdem wir eine breite Basis haben, auf der wir entscheiden können, können wir zu einer Bewertung, zu einer Abwägung und letztendlichen Entscheidung kommen.

Sie hatten einige direkte Fragen an die Antragstellerin. Deshalb möchte ich gern Herrn Zerbe das Wort geben. – Bitte, Herr Zerbe.

(Käthe Müller [Einwenderin]: Darf ich noch ganz kurz etwas sagen?)

– Bitte, Frau Müller.

Käthe Müller (Einwenderin):

Dass Sie mir heute keine klare Antwort geben können, ist mir bekannt; ich denke, das ist in meinen Ausführungen auch herübergekommen. Wir haben ca. 17.000 Einwendungen, davon über 4.000 aus Neersen. Neersen hat 7.200 Einwohner. Das heißt, über 50 % der Neersener Einwohner haben einen schriftlichen Einwand gemacht.

(Zuruf)

– Das sind alles Einwohner von Neersen. – Das muss berücksichtigt werden.

Dass Sie mir heute keine Antwort geben können, ist mir klar. Aber wenn Sie Ihre Entscheidung gefällt haben und bevor Sie sie öffentlich machen oder spätestens im gleichen Zuge, möchte ich persönlich, und zwar nicht über die Presse, erfahren, warum Sie die Genehmigung zum Ausbau aussprechen und der Flughafengesellschaft den Ausbau zugestehen. Ich möchte von Ihnen Antworten auf meine heute, morgen, nächste Woche, wann auch immer, gestellten Fragen, die, wie ich hoffe, wortwörtlich protokolliert worden sind. Sie treffen die Entscheidung, nicht die Flughafengesellschaft. Die Flughafengesellschaft ist im Prinzip Nutznießer auf Kosten zig Tausender von Menschen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Frau Müller. – Was Sie sagen, ist richtig. Es soll ja gerade geklärt werden, ob überhaupt positiv über den Antrag entschieden werden kann. – So viel vielleicht dazu. – Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Keine Stellungnahme dazu.

(Widerspruch bei den Einwendern)

– Keine Stellungnahme dazu. Okay. – Dann fahren wir in der Rednerliste fort.

(Fortgesetzt Widerspruch bei den Einwendern)

– Es gibt auch das Recht, sich nicht zu äußern. – Herr Johlen möchte doch. Bitte.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Wir wollen zunächst die Bürgerinnen und Bürgern, die um 18 Uhr hierhin gekommen sind, zu Wort kommen lassen. Wenn sich im Laufe der weiteren Vorträge ein Bedarf für Antworten gibt, werden wir die gerne geben. Zunächst sollten jedoch die anderen reden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Als nächsten Redner auf der Rednerliste haben wir Herrn Reinhard Lunau.

Reinhard Lunau (Einwender):

Sehr geehrte Frau Hörr! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte mich Ihnen zunächst vorstellen. Mein Name ist Reinhard Lunau. Ich wohne in Willich-Neersen an der Hermann-Brangs-Straße. Auch wenn meine Einwendungen jetzt nicht in allen Facetten zu dem behandelten Thema passen, bitte ich doch um Erlaubnis, von den Sorgen sprechen zu dürfen, die uns umtreiben.

Ich spreche hier als Privateinwender und im Namen meiner Familie. Wir waren an allen bisherigen Tagen der Erörterung hier, so wie wir es beruflich planen konnten. Neben den vielen Beiträgen der Vertreter von umliegenden Gemeinden und Verbänden, deren Argumentationen ich nur voll zustimmen kann, sei es mir schließlich doch gestattet, ausdrücklich meine Betroffenheit und die meiner Familie zum Ausdruck zu bringen, auch auf die Gefahr hin, dass sich einige Aspekte wiederholen werden.

Zum Flughafenausbau in Mönchengladbach möchten wir aus unserer Sicht Einwendungen formulieren, die wir wie folgt strukturieren: Auswirkungen auf unsere Lebensqualität und Gesundheit, Auswirkungen auf unser Privatvermögen und unsere private Altersvorsorge, Auswirkungen auf unser allgemeines Sicherheitsempfinden.

Zunächst zum Thema Lärm und die damit in Beziehung stehenden Aspekte Lebensqualität und Gesundheit. Durch die verstärkte Lärmbelastung sehen wir eklatante Auswirkungen auf unsere Gesundheit und Arbeitsfähigkeit. Wir sind darauf angewiesen, nach der Ausübung unserer sehr fordernden beruflichen Tätigkeit die Möglichkeit zu haben, zur Ruhe und Entspannung zu finden. Dieser Aspekt war auch ein Kriterium bei der Wahl unseres Baugrundstücks in Neersen. Diese Möglichkeit, vom stressigen Berufsalltag zu regenerieren, sehen wir durch die Folgen des Flughafenausbaus zunichte gemacht. Hierdurch entstehen für uns negative Effekte auf unsere Arbeitsfähigkeit bis hin zu einer starken Einschränkung.

Auch sehen wir unsere Lebensqualität stark reduziert. Hier möchten wir besonders auf die sommerlichen Festspiele verweisen, auf die wir uns jedes Jahr aufs Neue freuen. Gerade dieses kulturelle Ereignis trägt mit dazu bei, dass wir das Leben in der Gemeinde Neersen besonders lebenswert empfinden. Diese Festspiele bieten uns Fixpunkte im stressigen Alltag, die lange positiv nachwirken. Durch den Flughafenausbau sehen wir die Festspiele sterben und das kulturelle Leben in der Gemeinde Willich-Neersen ein Stück weit verarmen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ebenfalls sehen wir einen zerstörerischen Einfluss auf die Pflanzen- und Tierwelt. Wir können uns nicht vorstellen, dass, wenn sich über unseren Lebensraum eine quälende Schalldecke ausbreitet, der wir alle nicht entfliehen können, er noch die Funktion der Naherholung ausüben kann.

Auch befürchten wir einen sehr zersetzenden Einfluss des Flugzeuglärms auf das Lern- und Arbeitsverhalten der Schüler in den Schulen unserer Gemeinde. Die Einwendungen hierzu möchte ich aus meiner beruflichen Position als Lehrer einer Schule des dualen Systems begründen. Die immer komplexer werdenden Sachverhalte, die erlernt und erarbeitet werden müssen, verlangen zwingend, dass die Schülerinnen und Schüler Räume der Ruhe auffinden können, in denen sie die Möglichkeit haben, konzentriert zu arbeiten. Ich denke hier besonders an die kleinen Schüler in unseren Grundschulen, denen wir unbedingt diese Lernvoraussetzungen schaffen und erhalten müssen, damit sie sich entfalten können. Der Einlass des Antragstellers, man möge in den Schulen die Fenster schließen, finden wir unerhört und zynisch.

(Beifall bei den Einwendern)

Aus meiner beruflichen Sicht kann ich hierzu nur bemerken, dass es eine der ersten Handlungen ist, für eine gute Belüftung zu sorgen. Ich denke hier besonders an unsere manchmal sehr großen Klassen, 30 Schüler und mehr. Auch der vom Antragsteller vorgetragene Vergleich zwischen Fluglärm und Lärm auf den Schulhöfen in den Pausen empfinden wir unglaublich und unfassbar.

