
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	9
Wolfgang Houben (Einwender):	10
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	10
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	10
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	11
Doris Rothe (Einwenderin):	12
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	12
Wolfgang Houben (Einwender):	12
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	12
Lars Siewert (Stadt Willich):	12
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	12
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	12
Lars Siewert (Stadt Willich):	13
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	13
Lars Siewert (Stadt Willich):	13
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	13
Ulf Klinger (Bezirksregierung Düsseldorf):	13
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	13
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	13
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	14
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	14
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	14
Wolfgang Houben (Einwender):	14
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	14
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	14
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	15
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	15
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	15
Wolfgang Houben (Einwender):	15
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	15
Doris Rothe (Einwenderin):	15
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	16
Rudolf Graaff (Stadt Korschenbroich):	17
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	17
Ulf Klinger (Bezirksregierung Düsseldorf):	17
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	17
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	18
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	18
Ulf Klinger (Bezirksregierung Düsseldorf):	18
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	18
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	18
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	18
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	19
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	19
Herbert Gorecki (Einwender):	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	20
Tagesordnungspunkt 7: Gesundheit	20
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	20
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	23
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	23
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	26
Herbert Gorecki (Einwender):	26
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	26
Herbert Gorecki (Einwender):	26
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	27
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	27
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	27

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):.....	27
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	28
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	29
Hans Kruse (Einwender):.....	29
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	29
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	29
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	30
Johanne Schraetz (Einwenderin):.....	30
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	31
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	31
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	31
Dietmar Dube (Einwender):.....	31
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	32
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	32
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	32
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	32
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	32
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	33
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	33
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	33
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	33
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):.....	33
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	33
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	33
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	34
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	34
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):.....	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	34
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	35
Ulrich Mischke (Einwender):.....	35
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	35
Ulrich Mischke (Einwender):.....	35
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	35
Ulrich Mischke (Einwender):.....	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	36
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	36
Herbert Schäfer (Einwender):	37
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	37
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	37
Herbert Schäfer (Einwender):	37
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	38
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	38
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	38
Herr Dr. Dietrich Kühner (Einwender):.....	38
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	39
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	39
Martina Stall (Stadt Willich):.....	39
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	40
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	40
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	40
Rolf Ewald (Betroffener):	40
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	41
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	41
Rolf Ewald (Betroffener):	41
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	42
Herbert Gorecki (Einwender):.....	42

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	42
Herbert Gorecki (Einwender):.....	42
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	42
Dr. Renate Wildanger (Vertreterin):	42
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	42
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	42
Hans Kruse (Einwender):.....	42
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	43
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	43
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	43
Dr. Renate Wildanger (Vertreterin):	43
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	47
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	48
Dr. Renate Wildanger (Vertreterin):	49
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	49
Ulf Klinger (Bezirksregierung Düsseldorf):.....	50
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	50
Dr. Renate Wildanger (Vertreterin):	51
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	51
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	52
Dr. Renate Wildanger (Vertreterin):	52
Ulf Klinger (Bezirksregierung Düsseldorf):.....	53
Herbert Gorecki (Einwender):.....	53
Herbert Gorecki (Einwender):.....	54
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	54
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	54
Herbert Gorecki (Einwender):.....	54
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	54
Herbert Gorecki (Einwender):.....	54
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	55
Herbert Schäfer (Einwender):	55
Dr. Renate Wildanger (Vertreterin):	55
Herbert Schäfer (Einwender):	56
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	56
Wolfgang Houben (Einwender):	56
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	57
Wolfgang Houben (Einwender):	58
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	58
Wolfgang Houben (Einwender):	58
Ulrich Mischke (Einwender):.....	58
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	59
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	59
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	60
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	60
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	62
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	67
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	67
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	67
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	67
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	68
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	68
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	70
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	70
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	70
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	70
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	70
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	70
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	70
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):.....	71

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	71
Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich):	71
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	72
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	72
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	72
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	72
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	72
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	73
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	73
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	73
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	73
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	73
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	74
Rudolf Graaff (Stadt Korschenbroich):	74
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	74
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	74
Rudolf Graaff (Stadt Korschenbroich):	74
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	74
Dr. Dietrich Kühner (Einwender):	74
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	75
Hans Kruse (Einwender):	75
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	75
Rudolf Graaff (Stadt Korschenbroich):	75
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	75
Herbert Schäfer (Einwender):	75
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich):	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Herbert Schäfer (Einwender):	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	78
Herbert Schäfer (Einwender):	78
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	78
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	79
Dr. Michael Dörr (Gesundheitsamt Rhein-Kreis Neuss):	79
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	80
Siegfried Hauswirth (Gesundheitsamt Rhein-Kreis Neuss):	80
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	83
Dr. Michael Dörr (Gesundheitsamt Rhein-Kreis Neuss):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	84
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	84
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	84
Ferdinand Lutter (Einwender):	84
Dr. Michael Dörr (Gesundheitsamt Rhein-Kreis Neuss):	84
Ferdinand Lutter (Einwender):	85
Ferdinand Lutter (Einwender):	85
Herbert Gorecki (Einwender):	86
Herbert Gorecki (Einwender):	86
Herbert Gorecki (Einwender):	87
Herbert Gorecki (Einwender):	87
Herbert Gorecki (Einwender):	87
Theo Schmitz (Einwender):	87
Udo Schiffer (Einwender):	88
Rolf Ewald (Einwender):	89
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	89
Wolfgang Houben (Einwender):	90
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	92
Wolfgang Houben (Einwender):	92
Wolfgang Houben (Einwender):	92

Theo Schmitz (Einwender):	98
Wolfgang Houben (Einwender):	99
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	99
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	102
Theo Schmitz (Einwender):	102
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	102
Theo Schmitz (Einwender):	102
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	103
Theo Schmitz (Einwender):	103
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	103
Theo Schmitz (Einwender):	103
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	103
Theo Schmitz (Einwender):	104
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	104
Theo Schmitz (Einwender):	104
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	104
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	104
Wolfgang Houben (Einwender):	104
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	104
Wolfgang Houben (Einwender):	105
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	106
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	106
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	107
Jörg Pohl (Einwender):	107
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	107
Jörg Pohl (Einwender):	107
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	107
Jörg Pohl (Einwender):	107
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	107
Jörg Pohl (Einwender):	108
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	108
Jörg Pohl (Einwender):	108
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	108
Jörg Pohl (Einwender):	108
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	108
Jörg Pohl (Einwender):	108
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	109
Jörg Pohl (Einwender):	109
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	109
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	109
Jörg Pohl (Einwender):	109
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	109
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	109
Jörg Pohl (Einwender):	110
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	111
Rolf Ewald (Betroffener):	111
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	111
Herbert Schäfer (Einwender):	112
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	112
Herbert Schäfer (Einwender):	112
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	112
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	112
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	114
Herbert Schäfer (Einwender):	114
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	114
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	114
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	115
Theo Schmitz (Einwender):	115
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	115

Theo Schmitz (Einwender):	115
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	115
Theo Schmitz (Einwender):	115
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	115
Theo Schmitz (Einwender):	116
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	116
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	116
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	117
Lars Siewert (Stadt Willich):	117
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	117
Lars Siewert (Stadt Willich):	117
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	117
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	118
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	119
Udo Schiffer (Einwender):	119
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	119
Wolfgang Houben (Einwender):	119
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	120
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	120
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	120
Wolfgang Houben (Einwender):	120
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	121
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	121
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	122
Rolf Ewald (Betroffener):	122
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	122
Jörg Pohl (Einwender):	122
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	123
Theo Schmitz (Einwender):	123
Udo Schiffer (Einwender):	124
Werner Schwarz (Betroffener):	124
Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):	125
Lars Gallitz (Einwender) und Kai Berghus (Einwender):	126
Ann-Christine-Katharina Ehret (Einwenderin):	127
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	127
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	130
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	130
Wolfgang Houben (Einwender):	131
Lars Siewert (Stadt Willich):	132
Rolf Ewald (Einwender):	132
Martin Rothe (Einwender):	133
Käthe Müller (Einwenderin):	133
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	134
Käthe Müller (Einwenderin):	134
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	134
Käthe Müller (Einwenderin):	134
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	134
Käthe Müller (Einwenderin):	135
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	135
Käthe Müller (Einwenderin):	135
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	137
Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):	137
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	138
Jörg Pohl (Einwender):	138
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	138
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	138
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	138
Jörg Pohl (Einwender):	138
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	143

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	144
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	144
Dr. Friedrich Giepner (Einwender):	144
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	147
Dr. Alfred Baier (Einwender):	147
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	147
Dr. Alfred Baier (Einwender):	147
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	148
Dr. Alfred Baier (Einwender):	148
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	148
Dr. Alfred Baier (Einwender):	148
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	148
Dr. Alfred Baier (Einwender):	148
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	148
Dr. Alfred Baier (Einwender):	148
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	151
Dr. Alfred Baier (Einwender):	151
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	151
Dr. Alfred Baier (Einwender):	151
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	151
Dr. Alfred Baier (Einwender):	152
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	152
Dr. Alfred Baier (Einwender):	152
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	152
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	152
Dr. Alfred Baier (Einwender):	152
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	153
Wolfgang Houben (Einwender):	153
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	153
Dr. Alfred Baier (Einwender):	154
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	154
Dr. Alfred Baier (Einwender):	154
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	154
Dr. Alfred Baier (Einwender):	154
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	155
Dr. Alfred Baier (Einwender):	155
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	155
Dr. Alfred Baier (Einwender):	155
Dr. Alfred Baier (Einwender):	155
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	156
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	156
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	156
Dr. Alfred Baier (Einwender):	157
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	157
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	157
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	157
Hubertus Goltsch (Einwender):	157
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	158
Dr. Alfred Baier (Einwender):	158
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	158
Dr. Alfred Baier (Einwender):	158
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	158
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	158
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	159
Dr. Alfred Baier (Einwender):	159
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	159
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	159
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	159
Dr. Alfred Baier (Einwender):	159
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	159
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	159
Dr. Alfred Baier (Einwender):	159
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	159
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	160

Dr. Alfred Baier (Einwender):	160
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	160
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	160
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	160
Dr. Alfred Baier (Einwender):	160
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	160
Dr. Alfred Baier (Einwender):	161
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	161
Dr. Alfred Baier (Einwender):	161
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	161
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	161
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	161
Dr. Alfred Baier (Einwender):	162
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	162
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	162
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	162
Dr. Alfred Baier (Einwender):	162
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	162
Wolfgang Houben (Einwender):	162
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	163
Wolfgang Houben (Einwender):	163
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	165

Beginn: 10:00 Uhr

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Guten Morgen, meine Damen, meine Herren! Wir setzen den Erörterungstermin fort und widmen uns heute hauptsächlich dem Thema Gesundheit. Am Nachmittag, nämlich um 15:30 Uhr, unterbrechen wir diesen Punkt allerdings, weil Herr Prof. Hamm kommen und sich noch einmal Ihren kritischen Fragen stellen wird. Er hat uns zwei Stunden Zeit eingeräumt, muss dann um 17:30 Uhr aber pünktlich gehen. Danach können wir dann wieder zum Thema Gesundheit zurückkommen.

Bevor wir heute mit der Diskussion beginnen, kommen noch ein paar verfahrensrechtliche Anmerkungen. Dazu gebe ich das Wort an Frau Hörr.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Marten. Auch ich wünsche Ihnen, meine Damen und Herren, einen guten Morgen. Wir hatten den Antrag aus den Reihen der Bürgerinitiativen vorliegen, auch an einem Samstag hier zu erörtern, um Berufstätigen die Gelegenheit zu geben, ihre Einwendungen mündlich vorzutragen. Wir standen diesem Wunsch – wie wir das vor einigen Tagen auch schon einmal gesagt haben – sehr offen gegenüber, mussten dieses Anliegen allerdings auch unserem Personalrat vorlegen. Der Personalrat hat gestern darüber befunden und uns auch grünes Licht gegeben. Wir könnten also samstags erörtern. Jedoch haben wir dann noch einmal in rechtlicher Hinsicht geprüft, ob wir ohne Weiteres eine Erörterung an einem Samstag vornehmen können. Dabei haben wir festgestellt, dass wir es öffentlich bekannt machen müssten, wenn wir samstags erörtern wollten, um keinen Verfahrensfehler zu begehen. Denn unser bisheriger Bekanntmachungstext war in zeitlicher Hinsicht recht offen, doch es gab es eine Festlegung in Bezug auf die Tage der Erörterung. Man könnte ja meinen, eine erneute öffentliche Bekanntmachung sei kein Problem. Der Haken ist aber, dass wir diesen Termin eine Woche im Voraus öffentlich bekannt gemacht haben müssten; das sieht das Gesetz so vor. Als Samstags-Erörterungstermin war ja der 2. Juli angepeilt. Bei diesem Termin kämen wir aber jetzt schon arg in Bedrängnis, denn wir brauchen einen Vorlauf von rund zwei Wochen – und auch das wäre schon recht knapp gefasst. Der 2. Juli kommt daher nicht mehr in Frage. Ein späterer Termin läge aber schon in den Sommerferien. Es ist auch nicht im Sinne der Betroffenen, hier an einem Samstag in den Sommerferien zu erscheinen. Deshalb haben wir entschieden, einen Samstags-Erörterungstermin nicht ins Auge zu fassen. Stattdessen geben wir noch einmal allen Berufstätigen die Gelegenheit, die eigens für Berufstätige eingerichtete 18:00 Uhr-Liste zu nutzen, die ihnen in der Zeit von 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr extra zur Verfügung steht. Wie wir in den letzten Tagen gesehen haben, gibt es in dieser Zeit immer genug Luft. Aus diesen Gründen können wir dem Wunsch nach einem Samstags-Erörterungstermin also leider nicht entsprechen.

Herr Houben, Sie haben eine Nachfrage, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Frau Hörr, ich finde die Entscheidung vollkommen korrekt; ich denke, das ist so richtig. Allerdings möchte ich Sie bitten, auf die 18:00 Uhr-Liste noch einmal über eine Presseerklärung der Bezirksregierung hinzuweisen. Sie dringen in der Presse deutlich besser durch als wir.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das können wir gerne machen, Herr Houben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich sehe, es gibt zu diesem Punkt keine weiteren Wortmeldungen. Dann erhält Herr Kames das Wort, der eine Erklärung abgeben möchte.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Guten Morgen, Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich beziehe mich auf den vergangenen Dienstag dieses Erörterungstermins, und zwar speziell auf den Redebeitrag des Einwenders Pohl aus Tönisvorst.

In seinem Redebeitrag im Erörterungstermin am Dienstag, den 21. Juni 2005, erwähnte Herr Pohl, dass die im lärmmedizinischen Gutachten – Anlage 06.01 – enthaltenen Lärmwerte an den Einzelpunkten von den im fluglärmetechnischen Gutachten – Anlage 03.01 – aufgeführten Lärmwerten abweichen. Wir haben bezüglich dieses Einwandes den Sachverhalt selbstverständlich überprüft. Als Ergebnis dieser Überprüfung ist festzuhalten, dass der Einwand bezüglich unterschiedlicher Angaben von Lärmwerten in diesen beiden Fachgutachten zutreffend ist, sich allerdings das Ergebnis der lärmmedizinischen Beurteilung dadurch nicht verändert.

Wir sind von den unterschiedlichen Angaben der Lärmwerte in den beiden Gutachten ebenso überrascht wie der Einwender und haben deshalb recherchiert, wie es zu den unterschiedlichen Angaben in den Anlagen 03.01 und 06.01 kommen konnte. Als Ergebnis unserer Recherche und zur Aufklärung dieses Sachverhalts teilen wir Folgendes mit: Die ursprünglich vorläufige Endfassung des lärmmedizinischen Gutachtens vom 15. Juli 2002 wurde beim Projektplaner der Antragstellerin mit dem Dateinamen „Gutachten_MG_final.pdf“ geführt. Da die Drucklegung zur Herstellung der auszulegenden Antragsunterlagen bei der Reproanstalt mittels elektronischer Übermittlung bzw. Bereitstellung von Druckdateien erfolgte, wurde offensichtlich aufgrund dieses Dateinamens die tatsächlich überholte Erstfassung des Gutachtens auch als „final version“ der Druckerei übermittelt. In der tatsächlichen Endfassung des lärmmedizinischen Gutachtens vom 20. Dezember 2002 sind die korrekten, sehr geringfügig geänderten Lärmwerte aus dem fluglärmetechnischen Gutachten selbstverständlich enthalten. Das Fazit ist also: Die gebundene Druckfassung des lärmmedizinischen Gutachtens, Anlage 06.01, basiert letztlich auf einer Verwechslung aufgrund eines Dateinamens zur Druckvorlage.

Nach Rücksprache mit dem lärmmedizinischen Fachgutachter führen die abweichenden Lärmwerte nicht zu Veränderungen hinsichtlich der Aussagen zur lärmmedizinischen Bewertung. Wir haben eine Gegenüberstellung der in beiden lärmmedizinischen Gutachten vom 15. Juli 2002 – das ist die gedruckte und ausgelegte Ausfertigung – und der überarbeiteten Fassung vom 20. Dezember 2002 – wie sie als Prüfaxemplar existiert – enthaltenen Fluglärmwerte vorgenommen, aus der die Abweichungen bzw. Veränderungen ersichtlich sind. Auch diese Tabellen möchten wir zu Protokoll geben. Ich werde sie jetzt aber auch auf dem Beamer auflegen.

(Folie: Tabelle 7-1, Tagesbelastungen)

Sie erkennen die bekannten Lagepunkte 1-30 mit der Ortsbeschreibung und die dazugehörigen Lärmwerte, und zwar die LEQ(4)-Werte und die mittleren Maximalpegel. In der ersten Spalte sind die Werte aus der Auslegungsunterlage 06.01 entsprechend dem Gutachten vom 15. Juli 2002 ersichtlich und in der zweiten Spalte die Werte aus der tatsächlichen Endfassung, die aufgrund der eben abgegebenen Erklärung nicht zur Drucklegung gekommen ist. In der dritten Spalte können Sie die Veränderungen gegenüber der Auslegungsunterlagen ablesen. Wir bewegen uns beim LEQ(4)-Wert in Bereichen von Veränderungen von -7,8 dB(A) bis zu +5,5 dB(A). Wo die Veränderungen so groß sind, sind die LEQ(4)-Werte selbst aber sehr gering. Ähnliches gilt für die mittleren Maximalpegel: Dort gibt es Schwankungen von -0,8 dB(A) bis zu +0,3 dB(A).

(Folie: Tabelle 7-2, Spitzenschallbelastung)

Ähnlich verhält es sich bei der durchschnittlichen Anzahl von Spitzenschallbelastungen. Die Veränderungen erkennen Sie auf dieser Tabelle in gefetteter Schrift. Beispielsweise gab es nach der Auslegungsunterlage in Neersen Ortsmitte (Kreuzung) durchschnittlich 13,6 Lärmereignisse im Bereich von 75-80 dB(A) und nach der tatsächlichen Endfassung sind es 15,0 Lärmereignisse. Das sind im Durchschnitt also 1,4 Lärmereignisse mehr. In Neersen, westlicher Ortsrand, waren in der Auslegungsunterlage noch 0,7 Lärmereignisse im Bereich von 85-90 dB(A) genannt; das reduzierte sich in der tatsächlichen Endfassung auf 0 Lärmereignisse. Sie sehen also: Auch insofern ist es ein ähnliches Bild wie bei den äquivalenten Dauerschallpegeln und den mittleren Maximalpegeln: Die Veränderungen sind nicht gravierend.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Kames. Jetzt haben wir natürlich ein Problem – inhaltlicher wie verfahrensrechtlicher Art. Wie wir dieses Problem bewerten, möchten wir erst entscheiden, nachdem wir den Gutachter, Herrn Dr. Hagemann, gehört haben; dann müssen wir uns mit der Frage auseinandersetzen, welche Konsequenzen dieser Fehler nach sich zieht.

Es hatten sich Frau Rothe, Herr Houben und Herr Siewert gemeldet. Frau Rothe, bitte.

Doris Rothe (Einwenderin):

Neben mir sitzt Frau Dr. Wildanger. Sie ist natürlich von den ausgelegten Werten ausgegangen. Ich konnte mich jetzt noch nicht mit ihr unterhalten und weiß nicht, wie sie die neue Lage bewertet. Dazu wird sie sicherlich gleich selbst etwas sagen. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass es von uns – von den Bürgerinitiativen und von der Bevölkerung aus – inhaltlich wie verfahrensrechtlich nicht zu akzeptieren ist, dass wir an dem Tag, an dem das medizinische Gutachten bearbeitet wird, mit total neuen Werten konfrontiert werden. Das hätte doch uns doch viel früher bekannt gegeben werden müssen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke, Frau Rothe. Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Wieder einmal zeigt dieser Vorfall, wie schlampig – anders kann man das nicht nennen –, wie schlampig die Antragstellerin mit den Antragsunterlagen insgesamt umgegangen ist. Ich denke, der von Herrn Kames an die Wand geworfene Plan reicht zur Information bei weitem nicht aus. Vor allen Dingen reicht er nicht für die Feststellung aus, ob es zwischen der Endfassung und der vorherigen Fassung auch noch weitere Unterschiede gibt. Denn er hat ja nur in Bezug auf das vorgetragene, auf das ihn ein Einwender mit der Nase gestoßen hat. Ich denke, man sollte uns die tatsächlich endgültige Version auf eine geeignete Weise zur Verfügung stellen. Wie das zu geschehen hat, können nur Sie von der Bezirksregierung, Herr Marten, beurteilen. Sicherlich ist es nicht der richtige Weg, etwas zu kopieren und zu verteilen, um ein falsches Papier im Verfahren sozusagen zu heilen. Deswegen geht meine Bitte an Sie, sorgfältig zu prüfen, wie wir damit umgehen werden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Okay. Herr Siewert, bitte.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Die Stadt Willich regt an, dass die lärmmedizinischen Unterlagen erneut ausgelegt werden. Eine Frage an Herrn Kames: Können Sie noch einmal den Grund für die Überarbeitung nennen? Ich hatte das nicht richtig verstanden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Der Grund für die Überarbeitung war eine geringfügige Veränderung bei der Anzahl von Überflüge auf den so genannten Sichtflugstrecken. Dazu eine kurze Erklärung: Wir haben auch am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach die so genannten Sichtan- und

-abflugverfahren. In ein Datenerfassungssystem werden immer die Starts eingegeben. Wenn ich z. B. nach Norden in Richtung des Pflichtmeldepunktes Tönisvorst starte, dann fliege ich aus der Kontrollzone heraus. In diesem Fall wird der Start angegeben. Die aus Norden kommenden Landungen erfolgen aber nicht auch über Tönisvorst, sondern über einen anderen Pflichtmeldepunkt, nämlich über den Pflichtmeldepunkt „Mike“. Es gab bei der Zahl der Überflüge Verschiebungen im Hunderterbereich. Man kann nicht Ausflug und Wiedereinflug in die Kontrollzone über die gleiche Streckenführung legen. Diese kleinen Abweichungen sind nunmehr berücksichtigt worden. Das Lärmgutachten ist daraufhin korrigiert worden. Das war auch für die lärmmedizinische Beurteilung relevant, weil sich ja in der Tat einige Lärmwerte – wenn auch nur geringfügig – geändert haben.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Und das ist bei den Lärmgutachten dann auch berücksichtigt worden?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Das Lärmgutachten berücksichtigt das.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Gut. Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Klinger.