(Beifall bei den Einwendern)

Man kann doch nicht allen Ernstes beides miteinander vergleichen. Die lebensfrohen und lautstarken Äußerungen junger Menschen auf unseren Schulhöfen sind geradezu eine Notwendigkeit für sie, um später wiederum in den Lernphasen zur Konzentration und Ruhe finden zu können. Diese Situation beschreibt ja das Spannungsfeld, in dem sich das Lernen vollzieht. Für die Schüler in weiterbildenden Schulen, die in ihren Bildungsgängen prüfungsrelevante Klausuren schreiben müssen, wird mit dem Ausbau des Flughafens eine schier unerträgliche Situation geschaffen. Wie sollen die Schüler bei dem konstanten Lärm zur Konzentration und Leistung finden können, die sie bestätigt und persönlich aufbaut? Nach meiner Meinung ist jede Klausur und Prüfungsarbeit anfechtbar. Ich meine, die jungen Leute, die wir dieser Situation aussetzen, hätten alles Recht der Welt, sich gegen eine Notengebung unter dem Einfluss der Fluglärmbelastung zu wehren. Ich finde, dass die Bezirksregierung in dieser Frage auch Druck machen würde und uns und den Schulträger auffordern würde, unbedingt für Ruhe zu sorgen. Wie sollte das gehen?

(Beifall bei den Einwendern)

Unser Appell an die Bezirksregierung in dieser Frage: Helfen Sie uns dabei, den Heranwachsenden ein ruhiges Umfeld zu erhalten, in dem sie sich konzentriert die immer komplexer werdenden Sachverhalte unserer Lebenswirklichkeit erarbeiten können. Genehmigen Sie den Flughafenausbau nicht, denn unsere Zukunft liegt in der späteren Kompetenz und Qualifikation der jetzt heranwachsenden Generation, nicht darin, dass unsere Generation in der nächsten Zeit für 30 € nach Luxor fliegen könnte, so der Flughafen denn käme.

(Beifall bei den Einwendern)

Daneben sehen wir starke Gefährdungen unserer Gesundheit, insbesondere beim Vorhandensein psychosomatischer Erkrankungen. Ich beziehe diese Bemerkungen auch auf meine Person. So vermute ich, dass sich zum Beispiel meine Schlafstörungen noch verstärken werden. Die persönlichen Konsequenzen vermag ich hier noch gar nicht abzuschätzen.

Weiterhin befürchten wir gravierende Auswirkungen auf unsere Gesundheit durch erhöhte Schadstoffimmissionen. Ich vermute, dass es vielen Menschen im Umfeld des Flughafens, so er denn kommt, so gehen wird. Ich meine, dass auch diese sozialen Kosten mitbedacht und mit in die Waagschale geworfen werden müssen. Aus meiner Sicht stellt es sich also so dar, dass ein privatrechtlicher Betrieb einen Großteil der Kosten, die er verursacht, gar nicht trägt, sondern sie sozialisiert. Müsste er sich von vornherein in eine prognostische Aufwands- und Ertragsrechnung einstellen, so würde die Absurdität des Vorhabens unmittelbar deutlich.

(Beifall bei den Einwendern)

Nach unserer Meinung müsste dieser Aspekt unbedingt berücksichtigt werden, da der Antragsteller ja auch die angeblich enorme Gewinnung von Arbeitsplätzen als sozialen Ertrag und als Argument für den Flughafenausbau für sich in Anspruch nimmt.

Ich komme zu den Auswirkungen auf das Vermögen und die Altersvorsorge. Starke negative Auswirkungen sehen wir auch auf unser privat erarbeitetes Vermögen. Dies bezieht sich insbesondere auf die mit hoher Wahrscheinlichkeit aus unserer Sicht eintretende Wertminderung unserer Immobilien, die wir uns zu recht hohen Preisen haben erarbeiten müssen. Zudem sollten sie uns als Altersvorsorge dienen. Die Einkünfte hieraus sollten uns helfen, sinkende Transferleistungen des Staates aus dem Renten- und Pensionssystem aufzufangen und so unser Leben abzusichern. Die Möglichkeit, die auch vom Staat geforderte Eigenverantwortlichkeit des einzelnen Bürgers realisieren zu können, sehen wir aus unserer Sicht stark beschädigt.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir empfinden es geradezu als eine Ungerechtigkeit, dass wir zugunsten privatwirtschaftlicher Einzelinteresse in unserer Lebensplanung so beeinträchtigt werden und wir gegebenenfalls eine Wertminderung unseres Immobilieneigentums erdulden müssten. Auch hier noch einmal der Rückgriff auf die schon erwähnte prognostische Aufwands- und Ertragsrechnung. Der allgemeine Verfall der Vermögenswerte in den Regionen, die vom Flughafenausbau betroffen sind, müsste doch auch als soziale Kosten in die Aufwandsseite eingehen. Gehen Sie nicht ein, so steigern sie per Saldo die Gewinnposition des Antragstellers. Aus unserer Sicht ist dies eine völlig ungerechtfertigte und nicht hinnehmbare Umverteilung von Vermögen aus den Händen vieler betroffener Bürger in die Hände einzelner.

(Beifall bei den Einwendern)

Dass es so ist, wurde uns ja auch schon sehr anschaulich von Herrn Houben aufgezeigt. Meine Frage nun an den Antragsteller: Gehen auch solche Aspekte mit in Ihre Überlegungen ein?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Die von Ihnen genannten Punkte werden sicherlich in die Abwägung, die die Bezirksregierung aufgrund unseres Antrags und der Erörterung vornehmen wird, einfließen.

Reinhard Lunau (Einwender):

Mich interessiert die Antwort auf die Frage auch aus beruflichen Gründen. Deshalb habe ich Sie als betriebswirtschaftlich agierendes Unternehmen persönlich angesprochen. Bisher war es ja Konsens in der Gesellschaft, dass ein Betrieb gemeinwohlverantwortliche Aspekte mitberücksichtigt hat. Gegenwärtig erlebe ich in den Klassenzimmern, dass das zu bröckeln beginnt. Deswegen meine Frage, da das ein so schwergewichtiges Projekt ist, in dem solche

Aspekte bestimmt mitberücksichtigt werden müssen, ob diese mit in Ihre Überlegungen eingeflossen sind. Sie haben jetzt auf die Bezirksregierung verwiesen. Ich nehme es an, diese muss es tun. Meine Frage ist: Tut das ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen auch?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir haben im Rahmen des Antrags und der beigefügten Gutachten dargestellt, welche „Nebenwirkungen“ aus einem Flughafenausbau resultieren. Aber wir sind der Meinung, dass die positiven Aspekte einer solchen Flughafenerweiterung die partiell von Ihnen genannten negativen Effekte für die Gesamtregion überwiegen.