Ulf Klinger (Bezirksregierung Düsseldorf):

Meine Frage ist soeben von Herrn Kames beantwortet worden. Auch ich wollte fragen, ob sich denn die lärmphysikalischen Gutachten geändert haben. Ich habe jetzt die Anlage 03.01 vom 11. Juni 2002 vorliegen. Gibt es nach diesem lärmphysikalischen Gutachten noch Änderungen in der Lärmphysik, die für den Mediziner ja Eingangsgrößen sind?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Nein. Das ist nicht der Fall. Die in diesem Gutachten enthaltenen Tabellen sind identisch mit der eben genannten tatsächlichen Endfassung des lärmmedizinischen Gutachtens. Reproduziert worden ist im lärmmedizinischen Gutachten noch die Tabelle, die vor dieser kleinen Korrektur in Bezug auf die Flugstreckenbelegung erstellt worden ist. Im fluglärmtechnischen Gutachten sind selbstverständlich die richtigen Werte enthalten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Kühner, Sie hatten sich zu Wort gemeldet.

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Ich möchte anmerken – und das steht so auch der Stellungnahme der Gemeinden –, dass in diesem Gutachten, nicht ungewöhnlich für Mediziner, Äpfel mit Birnen verglichen werden. Die Werte, die der medizinische Gutachter abgeleitet hat, sind LEQ(3)-Werte. Die Werte, die der Bewertung zugrunde liegen, sind LEQ(4)-Werte.

Ein anderer Punkt betrifft das, was Sie angesprochen haben. Wenn man solche Vergleiche macht, ist es üblich darüber nachzudenken, wie genau die Aussagen denn sind. Man sieht ja, dass das Drehen an einem Schraubchen direkt zu erheblichen Veränderungen führt. Auch das ist in dem Gutachten nicht berücksichtigt worden. Es gibt also eine Reihe von Fehlern, wobei ich den zweiten der von mir genannten Fehler als viel gravierender als den ersten erachte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben und anschließend Frau Rothe.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich muss einen Punkt noch einmal ein bisschen genauer abfragen, weil mir, insbesondere nach der Rückfrage von Herrn Klinger, nicht völlig klar ist, wo die falschen Werte stehen. Deswegen wüsste ich von der Antragstellerin gern: Welche Zahlen sind denn jetzt falsch? Die im Lärmgutachten veröffentlichten und dort weiterverwendeten oder die in den medizinischen Gutachten als Eingangsdaten verwendeten Informationen? Wo steckt der Fehler tatsächlich? Das ist bei allen Argumentationen nicht wirklich deutlich herausgekommen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Es hat die eben genannte Korrektur gegeben. Sie ist im fluglärmetechnischen Gutachten von Herrn Dr. Wölk vollkommen richtig berücksichtigt worden. Im vorgelegten lärmmedizinischen Gutachten vom 15. Juli 2002 sind noch die Fehler enthalten, die durch die Endfassung korrigiert worden sind. Das heißt, die falschen Werte sind in dem fluglärmmmedizinischen Gutachten vom 15. Juli 2002 enthalten. Das reine Lärmgutachten von Herrn Dr. Wölk beinhaltet die richtigen Lärmwerte. In der ausgelegten Anlage 06.01 waren noch die vorherigen Lärmwerte enthalten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Dazu Herr Dr. Kühner und dann Herr Houben.

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Es ist für mich als Gutachter nicht ungewöhnlich, wenn es im Ablauf der Gutachten solche Verschiebungen gibt. Das will ich der Antragstellerin gar nicht ankreiden. Mir ist aber schon bei der Durchsicht der Unterlagen aufgefallen, dass das Gutachten von Dr. Wölk das Datum „9. Januar 2003“ trägt. Das medizinische Gutachten ist im vom Juni 2002. Eigentlich muss man sich dann ja nicht wundern, wenn so etwas passiert. Der Fehler ist also schon etwas gravierender; das ist nicht nur ein formaler Fehler. Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich denke, das ist genau der Punkt. Die Eingangsdaten für die medizinischen Gutachten sowohl der Antragstellerin als auch der Bürgerinitiativen sind falsch. Das ist, denke ich, ein wesentlich gravierenderer Fehler, als wenn irgendwo in einer Tabelle falsche Zahlen stehen, die im Ergebnis nichts verändern. Ob der Fehler auf die lärmmedizinische Begutachtung einen Einfluss hat, ist wirklich nicht eine Sache, die Herr Kames beurteilen kann. Dazu müsste man erst einmal die Lärmmediziner fragen. Für die wiederum ist die Vorbereitungszeit zu kurz: Sie bekommen heute Morgen um 10:15 Uhr die Daten in die Hand und sollen dann ein oder zwei Stunden später sagen, ob das im Ergebnis etwas ausmache. Das halte ich für nicht möglich.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Nun Frau Rothe zu einem anderen Thema, wie ich annehme. Ich sehe auch keine anderen Wortmeldungen mehr. Sie haben das Wort.

Doris Rothe (Einwenderin):

Sehr geehrter Herr Marten, sehr geehrte Damen und Herren, die bei airpeace e. V. versammelten vereinigten Bürgerinitiativen gegen den Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach stellen hiermit – und zwar im Namen von Doris und Martin Rothe – den **Antrag**,

den Erörterungstermin abubrechen und das Planfeststellungsverfahren auszusetzen, bis geeignete Unterlagen vorgelegt werden, die eine Beurteilung der betroffenen Eigentumsbelange im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ermöglichen.

Zur Begründung wird darauf verwiesen, dass sich im Erörterungstermin nunmehr herausstellte, dass der Vorhabensträger mit keinem einzigen der von eventuellen naturschutzrecht-

lichen Kompensationsmaßnahmen betroffenen Flächeneigentümer bisher Gespräche geführt hat. Ein Planfeststellungsbeschluss entwickelt enteignungsrechtliche Vorwirkung. Er ist Grundlage für eine Enteignung. Er kann nur unter umfassender Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange ergehen. Insbesondere die Betroffenheit von Eigentumsbelangen ist im Planfeststellungsbeschluss abschließend zu bewerten.

Im Laufe des Erörterungstermins wurde durch den Vertreter der Landwirtschaftskammer bereits sehr gut nachvollziehbar deutlich gemacht, dass aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit im Raum Mönchengladbach jeder Eingriff in landwirtschaftliche Flächen zu empfindlichen Einbußen bei den betroffenen Landwirten und in vielen Fällen zur Betriebsaufgabe führen muss. Hat der Investor keinerlei Vorgespräche mit den Eigentümern geführt, so hat er bisher auch nicht prüfen können, in welchem Umfang Eigentumsbelange durch das Vorhaben betroffen sein werden. Insbesondere ist unklar, ob die von eventuell von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen betroffenen Flächeneigentümer den Verlust ihrer Flächen ohne Weiteres verkraften oder ob Betriebe dadurch gefährdet werden. Damit versetzt der Vorhabensträger die Planfeststellungsbehörde nicht in die Lage, ihrer Aufgabe gerecht zu werden und die Betroffenheit der Eigentumsbelange zu prüfen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes – vergleichen Sie etwa das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 9. Juni 2004 mit dem Aktenzeichen 9 A 16/03 – ist es aber geboten, im Rahmen eines Infrastruktur-Planfeststellungsverfahrens das Maß der Eigentumsbetroffenheit festzustellen, insbesondere eine eventuelle Gefährdung von Betrieben zum Gegenstand der Abwägung zu machen.

Solange der Vorhabensträger insoweit keine nachvollziehbaren Unterlagen vorlegt, ist die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde auch nicht in der Lage, die Abwägung hinreichend vorzubereiten. Das Verfahren muss bis zur Vorlage aussagekräftiger Unterlagen unterbrochen werden. Eine Fortsetzung des Erörterungstermins unter diesen Umständen ist nicht zumutbar. Es besteht die Gefahr, dass längere Zeit über Kompensationsmaßnahmen diskutiert wird, die später gar nicht realisiert werden können. Dies wird unter anderem auch durch die im Rahmen des Verfahrens bereits thematisierte, vom Vorhabensträger geplante Inanspruchnahme von Flächen der Stadt Willich deutlich, die die Stadt für anderweitige Planungsmaßnahmen benötigt. Ähnliches gilt für die Stadt Korschenbroich. Der Vorhabensträger kann für sich nicht in Anspruch nehmen, zuerst den Antrag auf Planfeststellung gestellt zu haben; er muss vielmehr darlegen, ob er nicht mit zumutbarem Aufwand auf andere Flächen zurückgreifen könnte, um die Planungen der Städte Willich und Korschenbroich nicht zu gefährden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Sie haben ein ernsthaftes Problem angesprochen. Sie haben auch die Reaktion der Bezirksregierung am Dienstagmittag erlebt. Auch wir hielten den Sachvortrag in dieser

Angelegenheit für nicht überzeugend und haben dann die Antragstellerin gebeten, zu den 38 Ausgleichsflächen einen Statusbericht vorzulegen, aus dem ersichtlich ist, wie die Eigentumsverhältnisse sind und wie die Zugriffsmöglichkeiten auf die Grundstücke gewährleistet werden. Wir haben dem Antragsteller bis zum Dienstag nächster Woche Zeit gegeben, dies nachzuholen. Danach müssen wir entscheiden, ob das, was nachgebessert wurde, ausreicht oder nicht. Sie haben die Problematik im Grundsatz aber richtig beschrieben. Dennoch möchte ich Ihrem Antrag auf Abbruch des Verfahren nicht entsprechen, sondern, wie gesagt, zunächst einmal abwarten, was uns am Dienstag vorgelegt wird.

Herr Graaff, Sie haben das Wort.

Rudolf Graaff (Stadt Korschenbroich):

Da wir erfahren haben, dass offenbar bislang eine Abstimmung mit den Eigentümern nicht getroffen ist – ich möchte die Problematik aber nicht noch einmal vertiefen – und es damit ja auch zu enteignenden Eingriffen kommen kann, die – insbesondere weil Betriebsgefährdungen entstehen – nicht gerechtfertigt sind, bitte ich, bei den Abstimmungsgesprächen, die jetzt für die benötigten Ausgleichsflächen geführt werden sollen, auf das Suchraumkonzept der Stadt Korschenbroich zurückzugreifen. Wir haben das heute Morgen der Bezirksregierung und auch der Antragstellerin überreicht. Wir **beantragen** hiermit förmlich,

die Ausgleichsflächen innerhalb der Grenzen des Suchraumkonzeptes vorzusehen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Herr Graaff. Herr Klinger.

Ulf Klinger (Bezirksregierung Düsseldorf):

Ich möchte noch einmal auf die Daten der verschiedenen Gutachten zurückkommen. Ich gebe zu, dass ich jetzt total verwirrt bin, zumal Herr Dr. Kühner eben noch eine Unterlage aus dem Jahr 2003 erwähnte. Haben Sie sich da möglicherweise vertan?

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Nein. Ich habe mich da nicht vertan. Das eine Gutachten trägt ein Datum aus dem Jahr 2003. Die Unterschrift unter das lärmmedizinische Gutachten trägt das Datum „Juni 2002“. Das ist mir schon bei der Durchsicht aufgefallen. Ich habe ja schon gesagt, dass es manchmal Überlappungen geben kann oder dass in einem Gutachten, das schon ein bestimmtes Datum trägt, noch vielleicht vier Wochen später etwas abgeändert wird. Das sind Dinge, die man nicht ganz ausschließen kann. Aber eine Differenz von sechs Monaten scheint mir doch reichlich zu sein.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Darf ich noch einmal nachfragen, Herr Dr. Kühner: Welches Gutachten trägt jetzt das Datum aus dem Jahr 2003?

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Moment.

Ulf Klinger (Bezirksregierung Düsseldorf):

Vielleicht darf ich – solange Sie noch suchen – einmal wiedergeben, was mir vorliegt und was auch ausgelegt worden ist. Ich kann nämlich die Aussagen von Herrn Kames auch nicht ganz nachvollziehen. Das lärmphysikalische Gutachten – Anlage 03.01 – trägt das Datum „München, 11. Juni 2002“. Das lärmmedizinische Gutachten von Prof. Kastner und Dr. Hagemann trägt das Datum „15. Juli 2002; Redaktionsschluss der wissenschaftlichen Literatur 15. Juni 2002; Redaktionsschluss lärmtechnische Daten 15. Juli 2002“. Unterlagen sind im lärmmedizinischen Gutachten laut Unterlagenverzeichnis wie folgt eingegangen: Nach der Unterlage „U1 – EADS Deutschland, Berechnungen von Lärmbelastungen am Flughafen Mönchengladbach“ heißt es „München, 10. Juni 2002“; das ist also eine Differenz von einem Tag. Nach der Unterlage „U1 – EADS Deutschland, Ergänzungen zu den Berechnungen von Lärmbelastungen am Flughafen Mönchengladbach (LEQ(4) > 60 dB(A)-Kontur)“ heißt es „München, 11. Juli 2002; per Post erhalten am 15. Juli 2002“.

Ich gebe zu: Aufgrund dieser unterschiedlichen Daten – insbesondere durch die Zitierung einer Unterlage aus 2003 – bin ich momentan auch sehr verwirrt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Kühner.

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Das Gutachten, das ich im Augenblick vor mir liegen habe, trägt das Datum „8. Januar 2003“ – „Berechnungen von Lärmbelastungen am Flughafen Mönchengladbach für das Referenzszenario des Jahres 2000“.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Hörr.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielleicht zur Klarstellung, Herr Dr. Kühner: Welche Anlage ist das genau? Können Sie die Nummer nennen?

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Anlage 03.03.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Okay, das wird überprüft. – Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Die Anlage 03.03 trägt in der Tat das Datum „8. Januar 2003“. Das war der Tag der Fertigstellung des separaten Gutachtens zur Berücksichtigung von Lärmbelastungen für das Referenzszenario des Jahres 2000. Wir hatten ja ein Gutachten für das Prognosejahr 2015 erstellt. Im weiteren Verlauf des Antragsverfahrens wurde es erforderlich, einen Vergleich zum Referenzjahr 2000 herzustellen. Dieses Gutachten für das Jahr 2000 ist in der Tat später erstellt worden als das Gutachten für das Prognosejahr 2015. Darauf basieren – was die Auswirkungen angeht – selbstverständlich auch die anderen Gutachten. So erklärt es sich auch, dass die Anlage 03.04, in welcher der Vergleich der Lärmbelastungen zwischen der Flugverkehrsprognose für 2015 und dem Referenzjahr 2000 vorgenommen wird, vom 9. Januar 2003 stammt. Man hat also praktisch die Vergleichbarkeit des Referenzjahres mit dem Prognosejahr im Januar 2003 abgeschlossen – natürlich auf Basis der korrekten Prognosedaten für das Jahr 2015, die bereits im Jahr 2002 festgestellt worden sind.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Gorecki, hatten Sie sich zu diesem Punkt gemeldet?

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich möchte im Namen der Neuss-Grefrather Bürger gegen Fluglärm und den mehreren Tausend Einwendern in der Region Neuss, Dormagen, Grevenbroich bei der Bezirksregierung **beantragen,**

dass zum Thema „Gesundheit“ und zum Thema „Umweltauswirkungen“ – Unterpunkt „Schutzgut Mensch“ – die Auswirkungen von zwei Flughäfen, und zwar Düsseldorf und Mönchengladbach, für die Region Neuss, Dormagen und Grevenbroich untersucht werden.

Ich verweise ausdrücklich darauf, dass wir bei Westwindlage unter anderem für Neuss-Grefrath zukünftig 250 Maschinen täglich erwarten. Diese 250 Maschinen pro Tag setzen sich aus 170 Maschinen pro Tag aus Düsseldorf und 80 Maschinen pro Tag aus Mönchengladbach zusammen. Wir erwarten mit diesen 250 Maschinen pro Tag Lärmbelastungen im Einzelschallpegel im Bereich bis weit über 80 dB(A). Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Der Antrag ist entgegengenommen. Ich denke, wir sind mit den die Formalien betreffenden Fragen durch.

Ich rufe jetzt den

**Tagesordnungspunkt 7:
Gesundheit**

auf. Herr Dr. Hagemann, Sie haben nun das Wort. Vielleicht könnten Sie aber auch zu diesem Zahlenwirrwarr Stellung nehmen, das uns bislang beschäftigt hat. Bitte.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Guten Tag, meine Damen und Herren! Zunächst einmal möchte ich zum Ausdruck bringen, wie ärgerlich die Verwechslung der beiden von uns vorgelegten Gutachten ist. Eben wurde noch nicht deutlich: Es gibt von uns eine Version, die auf den richtigen physikalischen Zahlen beruht und die wir auch eingereicht haben. Es ist aber dann in der Auslegung eine Version vorgelegt worden, die auf veralteten physikalischen Daten beruht. Nachdem ich gestern über dieses Problem informiert worden bin, habe ich beide Versionen der Gutachten – auch beide Tabellen – miteinander verglichen. Es zeigen sich keine Veränderungen in den medizinischen Aussagen.

Jetzt möchte ich gern die Aussagen des Gutachtens zusammenfassen und Ihnen die Schwellengrenzwerte erläutern, die wir bei unseren Aussagen zugrunde legen. Außerdem möchte ich Ihnen eine Studie vorstellen, um Ihnen aufzuzeigen, wie Herr Prof. Kastner, ich und auch andere Gutachter zu Entscheidungen kommen und auf welcher wissenschaftlichen Basis wir unsere Empfehlungen aussprechen.

(Folie: Organschäden/Gesundheitsschäden)

Für die Bewertung der medizinischen Auswertungen am Tag haben wir drei Betrachtungsweisen. Es geht zunächst um direkt durch den Schall verursachte Organschäden, also direkte organische, körperliche Schädigungen, die durch Lärm entstehen. Dazu gibt es Grenzen von 75 dB(A) als Mittelungspegel, als LEQ, und 36 x 88 dB(A) als Spitzenpegel. Insgesamt betrachten wir sowohl Mittelungspegel, LEQ-Werte, als auch mittlere Spitzenpegel. Zur Erläuterung. Bei mittleren Spitzenpegeln betrachtet man Einzelpegel, die einen bestimmten Wert überschreiten, und mittelt diese.

Für indirekt verursachte Gesundheitsschäden haben wir Grenzen von 65 dB(A) als Mittelungspegel und 15 x 88 dB(A) als Spitzenpegel zugrunde gelegt; 82 dB(A) war die Grenze

beim mittleren Spitzenpegel. Als weiteren Schwellenwert haben wir den präventivmedizinischen Schwellenwert von 60 dB(A) als Mittelungspegel festgelegt.

(Folie: Belästigung)

Ganz häufig ist in Anhörungen und Diskussionen die Abgrenzung zur Belästigung ein Thema. In einem fluglärmmedizinischen Gutachten geht es nicht darum, die Belästigung abzuschätzen, sondern die medizinisch-gesundheitlichen Auswirkungen. Belästigung ist ein schwieriges Feld; in solchen Anhörungen ist da sicherlich abzuwägen. Bei Vorhaben wie einem Autobahnausbau oder einem Ausbau von Flughäfen kommt es für einzelne Bewohner natürlich zu Belästigungen oder zu Nachteilen hinsichtlich der Lebensqualität oder anderer Dinge. Das ist aber genau der Grund, warum wir hier sitzen und versuchen, das Ganze abzuwägen.

Was sagt die Literatur zum Thema Belästigung? Das Bild ist sehr uneinheitlich. Es gibt sehr viele Studien, die sehr unterschiedliche Werte aufzeigen. Wir haben, wie Sie nachlesen können, in unserem Gutachten einige Studien dazu ausgewertet. Man kann sagen, dass ab 40 dB(A) Mittelungspegel erste Bevölkerungsreaktionen auftreten; die Bezirksregierung weiß das wahrscheinlich, denn das gilt auch für andere Lärmquellen. Bei Pegeln zwischen 45 dB(A) und 55 dB(A) Mittelungspegel fühlen 0 % bis 20 % der Bevölkerung belästigt. Belästigung geht, wie gesagt, nicht mit Gesundheitsschädigung einher. Das ist wichtig festzustellen. Vielleicht ist es auch wichtig klarzustellen, warum es so schwierig ist, als Wissenschaftler Belästigung und Belästigungserleben zu definieren. Lärmbelästigung hat, das zeigen alle Studien, mit einem sehr subjektiven Empfinden zu tun. Sie kennen vielleicht die klassischen Beispiele: Das ganze rauschende Meer wird im Urlaub als angenehm empfunden, während ein einziger tropfender Wasserhahn als belästigend erlebt werden kann. Alle Studien zeigen zumindest unter einem LEQ von 60 dB(A), dass häufig andere Variablen als der dB(A)-Wert einen sehr großen Einfluss auf das Belästigungserleben haben, z. B. die Einstellung zur Lärmquelle. Auch eigene Untersuchungen von uns in Düsseldorf, in Dortmund und an anderen Flughäfen zeigen das. So spielt z. B. eine Rolle, ob jemand am Flughafen arbeitet oder nicht. Ich will noch einmal deutlich machen, dass es nicht Gegenstand des lärmmedizinischen Gutachtens ist, Belästigung einzuschätzen.

(Folie: Situation in Mönchengladbach)

Wie ist nun die Situation in Mönchengladbach hinsichtlich der genannten Schwellen direkte Gefährdung, indirekte Gefährdung und Präventivmedizin? Keine dieser von den Physikern festgesetzten Schwellen wird überschritten. Das gilt sowohl hinsichtlich der ersten Berechnung der Physiker als auch hinsichtlich der korrigierten Berechnung der Physiker.

Vielleicht noch ein Wert zu der Diskussion um LEQ(3) und LEQ(4), auch wenn wir das in diesem Anhörungsverfahren mit Herrn Wölk schon eingehend diskutiert haben. Das ist ein

schwieriges Thema, dem wir als Gutachter immer wieder begegnen. Es gibt dazu Berechnungen von Herrn Faulenbach da Costa, der annimmt, dass man für den Prognosefall Mönchengladbach etwa 2 dB(A) als Unterschied ansetzen müsste. Herr Wölk hat die Daten für LEQ(3) und LEQ(4) ausgerechnet.

Wir haben einen präventivmedizinischen Schwellenwert von 60 dB(A) angenommen, was schon sehr konservativ ist. Nun geben wir Empfehlungen für Immissionsorte, die deutlich unter diesem Wert von 60 dB(A), nämlich bei etwa 55 dB(A) bis 57 dB(A), liegen. Wir sind uns natürlich bewusst, dass es bei solchen Berechnungen Unsicherheiten geben kann; dem tragen wir mit unseren Empfehlungen Rechnung. Für die Immissionsorte Eickerend und Maternus-Grundschule geben wir Empfehlungen. Dies sind von allen Immissionsorten die am stärksten belasteten. Wir haben ganz klar gesagt, dass man dort die Belastungsbeanspruchung überwachen muss und gegebenenfalls Maßnahmen zum Lärmschutz vornehmen sollte. Weiterhin kommen die Orte Neersbroich Nord, Neersen westlicher Ortsrand und Büttgerwald südlicher Ortsrand, wo die Werte zwischen 54 dB(A) und 57 dB(A) liegen, der präventivmedizinischen Schwelle nahe. Man sollte auch dort beobachten und gegebenenfalls Maßnahmen ableiten.

(Folie: Nachtfluglärm)

Kommen wir zum Nachtfluglärm. Sie wissen, es wurde beantragt, verspätete Landungen zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr zuzulassen. Es gibt folgende von uns definierte Grenzwerte, wozu man vielleicht vorwegschicken sollte, dass viele Lärmgutachter auch insofern von Mittelungspegeln ausgehen. Wir halten das im Sinne des Schutzes der Bevölkerung nicht für sinnvoll, weil Mittelungspegel nicht die einzelnen Lärmereignisse widerspiegeln. Wenn ich aber, wie in diesem Fall, über einen großen Zeitraum mittele, komme ich trotz sehr vieler Einzelereignisse zu einem geringen LEQ. Deshalb sind wir der Meinung, dass man nachts die Einzelereignisse betrachten muss.

Nun zu den von uns angesetzten Grenzwerten. Für die direkt durch den Schall verursachten Organschäden liegt der Grenzwert bei 6 x 75 dB(A) Spitzenpegel außen; hinsichtlich von indirekt verursachten Gesundheitsschäden ist er überschritten, wenn wenige Male 62,5 dB(A) Spitzenpegel außen erreicht werden. Kommen wir auch in Bezug auf dieses Thema zur Situation in Mönchengladbach. Es gibt auch insofern keine direkte oder indirekte Gefährdung der Gesundheit. Die höchsten Belastungen zeigen sich in Neersen, westlicher Ortsrand, wo in den Sommermonaten alle fünf Tage ein Lärmereignis zwischen 80 dB(A) und 85 dB(A) auftritt, und in Eickerend, wo alle zwei Tage ein Lärmereignis zwischen 80 dB(A) und 85 dB(A) auftritt.

(Zurufe von den Einwendern: Das gibt es doch nicht! – Unruhe)

– Ich denke, wir haben sicherlich noch Gelegenheit, weiter über die Nachtlärmproblematik zu reden, sicherlich auch über die DLR-Studien oder andere Studien. Ich möchte noch einmal daran erinnern, dass es um Gesundheitsgefährdung und nicht um Belästigung geht. Die Frage ist, wovon man eine Gesundheitsgefährdung ableiten kann.

(Zuruf von den Einwendern: Tatsache ist doch, dass bei den Zahlen, die Sie gerade vorlegen, kein Mensch leben kann! – Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Hagemann, fahren Sie fort. Wir machen nachher eine Fragerunde, in der sich jeder an den Gutachter wenden kann. Aber jetzt tragen Sie bitte im Zusammenhang vor.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Im Vorfeld der anderen Anhörung haben wir ja eine Empfehlung für die Maternus-Grundschule abgegeben. Ich will eine Studie nennen, die sicherlich vielen bekannt ist, weil sie durch die Medien ging. Sie ist in der letzten Woche in „Lancet“, einem medizinischen Magazin veröffentlicht worden. Ich will Ihnen die Ergebnisse kurz nennen – es ist die einzige Studie, die ich vorstellen will –, weil ich Ihnen ganz einfach einmal aufzeigen will, wie wir als Gutachter zu solchen Entscheidungen kommen.

(Folie: Aircraft and Road Traffic Noise and Children's Cognition and Health)

Was wurde untersucht? Es geht um die Auswirkungen von Fluglärm auf Schulen. Es wurden 2.844 Kinder an 89 Schulen in den Umgebung von Flughäfen untersucht. 56,2 % dieser Schulen hatte – das sollte man dazu sagen – keine Lärmschutzmaßnahmen; nur bei vier Schulen gab es Dreifachverglasungen. Die Studien wurden in England in der Umgebung um den Flughafen Heathrow – das ist der größte Flughafen Europas –, in Spanien beim Flughafen Barajas und in den Niederlanden beim Flughafen Schiphol durchgeführt.

(Zuruf von den Einwendern: Wie viele Kilometer waren die Schulen vom Flughafen entfernt?)

– Dazu steht in der Studie leider nichts. Ich habe Herrn Stansfeld deswegen und auch wegen anderer Dinge, die mir in methodischer Hinsicht nicht klar sind, angemault, aber er hat noch nicht geantwortet. Herr Stansfeld macht seit Jahren Forschung auf diesem Gebiet. Nach meiner Meinung ist er derjenige, der sich mit dem Thema der Auswirkungen von Lärm auf Kinder, am intensivsten befasst hat. Diese Studie aus der letzten Woche – ich nehme an Sie kennen Sie; dazu gab es ja auch eine dpa-Meldung – ist die größte, die er bisher durchgeführt hat.

Die Fluglärmbelastung lag zwischen 30 dB(A) und 77 dB(A); das sind LEQ-Werte. Anhand dieser Lärmbelastung hat man vielleicht eine Vorstellung davon, wie die Lärmbelastung war; den genauen Abstand nennt die Studie aber, wie gesagt, nicht. Gemessen wurden: die Lesefähigkeit, die Aufmerksamkeit, mentale Gesundheit, das subjektive Gesundheitserleben der Kinder, die Lärmbelästigung, die Fähigkeit zur konzeptionellen Wiedergabe, die Informationswiedergabe, das Kurzzeitgedächtnis, das Langzeitgedächtnis und die Erinnerungsleistung von Kindern.

Die Kontrollvariablen sind ein wichtiger Punkt in der Diskussion um Lärm. Welche Kontrollvariablen in eine Studie einfließen, ist immer ein Schlüsselfaktor. Auch diese Studie beruht auf Korrelation. Das heißt, man hat verschiedene Faktoren, die zueinander in Beziehung gesetzt werden. In diesem Fall sind das Lernen und Lärm. Um das einmal deutlich zu machen: Es wird immer wieder darüber diskutiert, dass die Menschen in den Mittelmeerländern seltener Krebs haben. Immer wieder wird versucht aufzuzeigen, woran das liegt. So wird empfohlen, Weißbrot zu essen, Rotwein zu trinken oder Fisch zu essen. Man erkennt nämlich, dass diese Anwohner irgend etwas anders machen als wir. Das kann dann eben sein, dass sie mehr Weißbrot essen. Wenn man danach vorgeht, kann man eine Korrelation von Weißbrotessen und Seltener-Krebs-Haben erhalten. Aber in Wahrheit werden es andere Gründe als das Weißbrotessen sein. In der Forschung ist es ein Problem, dass Korrelationsstudien dieser Art immer wieder veröffentlicht werden. Sie könnten – um beim genannten Beispiel zu bleiben – auch eine Korrelation zwischen dunklen Haaren und Krebsrisiko bekommen. Auch wenn es natürlich Nonsens ist, dass dunkle Haare vor Krebs schützen, könnten Sie diese Korrelation aufweisen.

Ähnliches ließe sich zu der genannten Lärmstudie sagen. Wenn ich Einschränkungen in der Lernleistung feststelle, kann das viele Ursachen haben. Vielleicht werden Kinder in den dem Lärm ausgesetzten Schulen ja zu Hause weniger gefördert! Das wäre denkbar; man muss das eben kontrollieren. In diese Studie floss als kontrollierende Variable ein: die Sprache zu Hause – das ist in London eine wichtige Variable –, der sozioökonomische Status, keine privaten Schulen, keine Schulen mit anderen dominanten Lärmquellen, die Frage, ob die Eltern Hausbesitzer waren, und die Ausbildung der Mutter. Dass diese Kontrollvariablen berücksichtigt wurden, macht diese Studie zu einer guten Studie. Aber es konnten nicht alle Kontrollvariablen einfließen. Nicht gemessen werden konnte: der Fernsehkonsum der Kinder, das Leseverhalten in der Familie, die Qualität der Lehre an den Schulen, die Lärmbelastung der Kinder zu Hause oder die Ernährung der Kinder. Diese Liste ließe sich fortsetzen. Aber Sie mögen erkennen, wie schwierig es ist, eine solche Studie zu konzipieren.

(Folie: Ergebnisse der Studie)

Zu den Ergebnissen der Studie, die ich Ihnen einfach so nennen will, wie sie sind. Es hat sich gezeigt, dass um den Flughafen Heathrow eine Verzögerung in der Lesefähigkeit festgestellt werden konnte; das war ein linearer Anstieg. Unter Lärmbelastung lernten Kinder ein

bis zwei Monate später zu lesen. Außerdem gab es eine Verzögerung bei der Wiedererkennungseistung; dazu gibt es aber in der Studie leider keine konkreten Aussagen. Man muss dazu sagen, dass der Effekt mit $p = 0,9$ – den Statistikern sagt das vielleicht etwas – vorhanden ist und zur Kenntnis genommen werden muss, aber gering ist. Er ist also signifikant, aber nicht hochsignifikant; er ist statistisch gesichert, aber nicht sehr stark. Das bedeutet, dass ich diese Effekte nicht bei jedem Kind finde. Zum Vergleich: Wenn ich Sie in zwei Gruppen teilen und Ihre Körpergröße messen würde, könnte ich davon ausgehen, dass ich im Mittel die gleiche Körpergröße in beiden Gruppen habe. Tatsächlich habe ich das aber wahrscheinlich nicht, weil Unterschiede zufällig vorhanden sind. Ich muss das deshalb zufallskritisch absichern. Das ist in der Studie gelungen, aber nur knapp. In den Schulen mit hoher Lärmbelastung konnten einzelne Kinder also tatsächlich erst später lesen, aber es waren nicht so viele Kinder, dass ich von einem sehr starken Effekt ausgehen kann. Dennoch ist der Effekt, wie gesagt, vorhanden und muss zur Kenntnis genommen werden. Hochsignifikant sind die Effekte hingegen beim subjektiven Belästigungserleben.

Mich hat erstaunt – das muss ich sagen –, hinsichtlich welcher Punkte keine Effekte erkennbar waren: Auch Schulen, die mit einem LEQ von 77 dB(A) lärmbelastet sind – bei diesem Wert sagen wir als Lärmgutachter bereits, dass organische Gesundheitsschäden möglich sind – und bei denen es zum Teil keine Lärmschutzmaßnahmen gibt, konnten keine Effekte in Bezug auf Aufmerksamkeit, konzeptionelle Wiedergabe, Informationswiedergabe, Kurzzeitgedächtnis, Langzeitgedächtnis, mentale Gesundheit und das subjektive Gesundheitserleben gefunden werden.

Nun noch zu den Ergebnissen in Bezug auf den Straßenlärm. Insofern ist erstaunlich, dass nachgewiesen wurde, dass sich die konzeptionelle Wiedergabe und die Informationswiedergabe unter Straßenlärm verbessert haben. Ich kann das nicht erklären; ich kann das nur wiedergeben. An keinen Schulen waren Effekte erkennbar hinsichtlich Aufmerksamkeit, Kurzzeitgedächtnis, Langzeitgedächtnis usw.

Das ist das, was sich uns zeigt. Ich habe all die anderen Studien, die wir im Lärmgutachten ausführlich beschrieben haben, aufmerksam betrachtet. Sie wissen, dass es zu den Flughäfen München, Heathrow und New York sehr viele Untersuchungen gibt. Wenn in diesen Studien Effekte nachgewiesen werden, dann bezieht sich das immer auf sehr viel höhere Lärmbelastungen als hier in Mönchengladbach; es geht dort in der Regel um einen LEQ von über 70 dB(A). Hinsichtlich der Werte, die für die Maternus-Grundschule prognostiziert werden, gibt es also keinen Beweis für Effekte. Trotzdem haben wir die Empfehlung ausgesprochen, die Belastungs- und Beanspruchungssituation in der Schule zu beobachten und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen.

Damit möchte ich meine Ausführungen abschließen. Sie haben jetzt vielleicht einen Eindruck davon gewonnen, wie wir zu unseren Entscheidungen kommen. Ich kann bei Bedarf gerne andere Studien vorstellen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Wir haben ein paar Nachfragen. Zunächst Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich möchte Herrn Dr. Hagemann etwas fragen. Ich habe mitgeschrieben, dass Lärmbelästigungen im lärmmedizinischen Gutachten nicht berücksichtigt werden sollen. Ist das so richtig?

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Ja.

Herbert Gorecki (Einwender):

Dann muss ich sagen: Ich bin regelrecht geschockt.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte einfach sagen, dass die lärmmedizinischen Bewertungen – – Sie machen auf mich einen sehr kompetenten Eindruck. In der ganzen Literatur – ich habe einmal das Internet bemüht – wird sehr viel Fachchinesisch gesprochen. Mir ist vollkommen klar, dass für die Leute in der Nähe der Maternus-Grundschule eine lärmmedizinische Bewertung dringend erforderlich ist. Ich hoffe nur, dass daraus die Konsequenz gezogen wird und dass der Flughafen nicht ausgebaut wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber das soll nicht mein Thema sein. Ich wohne leider weder in der Lärmschutzzone 1 noch in der Lärmschutzzone 2; ich wohne außerhalb. In der Lärmschutzzone C, die es auch noch gibt, wohne ich ebenfalls nicht. In Neuss, Dormagen und Grevenbroich gibt es sehr viele Ortsteile, in denen Zehntausende Menschen wohnen. Wieso wird die Lebensqualität dieser Menschen, die durch den Fluglärm immer schlechter wird, in Bezug auf die Auswirkungen des Flughafens nicht richtig untersucht? Ich bin weiß Gott kein Fachmann und kenne mich mit Gesetzen nicht aus; viele bemühen ja in ihrer Verzweiflung sogar das Grundgesetz. Wer schützt uns eigentlich? Die Gutachter schützen uns jedenfalls nicht. Ich weiß seit voriger Woche von Herrn Klinger, dass vieles als Belästigung einzustufen ist und in den Bereich der Psychologie – aber das ist ja auch ein Bereich der Medizin – gehört. Soll ich mich etwa punktieren lassen, um den Fluglärm nicht mehr zu hören? Ich bin wirklich mit meiner Weisheit am Ende, wenn ich höre, dass Sie das nicht untersucht haben. Ich **beantrage** deshalb,

dass die Lärmbelästigung für die Gebiete von Neuss, von Dormagen, von Grevenbroich und insbesondere von Neuss-Grefrath erneut lärmmedizinisch untersucht wird.

Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Herr Dr. Hagemann, Sie haben das Wort.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

In einem fluglärmmedizinischen Gutachten geht es darum, die Gesundheitsgefahren abzuschätzen. Belästigungen oder Einschränkungen der Lebensqualität sind sicher Gegenstand des Anhörungsverfahrens. Die Bezirksregierung muss diese Punkte abwägen. Es stellt sich auch bei anderen baulichen Maßnahmen stets die Frage, inwieweit für einige Bevölkerungsteile Vorteile und für andere Bevölkerungsteile Nachteile entstehen. Ich kann Ihnen aber versichern – und ich nehme das sehr ernst –, dass Sie infolge des Ausbaus nicht unter gesundheitlichen Folgen zu leiden haben werden. Ich kann nichts über Ihre eingeschränkte Lebensqualität sagen. Alles was ich sagen kann, ist, dass die Aussagen und Ergebnisse aus der Forschung diesbezüglich sehr unterschiedlich sind. Das hängt mit Mentalitäten, Einstellungen usw. zusammen. Sie alle wissen ja, dass es viele Beispiele gibt, in denen Lärmquellen ganz unterschiedlich wahrgenommen werden. Manches ist für die einen Lärm und für die anderen Musik. Regentropfen können auf einer Entspannungs-CD angenehm wirken, ein tropfender Wasserhahn in der Nacht kann dagegen belästigend sein. Das Thema ist sehr schwer fassbar.

Es gibt viele Studien, die die Bezirksregierung und die anderen Entscheidungsträger auch kennen. Darin wurde untersucht, ab wann ein Belästigungserleben einsetzt und ab wann man mit Anrufen von Anwohnern, die äußern, dass sie sich belästigt fühlen, zu rechnen hat. Das einzuschätzen, ist aber nicht meine Aufgabe. Es wäre meines Erachtens vielmehr die Aufgabe der Bezirksregierung, das in der Umweltverträglichkeitsstudie abzuwägen. Ich hingegen muss festlegen, ab wann eine Gesundheitsgefährdung für die Bürger, die es auf jeden Fall zu vermeiden gilt, gegeben ist. Wir haben dazu in unserem Gutachten ganz klare und im Sinne des Schutzes des Bürgers konservative Aussagen getroffen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Herr Klinger, bitte.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Herr Dr. Hagemann, Sie haben in Ihrem Vortrag eben schon die Problematik äquivalenter Dauerschallpegel und energieäquivalenter Dauerschallpegel angesprochen. Dazu habe ich eine Nachfrage: Beide unterscheiden sich nicht nur im Äquivalenzparameter 3 bzw. 4, sondern auch im Betrachtungszeitraum. Der äquivalente Dauerschallpegel bezieht sich laut Fluglärmgesetz auf die sechs verkehrsreichsten Monate, während sich der energieäquivalen-

te Dauerschallpegel, der für medizinische Studien maßgeblich ist, auf den Betrachtungsraum von 24 Stunden bezieht. Das ist ein sehr wesentlicher Unterschied.

Sie führen auf Seite 40 Ihres Gutachtens an, dass Guski zwischen LEQ(3) und LEQ(4) 3 dB(A) unterscheidet. Die DFG-Studie, die Sie auf Seite 41 Ihres Gutachtens anführen, gibt einen Unterschied zwischen 0,3 dB(A) und 2 dB(A) an. Schließlich führen Sie die Aussagen von Jansen für den Fall Dortmund an; danach gibt es zwischen beiden einen Unterschied von ca. 0,6 dB(A). Es gibt meines Wissens aber auch sehr ernst zu nehmende Studien, die einen Unterschied von bis zu 8 dB(A) oder 9 dB(A) ausweisen, und zwar bei Flughäfen, die täglich zwischen 240 und 280 Flugbewegungen haben. Der große Unterschied von 8 dB(A) oder 9 dB(A) findet sich dann direkt unter den Abflugrouten. Da Mönchengladbach mit prognostizierten ca. 330 Bewegungen täglich in den sechs verkehrsreichsten Monaten nahe an diesen Werten liegt, müsste man meines Erachtens im Worst-Case-Szenario die Differenz von 8 dB(A) oder 9 dB(A) annehmen.

Wie haben Sie die Werte von LEQ(4) in LEQ(3) überführt bzw. welche Differenzen haben Sie angenommen?

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Alle Studien – auch die, die wir zitiert haben – kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen. Faulenbach da Costa hat ja auch in seinem Gutachten für Mönchengladbach einen Unterschied von, ich glaube, 2 dB(A) berechnet. Wir haben dieses Problem immer wieder. Es ist für uns Gutachter misslich, dass es eine Gesetzeslage gibt und dass es andere Forschungsergebnisse gibt, die auf anderen Zahlen beruhen. Man kann nur hoffen, dass die Grundlagen EU-weit vereinheitlicht werden. Es gibt wohl niemanden, der sich das mehr wünscht als wir, denn wir werden mit diesen Problemen immer wieder konfrontiert.

Herr Wölk hat bereits ausgeführt, dass er für Mönchengladbach Berechnungen sowohl für LEQ(3) als auch für LEQ(4) durchgeführt hat. Wir haben diese Berechnungen eingesehen und uns sind keine Unterschiede aufgefallen. Die größte Differenz betrug, für die kritischen Bereiche, 2,6 dB(A). Es gab zwar größere Differenzen, aber das war bei einem LEQ zwischen 20 dB(A) und 30 dB(A). Wenn sich die Differenz bei diesen Werten auf 4 dB(A) oder 5 dB(A) erhöht, spielt das aus fluglärmmedizinischer Sicht keine Rolle. Wir haben dem Rechnung getragen, indem wir die LEQ(3)-Werte für Mönchengladbach haben ausrechnen lassen.

Noch einmal: Das sind natürlich alles Prognosewerte. Wir könnten uns zwar einfach auf den Standpunkt stellen, dass das der Rechtslage entspreche und wir deshalb so vorgehen könnten; damit ist der Gesundheit aber nicht geholfen. Deshalb gehen wir konservativ vor. Wir tun das auf zweierlei Weise: Mit 60 dB(A) definieren wir einen präventivmedizinischen Schwellenwert und wir sprechen schon Empfehlungen für Immissionsorte aus, die deutlich unter 60 dB(A) liegen; ich glaube das trifft z. B. für Büttgerwald mit unter 55 dB(A) zu. Wir haben

also auch insofern noch einmal eine weite Sicherheitsmarge im Sinne des Schutzes der Bevölkerung.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank. Es gibt jetzt 11 Wortmeldungen, die wir der Reihe nach abhandeln werden. Als nächster ist Herr Kruse an der Reihe, bitte.

Hans Kruse (Einwender):

Ich wohne in direkter Nachbarschaft der Maternus-Grundschule. Ich habe zunächst eine Frage bezüglich der Maßnahmen, über die Sie gerade sprachen. Welche Maßnahmen hat die Antragstellerin auf meinem Grundstück durchzuführen, damit ich mich abends auf meine Terrasse setzen und meinen Garten genießen kann?

Außerdem muss ich sagen, dass ich ein so an den Haaren herbeigezogenes Gutachten, wie es sich in Bezug auf die Betroffenheit der Kinder darstellt, schon lange nicht mehr gesehen habe.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie reden von Heathrow und Schiphol. Schauen Sie aber einfach mal nach München-Riem. Es gibt Untersuchungen, die das Lernverhalten von Kindern zum Gegenstand haben, die beim alten Flughafen wohnten und die durch Bau des neuen Flughafens den Lärm nicht mehr erleben mussten. Diese Daten sollten Sie auf den Tisch legen und dann werden Sie sehen, was man unseren Kindern zumuten möchte.

Zur Maternus-Grundschule möchte ich noch sagen, dass es dort einen mittleren Maximalpegel von 78 dB(A) gibt. Es gibt täglich 70 Maschinen, die über 75 dB(A) liegen. Das bedeutet für die Kinder in der Schule, dass sie alle zehn bis fünfzehn Minuten von einem solchen Flugzeug belästigt werden. Dabei ist von einem vernünftigen Lernen unserer Kinder, der zukünftigen Generation, nicht mehr zu reden. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Hagemann.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Ich habe gestern noch mit Herrn Markus Meis telefoniert, der die Dissertation zu dem Flughafen München angefertigt hat. Ich habe diese dabei und kann sie auch in Kopie zur Verfügung stellen. Es wurde in München-Riem die Lernleistung der Kinder untersucht, als der Flugverkehr wegfiel, und es wurde die Lernleistung der Kinder untersucht, die an dem neuen Flughafen plötzlich der Lärmbelastung ausgesetzt waren. Wenn man sich aber die Zahlen

anschaut – ich habe das gestern noch mit Herrn Meis erörtert –, stellt man fest, dass in München-Riem an den untersuchten Schulen die Lärmbelastung einen LEQ von 68 dB(A) bis 69 dB(A) hatte und der LEQ über 24 Stunden erhoben wurde. Wenn man das auf 16 Stunden umlegt, dann würde man – ich schätze das; ich bin kein Lärmphysiker – deutlich über 70 dB(A) liegen. Zur Kontrolle wurde nach dem Wegfall des Flughafens eine Lärmbelastung eines LEQ über 24 Stunden von 54 dB(A) bis 55 dB(A) zugrunde gelegt. Wenn man das auf 16 Stunden umlegt, ist man bei ähnlichen Werten wie sie an der Maternus-Grundschule sind. Auch Stansfeld, der Schulen verglichen hat, die sehr hohem bzw. sehr niedrigem Lärm ausgesetzt waren, kommt zu sehr viel höheren LEQ-Werten, als sie für die Maternus-Schule prognostiziert werden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Schraetz.