(Widerspruch bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lunau, es gibt eine Zwischenfrage. Möchten Sie diese zulassen?

Reinhard Lunau (Einwender):

Ja.

Kai Oelert (Einwender):

Ich habe eine Modellrechnung auf das Papier geworfen. Ich bin nicht informiert, wie viele Häuser es genau in Neersen gibt. Von daher habe ich 2.000 Häuser mit einem Marktwert - das ist sehr konservativ und sicherlich nicht viel für ein Haus mit einem guten Grundstück - von je 200.000 € angenommen. Bei einer Wertminderung von 25 % - diesen Wert kann man durchaus annehmen; dieser hat sich auch bei anderen Flughafenausbauprogrammen gezeigt - werden mit einem Federstrich rund 100 Millionen € volkswirtschaftlichen Wert nur in Neersen vernichtet. Ich wüsste gerne, wie sie solch einen Wert mit dem Flughafen wieder erwirtschaften wollen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Man muss ja den Flughafen als eine öffentliche Verkehrsanlage darstellen. Wenn man Ihrer Argumentation folgen würde, dann gäbe es in Deutschland zum Beispiel keine Autobahn, keine Landstraße, keine Schnellstraße, keine ICE-Trasse. Wir bezweifeln nicht, dass bei

Infrastrukturmaßnahmen ein gewisser Grad an Betroffenheit eintritt. Aber das kann nicht schlussfolgernd heißen, dass es keinerlei Infrastruktureinrichtungen geben darf.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lunau, bitte.

Reinhard Lunau (Einwender):

Meine Frage richtete sich in zweiter Linie auch an die Bezirksregierung. Gibt es auf Ihrer Seite unabhängigen Sachverstand, der die vorstehend aufgeworfenen Fragen beachten und rational bewerten kann? Bekommen wir als Betroffene auch Kenntnis von solchen Analysen und Gutachten, damit wir uns damit auseinandersetzen können?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Die Fragen, die Sie angesprochen haben, Herr Lunau, werden natürlich mit in die Abwägung einfließen, und darüber werden wir zu entscheiden haben. Insoweit ist die Frage mit Ja zu beantworten.

Reinhard Lunau (Einwender):

Sie sagen, Sie werden das bewerten und zu einer Entscheidung finden. Werden für die Mitbürger die Bewertungskriterien und die Gewichtungen bekannt?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Natürlich. Das muss sich alles, wenn es zu einem Planfeststellungsbeschluss kommt, im Planfeststellungsbeschluss wiederfinden. In diesem Beschluss muss genau dargelegt werden, wie das Ergebnis begründet wird. Alle Punkte, die Sie angesprochen haben, müssen nachvollziehbar dargelegt werden.

Reinhard Lunau (Einwender):

Zum Schluss noch etwas zu den Auswirkungen auf unser Sicherheitsempfinden. Unter diesem Punkt möchten wir unserer Sorge Ausdruck geben, die sich auf unser Sicherheitsempfinden bezieht. Nach unserer Überzeugung ist das Gefährdungspotential für den Ort Neersen erheblich erhöht, zumal sich die Startphasen der Flugzeuge, wenn wir den Erweiterungsplan richtig verstanden haben, unmittelbar über unseren Wohnsitz vollziehen. Durch diesen Sachverhalt finden wir unser Bedürfnis nach Sicherheit stark beeinträchtigt. Uns ist es schwer verständlich, dass eine Startbahn für Großflugzeuge geradewegs auf einen in langer Zeit gewachsenen Ort ausgerichtet werden soll, sodass sich die Startphasen der Flugzeuge zwangsläufig in geringer Höhe über den Ort abwickeln. Durch diesen Sachverhalt fühlen wir uns regelrecht bedroht und genötigt. Wir können uns nicht vorstellen, dass die Flugverkehre in Düsseldorf und in Mönchengladbach immer sauber auseinander gehalten werden können, zumal schon jetzt von unserem Wohnsitz aus der Flugverkehr optisch in unterschiedlichen

Höhen wahrgenommen werden kann. Wir glauben auch nicht, besonders nach den Ausführungen der letzten Tage, die wir wahrnehmen konnten, dass sich die Flugzeugführer immer nach ihrer Betriebsvorschrift verhalten können, wie es die Gutachter der Antragsteller behaupten. Wir glauben eher, dass durch die Verdichtung des Luftraums über unseren Köpfen das Gefahrenpotential erheblich ansteigt, da für uns mit Sicherheit Situationen entstehen können, an die vorher noch nicht gedacht und die noch nicht durchsimuliert wurden, besonders vor dem Hintergrund, wie ich erfahren habe, der einmaligen Konstellation der Flughäfen zueinander. Käme jetzt noch der auf einen aufdringlich quälenden Schallteppich startende Flugverkehr aus Mönchengladbach in einer unteren Ebene dazu, so müssten wir uns wohl endgültig daran gewöhnen, mit einem Katastrophenszenario in unserer Vorstellung zu leben. Das empfinden wir als Unzumutbar. Nach unserer Meinung müsste das Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung unbedingt Vorrang und das größere Gewicht vor einem privatwirtschaftlichen Interesse haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich kann hier stellvertretend für meine Familie nur von unseren Sorgen und Befürchtungen berichten. Sie versuchen durch eine ganzheitliche Anschauung der Sachverhalte zu begründen, weniger durch exaktes Zahlenmaterial. In diesem Zusammenhang sind wir den vielen Mitarbeitern der Initiativen, Gemeinden und Parteien sehr dankbar, die sich für uns einsetzen, sich eine so große Sachkompetenz erarbeitet haben und in sehr nachvollziehbarer und hoher analytischer Qualität die Unsinnigkeit des Flughafens Mönchengladbach in gemeinwirtschaftlichen und privatwirtschaftlichen Perspektiven nachgewiesen haben. Ausdrücklich wende ich mich noch einmal an sie: Vielen Dank für Ihre Arbeit. Wir fühlen uns von Ihnen sehr gut vertreten.

(Beifall bei den Einwendern)

Auch bedanken wir uns - es sei mir erlaubt, es so auszudrücken - bei unserem Rechtsanwalt und unseren Gutachtern. Ohne deren Sachverstand stünden wir wohl sehr auf verlorenem Posten.

Abschließend möchten wir bemerken, dass wir unsere privaten Einwendungen als Ergänzungen zu dem des Vereins Airpeace e.V. sehen, in dem wir Mitglied sind und deren Argumentationen wir voll unterstützen. Wir bitten die Bezirksregierung: Genehmigen Sie den Flughafenausbau nicht! Er ist privatwirtschaftlich und gemeinwirtschaftlich nicht begründet, belastet und gefährdet die betroffenen Regionen in völlig unverhältnismäßiger und unzumutbarer Art und Weise. Verschließen Sie sich nicht den wohlbegründeten Einwänden so vieler Menschen. In letzter Konsequenz sind auch wir bereit, mit allen rechtlich gebotenen Mitteln für die Erhaltung unseres Lebensbereichs, unserer Umwelt, unserer auch vom Grundgesetz garantierten körperlichen Unversehrtheit und vermögensrechtlichen Integrität einzutreten und zu streiten. - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Lunau. - Jetzt hat Herr Goltsch eine Nachfrage. Bitte.