Johanne Schraetz (Einwenderin):

Ich habe sehr große Bedenken hinsichtlich des Gutachtens von Herrn Dr. Hagemann. Wenn er die Abstände der Schulen zu dem Flughafen nicht definitiv benennen kann, ist dieses Gutachten in meinen Augen nicht relevant.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich wohne in Süchteln, das direkt in der Einflugschneise und außerdem – im Falle eines Ausbaus des Flughafens Mönchengladbach – im Bereich des Kreuzes der Flugrouten von Düsseldorf und Mönchengladbach liegt. Wir haben sehr große Bedenken und sehr große Angst. Ich habe acht Jahre in Holzbüttchen, direkt in der Einflugschneise des Flughafens Düsseldorf, gewohnt. Mein Mann hat das vor ein paar Tagen in diesem Verfahren ja schon einmal angesprochen: Es war nicht mehr möglich, auf der Terrasse Kaffee zu trinken. Unsere damals noch kleinen Kindern haben sich, wenn Flugzeuge kamen, geduckt oder sind ins Haus gerannt. Das gleiche habe ich festgestellt, als die Air Berlin noch über Süchteln flog, die ihren Flugbetrieb dann, wie alle anderen Fluglinien, Gott sei Dank eingestellt hat. Ich muss sagen, dass die Bevölkerung weder in Viersen noch in Süchteln für die Probleme, die mit dem Fluglärm einhergehen, sensibilisiert ist, weil zurzeit ja nur sehr wenige Flugzeuge fliegen. Wenn das anders wäre, würden in diesem Erörterungstermin bedeutend mehr Bürger anwesend sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie sagen, dass all diese Lärmwerte unsere Kinder und uns nicht belästigen. Man sollte in diesem Raum einmal einen Lautsprecher aufstellen und diesen Lärm damit erzeugen!

(Beifall bei den Einwendern)

Dann würden wir sehen, ob wir uns noch unterhalten können!

(Beifall bei den Einwendern)

Etwas möchte ich noch zu den acht Jahren, die ich in Holzbüttchen gewohnt habe, sagen. Ich bin wegen der Flugzeuge, wegen der damit verbundenen Belästigungen und aus Angst von dort weggezogen. In der Zeit von 1972 bis 1980 – das war das Jahr in dem wir nach Süchteln gezogen sind –, gab es in Holzbüttchen sieben Todesfälle, und zwar von noch jungen Menschen im Alter von 40 bis 62 Jahren, die an Krebs erkrankt waren. Das ist wirklich erschreckend und sehr bedenklich. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Hagemann.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Ich möchte noch etwas zu der Entfernung der vorhin genannten Schulen von den entsprechenden Flughäfen sagen: Das bezieht sich nicht auf mein Gutachten. Ich hatte nur eine Studie aus einer renommierten medizinischen Zeitschrift, „Lancet“, zitiert, die vor zwei Wochen veröffentlicht wurde. Es handelt sich dabei um die größte Studie ihrer Art, deren Ergebnisse auch als Pressemeldungen über die dpa vermeldet wurden. Ich dachte, es wäre interessant, das darzustellen. In der Studie ist leider nicht angegeben, wie weit die einzelnen Schulen von den Flughäfen entfernt sind. Diese Studie ist, da sie erst vor zwei Wochen erschienen ist, natürlich nicht in mein Gutachten eingegangen. Insofern bezieht sich das, was ich dazu ausgeführt habe, nicht auf mein Gutachten. Vielmehr handelt es sich um die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zu der hier diskutierten Thematik, die ich Ihnen nicht vorenthalten wollte.

Noch einmal: Meine Aufgabe ist es, eine medizinische Gefährdung abzuschätzen, nicht Belästigungen. Ich kann zu letzteren keine Aussagen machen, aber es ist auch Sinn dieses Verfahrens – und auch da wiederhole ich mich –, diese Belästigungen, so wie sie auch bei allen anderen baulichen Maßnahmen entstehen, abzuwägen. Das kann im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie geschehen, ist aber sicherlich auch Aufgabe der Bezirksregierung im Rahmen ihrer Entscheidungsfindung nach dem Erörterungstermin.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Als nächster hat Herr Dube das Wort.

Dietmar Dube (Einwender):

Ich möchte noch einmal auf das Gutachten über den Flughafen München-Riem zurückkommen. Mir liegt ein Gutachten vor, das eindeutig besagt, dass die Konzentrationsfähigkeit und

Lernfähigkeit der Kinder nach dem Wegfall des Flughafens zugenommen hat und dass sie besser schlafen konnten. Ich weiß nicht, ob es diesbezüglich verschiedene Gutachten gibt und ob Gutachter nach dem Motto „Wessen Brot ich esse, dessen Lied ich singe!“ arbeiten?

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn der Flughafen Mönchengladbach gebaut würde, wäre das unverantwortlich für die Zukunft der Kinder. Danke sehr.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Herr Dr. Hagemann, bitte.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Es handelt sich nicht um verschiedene Gutachten. Ich habe diese Studie, die Sie meinen, zusammengefasst und habe sie auch dabei. Ich kann sie Ihnen gern in Kopie geben.

(Dietmar Dube [Einwender]: Die Bezirksregierung sollte sich vielleicht die Münchener Gutachten einmal zukommen lassen!)

Der Fluglärm in der lauten Wohnumgebung um den Flughafen München, die von Evans, Hygge und Bullinger untersucht wird, entspricht einem LEQ von 68,1 dB(A), und in der leisen Wohnumgebung gibt es einen LEQ von 59,2 dB(A). 59,2 dB(A) ist höher als der für die Maternus-Grundschule prognostizierte Wert. Insofern sind es nicht unterschiedliche Studien, die wir zitieren. Man muss bedenken, dass diesen Studien ganz andere Werte zugrunde liegen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich habe die folgenden Wortmeldungen in der folgenden Reihenfolge vorliegen: Frau Vogt-Sädler, Herr Mischke, Herr Schäfer, Herr Dr. Kühner, Frau Stall, Herr Ewald, Herr Gorecki, Frau Wildanger und Herr Kruse. Sie können sich auf diese Reihenfolge also schon einmal einstellen.

Frau Vogt-Sädler, bitte.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Herr Dr. Hagemann, können Sie bitte noch einmal die Folie über die lärmmedizinische Bewertung der direkten und indirekten Schäden auflegen?

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Ja, gern.

(Folie: Organschäden/Gesundheitsschäden)

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Das Gebiet der Stadt Neuss wird nicht nur vom Fluglärm des Flughafens Mönchengladbach, sondern auch von dem des Flughafens Düsseldorf beeinträchtigt. Die Antragstellerin hat ja auch Berechnungen in Bezug auf den Gesamtlärm für den Bereich Neuss durchgeführt; die Ergebnisse liegen mir leider noch nicht vor. Ich habe aus dem im Erörterungstermin Gesagten entnommen, dass im Bereich Neuss-Grefrath Gesamtlärmbelastungen zwischen 68 dB(A) und 69 dB(A) auftreten. Das würde bedeuten, dass die Lärmbelastungen – sofern die Berechnungen, die bisher nur mündlich vorgestellt wurden, stimmen – in Neuss-Grefrath oberhalb der Schwelle für indirekt verursachte Gesundheitsschäden liegen würden. Der Flughafen Mönchengladbach hat also – mangels Messwerten kann man das nicht genau beziffern – ein erhebliches Verursacherpotenzial. Wie würden Sie diese Gesamtlärmbelastung der Neusser Bürger lärmmedizinisch bewerten?

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Ich kann dazu keine Stellung nehmen. Wir haben über die Gesamtlärmproblematik schon viel diskutiert; dieser Problematik sind sich alle bewusst. Ich kann aus dem Bauch heraus ohne genaue Kenntnis der Werte keine Stellung zu dem, was Sie gesagt haben, beziehen.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich kann nur darauf hinweisen, dass der Wert von 68 dB(A) genannt wurde.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Können Sie noch etwas zu den Werten sagen, Herr Zerbe?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Erstens ist Neuss gar nicht Gegenstand der Untersuchung, denn wir haben die 30 Einzelpunkte betrachtet, die wir auch in Bezug auf den Fluglärm gutachterlich untersucht haben. Der höchste Wert für einen äquivalenten Dauerschallpegel LEQ(4) liegt bei 57,7 dB(A). Die Zahlen, die Sie genannt haben, sind uns völlig unbekannt. Ich kann dazu keine Stellung nehmen und bezweifle auch, dass die von Ihnen genannten Werte dort überhaupt entstehen können.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Vogt-Sädler.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Über diese Entgegnung bin ich sehr erstaunt, denn ich hatte – das ist sicherlich auch aus dem Wortprotokoll zu entnehmen – im Rahmen der Behandlung der Lärmproblematik unter

physikalischen Gesichtspunkten auf die Problematik der Überlagerungen hingewiesen. Sie haben daraufhin ausgeführt, dass Sie außerhalb des Lärmgutachtens, das sie zu Beginn des Erörterungstermins vorgelegt haben, im Zusammenhang mit Einwenderbeschwerden Einzelberechnungen durchgeführt haben, die eine ganze Reihe von Punkten im Stadtgebiet Neuss betreffen. Ich hatte im gleichen Zusammenhang den Antrag gestellt, dass Sie die entsprechenden Werte vorlegen müssen. Die Bezirksregierung hatte mir zugesagt, dass wir die Werte bekommen. Sie hatten im Rahmen dieses Termins einen Wert von 68 dB(A) oder 69 dB(A) genannt, den Sie aufgrund einer Einzeleinwendung erhoben hatten. Ich denke, dass wir die Gesamtlärmbelastung für die Neusser Bürger, die sowohl im Einflussgebiet des Flughafens Düsseldorf als auch des Flughafens Mönchengladbach liegen, durchaus diskutieren sollten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Ich glaube, Sie haben von zwei verschiedenen Dingen gesprochen; es könnte sich deshalb um ein Missverständnis handeln. Sie sprachen jetzt von der Vorbelastung.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich sprach von der Gesamtbelastung.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir haben zu einzelnen Einwendungen Stellung genommen und Berechnungen für einzelne Punkte angestellt. Wir haben gesagt, dass wir die Werte daraus zur Verfügung stellen werden. Es ist definitiv kein Punkt darunter, in dem wir die von Ihnen genannten äquivalenten Dauerschallpegel gemessen hätten. Das ist sicherlich auch dem Wortprotokoll zu entnehmen. Möglicherweise verwechseln Sie den äquivalenten Dauerschallpegel mit dem Einzelschallpegel.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Vogt-Sädler.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Das, Herr Zerbe, ist das Problem, wenn man Werte nicht schriftlich vorlegt, sondern im Erörterungstermin nur mündlich diskutiert. Deshalb hatte ich ja darum gebeten, die Werte vorgelegt zu bekommen, um die Belastung sowohl physikalisch als auch lärmtechnisch einschätzen zu können. Aber leider sind Sie dieser Bitte auch nach einer Woche noch nicht nachgekommen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Es können weiterhin Fragen an den Gutachter gestellt werden. Als nächster hat Herr Mischke das Wort.

Ulrich Mischke (Einwender):

Ich bin betroffener Bürger und wohne in Neersen. Herr Dr. Hagemann, wenn ich mich richtig erinnere, haben Sie uns in der zweiten Folie verdeutlicht, wann Belästigungen spürbar werden. Ich meine, ich hätte gelesen, dass das ab 40 dB(A) der Fall ist. Können Sie die Folie vielleicht noch einmal auflegen?

(Folie: Belästigung)

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Ich habe gesagt, dass man in der Regel ab 40 dB(A) mit ersten Reaktionen der Bevölkerung rechnen kann. Es gibt zwar verschiedene Studien dazu, bei dem genannten Wert handelt es sich jedoch um einen Mittelwert, der sich aus einer Metaanalyse ergibt, in die mehrere Hundert Belästigungsstudien eingegangen sind.

Ulrich Mischke (Einwender):

Vielen Dank. Ab 40 dB(A) rechnet man also mit Bevölkerungsreaktionen; der Lärm wird spürbar und man fühlt sich belästigt.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Einzelne fühlen sich belästigt.

Ulrich Mischke (Einwender):

Einzelne – in Ordnung. Jetzt komme ich auf die Studie zurück, die Sie uns sehr ausführlich erläutert haben. Sie sind Wissenschaftler. Wenn Sie uns etwas erläutern, gehe ich davon aus, dass Sie sich sehr gut überlegt haben, warum Sie das machen. Ich habe mich sofort gefragt, wie groß die Entfernung der berücksichtigten Schulen ist. Sie haben darauf hingewiesen, dass sich in der Studie dazu keine Angaben finden, was ich für sehr bedauerlich halte. Die Grundschule in Neersen ist 1,2 km vom Flughafen entfernt. Deshalb hätte mich interessiert, wie viele Schulen in der Studie berücksichtigt wurden, die in vergleichbarer Entfernung von einem Flughafen liegen. Sie haben darauf hingewiesen, dass sehr wohl eine Ausgangslage für die Bewertung angegeben worden ist. Dabei fiel mir auf, dass die schon bei 35 dB(A) beginnt. Einerseits bekommen wir also zu hören, dass es erst ab 40 dB(A) Mittelungspegel erste Bevölkerungsreaktionen gibt, andererseits geht die genannte Studie von einem noch viel niedrigeren Lärmpegel aus. Dass dann bei der Untersuchung unter Umständen herauskommt, dass die Schüler relativ wenig Reaktionen zeigen, ist aus meiner Sicht sehr verständlich. Aus meiner Sicht kann die Studie als Erläuterung oder Erklärung, wann

die Betroffenheit der Schüler beginnt, nicht herangezogen werden, weil sehr tiefe Ausgangswerte gewählt worden sind.

(Beifall bei den Einwendern)

Dagegen sind als Spitzenwert 77 dB(A) angegeben worden. Ich denke, dass wir in Mönchengladbach zum Teil höhere Werte haben. Bei der Maternus-Grundschule haben Sie zwar niedrigere Werte erwähnt – allerdings nur als Empfehlung. Sie haben auch den Bereich des westlichen Ortsrands von Neersen aufgeführt; davon ist meiner Meinung nach auch die Neersener Grundschule erfasst.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Herr Dr. Hagemann, bitte.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

An den 89 Schulen, die untersucht worden sind, gab es einen mittleren Pegel von 33 dB(A) bis 77 dB(A). Man ist wissenschaftlich so vorgegangen, dass man Schulen verglichen hat, die sehr hoch bzw. sehr niedrig belastet sind. Es handelte sich dabei um die umfassendste Studie dieser Art, was die Anzahl der untersuchten Schulen und Kinder angeht. Es wurde versucht, jedes Lärmprofil zu erfassen, um es zu dem Lernverhalten der Kinder in Beziehung setzen zu können. Das ist aus wissenschaftlicher Sicht ein sehr sinnvolles, aber auch aufwändiges Verfahren. Man versucht, darüber Vorhersagen, das heißt Regressionsgleichungen, zu erstellen, um Aussagen darüber treffen zu können, welche Erhöhung des Mittelungspegels in dB(A) welchen Effekt auf die Kinder hat. Die Studie ist, wie gesagt, vor zwei Wochen in „Lancet“ veröffentlicht worden. Es geht vieles daraus hervor, aber auch nicht alles. Ich habe den Autor per Email nach den methodischen Hintergründen befragt. Herr Stansfeld ist schon sehr lange in der Forschung tätig. Wenn man sich Veröffentlichungen von ihm ansieht, erkennt man, dass er sich sehr für Lärmschutz bei Kindern engagiert. Man kann davon ausgehen, dass er wissenschaftlich sehr fundiert vorgegangen ist. Ich habe jetzt leider nicht im Kopf, wie hoch der mittlere Pegel in der Studie war. Ich meine aber, dass die Schulen im Mittel zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A) Mittelungspegel lagen; dem entsprachen Werte von 33 dB(A) bis zu 77 dB(A) an einzelnen Schulen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Herr Schäfer, bitte.

Herbert Schäfer (Einwender):

Ich komme aus Willich-Neersen und bin betroffener Bürger im 4 km-Radius. Ich habe eine Frage: Wer hat Ihnen die Ortslagenbeschreibung gegeben? Ich gehe davon aus, dass Ihnen Neersen nicht im Detail bekannt ist. Stimmt das?

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Die Lärmkonturen werden in Vorgesprächen mit den Physikern und anderen Gutachtern besprochen und daraufhin werden Immissionsorte ausgewählt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schäfer, bitte.

Herbert Schäfer (Einwender):

Nachher komme ich zu sehr tragischen Feststellungen. Ich möchte aber noch etwas vorwegschicken, damit Sie wissen, mit wem Sie es zu tun haben: Ich bin kein Mediziner, aber Ihr Satz, dass Mittlungspegel nicht das Einzelereignis anzeigen, hat mich ungeheuer beruhigt. Genau das, Herr Dr. Hagemann, ist es, worum es geht: Nicht der Mittlungspegel, sondern das Einzelereignis quält uns.

(Beifall bei den Einwendern)

Vielleicht ist ein Beispiel, das ich Ihnen nennen möchte, nicht wissenschaftlich, aber für mich sehr beachtenswert: Unser jüngstes Enkelkind ist in Elmpt geboren und ist dort zwei Jahre lang aufgewachsen. Brügggen-Elmpt ist ein ehemaliger Militärflughafen der Briten. Dieses Kind wirft sich auch heute noch auf die Erde, wenn es einen von den seltener gewordenen Überflügen gibt. Das will ich Ihnen nur zu Bedenken geben; dazu will ich keinen Kommentar hören. Das ist aber eine Folge des Fluglärms.

Ähnliches habe ich immer wieder erlebt, z. B. in Bezug auf das Krebsrisiko in Braunkohlegebieten: Man hat sich jahrzehntelang geweigert, Untersuchungen nach dem Krebsregister vorzunehmen, obwohl das Fraunhofer-Institut im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen eine interne Untersuchung gemacht hatte und dabei ein zwanzigfach höheres Krebsrisiko festgestellt hat. Das gleiche passiert in diesem Verfahren in Bezug auf die Lärmphysik und auf die Lärmmedizin. Der geplagte Laie fragt sich, wo das enden soll.

Ich kann Ihnen nur noch einmal anbieten, was im Vogelschlaggutachten als Tabelle dargestellt ist: Abflughöhen von Luftfahrzeugen bzw. auch Landungen. Die Kurve in dem Gutachten zeigt ganz deutlich, dass es westlich des Ortsrandes von Neersen, am so genannten Nierssee, eine Überflughöhe von deutlich unter 300 Fuß, das heißt von unter 100 m, gibt. Es kann ja wohl nicht wahr sein, dass wir eine solche Vergleichsstudie, wie Sie sie vorschlagen, nehmen. Benachbart liegt der Kindergarten und im 4 km-Radius gibt es noch einen weiteren

Kindergarten. Herr Dr. Hagemann, Ihre Bemühungen in Ehren – aber sie helfen uns kaum weiter! Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Hagemann, bitte.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Ich stimme Ihnen vollkommen zu. Es entspricht auch unserer Ansicht, dass es zum Schutz der Anwohner nicht ausreichend ist, ausschließlich auf Mittlungspegel abzustellen, wie das in vielen Studien und auch europäischen rechtlichen Rahmenbedingungen der Fall ist. Wir fordern aus diesen Gründen für unsere lärmmedizinischen Gutachten auch die Maximalpegel und die mittleren Maximalpegel an; sie werden in der Abwägung berücksichtigt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Kühner.

Herr Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Ich möchte vorab eine persönliche Bemerkung machen: Ich bin auch Gutachter. Ich habe mir aus schlechter Erfahrung abgewöhnt, ein Gutachten über etwas anzufertigen, das ich nicht selbst gesehen habe.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Realität hat doch manchmal eine gewisse Überzeugungskraft, die einen im Vergleich zur Papierlage oft überraschen kann.

Ich werde nachher noch zu dem Gutachten Stellung nehmen, möchte aber vorab noch eine Frage stellen, damit ich später Ihre Antwort entsprechend erwidern kann. Was verstehen Sie unter einer, um mit Ihren Worten zu sprechen, präventivmedizinischen Schwelle mit weiter Sicherheitsmarge?

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Es wirkt jetzt vielleicht so, als sei das Ironie gewesen. Das war aber nicht meine Absicht. Ich will versuchen, Ihnen zu erklären, in welche Richtung meine Argumentation geht: Ich kann einerseits in das Bundesimmissionsschutzgesetz schauen, das aber bei Fluglärm nicht anwendbar ist. Andererseits kann ich in die Verfassung schauen, in der es auch um Gesundheitsschutz geht. Ist das, was Sie meinen, die von der Verfassung vorgegebene Schwelle? Oder kann ich das so interpretieren wie die Schwelle, die beispielsweise in der DFG-Liste in Bezug auf die maximale Arbeitsplatzkonzentration genannt ist? Was habe ich darunter zu

verstehen? Einen weiteren Hinweis möchte ich Ihnen in Bezug auf die aktuelle Kabinettsfassung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm geben: Darin ist die Tagesschutzzone 1 mit einem LEQ(3) von 60 dB(A) vorgesehen. Meine Frage lautet also: Wie habe ich den Begriff der präventivmedizinischen Schwelle nun einzuordnen? Danke schön.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Zu Ihrer ersten Bemerkung möchte ich Folgendes sagen: Natürlich ist es besser, wenn man das, was man begutachtet, gesehen hat. Oft begutachten wir Dinge, die bereits existieren. Es handelt sich aber bei dem lärmmedizinischen Gutachten um einen Prognosefall für 2015. Man muss sich dabei einfach auf Prognosedaten verlassen, also auf etwas, was man nicht gesehen haben kann. Ich sehe dazu – außer wir können eine Zeitmaschine erfinden – auch keine Alternative.

Was wir mit dem Begriff präventivmedizinischer Schwellenwert meinen, ist Folgendes: Wir können uns in der Regel nicht nach irgendwelchen gesetzlichen Vorgaben usw. richten, sondern müssen versuchen zu ermitteln, wann eine Gefährdung für die Gesundheit tatsächlich droht. Dies wird allgemein, in vielen Studien, ab einem Wert von 65 dB(A) angenommen. In dem vorliegenden Verfahren ist man aber mit Prognosedaten konfrontiert und es ist äußerst schwierig, Evidenzen aufzuzeigen; häufig ist man auf Korrelationsstudien angewiesen. Deshalb haben wir aus Sicherheitsgründen, also zum Schutze des Bürgers, eine Stufe unter den genannten 65 dB(A) angesetzt. Diese Schwelle haben wir im Einklang mit vielen Gutachtern und anderen Sachverständigen bei 60 dB(A) definiert.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Frau Stall, bitte.

Martina Stall (Stadt Willich):

Herr Dr. Hagemann, ich habe eine Frage an Sie. Sie haben vorhin eher beiläufig gesagt, dass Herr Dr. Wölk auch die LEQ(3)-Werte ermittelt hätte. Im Gutachten steht davon nichts; dort stehen nur die LEQ(4)-Werte. Die LEQ(3)-Werte kennen wir nach wie vor nicht. Sie haben zwar behauptet – und so steht das auch im Gutachten –, die LEQ(3)- und LEQ(4)-Werte unterschieden sich kaum, aber nachgewiesen wurde das nicht. Wir haben bereits letzte Woche beantragt, dass die entsprechenden Konturen als LEQ(3)-Werte dargestellt werden, so dass man die Betroffenheit erkennen kann. Unter anderem haben wir als Schwelle für eine erhebliche Belästigung einen Wert von 55 dB(A) gefordert, damit man – auch wenn es keine rechtliche Relevanz hat – einmal erkennen kann, wie die Belästigung im Ortsteil Neersen sein wird.

Ich möchte gern an das, was Herr Dr. Kühner gerade gesagt hat, anknüpfen: Ortskenntnis kann nicht schaden, wenn man ein Gutachten macht. Wenn Sie die entsprechende Ortskenntnis gehabt hätten, wäre Ihnen vielleicht auch aufgefallen, dass Einrichtungen wie z. B.

die Grundschule Pappelallee und der Kindergarten Pappelallee in einem Abstand von 40 m bis 60 m von der 60 dB(A)-Kontur liegen. Die Maternus-Grundschule liegt ebenfalls in einem solchen Bereich. Sie ist explizit in die Untersuchung aufgenommen worden. Unsere Schulen sind aber irgendwie vergessen worden. Wir hatten beantragt, die entsprechenden Werte zu erhalten, was bis heute aber nicht geschehen ist. Nichtsdestotrotz hätte man das schon im Vorfeld machen können. Sie haben aber nur die 30 Immissionspunkte benutzt, die Ihnen vorgegeben worden sind. Das war nach meiner Ansicht der falsche Ansatz. Hätte man die Dinge etwas genauer betrachtet, wäre man sicherlich zu der Erkenntnis gelangt, dass zumindest eine Aussage mit Blick auf unsere Schulen notwendig gewesen wäre. Wir haben eine solche nachgefordert und ich gehe davon aus, dass wir sie noch erhalten werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames, bitte.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Frau Stall, in Bezug auf die Grundschule Pappelallee, die Kindertagesstätte Bengdbruchstraße und die Altentagesstätte Minoritenplatz sind im Erörterungstermin bereits Werte genannt worden, die von Herrn Dr. Wölk im Rahmen der Bearbeitung von Einwendungen speziell für diese Orte ermittelt worden sind. Wir haben diese Werte schon einmal vorgetragen, aber ich trage sie noch einmal vor: Für die Grundschule Pappelallee ist ein LEQ(4)-Wert von 57,6 dB(A) ermittelt worden; der LEQ(3)-Wert beträgt 59,8 dB(A). Die beiden Werte liegen bei der Grundschule Pappelallee also in der Tat im gleichen Bereich. Das gleiche gilt für die Maternus-Grundschule, für die der LEQ(4)-Wert 56,8 dB(A) und der LEQ(3)-Wert 59,3 dB(A) beträgt. Die Werte liegen damit – wie Sie ganz richtig sagten – ganz knapp außerhalb der 60 dB(A)-Kontur.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. Herr Ewald, bitte.

Rolf Ewald (Betroffener):

Ich bin betroffener Bürger aus Raderbroich und wohne ca. 1.500 m bis 2.000 m vom Startbahnhof entfernt. Folgendes ist mir bei Ihren Gutachten, Herr Dr. Hagemann, immer wieder aufgefallen: Sie bekommen eine Vorgabe und Sie hinterfragen nicht, ob diese Sinn macht, sondern nehmen sie einfach – und das ist ja auch Ihre Aufgabe – als gegeben hin.

Wir bekommen in diesem Verfahren Untersuchungen von Madrid, Amsterdam und London vorgesetzt. Ich bin 31 Jahre lang in der Luftfahrt tätig gewesen und glaube mich daran erinnern zu können, dass das alles schon viele Jahrzehnte lang existierende Flughäfen sind. Sie wollen die Erkenntnisse, die bei der Untersuchung von 2.800 Kindern in der Nähe dieser

Flughäfen gewonnen worden sind, auf einen Flughafen projizieren, den es noch gar nicht gibt. Es ist mir schleierhaft, wie das gehen soll. Ich habe immer geglaubt, dass es ein Gesetz gäbe, das besagt, dass man nur Gleiches mit Gleichem vergleichen kann. Ich habe den Eindruck, dass dieses Gesetz in Ihrem Gutachten durchbrochen wurde. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Gleiches mit Gleichem zu vergleichen gestaltet sich in der Lärmwirkungsforschung schwierig, weil alle Flughäfen höchst unterschiedlich sind. Ich wollte mit der von mir ausgewählten Studie, die in den letzten Wochen durch die Presse und Fachpresse ging – ich habe auch damit gerechnet, in dem Erörterungstermin von den Einwendern darauf angesprochen zu werden –, zeigen, auf welche wissenschaftlichen Erkenntnisse wir als Wissenschaftler uns stützen können. Ich bin davon ausgegangen, dass es Ihnen wenig hilft, wenn ich Sie lediglich mit den Daten und Ergebnissen konfrontiere. Ich wollte Ihnen die Überlegungen und Abwägungen, die wir im Vorfeld bei einer Gutachtenerstellung vornehmen, verdeutlichen und klarmachen, wie derartige Studien in unsere Überlegungen einfließen. Es sind bei uns stets Studenten damit beschäftigt, alle Studien, die weltweit zum Thema Lärmwirkungen veröffentlicht werden, zu besorgen und zu analysieren. Wir beziehen dann alle derartigen Studien in unsere Gutachten ein. Viele dieser Studien werden, vielleicht weil dort der Bedarf größer ist, naturgemäß an größeren Flughäfen durchgeführt. Es gibt aber auch viele andere Studien bezüglich kleinerer Flughäfen und anderer Lärmquellen. Wir haben in unserem Gutachten einige Hundert dieser Studien, die wir verwendet haben, dargestellt. Unser Anspruch ist es, ein möglichst fundiertes Bild aus allen wissenschaftlichen Ergebnissen, die uns zur Verfügung stehen, zu erhalten. Die Studie von Stansfeld ist meines Erachtens die größte ihrer Art und sie wurde von jemandem durchgeführt, der sich schon sehr lange sehr intensiv mit dieser Problematik befasst. Aber Sie haben vollkommen Recht: Man kann sich darüber streiten, ob sich die Situation an den von Ihnen genannten drei Großflughäfen mit der von Mönchengladbach vergleichen lässt.

Rolf Ewald (Betroffener):

Herr Dr. Hagemann, vielleicht habe ich mich falsch ausgedrückt; ich glaube, wir reden aneinander vorbei. Es sind in der Studie von Stansfeld die Auswirkungen auf 2.800 Kinder an jahrzehntelang existierenden Flughäfen untersucht worden. Das, was da an Erkenntnissen gewonnen wurde – der Fleiß Ihrer Studenten in allen Ehren –, soll jetzt einfach so auf Mönchengladbach übertragen werden. Dabei habe ich schwere Bedenken und ich glaube, damit bin ich wahrscheinlich nicht der Einzige, weil sicherlich alle, die hier sitzen, ihre Zweifel an dem haben, was von den Gutachtern vorgestellt wird. Das hat nichts damit zu tun, dass wir

etwas gegen die Gutachter hätten. Wir glauben Ihnen, dass das, was Sie isoliert vortragen, seine Richtigkeit hat. Das gilt aber nur für das, was Sie isoliert vortragen. Sie haben leider nicht den Auftrag, auch einmal über den Tellerrand hinaus zu schauen; vielmehr haben Sie nur Ihre Vorgaben einzuhalten. Diesbezüglich sehen wir die Dinge anders als Sie. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Ewald. Es gibt jetzt noch drei Wortmeldungen. Danach würde ich gern Frau Dr. Wildanger und Herrn Dr. Kühner zu Wort kommen lassen; das heißt, ich würde die Fragerunde nach den drei Wortmeldungen gern abschließen.

Als nächste sind also Herr Gorecki, Frau Dr. Wildanger und Herr Kruse an der Reihe.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich habe zwei Fragen an Herrn Zerbe. Sie nannten vorhin für Neuss-Grefrath einen LEQ-Wert von 57,4 dB(A). Habe ich das richtig vernommen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe ist im Moment nicht anwesend. Können wir das zurückstellen?

Herbert Gorecki (Einwender):

Ja, ich stelle die Fragen zurück.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Dr. Wildanger, bitte.

Dr. Renate Wildanger (Vertreterin):

Ich habe eine Verständnisfrage. In Ihrem Gutachten gehen Sie von den LEQ(4)-Werten aus, richtig?

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Ja.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kruse, bitte.

Hans Kruse (Einwender):

Ich habe auf meine letzten Frage noch keine Antwort bekommen. Sie hatten kurz die Maßnahmen gegen die Lärmwirkungen angesprochen. Werden Sie darauf im Weiteren noch ein-

gehen? Wenn nicht, stelle ich die Frage, welche Maßnahmen getroffen werden sollen, damit ich, der ich neben der Maternus-Schule wohne, mein Haus und meinen Garten weiterhin so genießen kann, wie ich das bisher konnte?

Außerdem möchte ich gern noch etwas zu den Schulen sagen. An der Maternus-Schule beträgt der LEQ(4)-Wert, wie wir eben erfahren haben und diese Woche schon einmal gesagt wurde, 59,3 dB(A). Für die Schule Pappelallee beträgt der LEQ(4)-Wert 59,8 dB(A). Ich habe dazu eine Verständnisfrage: Die Maternus-Schule wird von den Flugzeugen im Anflug mit einer Höhe von 198 m überflogen. Ich habe in der letzten Woche in diesem Erörterungstermin eine Überflughöhe für die Schule in Neersen von 78 m gehört. Ist das korrekt? Und wie so sind dann die LEQ-Werte der beiden Schulen so dicht beieinander?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Hagemann, möchten Sie vielleicht zuerst noch etwas zu den Empfehlungen in Bezug auf die Lärmschutzmaßnahmen sagen?

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Wir sprechen für die Maternus-Grundschule ganz klar eine Empfehlung aus, die Belastung, z. B. den physikalischen Schall, und die Beanspruchung, das heißt, inwieweit die Lehrer und Schüler tatsächlich beeinträchtigt sind, zu untersuchen. Bei den Maßnahmen muss man natürlich zuerst an physikalische Maßnahmen denken, z. B. in Form von Lärmschutzverglasung der Fenster usw. Es gibt aber auch andere Maßnahmen, die organisatorischer Natur sein können. Das kann bis zur Absiedlung gehen; aber auch in Bezug auf die Verlegung von Anflugrouten etc. ist vieles denkbar. Ich möchte an eine Art von Maßnahmen erinnern, die uns immer sehr wichtig erscheint: die psychologischen Maßnahmen. Es geht dabei um die Kommunikation und Interaktion zwischen dem Flughafenbetreiber und den Anwohnern, die im Mediationsverfahren gegeben sein muss. Man muss im Kontakt bleiben, sich über bestehende Belästigungen und Lärmbelastungen austauschen und sich zusammen überlegen, wie man den Problemen begegnen kann. Das schien an allen Flughäfen – größeren wie Frankfurt, aber auch kleineren wie Dortmund –, an denen wir diese Maßnahme beobachtet bzw. begleitet haben, äußerst sinnvoll gewesen zu sein. Es wäre ein Appell von meiner Seite an die Flughafengesellschaft und an die Einwender, die Kommunikation nach dem Erörterungstermin nicht abreißen zu lassen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Dr. Wildanger, Sie haben nun das Wort.

Dr. Renate Wildanger (Vertreterin):

Guten Tag, Herr Marten, Herr Dr. Hagemann, meine Damen und Herren! Ich möchte zunächst Stellung zu der Anlage 06, das heißt der Fluglärmbelastung am Tage, nehmen.

(Folie: Fluglärmbelastung am Tage)

Das Gutachten behandelt die Frage, ob die Lärmsituation am Regionalflughafen Mönchengladbach nach der Realisierung der geplanten Verlegung und Verlängerung der Start- und Landebahn bei der Zugrundelegung von Bewegungszahlen für das Prognosejahr 2015 medizinische Auswirkungen haben könnte. Zu dieser Aufgabenstellung stellen die Gutachter umfangreiche physikalische, statistische, medizinisch-physiologische und medizinisch-psychologische Grundlagen dar und werten die Literatur zur Lärmwirkungsforschung aus. Daraus werden Schwellenwerte für Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärm am Tage benannt. Die ermittelten Schwellenpegel werden mit den Schallpegeln, die das lärmtechnische Gutachten in den Antragsunterlagen ausweist, verglichen und so wird die prognostizierte Lärmbelastung bewertet.

(Folie: Bewertung der zu erwartenden Lärmbelastungen)

Ich möchte zunächst auf die erarbeiteten Bewertungsmaßstäbe eingehen. Es ist anerkennend hervorzuheben, dass sie dem wissenschaftlichen Stand der Lärmwirkungsforschung entsprechen und sich wohltuend von den vermeintlich ultimativen Grenzwerten der Trendsetter in diesem Geschäft abheben. Die Gutachter setzten die Schwelle, ab der Gesundheitsgefährdungen auftreten können, bei einem Dauerschallpegel von 65 dB(A) und mittleren Maximalpegeln von 15 x 88 dB(A) an. Die präventivmedizinische Schwelle für Gesundheitsgefährdungen liegt laut Gutachten bei einem Dauerschallpegel von 60 dB(A). Der Hauptgutachter in Sachen Flughafen, Herr Jansen, kann es immer noch nicht über sich bringen, diesen Wert zu akzeptieren. Darüber hinaus empfehlen die Gutachter, eine Zumutbarkeitsgrenze bei einem Dauerschallpegel von 55 dB(A) anzusetzen. Sie gehen davon aus, dass mit dieser Lärmbelastung bereits eine erhebliche Belästigung verbunden ist. Auf diesen Wert komme ich gleich noch etwas ausführlicher zurück.

Grundsätzlich sind diese Grenzwertfestsetzungen zu begrüßen, obwohl sie natürlich noch verbesserungsfähig sind. Bei der Anwendung der Grenzwerte in diesem Verfahren und bei den daraus abgeleiteten, notwendigen Maßnahmen zeigen sich Ungereimtheiten, die es zu besprechen gilt. Auf die Akzeptanz der falschen, weil zu niedrigen LEQ(4)-Werte des lärmphysikalischen Gutachtens will ich gar nicht lange eingehen. In der wissenschaftlichen Lärmwirkungsforschung beziehen sich alle Angaben auf den LEQ(3)-Wert. Es muss davon ausgegangen werden, dass die LEQ(3)-Werte für den Flugverkehr in Mönchengladbach wesentlich höher sind, als die vorgelegten LEQ(4)-Werte. Schon 1999 haben Beckenbauer und Schreiber in einer Veröffentlichung der Bundesvereinigung gegen Fluglärm darauf hingewiesen, dass bei Flughäfen mit relativ wenig Verkehr – und das trifft auf den Flughafen Mönchengladbach zu – der LEQ(4)-Wert bis zu 5 dB(A) niedriger als der LEQ(3)-Wert sein kann.

Wie ich gehört habe, wurde in der vorigen Woche im Erörterungstermin bereits die Mangelhaftigkeit des lärmphysikalischen Gutachtens dargelegt und auf seine Unbrauchbarkeit für

die lärmmedizinische Bewertung aufmerksam gemacht. Es ist eine neue Beurteilung unter Zugrundelegung der richtigen Grundlagen erforderlich.

(Beifall bei den Einwendern)

Die falschen, weil zu niedrigen mittleren Maximalpegel müssen korrigiert werden und in eine neue Bewertung des Grenzwertes 15 x 88 dB(A) einfließen.

Viel spannender als diese unnötigen Ärgernisse ist die Frage, warum die Gutachter in der Bewertung des prognostizierten Fluglärms die Zumutbarkeitsgrenze von 55 dB(A) nicht diskutieren. Die Grenze ist in der Bewertung nicht aufgetaucht, obwohl Sie sie bei den Grenzwertfestsetzungen ausdrücklich empfehlen. Die empfohlene Grenze ist nämlich sehr wohl begründet und findet bereits im Referentenentwurf der Novellierung des Fluglärmsgesetzes ihren Niederschlag als Grenzwert der Lärmschutzzone 2 bei neuen bzw. baulich wesentlich geänderten oder erweiterten Flughäfen. Sicherlich wäre diese Grenzziehung auch für die bestehenden Flughäfen angebracht, jedoch würde das wahrscheinlich zuviel Geld kosten. Es lohnt sich also, den Wert von 55 dB(A) genauer zu betrachten und die Gutachter darin zu unterstützen, ihn nicht nur zu empfehlen, sondern ihn auch in der Bewertung anzuwenden.

(Folie: Extraaurale Lärmwirkungen)

Sie sehen auf der Folie eine Aufstellung der extraauralen Lärmwirkungen, das heißt der Wirkungen auf den Körper des Menschen, die nicht nur das Ohr betreffen. Aurale Wirkungen wirken auf das Ohr, extraaurale Wirkungen wirken über das Gehirn auf den Organismus ein. Zunächst wollen wir die Störungen betrachten, worunter man die momentane Reaktion auf ein aktuelles Lärmereignis versteht. Das kennt jeder: Man liest ein Buch und jemand kommt hinzu und stört einen dabei. Die Störung entspricht einer jedermann geläufigen Erfahrung. Durch ein Geräusch wird die Aufmerksamkeit erregt und es kommt zu körperlichen, vegetativen, psychischen, kognitiven und emotionalen Reaktionen. Wenn das einmal oder zweimal passiert, ist es nicht schlimm. Im Gegenteil: Es ist anregend, man wird wach und kann damit umgehen.

Anders sieht es bei Belästigungen aus. Bei der Belästigung ist eine Beeinträchtigung des psychischen und körperlichen Wohlbefindens erreicht. Der interdisziplinäre Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt beschreibt die Belästigung als „unerwünschte Beeinflussung menschlichen Erlebens und Verhaltens“. Durch Störung der Arbeit, der Kommunikation, der Erholung und des Schlafes entstehen Beeinträchtigungen des psychischen und körperlichen Wohlbefindens, die als emotionale Verstimmungen und Beeinflussung des physiologischen Gleichgewichts in Erscheinung treten. Die Definition werden Sie sehr wahrscheinlich verstehen. Ein Beispiel: Wenn man irgendwo sitzt und liest und es kommt jemand hinein und stört, so ist das nicht schlimm. Wenn aber alle fünf Minuten die Kinder hineinkommen und sagen, sie hätten Hunger oder wollten dies oder das, dann ist das schon eine

Belästigung, auch wenn man den Kindern gegenüber ja positiv eingestellt ist. Die Belästigung ist also nicht bloß die Summe der genannten Störungen, sondern eine qualitative Veränderung der Lebenssituation der Betroffenen. Voraussetzung ist natürlich eine andauernde und gravierende Störung.

Das alles geschieht unterhalb eines Mittelungspegels von ungefähr 50 dB(A). Beim Wert von 55 dB(A) machen die Gutachten den Beginn einer erheblichen Belästigung fest. Das ist ein weiterer qualitativer Sprung, weil die erhebliche Belästigung die Grenze zur Gesundheitsgefährdung darstellt. Der Zustand der einfachen Belästigung wird, um im Beispiel zu bleiben, aufgehoben, wenn ich mein Buch nehme und damit woanders hingehe. Der Zustand der erheblichen Belästigung aber ist irreversibel. Damit geht eine Wesensveränderung einher; man reagiert auch dann, wenn keiner etwas macht. Die erhebliche Belästigung beruht auf einer langfristigen, durch sich wiederholende Störungen verursachten, vom psychischen Gleichgewicht der Betroffenen abweichenden Einstellung zum Störfaktor Fluglärm. Die Belästigung persistiert über den Augenblick der akuten Störung hinaus und kann über die anhaltende Aktivierung des vegetativen Nervensystems zur körperlichen Gefährdung werden.

Aus dem Gezeigten wird deutlich, welche Bedeutung dem Wert LEQ 55 dB(A) als Grenzwert zum Beginn der erheblichen Belästigung zukommt. Er ist als Grenzwert für notwendigen Schallschutz zu sehen und ist vor allem deswegen von Bedeutung, weil er die Grenze markiert, bis zu der die Moderatoren einen Einfluss haben. Wenn überhaupt, so besteht ein bloßer Einfluss auf die Empfindlichkeit der Anwohner nur bis zum LEQ 55 dB(A), nämlich vor Eintreten der erheblichen irreversiblen Belästigung.

(Folie: Moderatoren der Fluglärmwirkungen)

Die Empfehlung der Gutachter, neben Maßnahmen zum Schallschutz auch solche zum Umgang mit Lärm vorzunehmen beruht auf dieser Einflussmöglichkeit über die Moderatoren. Das sind die individuellen Faktoren, situative Merkmale, die Kompensationsmöglichkeiten und die Gewöhnung. Diese wird immer wieder genannt, in der Lärmmedizin aber nicht einheitlich dazu gerechnet. Es wird eine so genannte subjektive Gewöhnung beschrieben, bei der man den Lärm zwar nicht mehr wahrnimmt, aber die körperlichen Reaktionen – das ist nachgewiesen – trotzdem ablaufen. Die Kompensationsmöglichkeiten sind wohl der Punkt, bei dem im Gutachten immer wieder Maßnahmen im nichtakustischen Bereich angesprochen werden.

Nicht nur als Medizinerin würde mich nach dem Gesagten interessieren, welche Maßnahmen die Gutachter vorschlagen, um über die Moderatoren in die Belastungskette einzugreifen. Ein fairer Dialog zwischen den Flughafenbetreibern und Anwohnern ist nach meiner Kenntnis bisher nicht eingeleitet worden.

Ich fasse zusammen, indem ich folgende Fragen an Sie, Herr Dr. Hagemann, stelle. Werden Sie nach Vorliegen korrigierter lärmphysikalischer Daten Ihre Bewertung der Belastungssituation neu formulieren? Könnten Sie sich vorstellen, den Zumutbarkeitsgrenzwert mit in Ihre Bewertung aufzunehmen und für den LEQ 55 dB(A) Schallschutz zu empfehlen? Welche Maßnahmen im nichtakustischen Bereichen bzw. Maßnahmen zum Umgang mit Lärm werden Sie der Flughafengesellschaft vorschlagen?

Jetzt nehme ich zur Anlage 06.02 Stellung; das betrifft die Lärmwirkungen in der Nacht. Die Gutachter geben einen Überblick über den Stand der Lärmwirkungsforschung zum Nachtfluglärm. Sie erstellen als Lärmgrenz- und Richtwerte für die Nacht einen Spitzenpegel von 62,5 dB(A) außen und lassen diese zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr zweimal zu.

Auch für die Nachtlärmbelastung waren die Gutachter auf falsche, auf zu niedrige Lärmpegel aus dem lärmphysikalischen Gutachten angewiesen, sodass die Auswertung nicht verwertbar ist. Lediglich in Eikerend und am westlichen Ortsrand von Neersen seien bei gehäuften Lärmereignissen in der Nacht Schallschutz und andere Maßnahmen zum Umgang mit Lärm geboten.

Der erarbeitete Spitzenpegel von 62,5 dB(A) außen sollte diskutiert werden. Zum einen gehen die Gutachter von einer Schalldämmwirkung eines gekippten Fensters von 15 dB(A) aus. Je nach den baulichen Gegebenheiten schwankt diese Schalldämmung jedoch zwischen 6 dB(A) und 15 dB(A), sodass ein Wert von 10 dB(A) fairer und angemessener erscheint und zu einer Korrektur des Außengrenzpegels auf 57,5 dB(A) führen würde. Zum anderen wird dem Grenzwert eine Aufwachschwelle von 47,5 dB(A) zugrunde gelegt. Zugegebenermaßen ist dies schon bemerkenswert niedriger als die von Jansen beharrlich vertretene Schwelle von 60 dB(A) – Hochachtung! Allerdings hat das DLR inzwischen – nach Erstellung Ihres Gutachtens – die Ergebnisse seiner umfangreichen Studie zum Nachtfluglärm veröffentlicht. Danach liegt die Schwelle für nächtliches Aufwachen durch Fluglärm bereits bei 33 dB(A).