Hubertus Goltsch (Einwender):

Ich bin Vorsitzender der Interessensgemeinschaft Herrrenshoff. Herr Lunau, vielen Dank. Ich hätte gerne eine genauere Aussage von Herrn Zerbe zu Ihrer Frage. Wir hatten ja 1995 das gleiche Problem mit der damaligen Genehmigung. Der damalige Vorsitzende Herr Böse hat genauso argumentiert wie Herr Zerbe heute. Meine Frage an Herrn Zerbe: Wie viele Ausgleichszahlungen hat damals die Flughafengesellschaft nach der Genehmigung geleistet?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Würden Sie bitte einmal spezifizieren, was Sie unter den Begriff „Ausgleichszahlung“ verstehen?

Hubertus Goltsch (Einwender):

Sie haben uns 1995 mit Ihrem Lärm ganz schön belastet. Haben Sie zum Beispiel irgendeinem Bürger ein verstärktes Fenster bezahlt?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich bin erst seit etwa 3 Jahre bei der Flughafengesellschaft, also 1995 noch nicht. Aber ich glaube, dass wir Zahlungen nicht geleistet haben, weil auch keine Ansprüche gestellt worden sind oder keine gestellt werden konnten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. - Jetzt möchte ich in der Rednerliste weiter fortfahren. Herr Rolf Zerressen, bitte.

Rolf Zerressen (Einwender):

Frau Vorsitzende! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bedanke mich bei Herrn Lunau für seine Ausführungen, denen ich mich voll anschließe.

Die erste Frage richtet sich an Herrn Zerbe. Sie hatten in der vorletzten Woche auf meine Frage, welche Lärmbelastung in Anrath zu erwarten sei, geantwortet, in Anrath gebe es keinen Lärm.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das ist nicht ganz richtig. Meine Antwort war: Anrath liegt außerhalb der Lärmzone nach dem Fluglärmgesetz. - Genau so habe ich das gesagt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerressen.

Rolf Zerressen (Einwender):

Nach dem letzten Stand meiner Informationen ist es so, dass in Neersen, in Schiefbahn und in Willich Untersuchungen bezüglich der Lärmbelästigung gemacht wurden. Wenn Sie behaupten, dass Anrath wenig lärmbelästigt sei, frage ich Sie: Haben Sie eine Lärmbelastigungsuntersuchung in Anrath durchgeführt?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames, bitte.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Die Frage können wir natürlich beantworten. Aufgrund von Einwendungen haben wir speziell in Anrath vier Punkte ermitteln lassen. Im Bereich Anrath liegt der Leq-Wert bei 43 dB(A).

Rolf Zerressen (Einwender):

Dann möchte ich etwas von meinen Beobachtungen erzählen. Ich bin jetzt tatsächlich davon ausgegangen, dass Ihre Aussage bezüglich Anrath wo war, wie ich vorgetragen habe. Ich glaube, ich war auch nicht der einzige, der das in der vorletzten Woche so verstanden hat.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Ich habe das zweimal gesagt!)

- Dann scheint meine Auffassungsgabe nachzulassen. Das war das, was mich besonders interessiert hatte. Wie gesagt, ich habe in Erinnerung, dass Sie in der vorletzten Woche gesagt haben, in Anrath gebe es keinen Lärm. Damals lachten die Leute. Ich habe jetzt aber auch keine Unterstützung vom Publikum, sodass ich dazu nicht weiter ausführen möchte.

(Zuruf von den Einwendern: Doch!)

- Haben Sie das auch so mitbekommen? Nicht, dass ich da völlig falsch liege. Es wird jetzt der Eindruck vermittelt, als wenn ich völlig falsch gelegen hätte.

(Zuruf von den Einwendern: Wir haben das auch gehört!)

- Es gibt also doch einige, die das auch so gehört haben. Dann bin ich beruhigt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Es ist ja im Protokoll nachzulesen, Herr Zerressen. Es wird alles wörtlich protokolliert. Insofern geht nichts verloren.

Rolf Zerressen (Einwender):

Entschuldigen Sie bitte, aber ich kann das hier manchmal vergleichen mit dem Zauberlehrling von Goethe. Dort heißt es an einer Stelle:

Die ich rief, die Geister, werde ich nun nicht los.

Ich möchte die Antragsteller darauf aufmerksam machen, dass wir als betroffene Bürger nicht die Zauberlehrlinge sind. Das heißt, wir sind für die Pläne, die von Ihnen gemacht wurden, nicht verantwortlich. Ich weiß nicht, ob Sie den Zauberlehrling in Erinnerung haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun möchte ich an die Zulassungs- und Bewilligungsbehörde folgenden Appell richten: Lassen Sie es so, wie es ist! Ich habe heute in der „WZ“ einen Artikel gelesen habe, in dem es um den Herrn Sagner von der Willicher CDU geht. Dort heißt es:

Allerdings betont Sagner, dass die CDU Mönchengladbach als Verkehrslandeplatz erhalten möchte.

Jetzt weiß ich nicht, ob das von mir wieder falsch interpretiert wird. Ich habe gelesen, dass die CDU Mönchengladbach diesen Ausbau möchte. Aber ob das auch die CDU Willich möchte, wage ich zu bezweifeln.

(Zuruf: Bestimmt nicht!)

- Die CDU Willich möchte das nicht, und die CDU Mönchengladbach möchte das. Sie dürfen dreimal raten, warum die CDU Mönchengladbach es möchte und die CDU Willich nicht. Ich glaube, dass Mönchengladbach am wenigsten von dieser Maßnahme betroffen ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie dürfen drei Mal raten, warum die CDU Mönchengladbach es möchte und die CDU in Willich nicht. Ich glaube nämlich, dass Mönchengladbach am wenigsten von dieser Maßnahme betroffen ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Meine persönliche Auffassung ist, dass wir auch in Anrath schon genug Lärm haben. Wir haben im Norden die eben schon angesprochene MODRU 5T – früher 4T –, wobei sich die Vorster Mitbürger mittlerweile darüber beklagen, dass die MODRU-5T-Linie sozusagen verkürzt wird – ich habe das eben, glaube ich, richtig mitbekommen –, dass ein Verkehrsknotenpunkt im Süd-Südwest-Bereich bei Belgien angeflogen werden soll. Ich habe in Erinnerung, dass bei MODRU 4T die Flugzeuge, die auch über die Willicher-Alper Heide fliegen, einen Bogen über Kempen machen müssen, um den eben angesprochenen Punkt zu erreichen. Dabei habe ich schon des Öfteren gehört, dass viele die Abkürzung über Vorst machen – das heißt keinen Bogen mehr über Kempen fliegen –, um dann diesen Punkt zu erreichen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das ist ein weiterer Punkt, der auch mir in Anrath aufgefallen ist.

Wenn ich noch auf die Ausführungen zurückkommen darf, die eben von den beiden Vertretern der DFS gemacht worden sind: Ich stelle in Anrath auch ganz stark fest – ich werde morgens auch schon gegen halb sechs, sechs geweckt, wenn die ersten MODRU-5T-Flieger angekommen –, dass Flugzeuge Schleifen fliegen, weil sie in Düsseldorf keinen Landeplatz bekommen. Teilweise fliegen sie so nahe am Kirchturm vorbei, dass ich oft denke: Hoffentlich streifen die den Kirchturm nicht. – Zu dem, was die Herren von der DSF gerade bezüglich des schwarzen Untergrundes erläutert haben, muss ich sagen: Es ist tatsächlich ein Wirrwarr, wie auch gerade von dem Vertreter aus Vorst festgestellt worden ist; man weiß gar nicht mehr, aus welchen Richtungen die Flugzeuge alle kommen.

Ich möchte, dass der Zustand, wie er jetzt ist, gewahrt bleibt, dass wir keinen Ausbau in Mönchengladbach haben, dass den Sportfliegern ihre sportlichen Vorhaben gegönnt werden, aber bitte kein Ausbau stattfindet.

Mein Appell für all die vielen Leute, die betroffen sind, lautet: Machen Sie uns nicht unglücklich, stürzen Sie uns nicht in Verzweiflung; so sehe ich das mittlerweile, und das ist auch in den Ausführungen einiger Leute angeklungen.

Um noch etwas zur Natur zu sagen: Sie dürfen uns nicht mit Vögeln verwechseln, die sehr leicht irgendwo ihr Nest bauen können. Wir können unsere Häuser nicht abbrechen und sie an anderer Stelle aufbauen. – Ich bedanke mich.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Zerressen. – Die DFS möchte Ihnen antworten. Bitte.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Wir nehmen die Argumente der drei Redner eben wie alle Argumente, die im Laufe der Tage vorgetragen worden sind, sehr ernst. Wir bescheiden allerdings ein Ausbauprojekt nicht. Wir müssen letztendlich mit dem leben, was wir als Planungsbehörde für Flugstrecken an Bodenkapazitäten vorgegeben bekommen. In unserer Hand liegt es nicht, ob ein Flughafen Mönchengladbach kommt oder nicht kommt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Lindenmayer. – Auf der aktuellen Rednerliste ist keiner mehr. Deshalb schlage ich vor, dass wir wieder zu der laufenden Rednerliste übergehen. Als Nächster wäre Herr Scholz dran. Er hat mir eben gesagt, dass er gehen muss. Er kann dann morgen sprechen. Dann wäre Herr Schäfer als nächster Redner an der Reihe. – Wenn Sie sich bitte am Mikro anmelden, Herr Schäfer. Bitte.

Herbert Schäfer (Einwender):

Danke schön. – Ich hatte die große Freude, unseren Bürgermeister und seinen persönlichen Referenten hier unter uns zu sehen. Deshalb habe ich mich etwas von dem bekannten Platz entfernt. Der Herr Bürgermeister hat einen weiteren Termin und bittet um Entschuldigung. Aber er kommt morgen wieder, und das ist wichtig für uns: dass wir unterstützt werden von der Stadtspitze bis in die untersten Ebenen.

(Beifall bei den Einwendern)

Es wird Sie überraschen, aber ich kann es nicht verhindern: Ich stand auf der Rednerliste zum Thema „Sicherheit“. Dazu möchte ich eine kurze Ausführung machen.

Mich und viele andere, die das in den Antragsunterlagen gesehen haben, beschäftigt das sogenannte Tanklager. Es soll unmittelbar an der alten B 57 errichtet werden.

(Folie)

Ich glaube, hier wird es deutlich: Auf der einen Seite ist die Autobahnböschung, auf der anderen Seite ist die bekannte Speditionsfirma – keine Schleichwerbung – Nellen & Quack. Wir können nicht verstehen, dass ein solches Tanklager in dieser Dimension errichtet werden soll, weil dies in Frankfurt, dem berühmten Flughafen, schon zu Kontroversen auch im Hinblick auf die hohe Belastung durch Kerosindämpfen geführt hat, die Dioxin aussondern.

(Folie [Anlage 5])

Die Abstandsregel nach der Europäischen Union nimmt man mit etwa 4.000 m an. Wir können nicht verstehen, warum das in dieser Nähe von tätigen Menschen bzw. des Straßenverkehrs errichtet werden soll.

Ich weiß als ehemaliger Autoschlosser auch, dass man tanken muss. Aber es darf nicht sein, dass das in einer Gefährdungszone getan wird. Dioxin ist, wie wir alle von Seveso wissen, ein sehr gefährliches Gift. Es ist auch nicht auszuschließen – da Tanklastzüge dieses Tanklager bedienen sollen –, dass durch Unfälle etwas passiert. Es ist schon in der vorvorigen Woche festgestellt worden, dass eine ganze Menge von Tanklastzügen das Lager dort bedienen soll.

Wir können die Bezirksregierung nur noch einmal bitten, diese Gefährdungspunkte in ihre Überlegungen aufzunehmen und dafür zu sorgen, dass das so nicht geschieht. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Schäfer. – Eine direkte Nachfrage dazu. Herr Meurer, bitte.

Heinz Meurer (Einwender):

Mein Name ist Heinz Meurer. Ich wohne in Willich und möchte eine Ergänzung zu den Aussagen von Herrn Schäfer machen, indem ich aus den Antragsunterlagen zu dem Punkt „Tanklager“ vorlese:

Es ist vorgesehen, das Tanklager und die Betankungseinrichtung im nordwestlichen Bereich des Flugplatzes auf Höhe des nördlichen Endes der Autobahn A 44 unterzubringen. Dies hat den Vorteil, dass die Fahrten der Tankfahrzeuge nicht den stark frequentierten Bereich des Flugplatzes tangieren. Aus dem Geländenutzungs- und –funktionsplan für den Flughafen Mönchengladbach der Firma Spiekermann wurde die wöchentliche Anzahl der Tankfahrzeuge entnommen, die sich aus dem jährlichen Passagiervolumen ergeben. Danach ist vorgesehen für 2015: Tankfahrzeuge pro Woche 140 Fahrten, Tankfahrzeuge 10.

Also pro Woche 140 Tankfahrzeuge. – Das wollte ich nur noch zur Ergänzung sagen.

Das sind Tankfahrzeuge mit 36.000 l Kerosin. Kürzlich war auf der A 1, glaube ich, ein Unfall mit einem solchen Tanklastzug, was fast zu einer Katastrophe geführt hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank.

Herbert Schäfer (Einwender):

Hinsichtlich der Sicherheit am Flugplatz Mönchengladbach werden Sie mir gestatten, dass ich auf eine sogenannte olle Kamelle zurückkomme, nämlich den Unfall am 28. September 2002, bei dem zwei Flugzeuge aus dem Schulflugbetrieb zusammenstießen, wobei es einen Flugschüler erwischte; er blieb tot neben der Tankstelle, wo er abgestürzt ist, liegen.