Meine Fragen an den Gutachter: Könnten Sie sich vorstellen, angesichts der neueren Erkenntnisse aus der DLR-Studie über eine Korrektur Ihres Richtwertes nachzudenken? Welche Maßnahmen empfehlen Sie der Flughafengesellschaft zum Umgang mit dem Lärm? Diese frage ich insbesondere vor dem Hintergrund der Absicht der Flughafengesellschaft, eine generelle Landeerlaubnis für verspätete Flüge zu erwirken. Meine Erfahrung aus Düsseldorf lehrt, dass eine solche Regelung zu geplanten Verspätungen führt und das Nachtflugverbot aushebelt. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Frau Dr. Wildanger.

Mir liegt ein Befangenheitsantrag von Herrn Heinz-Willi Pelzer gegen Herrn Büsow und gegen mich vor. Deswegen übergebe ich jetzt die Verhandlungsleitung an Frau Hörr und lasse eine Entscheidung über diesen Antrag herbeiführen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. Ich möchte Herrn Dr. Hagemann das Wort geben und ihn bitten, auf die Fragen von Frau Dr. Wildanger zu antworten.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Zuerst zu den Tagwerten und zur Grenze von 55 dB(A). Es ist richtig, dass wir die im Gutachten zitiert haben. Aber ich denke, dass wir an mehreren Stellen im Gutachten – so auch direkt am Anfang – zum Ausdruck gebracht haben, dass für uns die präventivmedizinische Schwelle hinsichtlich der Abschätzung von Gesundheitsgefahren bei 60 dB(A) und nicht bei 55 dB(A) liegt. Dabei bleiben wir auch, und zwar nicht, weil das unsere Meinung ist, sondern weil man bei Sichtung aller Studien, die die Lärmauswirkungen auf die Gesundheit untersucht haben, zu keinem anderen Ergebnis kommen kann. Nicht nur wir sehen das so, sondern auch andere. Inzwischen gibt es ja – wie Sie auch richtig sagen – sogar Gutachter, die sogar noch höhere Grenzwerte vertreten.

In Bezug auf die physikalischen Eingangsdaten möchte ich noch einmal betonen, dass durch die Flughafengesellschaft eine Verwechslung hinsichtlich der Frage stattfand, welches Gutachten Eingang in das Auslegungsverfahren gefunden hat. Es wurde von uns ein Gutachten auf der Grundlage der richtigen physikalischen Daten erstellt und auch an die Flughafengesellschaft gesandt. Leider gelangte eine Vorversion und nicht die endgültige Version zur Auslegung. Ich habe heute beide Versionen miteinander verglichen und ich denke, Sie sollten das auch einmal machen. Ich bin der Meinung, dass sich die medizinischen Aussagen nicht ändern. Ein Immissionsort, nämlich Büttgerwald südlicher Ortsrand, ist in endgültigen Version nicht aufgenommen, war aber in der Vorversion noch vorhanden. Deshalb kann man sagen, dass ein Gutachten, das auf den Daten der Vorversion aufbaut, noch konservativer im Sinne des Schutzes der Bürger ist. Aus Gerechtigkeitsgründen habe ich dann diesen Immissionsort bei meinen Empfehlungen auch weiter berücksichtigt. Ich denke, die Flughafengesellschaft muss für den Fehler gerade stehen.

Zum Thema des gekippten Fensters. Das ist sicherlich schwierig; dazu gibt es viele Untersuchungen mit sehr unterschiedlichen Ergebnissen. In einer Studie aus den Niederlanden ging man, glaube ich, sogar von einer Schalldämmwirkung eines gekippten Fensters von 20 dB(A) aus. Wir berufen uns auf das Mediationsverfahren in Frankfurt, bei dem sehr viele Gutachter – nämlich Bullinger, Griefahn, Hecht, Isermann, Kastka, Maschke, Spreng – zusammensaßen. Sie haben sich nach dem Mediationsbericht auf eine Dämmwirkung von 15 dB(A) geeinigt. Die jetzt durchgeführte Studie des DLR, die Sie auch zitiert haben, hat im

Median einen Wert von 18 dB(A) ergeben. Das sind die beiden aktuellsten Zahlen, die mir vorliegen; die haben wir berücksichtigt und sind so zum Wert von 15 dB(A) gekommen.

Sie sprachen den Punkt der Maßnahmen an. Ich hatte schon einige mögliche Maßnahmen genannt. Es gibt eine Vielzahl von physikalischen Maßnahmen zur Lärmeindämmung. Sie nannten – und ich habe das auch schon betont – zudem die Kommunikation zwischen Betroffenen und Flughafenbetreibern. Es zeigt sich immer wieder – auch wenn es aus medizinischer Sicht unterschätzt wird –, dass Kommunikation sehr sinnvoll ist. Ich bitte noch einmal, die Kommunikation aufrechtzuerhalten, und zwar auch dann, wenn der Ausbau stattfindet. Als andere Maßnahmen sind natürlich organisatorische Maßnahmen möglich, die ich ebenfalls schon genannt habe. Im schlimmsten Fall wäre das eine Absiedlung.

Jetzt überlege ich, ob ich auf alles, was Sie angesprochen haben, eingegangen bin. Wenn ich einen Punkt vergessen haben sollte, können Sie mir vielleicht helfen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Frau Dr. Wildanger.

Dr. Renate Wildanger (Vertreterin):

Ich verstehe nach wie vor nicht den Punkt der Maßnahmen im nichtakustischen Bereich. Ich finde, es klingt im Gutachten immer so beschwichtigend, wenn es um das Beobachten und das Reagieren im nichtakustischen Bereich geht. Was stellen Sie sich denn darunter vor? Was macht man, um die Belästigung aufzuhalten?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Die Frage lautet also: Welche ganz konkreten Maßnahmen schlagen Sie vor?

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Wir haben in Bezug auf verschiedene Immissionsorte wie z. B. die Maternus-Grundschule ganz konkret gesagt: Belastung und Beanspruchung überwachen. Unter der Belastungsüberwachung stelle ich mir eine Messstation vor, die den tatsächlichen Fluglärm misst. Unter Beanspruchungsüberwachung stelle ich mir vor, dass – und damit komme ich wieder auf die Frage der Kommunikation zurück – tatsächlich, etwa durch eine neutrale Seite, erhoben wird, wie sich der Lärm auf die Kinder und die Lehrer auswirkt. Man muss sich dann unter Einbeziehung der präventivmedizinischen Schwellen überlegen, was man machen kann, um die Gesundheit nicht zu gefährden und um ein ungestörtes Lehren und Lernen zu ermöglichen. Das könnte in Form von Gesprächsrunden, Fragebögen, Gutachten, Untersuchungen durch Wissenschaftler usw. ablaufen; das ist alles möglich. In Dortmund z. B. haben wir das als Wissenschaftler lange Zeit begleitet. Dort ging es auch um Nachtfluglärm, über den es eine große Verärgerung in der Bevölkerung gab. Wir haben zusammen mit der Deutschen Flugsicherung und den Flughafenbetreibern eine Hotline eingerichtet, die, besetzt mit Studen-

ten, 24 Stunden erreichbar war. Die Anwohner konnten stets anrufen und fragen, was der Grund dafür war, dass ein Flugzeug in der Nacht geflogen ist. Häufig sind solche Flüge Rettungsflüge und nicht, was mitunter vermutet wurde, Flüge des Bürgermeisters oder so. Das Lärmerleben ist ganz unterschiedlich, wenn ich denke, dass es der Flug eines Prominenten war, der nachts noch unbedingt starten oder landen musste, oder wenn ich weiß, dass ein kleines Kind in ein Krankenhaus geflogen wurde.

(Unruhe bei den Einwendern)

Ich meine, dass das Maßnahmen sind, die sogar physiologisch nachweisbar sind, die aber auf jeden Fall Veränderungen im subjektiven Erleben mit sich bringen. Solche Maßnahmen sind es also, die man sich auch in Mönchengladbach vorstellen kann und die an anderen Flughäfen schon existieren.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Klinger hat noch eine Nachfrage, bitte.

Ulf Klinger (Bezirksregierung Düsseldorf):

Herr Dr. Hagemann, Frau Dr. Wildanger hatte in ihrem Vortrag die DLR-Studie zitiert. Sie hat im Wesentlichen auf das Ergebnis der DLR-Studie – in meinen Augen war das kein Ergebnis – abgestellt, die Aufweckschwelle bei 33 dB(A) anzusetzen. Können Sie bitte dazu noch etwas ausführen und vielleicht auch sagen, wie laut 33 dB(A) sind?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Hagemann.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Ich habe diese Studie einmal aufbereitet. Wenn Sie anderes dazu beizutragen haben, dann bitte ich, das zu sagen. Es ist nicht ganz einfach, diese sicherlich sehr zentrale Studie, die mehrere Hundert Seiten stark ist, auf einem DIN A4-Blatt darzustellen.

(Folie: DFG-Nachtfluglärm)

Es handelt sich um eine Laborstudie. 128 Personen wurden eingeladen, 13 Nächte beim DLR zu übernachten. In physiologischer und psychologischer Hinsicht wurden verschiedene Parameter erhoben. Das Interessante an dieser Studie ist, dass 64 Anrainer des Flughafens Köln/Bonn, die vom dortigen Flugnächtlärm sehr belastet sind, untersucht wurden.

Vielleicht ist zunächst schildern, was unter Aufwachreaktion zu verstehen ist. Aufwachreaktion bezeichnet nicht nur das tatsächliche Aufwachen, an das man sich am nächsten Tag erinnert. Auch ein Wechsel von einem Schlafstadium in ein anderes werden darunter verstanden. Es gibt verschiedene Schlafphasen, in denen man unterschiedlich tief schläft. Es gibt

auch die Traumschlafphase, die so genannte Rapid Eye Movement-Phase. Gemessen wurde ein Wechsel in die Schlafphase „S1“, die kurz vor der Aufwachschlafphase liegt, und ein tatsächliches Aufwachen. Das sind spontane Aufwachreaktionen, von denen ungefähr jede zehnte am nächsten Morgen erinnert wird. Von vielen Reaktionen weiß man also am nächsten Tag nichts. Solche spontanen Aufwachreaktionen treten häufiger in der Nacht auf. Das kann ereigniskorreliert sind, wenn z. B. ein Hund draußen bellt und wenn eine Tür aufgeht. Das sind Ereignisse, an die man am nächsten Morgen keine Erinnerung hat, die aber physiologisch wirken. In der Nacht hat man in der Regel – das schwankt aber von Mensch zu Mensch – sechs bis sieben solcher Aufwachreaktionen. Diese Aufwachreaktionen wurden also in der Studie gemessen. Es ergaben sich insgesamt untersuchte 2.240 Nächte. Man hat die Probanden entweder künstlich im Labor beschallt oder man hat die tatsächliche Situation am Flughafen Köln/Bonn genommen.

Zur Aufwachschwelle; man darf da etwas nicht verwechseln. Wenn die Aufwachschwelle überschritten wird, wenn es also ein entsprechendes Geräusch gibt, wacht man nicht automatisch auf. Vielmehr war es nach den Untersuchungen in der Studie überhaupt erst ab dieser Schwelle möglich, spontane Aufwachreaktionen zu messen. Bei einem Geräusch von z. B. 35 dB(A) kann man im Versuch bei jedem 100. oder 150. Mal eine spontane Aufwachreaktion, also in knapp 1 % der Fälle, nachweisen. Man kann sich nur an jede zehnte dieser Aufwachreaktionen erinnern, wobei das natürlich nur ein Mittelwert ist und es große Unterschiede gibt. Die Aufwachschwelle wurde früher, durch andere Gutachter, sehr viel höher angesetzt. Sie ist jetzt aber – ich denke, zu Recht – niedriger.

Ich wollte das einfach noch einmal darstellen. Ich hoffe, es gibt insoweit Konsens, Frau Dr. Wildanger.

Dr. Renate Wildanger (Vertreterin):

Es handelt sich nicht um die normalen Aufwachreaktionen, die im man Schlaf zeigt. Es handelt sich um durch Fluggeräusche induzierte zusätzliche Aufwachreaktionen.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Das stimmt; das ist wichtig. Es wurden diese Aufwachreaktionen, nicht die spontanen Reaktionen gemessen.

Es ist sehr gut, dass es diese Studie gibt, die weltweit einmalig ist. Die Untersuchungen waren, wie man sich vorstellen kann, sehr aufwendig. Vielleicht kann man aber auch etwas kritisieren. In der Studie – aber das gilt für viele Studien ebenso – wurden nur gesunde Versuchspersonen zwischen 18 und 65 Jahren untersucht. Das ist ein Problem, dem man sich in der Wissenschaft stellen muss, denn man macht das in Experimenten häufig so. Das hängt damit zusammen, dass man möglichst viele konfundierende Variablen ausschließen will, weil man eine möglichst homogene Stichprobe haben möchte. Man kann aber zu Recht

fragen, ob es nicht auch Studien mit besonderen Personengruppen geben sollte; ich würde das definitiv begrüßen.

Ein anderer Kritikpunkt mag sein, dass in der Studie keine gesundheitlichen Langzeitfolgen untersucht wurden. Ich weiß nicht, ob zu Köln/Bonn weitere Untersuchungen folgen; die DLR-Studie bezieht sich aber nur auf die physiologischen Reaktionen, die in der Nacht gezeigt werden.

Vorteilhaft an der Studie war sicherlich, dass es eine große Feld- und Laboruntersuchung war. Sie war meiner Meinung nach konservativ hinsichtlich der Ergebnisdarstellungen. So hat man in die Regressionsgleichungen nur die Phasen aufgenommen, in denen die Menschen im Leichtschlaf waren und in denen die Wahrscheinlichkeit einer spontanen Aufwachreaktion ohnehin größer ist. Man hat also nicht alle Schlafphasen, vor allem nicht die Tiefschlafphasen genommen. Das ist meiner Meinung nach, wie gesagt, eine konservative Art der Regressionsermittlung. Schließlich wurden auch Verschiebungen in den Schlafphasen als Aufwachreaktion bewertet und nicht nur auf das tatsächliche Öffnen der Augen oder Ähnliches abgestellt.

Die Werte für die Aufwachschwelle sind nach dieser Studie sehr stark nach unten korrigiert worden. Ich bitte aber nochmals zu berücksichtigen, was hinter dem Begriff der Aufwachreaktion im Sinne der DLR-Studie steht. Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Dr. Hagemann. Eine Ergänzung noch von Herrn Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Frau Dr. Wildanger, ich möchte noch eine Ergänzung zu den Verspätungslandungen machen. Wir haben nur beantragt, in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr verspätete Landungen besonders lärmarmen Flugzeuge – also nach Bonusliste – zuzulassen, die flugplanmäßig vor 22:00 Uhr gelandet sein sollten. Es ist nicht geplant, nach 22:00 Uhr Flugzeuge landen zu lassen, die flugplanmäßig nicht vor 22:00 Uhr landen sollen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Frau Dr. Wildanger dazu.

Dr. Renate Wildanger (Vertreterin):

Dazu kann ich nur sagen: Gelegenheit macht Diebe.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Erfahrung in Düsseldorf lehrt es. Zum Schutz der Anwohner kann ich nur sagen, dass man das Verfahren der Landungen nach 22:00 Uhr nicht teuer und nicht umständlich genug machen kann.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Klinger hatte sich zu Wort gemeldet.

Ulf Klinger (Bezirksregierung Düsseldorf):

Ich möchte an meine Frage, die ich vorhin bezüglich der Aufwachsweite gestellt habe, anschließen. Es war mir besonders wichtig, dass deutlich wird, dass man bei 35 dB(A) nicht wach wird und aufsteht. Insofern bestand jetzt aber auch, glaube ich, Konsens zwischen Frau Dr. Wildanger und Herrn Dr. Hagemann. Bei 35 dB(A) gibt es also möglicherweise Reaktionen, aber man wacht nicht auf. Das ist entscheidend.

Zu der Kritik von Dr. Hagemann an der DLR-Studie. Ich habe mich mit der Studie sehr intensiv beschäftigt, weil ich Lärmschutzbeauftragter für den Flughafen Köln/Bonn bin. Seine Kritik ist berechtigt. Das DLR hat die Kritik aber auch verteidigt. Kinder und ältere Menschen – also Menschen unter 18 und über 65 Jahren – wurden ganz bewusst nicht untersucht. Das DLR weiß, dass das eine Schwäche der Studie ist, aber anders war das ethisch nicht zu vertreten. Im Übrigen war es nicht Ziel der Studie, Langzeitfolgen zu untersuchen. Die Lärmschutzkommission für den Flughafen Köln/Bonn fordert jetzt aber, dass Studien über die Langzeitfolgen durchgeführt werden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Klinger. Jetzt sehe ich drei Nachfragen: Herr Gorecki, Herr Schäfer und Herr Houben. Herr Gorecki, bitte.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich habe zunächst eine Frage an Frau Hörr oder an Herrn Klinger. Wir haben ja gehört, dass der Grenzwert seitens des Gutachters der Antragstellerin 60 dB(A) und seitens unserer Gutachterin 55 dB(A) ist. Ich möchte einfach einmal fragen, wie Sie nach Abschluss des Erörterungsverfahrens die Einwendungen und Gutachten von unserer Seite bewerten. Wie gehen Sie vor, nach welchen Grenzwerten?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Gorecki, das ist eine wichtige Frage. Wir werden das zu entscheiden haben. Aber ich kann Ihnen das hier im Erörterungstermin noch nicht sagen. Dabei handelt es sich ja gerade um etwas, was sich aus dem Erörterungstermin ergibt. Wir hören uns beide Seiten an und

werden danach dann über diese wie auch über viele andere Fragen entscheiden. – Sie hatten aber noch eine zweite Frage, oder?

Herbert Gorecki (Einwender):

Meine nächste Frage richtet sich an Herrn Zerbe. Vorhin hat die Vertreterin der Stadt Neuss mit Ihnen gesprochen. Sie hatten – so habe ich das jedenfalls verstanden; bitte korrigieren Sie mich, wenn ich das falsch verstanden habe – für Neuss-Grefraht einen LEQ von 57,4 dB(A) genannt.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das war aus der Liste zitiert.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames, wollen Sie antworten?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Herr Gorecki, das ist nicht richtig. Wir haben vorhin per Telefax die angekündigte Liste vom Gutachter Dr. Wölk erhalten. Sie ist etwas schlecht lesbar, aber er will sie uns noch per E-mail schicken. Es gibt, wie schon mehrfach erwähnt, weitere 30 Punkte, die im Rahmen der Bearbeitung der Einwendungen konkret ermittelt worden sind. Unter der Nummer 41 ist der Punkt „Grefraht bei Neuss, südlicher Rand“ beschrieben. Dort ist – sicherlich aufgrund einer Individualeinwendung – ein LEQ-Wert von 49,9 dB(A) und ein mittlerer Maximalpegeln von 69,7 dB(A) ermittelt worden.

Herbert Gorecki (Einwender):

Danke, Herr Kames. Das betrifft aber nur die für Mönchengladbach prognostizierten Flugzeuge – ohne Düsseldorf.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Das ist richtig. Das betrifft nur den Flugbetrieb in Mönchengladbach, und es handelt sich, wie auch sonst im Gutachten, um einen LEQ(4)-Wert.

Herbert Gorecki (Einwender):

Danke schön. Eine letzte Frage: Warum werden die psychologischen Aspekte der Fluglärmbelastung nicht im Lärmgutachten behandelt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das ist eine Frage, die wir an den Gutachter zu stellen haben. Ich denke, Herr Dr. Hagemann hat dazu schon Ausführungen gemacht. Aber vielleicht kann er es noch einmal kurz erklären.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Es handelt sich um ein fluglärmmedizinisches Gutachten, in dem wir die gesundheitlichen Auswirkungen untersucht haben. Wir haben aber natürlich auch indirekte gesundheitliche Auswirkungen – also Schäden, die nicht direkt organisch-physiologisch, sondern über psychologische Parameter wie Stressreaktionen des Körpers entstehen – berücksichtigt. Die psychologischen Effekte sind also enthalten. Ab einer gewissen Lärmbelastung reagiert der Körper mit Stress. Dann können – ich betone: können – Stresserkrankungen folgen. Dem tragen wir in unserem Gutachten Rechnung.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Schäfer hatte eine Frage, bitte.

Herbert Schäfer (Einwender):

Ich habe eine Nachfrage an Frau Dr. Wildanger. Frau Dr. Wildanger, ich erinnere an den Vorgang, den ich bei meinem Enkelkind erlebe: Sie stand zwei Jahre unter dem Einfluss des damaligen Militärflughafens Brüggen-Elmpt. Jetzt ist sie sechs Jahre alt und sie reagiert immer noch panisch, wenn sie das Geräusch eines Flugzeugs hört.

Gestatten Sie noch eine Anmerkung: Ich bin Jahrgang 1934. Noch heute gehe ich, wenn ein Propellerflugzeug in Tieflage hinter meinem Rücken auftaucht, mit dem Kopf nach unten. Es wird so viel von traumatisierten Kindern in der jetzigen Kriegszeit gesprochen. Bitte nehmen Sie zur Kenntnis, dass sehr viele meiner Altersgenossen unter dem Trauma eines Tieffliegerbeschusses leiden.

Meine erste Frage geht an die Medizinerin: Sehen Sie für die Kinder aus der jetzigen Zeit eine wie auch immer geartete Heilungschance? Wie soll die aussehen? Meine zweite Frage richte ich an die Düsseldorfer Bewohnerin: Würden Sie uns für Neersen eine Dauermessstation empfehlen, wenn es denn – wie wir befürchten müssen – zu dem Ausbau des Flughafens in Mönchengladbach käme? Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Frau Dr. Wildanger.

Dr. Renate Wildanger (Vertreterin):

Der Vorgang bei Ihrem Enkelkind ist sicherlich ein Vorgang, der zu bedauern ist. Aber er hat mit dem Flughafen wenig zu tun, weil das Kind wohl durch militärischen Fluglärm traumatisiert worden ist. Und bei Ihnen ist es dasselbe. Solche Reaktionsweisen sind, glaube ich, in Mönchengladbach nicht zu erwarten.

Herbert Schäfer (Einwender):

Wenn wir in eine Diskussionsrunde, die ich jetzt nicht beginnen will, einsteigen würden, möchte ich empfehlen, dass sich die beteiligten Gutachter mit uns, das heißt mit dem Bürgerverein in der Stadt Willich, treffen, damit wir mit den Argumentationen nach dem Motto aufhören, dass das alles nicht sein könnte. Das kann sein – nach meiner bescheidenen und laienhaften Auffassung. Deshalb richten wir auch an die Bezirksregierung die Bitte, an Begehungen vor Ort teilzunehmen, bevor eine Entscheidung stattfindet.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schäfer. Herr Zerbe hat sich zu Wort gemeldet.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir haben bereits eine Lärmschutzkommission, in der Vertreter der Stadt Willich und auch der Bürgervereinigungen sitzen. Das ist die geeignete Institution, um über konkrete Themen zu sprechen und konkrete Absprachen zu treffen. Bis jetzt sind wir so weit aber noch nicht gekommen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Houben und Herr Mischke haben sich zu Wort gemeldet. Herr Houben, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Zunächst möchte ich noch etwas zu der Verspätungsregelung sagen und in Erinnerung rufen, dass ich – und zwar nicht ohne Grund – bereits angeregt habe, die Flugzeit strikt auf die Zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr zu beschränken. Ich habe Ihnen in der ersten Woche vorgezogen, wie das am Flughafen Düsseldorf funktioniert. Dort werden in den letzten 15 Minuten so viele Maschinen planmäßig in die Slots hineingenommen, die man selbst bei gutem Willen in dieser Zeit absolut nicht abfertigen kann. Es wird also ein praktisch nicht abwickelbarer Verkehr mit dem Ergebnis geplant, dass ein ganz großer Teil mit Verspätungen, also im Fall Düsseldorf nach 23:00 Uhr, landet. So etwas möchten wir in Mönchengladbach auf gar keinen Fall erleben. Die Befürchtung, dass man solche Verspätungen produziert, ist bei den Betroffenen durchaus vorhanden und auch nicht unberechtigt.