Das bedeutet für uns: Diese Risikozone hätte schon bei kleinen Flugzeugen zu einem katastrophalen Unfall führen können, geschweige denn die Start- und Landevorgänge, die jetzt geplant sind. Die Prognose ist so weich, dass man sagen könnte: So viele werden es nicht. – Der Vorgang ist von Herrn Zerbe meinem Kollegen Werner Schwarz gegenüber abgetan worden, indem er darauf hinwies, das habe außerhalb des Flugplatzbereichs gelegen. Das stimmt. Aber es ist am Pflichtmeldepunkt „Tango“ geschehen. Hier wird die Sache dann spannend. Der Unfallbericht liegt mir vor. Er ist immer noch nicht abgeschlossen, weil es offensichtlich unter den Beteiligten sehr große Differenzen darüber gibt, wie man jetzt den Schulflugbetrieb so gestaltet, dass am Pflichtmeldepunkt auch wirklich eine Meldung passiert, die der Tower aufnimmt und verarbeitet. – Das sind Vorgänge, die ich, wie gesagt, in Ihre Betrachtungen mit aufzunehmen bitte. Hier geht es um die Sicherheit.

Ein weiteres Momentum ist auch – wir haben das über die Stadt Willich deutlich gemacht –, dass zurzeit die Luftaufsicht, eine Hoheitsaufgabe, die der Bund überall in ganz Deutschland auf die Bezirksregierungen heruntergebrochen hat, hier nur zeitweise wahrgenommen wird. Klar, weil hier zu wenig los ist. Ich hoffe, Herr Marten, wenn der Betrieb dann läuft, wie es so schön heißt, ist die Luftaufsicht wieder ein Vollzeitjob und nicht ein Teilzeitjob wie im Moment. Sonst hätte man das fatale Gefühl: Die Luftaufsicht ist nicht da, und es passiert was. – Aber das Risiko tragen Sie, nicht ich.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Schäfer. – Als nächster Redner ist auf der Rednerliste zum Thema „Fluglärm“ Herr Lutter. Bitte.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich bin Ferdinand Lutter aus Willich-Schiefbahn. – Es geht um Lärm, und da gibt es diese Übersicht,

(Folie)

eine Übersicht über die dB(A)-Werte, wo bei 120, 130 dB(A) die Schmerzgrenze wäre. Weit unten sind 20 dB(A). Da drüben hängen zwei Graphiken, und da lese ich: Schiefbahn-Kreuzung 16 Komma so viel. – Wie kommt so etwas, dass da so sehr wenig ist, wenn ich hier lese: „20 dB(A) ist Flüstern, Blätterrauschen oder so etwas“? Wird denn der Lärm, der da schon vorhanden ist, gar nicht festgestellt, oder wartet man nur darauf, dass ein Flugzeug darüber fliegt, dass man das dann berechnet? Da bin ich überfragt. Jedenfalls kann ich nicht begreifen, dass bei Schiefbahn-Kreuzung überhaupt nichts los ist. Das ist der Knotenpunkt in Schiefbahn. Ich habe dort einmal nachgemessen: 80, 70, 75, 92 dB(A) durch den Verkehr, der da rollt. Nach dem, was da mit den Messpunkten aufgelistet ist – Prognose – ist da nichts los. Wir sollten vielleicht nachher noch mal klären, wie so etwas zustande kommt, dass man da unter 20 dB(A) in eine Prognose schreibt.

(Folie)

Ich habe schon gesagt: Schmerzschwelle 120 dB(A). Das hängt natürlich ein bisschen von der Frequenz ab, dunkle Töne, helle Töne usw. Die höchsten Töne, die es so gibt, können nur Babys hören. So, wie wir älter werden, verschwinden die hohen Töne langsam aus dem Hörbereich. Deswegen wird ein Flugzeug, das sehr laut startet, von Babys und Kleinkindern, egal wo, viel, viel schlimmer empfunden, tatsächlich als Schmerz. So, wie wir älter werden, verlieren wir langsam, aber sicher das Gehör vor allen Dingen für die hohen Töne. Als ich meine erste Stereoanlage hatte, wurde weiß Gott was mit Hifi usw. gemacht. Das ist alles Quatsch gewesen, davon spricht heute kein Mensch mehr. Außerdem hören die alten Leute sowieso alles nicht mehr, was über 16.000 Hertz ist.

(Folie)

Da ungefähr ist die Kreuzung in Willich-Schiefbahn. Da ist, wie gesagt, in der Prognose ein Wert unter 20, was dann später erhöht würde.

(Folie)

Hier sieht man die Lage der Schiefbahner zur jetzigen Start- und Landebahn, wo dann später eine lange sein soll, 90 m dichter an Schiefbahn heran.

Es ist heute schon einiges gesagt worden – heute Morgen waren die Kinder hier – über Lernen bei Lärm. Die Leseschwäche wird sich immer mehr bemerkbar machen. Vor etwa zwei Jahren gab es vom Verkehrsclub Deutschland in der Volkshochschule Düsseldorf eine Veranstaltung, auf der viele Leute, Lärmexperten, gesprochen haben; beispielsweise war auch Herr Beckers da. Vom Oberverwaltungsgericht Münster war Herr Dr. Wisk, Richter am Oberverwaltungsgericht, anwesend. Er hat sehr gut gesprochen; ich habe ihm gerne zugehört. Er

sagte: Wenn ich etwas auf den Tisch bekomme, muss ich fragen, ob das ausgerechnet an diesem Ort gebaut werden muss, ob das so wichtig ist, dass es genau hier gebaut wird.

Ich habe schon zwei, drei Mal erwähnt: Der ganze Flugplatz würde ja neu gebaut. Die vorhandene Bahn wird nicht mehr benutzt. Die Gebäude werden abgerissen. Alles wird neu erstellt. Das ist natürlich ein Riesenbauauftrag, auch mit der neuen Startbahn. Nur: Das kann man ja genauso gut ein bisschen weiter weg machen, wo nicht so sehr viele Leute schlagartig betroffen würden wie in Neersen. Jetzt kommen Sie mir nicht mit St. Florian; das Wort hören wir immer wieder. Es gibt gerade hier hinter der Arena in Richtung holländische Grenze eigentlich Platz genug. Oder auch ein bisschen weiter südlich, da, wo die Braunkohle abgebaut wird, wäre das durchaus möglich.

Mein Punkt 5 mit der Novellierung des Fluglärmsgesetzes hat sich schon erledigt. Da muss man abwarten, was passiert. Aber die EU-Richtlinie wird, wie ich glaube, sicher angewandt werden. Wer ist denn dafür verantwortlich, dass die EU-Umgebungsrichtlinie damit angewandt wird, ist das die Bezirksregierung, ist das der jeweilige Verkehrsminister in NRW, oder ist es der in Berlin, oder wird das hier so schnell durchgezogen, dass das erst gar nicht zum Tragen kommt? Darin sind nämlich für die Menschen bessere Werte enthalten.

Dann wollte ich eigentlich ein paar Flugzeugtypen ansprechen. Aber dazu hat Herr Kames ja schon einiges gesagt. Ich weiß, dass die DC-8 überhaupt nicht mehr fliegt, höchstens in Afrika. Ich habe in meinem Einwand etwas gebracht, was ich Ihnen jetzt zeigen möchte.

(Folie)

Wir haben hier sehr häufig Westwind. Die Experten waren sich nicht einig, ob es 80 oder 60 % sind. Das spielt auch nicht die große Rolle. Wir liegen östlich der neu zu bauenden Startbahn. Die Gebäude, die erstellt werden, liegen in Richtung Mönchengladbach, und zwar lärmschützend. Wir bekommen alles ab, beispielsweise auch das, was die Flugzeugwerft mit Motorprobeläufen usw. hin und wieder macht. Deswegen habe ich darum gebeten, in Richtung Westen, Richtung Willich eine Lärmschutzwand zu bauen, so hoch, dass, wenn ein Flugzeug zum Starten da vorbeifährt oder wieder wegrollt, der Lärm nicht zu uns nach Willich herüber kommt. Man kann so etwas bauen. Außerdem sollte eine Lärmschutzhalle errichtet werden; aber die ist schon vorgesehen. Ich bitte darum, dass exakt dies hier in die Beurteilung hinein genommen wird. Es ist in meinem Einwand enthalten. Ich habe das Staatliche Umweltamt in Krefeld angeschrieben. Das hat es weitergegeben; ich weiß nicht, an wen, die Bezirksregierung oder den Vorhabensträger. Auf jeden Fall bitte ich darum, dass das beachtet wird: eine Lärmschutzwand, 15 m hoch, 2.600 m lang, leicht gekrümmt, aus Beton; sonst würde das Ding ja nicht halten.

(Folie)

Inzwischen ist es so, dass man auch Beton ein bisschen besser strukturieren kann, dass der Lärm geschluckt anstatt zurückgespiegelt wird. Nach dem Bericht, den ich habe, gibt es von dem Unternehmen Kötter in Rheine, das sich auch sehr mit Fluglärm usw. befasst, eine Darstellung, wie löchriger Beton – so formuliere ich es mal – schallschluckend wirkt. Wenn Sie das genau sehen, hören und fühlen wollen, gehen Sie mal zum Westdeutschen Rundfunk, beispielsweise im Düsseldorfer Hafenviertel oder in Köln ein Stückchen neben dem Dom, lassen Sie sich da eine Führung angedeihen und gucken sich mal an, was die da für Spezialräume haben. Da hören Sie Ihr eigenes Wort nicht, wenn Sie sprechen. So kann man Lärm oder Schall dämmen. So etwas ist heutzutage möglich.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Dazu würden wir gern etwas sagen!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Wölk, bitte.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Ich möchte kurz zu den akustischen Gegebenheiten etwas sagen. Der Punkt Schiefbahn wird im Lärmgutachten als Punkt 3 untersucht. Dort herrscht ein extrem niedriger Pegel. Das liegt daran, dass im Umkreis von diesem Punkt 3 in Schiefbahn so gut wie keine lauten Flugzeuge verkehren. Die Flughöhe beträgt 420 m. Es wird auch nicht niedriger geflogen. Geflogen wird nur mit den leichten Propellerflugzeugen.

In dem statischen Ergebnisdiagramm, das Sie auch in dem Gutachten einsehen konnten, gibt es nur extrem wenige Lärmereignisse überhaupt mit einem Maximalpegel von über 55, nämlich im Tagesdurchschnitt nur ein einziges Lärmereignis über 55 dB(A). Nach den Bewegungszahlen der dort relevanten Flugstrecken könnte im Tagesdurchschnitt alle 23 Minuten ein Flugzeug sichtbar sein – sichtbar! Aber dieses sichtbare Flugzeug strahlt auf den Immissionspunkt am Boden einen Maximalpegel unter 55 dB(A) ab.

Jetzt zu dem Vorschlag mit der Lärmschutzwand! Dazu kann ich aus akustischer Sicht noch Folgendes bemerken: Sie müssen beachten, wenn Sie neben die Start-/Landebahn eine Betonwand aufstellen, erhalten Sie aufgrund des Verkehrslärms der Autobahn noch eine zusätzliche Lärmerhöhung in Schiefbahn.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Dr. Wölk. – Herr Lutter, bitte.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Gut. – Ich habe irgendwo gesehen: Da werden 500 Bäume, die zwischen dem Flugplatz und Schiefbahn liegen, abgeholzt. Die sind ursprünglich mal als Lärmschutz angepflanzt worden. Die wären dann weg.

Das mit der Autobahn! Wir haben eine Lärmschutzwand, die bis ans Ende von Schiefbahn reicht. Unser Bürgermeister Heyes, der schon wieder weg ist, hat mal versucht, eine Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Autobahn aus Lärmschutzgründen zu bekommen. Da war er wahrscheinlich an die falsche Partei in Düsseldorf geraten. Wenn ich beispielsweise nach Essen, nach Frankfurt, nach Hannover oder sonst wohin fahre: Überall gibt es Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen. Hier war das nicht möglich. Es wurde dann erklärt: Na ja, die Lastwagen dürfen ohnehin nur 80 km/h fahren. – Aber das nur am Rande.

Dann komme ich zur guten, alten Tante Ju-52. Frau Selig hat hier schon erklärt, dass sie noch aus alter Zeit weiß, dass es ein Kriegsflugzeug war. Ich hatte es auch mal dem Herrn Hauptvogel geschrieben und ihn gefragt: Wie laut ist das Ding eigentlich? Da gibt es doch sicher ein Lärmzeugnis. – Ich habe zwei Mal geschrieben, das aber nicht bekommen. Wir haben mit Herrn Braun von der Bezirksregierung seinerzeit zusammen gemessen. Stellen Sie sich das mal vor: Sonntagmorgens standen wir am Flugplatzende und haben die Ju-52 gemessen. Es hat in Strömen geregnet. Aber zu einem Messergebnis sind wir nicht gekommen, weil die Ju-52 vorher immer abgedreht hat. Aber sie ist nach wie vor da; angeblich ist sie ein bisschen leiser geworden.

(Folie)

Ich habe hier ein Foto von der Ju-52. Irgendwo hat die Lufthansa auch noch so ein Flugzeug. Ich habe ein Foto davon gesehen: Die haben Dreiblattpropeller, wohingegen die Ju ja nur Zweiblattpropeller hat. Mit einem Dreiblattpropeller wird es sicherlich ein bisschen leiser. Irgendwo in Bayern gibt es eine Firma Hofmann, die solche Propeller baut. Wenn man die Ju hier regelmäßig fliegen lässt und die Anwohner rund um Mönchengladbach mit dem Lärm nervt, wäre das was. Vor einiger Zeit haben wir das Lärmzeugnis aus der Schweiz bekommen; die sind da nicht so pingelig und schicken es Ihnen. Das Ding hat tatsächlich 91 dB(A), was ich am Rande von Neersen auch gemessen hatte.