Herr Dr. Hagemann, mir sind zwei Dinge aufgefallen: Erstens. Unsere Einstellung, also die Einstellung der Betroffenen, zum Flughafen, sei nicht die richtige, und die medizinischen Auswirkungen seien wohl geringer, wenn wir eine bessere Einstellung hätten.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich glaube, dass das nicht der richtige Weg ist, auf Betroffene zuzugehen.

Zweitens. Sie haben gesagt, dass der Betreiber eine falsche Einstellung hat. Das wissen wir. Sie haben vorgetragen, dass ein offenerer Umgang mit den Problemen, eine verbesserte Kommunikation mit den Betroffenen sehr hilfreich wäre. Dem stimme ich zwar durchaus zu. Aber im Fall des Fluglandesplatzes Mönchengladbach ist die Situation eine völlig andere. Ich kann Ihnen das anhand eines Beispiels deutlich machen. Wie man der heutigen Presse – „Rheinische Post“ und „Neuss-Grevenbroicher Zeitung“ – entnehmen konnte, gab es gestern eine Pressekonferenz des Fördervereins, in der es hieß, die Betroffenen – das sind insbesondere wir, die wir jetzt hier sitzen, nämlich die Vertreter der Städte, die Vertreter der anerkannten Naturschutzverbände und die Vertreter der Bauernschaft – würden unsachlich argumentieren. Das ist ein ganz ungeheurer Vorwurf. Entschuldigen Sie, wenn ich Betreiber und Förderverein an dieser Stelle gleichsetze. Aber wenn ich das richtig verstanden habe, hat diese Pressekonferenz am Verkehrslandeplatz unter Beteiligung von Herrn Zerbe und Herrn Kames stattgefunden. – Wenn das, wie ich am Kopfschütteln der Herren erkenne, nicht so sein sollte, können Sie das ja vielleicht erklären. Ich denke, wir haben in den vergangenen Tagen die Mängel des Antrags sachlich mehr als deutlich gemacht. Persönliche Angriffe kamen nicht von uns, sondern kamen aus den Reihen der Antragstellerin. Ich muss also ganz deutlich machen, Herr Dr. Hagemann, dass das, was Sie dem Betreiber empfehlen, durchaus richtig ist. Wenn er mit den berechtigten Interessen der Anlieger sachlicher umgehen und stärker auf sie eingehen würde, hätten wir mindestens in der Diskussion ein etwas kleineres Problem.

Zur Lärmschutzkommission. Die Lärmschutzkommission, in der ich selber Mitglied und stellvertretender Vorsitzender bin, ist nichts, was der Flughafen eingerichtet hat. Das ist eine vom Gesetz vorgeschriebene Einrichtung, in der ich Herrn Zerbe einmal entgegengehalten habe: Der Schutz der Anwohner vor Lärm – und die Fluglärmmmission dient ja der Vertretung der Bürger in Sachen Lärm des Flughafens – ist das Unterbleiben des Flughafenausbaus.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe möchte Ihnen antworten. Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Houben, ich möchte ich auf zwei persönliche Vorwürfe von Ihnen eingehen und sie ganz kurz beantworten. Erstens, die Pressekonferenz des Fördervereins hat nicht am Flughafen stattgefunden. Zweitens, Herr Kames und ich haben daran nicht teilgenommen. Ich weiß nicht, wie Sie dazu kommen, solche Vorwürfe in den Raum zu stellen, solche falschen Behauptung aufzustellen und gleichzeitig immer wieder die andere Seite verdächtigen, falsche Aussagen zu machen. Herr Houben, sollen wir es nicht einfach dabei bewenden lassen? Uns stehen heute Frau Dr. Wildanger und Herr Dr. Hagemann zur Verfügung. Ich den-

ke, es wäre sachdienlich und besser, wenn wir gewisse Punkte weglassen und uns stattdessen den Sachthemen zuwenden. Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Houben, können wir das so stehen lassen?

Wolfgang Houben (Einwender):

Nein, das kann man so nicht stehen lassen. Wenn man sich die heutige Ausgabe der „Rheinischen Post Mönchengladbach“ anschaut, dann sieht man, dass im Zentrum der Darstellung dieser Pressekonferenz ein Foto steht, das vor dem Flughafen gemacht worden ist. Das erweckt bei jedem unbefangenen Leser den Eindruck, dass die Pressekonferenz dort stattgefunden hat. Gestatten Sie mir deshalb, dass ich das so vorgetragen habe. Wenn das falsch ist, so habe nicht ich Schuld, sondern diejenigen, die die Veröffentlichung zu verantworten haben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe dazu.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Auch ich habe das Foto gesehen. Es handelt sich um ein Archivfoto entweder der „Rheinischen Post“ oder des Fördervereins, das mindestens ein Jahr alt ist. Sie werden im Text aber nirgends den Hinweis finden, dass diese Veranstaltung am Flughafen stattgefunden hat. Herr Houben, seien Sie doch einmal so lieb und lesen den Text. Ich meine – aber ich kann es nicht beschwören –, irgendwo gelesen zu haben, dass die Veranstaltung bei der WFMG stattgefunden hat. Schauen Sie doch einmal in den Text hinein! Lesen Sie ihn und sagen Sie uns gleich, was Sie zum Veranstaltungsort gefunden haben! Dafür wäre ich sehr dankbar.

Wolfgang Houben (Einwender):

Das werde ich machen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. Jetzt hatte sich noch Herr Mischke zu Wort gemeldet.

Ulrich Mischke (Einwender):

Ich komme aus gegebenem Anlass auf die Studie zu sprechen, die Herr Dr. Hagemann eingeführt hat. Ich **beantrage**,

dass diese Studie über die drei nichtdeutschen Flughäfen und die Auswirkungen auf die Schulkinder nicht in die Entscheidungsfindung der Bezirksregierung einfließt.

Das hat zwei Gründe. Erstens kannten wir die Studie vorher nicht. Zweitens ist in der Studie die untere Basis mit 35 dB(A) sehr niedrig. Sogar Herr Dr. Hagemann hat ja ausgeführt, dass man eine Belästigung erst ab 40 dB(A) spürt.

Ein weiteres wichtiges Argument dafür, dass ich diesen Antrag gestellt habe, hat mir eben Herr Klingler geliefert, indem er sinngemäß gesagt hat: Bitte gehen Sie nicht davon aus, dass man bei 35 dB(A) bereits aufwacht. Wenn bei dieser Studie also von so niedrigen Werten ausgegangen wird, dann können die Auswirkungen auf die Schulkinder nicht entsprechend gewürdigt werden. Deshalb darf diese Studie nicht in die Entscheidungsfindung der Bezirksregierung in diesem Verfahren einfließen.

Meine zweite Bemerkung hat etwas mit dem Wechsel in der Verhandlungsführung zu tun. Herr Marten erklärte, dass ein Herr Pelzer einen Befangenheitsantrag gestellt hat und dass deshalb der Wechsel erforderlich wurde. Ich denke, es würde alle interessieren, mit welcher Begründung dieser Befangenheitsantrag gestellt worden ist. Ich wäre dankbar, wenn er entweder jetzt oder nach der Mittagspause einmal vorgelesen würde.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Mischke. Ihren Antrag werden wir als Anregung aufnehmen. Zum dem Befangenheitsantrag von Herrn Pelzer: Er hat ihn bewusst nicht mündlich vorgetragen. Sie werden die Gründe für den Befangenheitsantrag aber natürlich noch erfahren. Wir können das nach der Pause machen; im Moment habe ich den Text nicht vorliegen.

Herr Schäfer hatte sich noch zu Wort gemeldet. – Aber ich sehe, Sie ziehen Ihre Wortmeldung zurück. Dann möchte ich Frau Dr. Wildanger fragen, ob Sie noch Ergänzungen machen oder weitere Fragen an Herrn Dr. Hagemann stellen möchte. – Jetzt sehe ich aber erst noch eine Zwischenfrage. Frau Vogt-Sädler, bitte.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich beziehe mich auf den von Ihnen genannten Pegel für Grefrath-Süd. War das ein LEQ(4)-Wert oder ein LEQ(3)-Wert?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Hagemann.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Ich hatte es in einem Nachsatz kurz erwähnt: LEQ(4).

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Ness):

Ich habe gerade mit Herrn Krüger gesprochen. Nach seinen Einschätzungen hat das zur Folge, dass man für Grefrath mit einem LEQ(3)-Pegel von 55 dB(A) rechnen kann. Dazu kommt dann noch der Fluglärm von Düsseldorf. Das hat für uns zur Folge, dass sich die Zahl der Bereiche, in denen man Belastungen von über 60 dB(A) ausgesetzt ist, wohl erhöhen wird. Das ist von Ihnen aber nicht untersucht worden und kann nicht in die Abwägung eingestellt werden. Ich werde Ihnen noch, wie besprochen, eine Liste mit Nachforderungen in Bezug auf Lärmberechnung vorlegen. Ich denke, dass Ihre medizinischen Bewertungen unter Berücksichtigung des Flughafens Düsseldorf für das Stadtgebiet von Neuss zu hinterfragen sind. Ich beziehe das auf alle Bereiche, in denen durch den Flughafen Mönchengladbach eine Erhöhung des Pegels stattfindet. Zusätzlich sind in die medizinische Bewertung nach meiner Meinung auch andere pegelerhöhende Quellen – z. B. Straßenverkehrs- oder Schienenverkehrslärm – einzustellen. Ich denke, dass die medizinische Bewertung auf den Gesamtlärm abstellen muss und sich nicht auf eine einzige Lärmart und einen einzigen Verursacher beschränken kann. Der Mensch als Akzeptor nimmt ja den Gesamtpegel wahr und wird von dem Gesamtpegel beeinträchtigt. Sehe ich das falsch? Vielleicht könnten Sie sich dazu noch einmal äußern.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Hagemann.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Über die Gesamtlärmproblematik wurde ja auch im Vorfeld schon viel diskutiert. Wir als lärmmedizinische Gutachter sind natürlich auch nicht ganz glücklich mit den Regelungen. Aber es gibt rechtliche und methodische Rahmenbedingungen. Ich sehe ein Problem, weil der Nachtlärm als LEQ und nicht als Einzelmaßnahme eingeht. Insofern sehe ich – auch wenn ich kein Jurist bin – kaum rechtliche, aber auch nicht wirklich methodische Möglichkeiten, wirklich eine Gesamtbewertung vorzunehmen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Dr. Hagemann. Als nächster steht Herr Dr. Kühner auf der Rednerliste. Mit Blick auf die Uhr möchte ich ihn aber fragen, ob er vor oder nach der Mittagspause sprechen möchte. Ich weiß, dass Sie zeitlich gebunden sind. Aber wir könnten eine Mittagspause von einer Stunde machen und Sie hätten dann um 14:00 Uhr direkt das Wort. Sind Sie damit einverstanden? – Gut. Dann unterbreche ich die Verhandlung jetzt. Wir machen um 14:00 Uhr weiter.

(Unterbrechung von 12:55 Uhr bis 14:00 Uhr)

Meine Damen und Herren, wir setzen den Erörterungstermin fort. Ich werde jetzt die Entscheidung über den Befangenheitsantrag vorlesen. Den Befangenheitsantrag selbst werde

ich nicht öffentlich vortragen, da er beleidigende Äußerungen enthält. Ich möchte ganz einfach keinen Straftaten Vorschub gewähren. Ich verlese also die Entscheidung:

Sehr geehrter Herr Pelzer, auf Ihren Befangenheitsantrag vom heutigen Tage gegen 1) Herrn Regierungspräsidenten Jürgen Büssow und 2) Herrn Leitenden Regierungsdirektor Ulrich Marten erging folgende Entscheidung.

Zu 1), Befangenheitsantrag gegen Herrn Regierungspräsidenten Jürgen Büssow. Der Antrag geht ins Leere. Herr Regierungspräsident Büssow ist kein Verfahrensbeteiligter gemäß § 21 VwVfG NRW. Der Antrag ist daher zurückzuweisen. Herr Büssow hatte bereits im Juni 2004 folgende Erklärung abgegeben, die im Folgenden zitiert wird: „Von einzelnen Einwendern wurde aufgrund eines Presseartikels die Befürchtung vorgetragen, dass ich hinsichtlich des Ausbaus des Mönchengladbacher Flughafens voreingenommen sein könnte. Dies trifft nicht zu. Ungeachtet dessen werde ich mich einer Mitwirkung im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Mönchengladbach enthalten.“ Allein der Umstand, dass es sich bei Herrn Büssow um einen Vorgesetzten von Mitarbeitern des Dezernates 59, Luftverkehr, handelt, begründet noch nicht den Anschein, dass er in Bezug auf das Planfeststellungsverfahren in irgendeiner Weise von seinem Weisungsrecht Gebrauch machen wird und dadurch den Ausgang der Entscheidung beeinflussen könnte, zumal er ausdrücklich erklärt hat, sich einer Mitwirkung an dem Planfeststellungsverfahren zu enthalten, und dies auch nach wie vor zutrifft. Da keine konkreten Anhaltspunkte für eine Beeinflussung der Entscheidung durch behördliche Weisung erkennbar geworden sind und auch keine Tatsachen vorgetragen wurden, die erkennen lassen, dass ein derartiger Versuch unternommen wurde oder unternommen werden könnte, ist der Befangenheitsantrag zurückzuweisen.

Zu 2), Befangenheitsantrag gegen Herrn Leitenden Regierungsdirektor Ulrich Marten. Herr LRD Ulrich Marten ist nicht befangen und daher befugt, den Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des VLP Mönchengladbach weiter durchzuführen. Herr Marten erfüllt zunächst keine der in § 20 VwVfG NRW genannten Voraussetzungen und ist damit kraft Gesetzes ausgeschlossene Person. Auch liegen keine Gründe im Sinne von § 21 Abs. 1 VwVfG NRW vor, die Misstrauen gegen eine unparteiische Leitung des Erörterungstermins rechtfertigen. Der vorliegenden Befangenheitsantrag greift lediglich Sachverhalte auf, die bereits zum Gegenstand von Befangen-

heitsanträgen gemacht worden sind, welche alle abschlägig beschieden wurden. In diesem Antrag wird, ohne weitere Begründung, die Behauptung aufgestellt, Herr Marten habe im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren die Unwahrheit gesagt. Weder aus dieser Darstellung noch aus dem weiteren Vortrag lässt sich erkennen, dass die Objektivität der Entscheidungsfindung gefährdet sein könnte; insbesondere eine von persönlichen oder sachfremden Interessen geleitete Beeinflussung der Verhandlungsleitung oder Entscheidungsfindung lässt sich aus der oben genannten rudimentären Behauptung nicht herleiten. Dies wäre 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. Auch die unsubstanzierten Äußerungen zur Rechtsbeugung und möglichen Straftatbeständen werden mangels dargetaner Gründe zurückgewiesen.

Über Ihre Anträge zu b) hinsichtlich des Abbruchs des Erörterungstermins und c) hinsichtlich der Auskunft über Ihre Einwendung wird die Verhandlungsleitung heute eine eigenständige Entscheidung treffen, da sie nicht zum Gegenstand Ihres Befangenheitsantrages gemacht worden sind. Im Auftrag, Dr. Stork.

Die beiden weiteren genannten Anträge sind bereits schriftlich beschieden worden und werden Herrn Pelzer jetzt ausgehändigt.

Dies zum Verfahrensrechtlichen. Jetzt möchte ich das Wort gerne an Herrn Dr. Kühner geben. Bitte schön.

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Ich wollte zu dem lärmmedizinischen Gutachten Stellung nehmen. Dabei muss ich vorausschicken, dass ich Physiker bin und keine Aussagen zu medizinischen Tatbeständen treffen werde; das ist nicht meine Absicht und dazu fehlt mir auch die Fachkunde. Wenn man sich mit diesen Dingen lange genug auseinandersetzt – ich mache das jetzt knapp 30 Jahre –, dann entwickelt man allerdings zumindest ein Gefühl dafür, was von den Werten zu halten ist. Gleich am Anfang möchte ich sagen: Die im medizinischen Gutachten genannten Werte sind Werte, die man in Bezug auf die Frage der Gesundheitsgefährdung in Relation zu dem, was derzeit üblich ist, als durchaus progressiv bezeichnen kann; das hebt sich positiv ab. Das wollte ich vorausschicken.

Wenn man aufgefordert wird, ein Gutachten zu kritisieren, lautet die erste Frage immer: Warum wird das Gutachten eigentlich gemacht? Was ist die Aufgabenstellung? Einer der Grün-

de, warum der Gesetzgeber ein lärmmedizinisches Gutachten fordert, ist darin zu sehen, dass er beabsichtigt hat, dass auf diesem Weg die Bevölkerung über mögliche Gefahren aufgeklärt wird. Das ist der Sinn der entsprechenden Regelungen im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm aus dem Jahre 1971. Man hat damals bewusst die Frage der erheblichen Belästigung nicht geregelt. Die Begründung des damaligen Berichterstatters war, dass sich unsere Republik – ich spreche, wie gesagt, vom Jahr 1971 – andere Werte als die, die im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm genannt, finanziell nicht leisten kann. Diese Begründung muss man im Hinterkopf behalten, um zu erkennen, welche Bedeutung dem medizinischen Gutachten zukommt. Der damalige Gesetzgeber hat die Frage der Gesundheitsgefahren ja durchaus im Hinterkopf gehabt und die Verfassung hat ja auch 1971 schon gegolten.

Wenn man diesen Maßstab einmal anlegt, dann kommen verschiedene Fragen auf. Ich fange einmal mit dem Punkt Vertrauen an. Ich kann eigentlich von jemandem, der sich als Wissenschaftlicher gutachterlich mit Lärm auseinandersetzt, Seriosität erwarten. Jetzt lese ich aber in dem Gutachten etwas über Pegel von 105 dB(A) bis 110 dB(A) in einem Abstand von 5 m zum Strahltriebwerk von Verkehrsflugzeugen. Dazu kann ich nur sagen: Das ist weit entfernt von der Realität. Der Pegel für ein startendes Verkehrsflugzeug liegt, bei einem Abstand von 5 m, in der Größenordnung von 130 dB(A). Ich kann Ihnen nur dringend von dem Selbstversuch abraten, sich in einem Abstand von 5 m von einem Artilleriegeschütz aufzuhalten und zu hoffen, dass der Pegel nur bei 125 dB(A) liegt. Sie lägen mit der Einschätzung rund 40 dB(A) zu tief. Ein Artilleriegeschütz hat eine Schalleistung in der Größenordnung von 190 dB(A); in einem Abstand von 50 m müssen Sie mit Pegeln von 160 dB(A) bis 170 dB(A) rechnen. Wenn man als Physiker solche Angaben liest, dann grinst man sich eins und man denkt an seine Studienzeiten zurück, als man Mediziner im physischen Praktikum hatte.

Ich muss das hier ansprechen: So kann man mit der Physik nicht umgehen. Sie können nicht Äpfel mit Birnen vergleichen. Alle wissenschaftlichen Veröffentlichungen der letzten 30 Jahre – von der DLR-Studie von 1970 abgesehen – sind auf dem LEQ(3), dem energieäquivalenten Pegel, aufgebaut. Es gibt keine genormte Bezeichnung mehr – das vielleicht an den Antragsteller –, die es zuließe, den LEQ(4) als äquivalent zu bezeichnen. Die Normung legt fest, dass der äquivalente Pegel grundsätzlich energieäquivalent ist; es gibt keine andere Bezeichnung. Für mich ist es erstaunlich, wie man als Gutachter die Fiktion des Flughafens aufrechterhält und sich mit dem vom Flughafen vorgegebenen LEQ(4) zufrieden gibt. Man kann sich da auch nicht auf Herrn Faulenbach da Costa berufen. Der hat mit Akustik nichts zu tun; das ist ein Diplomingenieur, ein Flughafenplaner, der keine besondere Sachkunde auf diesem Sektor aufweist. Ich kann mich nur wundern. Der richtige Mann wäre der Herr Wölk gewesen; der hätte das durchrechnen können.

Ich will einmal zeigen, wo das Problem liegt: Man muss als Gutachter ja abschätzen, wie groß die Differenz sein könnte. Es gibt eine mathematisch ableitbare Formel, mit der man den Zusammenhang von LEQ(3) und LEQ(4) ausrechnen kann, wenn man – das ist die Vor-

aussetzung – die Varianz der Ereignisse kennt. Heute Morgen ist von Ihnen völlig korrekt dargestellt worden, dass die Differenz relativ groß ist, wenn die Varianz – das ist der Fall, wenn wenig geflogen wird – sehr groß ist. Handelt es sich bei den startenden und landenden Maschinen fast immer die gleichen, dann ist die Varianz allerdings, auch wenn wenig geflogen wird, wieder kleiner. Deswegen wäre es Sache des Flughafens gewesen, die entsprechenden Größen zur Verfügung zu stellen. Ich kann es nur als Sturheit bezeichnen, dass man an dem LEQ(4) festhält, der für die Bewertung von Gesundheitsgefahren völlig ungeeignet ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich bin nicht bereit, mich nach dem Motto „Ich schätze, der Unterschied beträgt 3 dB(A).“ in die Diskussion einzuklinken. So etwas kann man vermuten, aber ich kann Ihnen sagen: Wenn ich in Langzeitbetrachtungen gemessen habe – und ich habe auch in Frankfurt, einem Flughafen mit relativ hoher Dichte, gemessen –, habe ich nie Differenzen von weniger als 2 dB(A) gefunden. Die Frage ist ungeklärt und deswegen sind die Antworten, die gegeben wurden, im Grunde genommen wenig wert.

Als Physiker habe ich eines über die Medizin gelernt: Irgendwann – das muss so im Mittelalter gewesen sein – hat Paracelsus einmal gesagt, dass die Dosis entscheidend ist. Beim Fluglärm scheint nun die Dosis keine Rolle zu spielen. Der liebe Kollege sagt, man sei beim Nachtfluglärm dagegen, den Mittelpegel zu nehmen, und bevorzuge die Spitzenwerte. Ich wäre froh, wenn Sie akzeptieren würden, dass man zunächst die Dosis, die mittlere auf den Menschen einwirkende Schalldosis, die man mit LEQ(3) ausdrücken kann, betrachten muss. Ich frage mich, wie Sie eine Bewertung machen wollen, wenn Sie nicht wissen, was an zusätzlichem Fluglärm aus Düsseldorf vorhanden ist. Ich frage mich auch: Sind wir denn immer noch nicht so weit, dass wir anerkennen können, dass die Leute nicht nur einer einzigen Lärmart ausgesetzt sind? In der Regel leben die Menschen doch in einem Ballungsraum, wo es Straßenverkehrslärm, Eisenbahnverkehrslärm usw. gibt. Das ist doch Stand der Technik: Es gibt die DIN-Norm 45682, in der das alles beschrieben ist. Es gibt die europäische Umgebungslärmrichtlinie, in der ebenfalls beschrieben ist, dass man die einzelnen Lärmarten untersuchen muss. Von einem medizinischen Gutachter hätte ich erwartet, dass er sich Gedanken darüber macht, wie man die Dosen von den verschiedenen Lärmarten, die auf die Menschen einwirken, im Zusammenhang mit dem hinzutretenden Fluglärm des Flughafens Mönchengladbach bewertet. Aber dazu finde ich nichts im Gutachten.