Es ist also unverschämt, so ein lautes Maschinchen als „gute Tante Ju“ zu bezeichnen und es gerade an den Wochenenden oder an Feiertagen hier regelmäßig herumfliegen zu lassen. Ich weiß, dass historische Flugzeuge eine Ausnahmegenehmigung haben. Aber wenn das regelmäßig ist, ist das eigentlich Linienflug. Demzufolge dürfte die die Maschine sonntags auf keinen Fall und bei der Lautstärke von 91 dB(A) schon mal gar nicht fliegen. Aber auch da ist es wieder so: Die Zuständigen sind in der Bezirksregierung. Historische Flugzeuge sind ausgenommen. Und so weiter, und so weiter. Ausgerechnet so ein Flugzeug von

Herrn Junker! Die Ju-87, den Stukka, habe ich noch in den Ohren. Also: Da ist irgendwas nicht so ganz richtig im Umfang mit den Anwohnern hier.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Lutter. – Waren das so weit Ihre Ausführungen?

Ferdinand Lutter (Einwender):

Wir als Airpeace und Bürgerverein haben natürlich Kontakt zu den anderen Flugplätzen in NRW. In Paderborn und Osnabrück gibt es ja kaum Nachtflugbeschränkungen. Ich habe einmal einen leidgeprüften Kollegen gefragt, was er macht, wenn nachts um 2 Uhr einer fliegt. Er sagte: Wenn ich wach werde, rufe ich den Bürgermeister oder einen Abgeordneten an und sage, ich bin wach, ich kann nicht mehr schlafen, ich muss mit jemandem reden.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Hier geht es ja nur bis 23 Uhr. Aber die Berufstätigen gehen ja vielleicht auch schon um 22 Uhr ins Bett. Es ist erschreckend, wenn man sieht, dass ein Urlaubsflieger von Osnabrück um 2 Uhr und weitere um 3 Uhr und 4 Uhr starten. Wenn man daneben wohnt, wird man jedes Mal wach. Ich frage mich auch, wieso halbleere Flugzeuge fliegen. Es liegt doch wohl an den Fluggesellschaften, dass diese die Flugzeuge nicht voll packen. Oder liegt es an der Behörde, die darüber steht, die sagt: 70 % Auslastung? Kein Unternehmer, kein Betrieb kann es sich leisten, halbleere oder viertelleere Autos herumfahren zu lassen.

Wird der Dauerschallpegel auf 24 Stunden umgerechnet oder auf die Betriebszeit des jeweiligen Flugplatzes?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Wölk, bitte.

Dr. Rolf Wölk (Antragstellerin):

Nach der Berechnungsformel des Fluglärmgesetzes wird der äquivalente Dauerschallpegel als Alternative aus zwei einzelnen Pegeln gebildet, und zwar wird der größere genommen. In der einen Definition werden die Tagflugbewegungen registriert und mit einem Faktor 1,5 multipliziert. Der Tag besteht aus 16 Stunden. 16 Stunden mal 1,5 sind also 24 Stunden.

Die Nachtflugbewegungen werden nach dem geltenden Gesetz höher bewertet. Dort geht das Fünffache der Nachtflugbewegungen in die Definition ein. Wenn nun der Gesamtflugbetrieb des Tages dominiert, dann wird der Tagpegel genommen, anderenfalls wird der aus Tag- und Nachtflugbewegungen definierte Pegel genommen. Es wird also im Sinne des Schutzes der Bevölkerung immer der höhere Pegel genommen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Dr. Wölk. - Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Man würde also durch diese Rechnerei auf niedrigere Werte kommen, wenn man die 16 Stunden auf die 24 Stunden umrechnet. So habe ich das verstanden.

(Folie)

Hier habe ich ein Bild zu dem Schallereignis von Flugzeugen. Dieses Bild, das wir vom Flughafen Hamburg bekommen haben, zeigt, wie es sich mit dem Lärm bei einem startenden oder landenden Flugzeug verhält. Man sieht, dass der Lärmteppich recht lang ist. Selbst bei einer relativ großen Entfernung vom Flughafen hat man immer noch 16 dB(A) zu ertragen, sei es im Landeanflug oder beim Start. Die Frage, wie weit der Lärm zu hören ist, ist ja schon einige Male gestellt worden. Bei 14 bis 16 km Entfernung hat der Lärm immer noch eine enorme Lautstärke. - Ich bedanke mich.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Lutter. - Herr Goltsch.

Hubertus Goltsch (Einwender):

Ich weiß nicht, an welcher Stelle ich diese Frage anbringen soll. Ich tue es einfach jetzt. Frau Hörr, ist Ihnen als Verantwortliche für diese nichtöffentliche Veranstaltung bekannt, wie in der Presse, speziell „Rheinische Post“ Mönchengladbach, über diese Veranstaltung berichtet wird?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sagen Sie es mir, Herr Goltsch.

Hubertus Goltsch (Einwender):

Ich empfinde das wesentlich unsachlicher, als das in anderen Presseorganen geschehen ist. Sinngemäß steht dort: Das ist eine Veranstaltung einiger weniger, die hier herumstänkern. Die breite Veranstaltung ist an dieser Veranstaltung nicht interessiert und nicht zugegen. - Damit wird suggeriert, dass das ein Verfahren ist, was Mönchengladbach überhaupt nicht interessiert. Ich bitte Sie in dieser Angelegenheit um Klarstellung in der Öffentlichkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Goltsch. - Ich finde, wir haben heute Vormittag sehr eindrucksvoll bewiesen bekommen, dass das nicht der Fall ist. Es ist ja auch so, obwohl bei der Sitzung die Nichtöffentlichkeit besteht, dass alle Betroffenen aus den Auslegungskommunen berechtigt sind, an dem Erörterungstermin teilzunehmen. Das haben wir ja in unseren Presseerklärungen mehrmals dokumentiert. Damit erübrigt sich sicherlich eine weitere Klarstellung.

Da sich auf der Rednerliste noch ein Redner befindet, der bisher noch nicht gesprochen hat, möchte ich nachfragen, ob er sich noch im Saal befindet. Ich habe gesehen, dass Herr Go-recki, Herr Houben und Herr Ewald nicht mehr anwesend sind.

(Martin Rothe [Einwender]: Ich möchte morgen sprechen!)

- Geht in Ordnung, Herr Rothe. - Herr Genenger steht auch noch auf der Rednerliste. Befindet er sich noch im Saal? - Herr Genenger ist auch nicht mehr anwesend. Damit schlage ich vor, die Erörterung für heute zu beenden. Wir finden uns morgen um 10 Uhr hier wieder ein.
- Vielen Dank.

Schluss: 19:51 Uhr

Verhandlungsleiter:

Protokollführer:

(Otto Schrader, Düsseldorf)

(Thilo Rörtgen, Düsseldorf)