Ich muss Ihnen ganz offen sagen: Wenn ich mir vorstelle, mich würde ein Arzt behandeln, der nur zur Kenntnis nimmt, was am Sonntag mit mir passiert, aber die anderen sechs Tage der Woche ignoriert, dann würde ich doch sagen, dass es das nicht sein kann. Mich würde wirklich interessieren, wie Sie begründen können, dass Sie solche Aussagen machen, ohne eine Gesamtlärbewertung durchzuführen. Sie können sich auch nicht – wie das in der Vergangenheit vielleicht noch möglich war – hinter dem Argument verstecken zu sagen, in

Deutschland gebe es nach dem Gesetz sieben Lärmarten, die alle unterschiedlich wirken. Das hat nur mit der Frage der Belästigung zu tun, aber nicht mit der Frage der Gesundheitsgefahren. Diesen Punkt halte ich für einen ganz schlimmen Mangel des Gutachtens. Den Regierungspräsidenten kann ich nur dazu auffordern, von der Antragstellerin zu verlangen, alles entsprechend dem Stand der Technik, der in der DIN 45682 und in der Umgebungs-lärmrichtlinie in der letzten Fassung beschrieben ist, aufzubereiten. Dann kann man entsprechend bewerten.

Bei der Bewertung gibt es verschiedene Ansätze. Das haben Sie bei Ihrer Darstellung weggelassen. Sie haben z. B. nicht die Meta-Studie von Miedema zitiert, sondern nur eine aus dem Jahr 1991, die sich – das fand ich interessant – auch gar nicht auf Fluglärm bezogen hat. Für mich sah das so aus – ich habe die Fundstelle nicht überprüft – als wäre es in dieser Studie um alle Lärmarten gegangen. Das heißt, man muss dann im nächsten Schritt gegebenenfalls noch berücksichtigen, dass Straßenverkehr etwas weniger belästigend als Schienenverkehr ist und dass der Flugverkehr lästiger als der Straßenverkehr ist. Das muss alles berücksichtigt werden. Dann kann man entweder zu dem Ergebnis, dass es in der Umgebung des Flughafens kein Problem gibt, oder zu dem Ergebnis kommen, dass es an bestimmten, benennbaren Stellen im Zusammenspiel mit anderen Geräuscharten ein Problem gibt und dass man sich überlegen muss, wie man mit diesem Problem umzugehen hat. Das scheint mir ein ganz entscheidender Punkt zu sein.

Als nächstes möchte ich ein paar Bemerkungen zu der Lärmstudie machen. Ich stimme Ihnen zu, dass es eine exzellente Studie ist; es ist die beste Studie, die ich in den letzten 25 Jahren zu diesem Thema gelesen habe. Ich kann kein Manko darin erkennen, dass in der DLR-Studie nur Gesunde betrachtet worden sind. Aber es gibt doch folgende, simple Überlegung: An Krankenhäusern, Altenheimen und sonstigen zu schützenden Objekten müssen Werte mit noch stärkerer präventiver Wirkung, also niedrigere Werte, angesetzt werden. Leider erkenne ich an keiner Stelle Ihres Gutachtens, dass ein solcher besonderer Ort als Immissionsort untersucht worden wäre. Auch unter diesem Gesichtspunkt halte ich den Ansatz, den Lärmphysikern – ohne zu prüfen, welche aus medizinischer Sicht wichtig sind – die Entscheidung zu überlassen, welche Immissionsorte gewählt werden, für einen gravierenden Mangel.

(Beifall bei den Einwendern)

Zu dem Thema Grundschule möchte ich sagen, dass diesbezüglich immer so getan wird, als wüsste man gar nichts, als hätte es keine Psychoakustik gegeben – dabei ist sie insbesondere in Deutschland in den letzten siebzig Jahren vorangetrieben worden – und als hätte es Fachleute auf diesem Gebiet, wie z. B. Zwicker, nicht gegeben. Es gibt Industrienormen, mit denen man beispielsweise Kommunikationsstörungen ausrechnen kann. Es ist ein Leichtes, sich eine Schule einmal genauer anzusehen und festzustellen, wie sie gebaut ist, welche Fluglärmpegel zu erwarten sind und wie lange das Flugereignis dauert. Dann kann man mit

gängigen Industrienormen ganz leicht ausrechnen, wie lange an jedem Tag die Kommunikation z. B. in einem bestimmten Unterrichtsraum gestört ist. Dazu braucht man keine Befragungen; man muss lediglich das Regelwerk der Industrienormen heranziehen. Leider war das in dem Gutachten nicht zu finden, vielmehr wird über eine groß angelegte Studie aus England und über die Werte für Störungen, die man durch eine Multivariablenanalyse dabei herausbekommen hat, diskutiert. Bewertet man heutzutage die Sicherheitsstandards eines Kernkraftwerks, wird ganz selbstverständlich anhand der genannten Industrienormen geprüft, ob die Kommunikation in der Messzentrale möglich ist, wenn es einen Störfall gibt. Selbst in jeder Chemieanlage wird das geprüft. Bei einer Schule scheint das aber offenbar nicht nötig zu sein!

Ich denke außerdem – das meine ich durchaus politisch und vielleicht auch ein wenig humoristisch –, dass man einem Flughafen das Geld abverlangen sollte, das man in einer Schule dadurch verliert, dass der Unterricht wegen des zu lauten Fluglärms ausfällt. Denkbar wären 5 % der Lehrergehälter.

(Beifall bei den Einwendern)

Das war jetzt allerdings, wie gesagt, keine gutachterliche Bemerkung. Vielmehr hat der Bürger Kühner gesprochen.

Man fragt sich wirklich, ob das alles so schwierig ist. Dinge wie der Artikulationsindex sind in der Telekommunikation längst bekannt. Wenn sie aber auf den Fluglärm angewendet werden sollen, geht das aus irgendwelchen Gründen plötzlich nicht; da bezieht man sich dann auf sozialwissenschaftliche Studien.

Wenn wir schon beim Thema sozialwissenschaftliche Studien sind: Folgt man der Lärmsynopse aus dem Beitrag von Herrn Prof. Jansen, Herrn Prof. Scheuch, Herrn Prof. Spreng und Frau Dr. Griefahn in der „Zeitschrift für Lärmbekämpfung“, dann gilt laut Herr Prof. Jansen als Begründung im Hinblick auf die präventivmedizinische Lärmschwelle, dass ab einer Schwelle von 25 % stark Belästigter medizinische Symptome nicht mehr auszuschließen sind. Was heißt jetzt „stark belästigt“? Das ist nicht etwas, das man nicht definieren könnte. Die Sozialwissenschaftler und Psychologen sind sich längst einig, wie das zu definieren ist. Man kann das auszählen; ich als Physiker würde sagen: Das kann man messen. Es handelt sich um harte Zahlen, mit denen man hart argumentieren kann. Darauf lief auch meine Frage, wie Sie denn den präventivmedizinischen Wert definieren, hinaus. Ich frage mich, ob man unterstellen kann, dass bei der Überschreitung dieses Wertes Gesundheitsgefahren auftreten. Wenn man das kann, ist dieser Grenzwert, und nicht etwa die 65 dB(A), bei denen man sicher ist, dass Gesundheitsgefahren auftreten, der verfassungsrechtlich maßgebliche Wert.

Deshalb habe ich auch nach der MAK-Regelung gefragt. Die MAK-Werte sind präventivmedizinische Werte, bei deren Überschreitung man davon ausgehen kann, dass Gesundheitsgefahren für den Arbeitnehmer bestehen. Deswegen bin ich der Meinung, dass man bei der Definition, wie Sie sie gegeben haben, nicht umhin kommt, dem Gesetzgeber zu folgen, der festgelegt hat, dass für die Lärmschutzzone 1 der Wert von 60 dB(A) beträgt und dass es in dieser Zone zumindest langfristig keine Besiedlung geben soll. Die Diagramme von Herrn Wölk basieren aber auf LEQ(4)-Werten. Da fragt man sich schon, wie jemand, der in der Umgebung des Flughafens wohnt, anhand solcher Unterlagen bewerten soll, in welcher Situation er sich befindet.

(Beifall bei den Einwendern)

Soviel dazu. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Kühner. Das waren jetzt ja viele Punkte. Herr Dr. Hagemann dazu, bitte.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Danke, Herr Dr. Kühner, für Ihren Beitrag. Ich möchte mich für die sachdienlichen Hinweise hinsichtlich der Beispiele, die wir genannt hatten, bedanken. Wir werden unsere Quellen prüfen.

(Lachen bei den Einwendern)

Das Thema LEQ(3)/LEQ(4) wurde in dem Erörterungstermin schon häufig angesprochen. Ich kann mich nur wiederholen und sagen, dass die Daten bezüglich der Immissionspunkte für Mönchengladbach von Herrn Dr. Wölk errechnet wurden und sich keine Unterschiede ergeben.

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Habe ich das richtig verstanden: Herr Wölk bekommt in Mönchengladbach für den LEQ(4) also das Gleiche heraus wie für den LEQ(3)?

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Nein, natürlich nicht das Gleiche, es gibt Abweichungen. Aber keine dieser Abweichungen würde zu einer veränderten medizinischen Aussage führen. Der Grund dafür ist, dass wir nicht erst ab genau 60 dB(A) Empfehlungen aussprechen, sondern dabei sehr konservativ vorgehen. Uns als Gutachtern ist die Problematik LEQ(3)/LEQ(4) bewusst, sodass wir auch an Orten, bei denen die LEQ-Werte unter unserer präventivmedizinischen Schwelle liegen, Empfehlungen aussprechen. Sie sagten, dass alle Studien LEQ(3) verwenden. Das ist nicht

ganz richtig. Die zitierte Dissertation von Herrn Meis hat z. B. LEQ(4)-Werte als Grundlage; ich habe die Arbeit dabei und kann Ihnen das zeigen.

Ich hatte eben schon versucht zu verdeutlichen, dass wir als Lärmmediziner diejenigen sind, die am ehesten begrüßen würden, wenn es bessere Regelungen und Verfahren gäbe, auf die sich die Physiker einigen müssten. Es gibt aber eine Gesetzeslage und es gibt Verfahrensweisen, die anzuwenden sind. Wir versuchen der Problematik durch konservative Bewertung Rechnung zu tragen.

Die Gesamtlärmproblematik ist ebenfalls schon sehr häufig angesprochen worden. Ich kann dazu nicht viel mehr beitragen. Hinsichtlich der Malus/Bonus-Problematik, die Sie angesprochen haben, gibt es unterschiedliche Aussagen und Studien. Es gibt eine Studie von Olivar über eine Bonus-Regelung für Fluglärm, es gibt aber auch andere Studien über eine Malus-Regelungen.

Ihrer Aussage, dass man immer LEQ-Werte verwenden sollte, möchte ich widersprechen. Insbesondere für Nachtlärm halte ich es im Sinne des Schutzes der Bürger nicht für sinnvoll, von LEQ-Werten auszugehen. Hinsichtlich der Gesamtlärmproblematik muss ich – auch wenn ich kein Lärmphysiker bin – sagen, dass ich Schwächen sehe. Z. B. frage ich mich, wie man sie in eine Malus/Bonus-Regelung einbinden soll.

Heute Morgen habe ich die aktuellste, in „Lancet“ veröffentlichte Studie, die es zum Thema Fluglärm an Schulen gibt, vorgestellt; diese kann ich Ihnen gern zur Verfügung stellen. Ich glaube, dass es sich dabei um eine der besten Studien ihrer Art handelt. Wir haben in dem Gutachten sehr viele Studien zu dem Thema im Gutachten tabellarisch dargestellt und zitiert. Entsprechend haben wir eine Empfehlung bezüglich der Maternus-Grundschule ausgesprochen.

Zu den Stufen- und Schwellenwerten, die wir verwenden, kann ich nichts weiter sagen. Sie, Frau Dr. Wildanger und auch das Gutachten von Faulenbach da Costa haben unsere Schwellen- und Grenzwerte ja selber ausdrücklich positiv bewertet.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Hagemann. Herr Dr. Kühner, möchten Sie etwas entgegnen?

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Ja, ich möchte schon noch ein paar Anmerkungen machen. Zunächst möchte ich noch einmal ganz klar sagen: Ihr 60 dB(A)-Wert ist ein 65 dB(A)-Wert mit ± 5 dB(A) Toleranz. Sie bewerten folgendermaßen: Wenn man einen Wert von etwa 57 dB(A) hat und noch 3 dB(A) dazu kommen, dann ist man bei etwa 60 dB(A). Sie haben dann Ihre 65 dB(A) ± 5 dB(A) als Präventionswert und kommen somit zu dem Ergebnis, dass der Wert von etwa 57 dB(A) immer noch unkritisch ist. Das heißt aber, dass Ihr Grenzwert in Wahrheit 65 dB(A) beträgt,

und nicht 60 dB(A). Wenn 60 dB(A) die Grenze darstellen, dann muss man in dem Augenblick reagieren, in dem einem vorgerechnet wird, dass es einen unbekanntem Faktor zwischen 2 dB(A) und 5 dB(A) gibt. Nun wird dieser Faktor dem Publikum in diesem Erörterungstermin nicht zur Verfügung gestellt. Ich wäre aber überhaupt nicht überrascht, wenn die Differenz zwischen LEQ(3) und LEQ(4) 3,6 dB(A) betragen würde. Dann wären Sie rechnerisch an der einen oder anderen Stelle über dem Grenzwert. Da Sie nur Punktaussagen haben, wissen Sie überhaupt nicht, ob nicht an verschiedenen Gebäuden in der näheren Umgebung an einzelnen Stellen auch bei alleiniger Betrachtung des Lärms vom Flughafen Mönchengladbach eine Überschreitung der Lärmschwelle erfolgt.

Wie Sie es dann noch fertig bekommen, die Überflüge zu ignorieren, kann ich nicht verstehen. Gehen Sie bitte vor Ort! Sie können z. B. in Korschenbroich die Flugzeuge, die nach Düsseldorf fliegen, sehen und hören. Ich frage mich, wie Sie das einfach mit dem Argument ignorieren können, 5 dB(A) werde das schon nicht ausmachen. Darin, dass das nicht 5 dB(A) ausmacht, würde ich Ihnen sogar zustimmen. Das bedeutet aber, dass Ihr Grenzwert in Wahrheit nicht 60 dB(A), sondern 65 dB(A) beträgt. Es handelt sich damit dann um einen sehr progressiven Grenzwert. Ihre Argumentation ist diesbezüglich nicht in Ordnung.

Jetzt komme ich zum Thema Bonus/Malus. Sie haben heute Morgen die Norm ISO 1996 Teil 2 zitiert. Sie wissen, dass in dieser Norm Bonus- und Malus-Werte stehen. Diese Norm stellt einen Konsens dar. Es gibt einen einzigen Forscher, den Herrn Olivar, der im Auftrag des Flughafens Kloten eine Studie angefertigt hat, aus der hervorgeht, dass Straßenverkehrslärm scheinbar lästiger sein könnte als Fluglärm. Ich habe das recherchiert, und kann Ihnen nur sagen, dass es bei dieser Studie einige methodische Probleme gab – die sind den Insidern auch bekannt –, die dazu führen, dass die Aussage der Studie nicht bestätigt werden kann. Es gibt bei Olivar eine zweite Aussage, nämlich dass Autobahnverkehrslärm ähnlich lästig ist wie Flugverkehrslärm. Es besteht aber nicht der gesamte Straßenverkehrslärm aus Autobahnverkehrslärm. Es gibt den Konsens, der in einer international gültigen Norm, die in der Bundesrepublik Deutschland seit April 2003 gilt, erreicht wurde. Sie können sich doch nicht einfach hinstellen und sagen, der Herr Olivar habe aber etwas anderes veröffentlicht. Oder ist es in der Medizin wirklich so, dass, wenn 40 Menschen etwas veröffentlicht haben, der 41. kommen und sagen kann, bei den anderen handele es sich um zweifelhafte Resultate, denen man nicht glauben kann? Mit meiner wissenschaftlichen Ausbildung ist das nicht zu vereinbaren.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe noch eine Anmerkung zu der englischen Studie zu machen. Was sagt uns das, was dabei herausgekommen ist? Es heißt, dass es einen statistisch gesicherten Hinweis gibt, dass Kinder durch den Fluglärm in ihrem Lernverhalten gestört werden können. Man kann sich darüber streiten, ob das statistisch sehr signifikant oder weniger signifikant ist. Für die Eltern eines Kindes, das zu den 10 % der massiv gestörten Kinder gehört, sieht die Sache

aber ganz anders aus. Es ist nicht so, dass die Eltern ihr Recht verteidigen müssen. Vielmehr will die Antragstellerin das Privileg haben, eine Start- und Landebahn zu bauen. Alle anderen haben davon eigentlich nichts, vielmehr müssen Sie es einfach hinnehmen. Also liegt die Beweislast doch bei der Antragstellerin und nicht bei der betroffenen Bevölkerung.

(Beifall bei den Einwendern)

In der Konsequenz heißt das, dass solche Hinweise zumindest in der Abwägung ein erhebliches Gewicht haben müssen. Sie einfach damit abzutun, dass sie sozusagen im statistischen Rauschen verschwinden, halte ich nicht für angemessen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Hagemann, bitte.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Ich weiß nicht, wie Sie darauf kommen, dass wir in Wirklichkeit eine Schwelle von 65 dB(A) haben oder haben wollen. Wir sprechen – und dabei wiederhole ich mich – schon weit unterhalb von 60 dB(A) Empfehlungen aus. 60 dB(A) ist für uns die präventivmedizinische Schwelle, ab der gehandelt werden muss.

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Aber wenn Sie richtig rechnen würden, wäre man doch statt bei den 57 dB(A), ab denen Sie die Werte empfehlen, sowieso schon bei 60 dB(A). Wo liegt dann die Liberalität? Ich verstehe diese Logik nicht!

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielleicht kann Herr Dr. Hagemann das weiter ausführen, bitte.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

In Bezug auf das Thema Gesamtlärm kann ich mich nur wiederholen. Es sind – und deshalb kann ich dieses Verfahren lärmmedizinisch gutheißen – auch für die Nacht LEQ-Werte vorgesehen und nicht Einzelschallereignisse.

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Dazu muss ich gleich etwas sagen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Entschuldigung, Herr Dr. Kühner, Herr Dr. Hagemann hat noch das Wort.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Sie erwähnten noch die Schulen. Ich kann nur wiederholen, dass wir alle Studien, die es zu dem Thema gibt – die für München, die für Heathrow, aber auch andere –, in unser Gutachten eingebunden haben. Ich habe vorhin noch eine Studie vorgestellt, die erst nach Erstellung des Gutachtens veröffentlicht worden ist und somit in das Gutachten nicht eingehen konnte. Ich habe die Effekte, die in dieser Studie gezeigt wurden, dargestellt, um Ihnen allen ein Stück weit zu zeigen, wie wir zu unserer Entscheidungsfindung kommen. Die Entscheidungsfindung ist in der Lärmmedizin nicht immer so einfach wie vielleicht in der Physik, wo man es mit klaren Kennzahlen und Werten zu tun hat. In der Medizin ist es sehr viel schwieriger, den Nachweis zu erbringen, ab wann sich Lärmbelastungen auf die Gesundheit auswirken. Deswegen sind wir sehr konservativ vorgegangen und haben sehr klare Werte in unseren Gutachten definiert. Wir tun das, weil wir wissen, dass es in der Prognose Ungenauigkeiten geben kann. Meines Erachtens ist unsere Herangehensweise, zum Schutze der Bürger unterhalb der von uns definierten Schwellenwerte Empfehlungen für schalltechnische Überwachungen und Maßnahmen auszusprechen, eine sehr konservative.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. Es gibt eine Zwischenfrage von Herrn Hoffmanns.

Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich):

Ich wollte in Bezug auf die Diskussion, die gerade läuft, ein paar Punkte aus Sicht der Stadt Korschenbroich konkretisieren. Ich möchte einen **Antrag** stellen, der die Ergebnisse der bisherigen Diskussion zusammenfügt:

1. Das lärmmedizinische Gutachten soll dahin überarbeitet werden, dass ein Abgleich der LEQ(3)- und LEQ(4)-Werte vorgenommen wird. Dies soll nicht auf Grundlage von Annahmen, sondern rechnerisch erfolgen.
2. Die angesprochene Summationswirkung soll bei der Überarbeitung berücksichtigt werden. Es soll nicht nur auf die Lärmereignisse, die durch den Flughafen Mönchengladbach verursacht werden, Bezug genommen werden, sondern auch auf andere Lärmquellen, insbesondere den Flughafen Düsseldorf. Das Ganze gilt für das lärmmedizinische Gutachten, das natürlich wieder abhängig ist von den Grundlagen, die durch das lärmtechnische Gutachten bereitgestellt werden.

Zur Überarbeitung des lärmtechnischen Gutachtens wurden bereits im Vorfeld Anträge gestellt, die in die gleiche Richtung gehen. Weiterhin stellen wir den folgenden **Antrag**:

Als präventivmedizinische Schwelle soll ein LEQ(3)-Wert von 55 dB(A) angenommen werden und nicht 60 dB(A).

Wir sind der Meinung, dass schon ab diesem Wert eine gesundheitliche Beeinträchtigung der Anwohner des Flughafens vorhanden ist.

Schließlich geht es mir noch um die lärmpräventiven Maßnahmen an der Maternus-Grundschule. Dasselbe wird wohl auch für die Grundschule Pappelallee in Willich gelten. Deshalb stellen wir den **Antrag**,

dass die Antragstellerin konkrete Lärmschutzmaßnahmen in Bezug auf die Maternus-Grundschule benennt.

Es sollen dabei nicht bloß die verschiedenen Belastungen festgestellt werden; es wurde ja trefflich darüber diskutiert, dass verschiedene denkbar sind. Es sollen konkrete bauliche oder abwicklungstechnische Maßnahmen genannt werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Hoffmanns. Wir haben die Anträge der Stadt Korschenbroich aufgenommen. Könnten Sie, Herr Zerbe, noch einmal Stellung zu den konkreten Maßnahmen nehmen?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Letztlich sind derartige Auflagen immer Inhalt des Genehmigungsbescheides. Wir müssen abwarten, welche Auflagen für welche Lärmzonen und insbesondere für Schulen gelten sollen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielleicht könnte Herr Dr. Hagemann noch ergänzen, welche konkreten Maßnahmen er für diese Einrichtungen empfiehlt.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Hinsichtlich der Maternus-Grundschule haben wir ganz klar gesagt, dass dort die Belastung und Beanspruchung überwacht werden sollte. Für die Belastung gilt, dass der tatsächliche Schall und die physikalische Lärmbelastung im Falle der Realisierung des Flughafenprojekts gemessen werden sollten. In Bezug auf die Beanspruchung ist Verschiedenes vorstellbar. Wichtig wäre es, im Dialog zu bleiben und noch einmal einen unabhängigen Gutachter zu bestellen, der bewertet und beurteilt, inwiefern die Lernleistung beeinträchtigt ist. Auf jeden Fall kommen physikalische Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. Doppel- oder Dreifachverglasung, aber auch zahlreiche andere Maßnahmen in Frage.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. Herr Dr. Kühner, bitte.

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Medizin hin oder her, bei einer Schule geht es doch wohl um Kommunikationsstörungen. Um was soll es sonst gehen? Es geht darum, ob der Unterricht ungestört durchgeführt werden kann. Die Antwort darauf ist relativ simpel: Wenn man bei geöffnetem Fenster unterrichten will, darf der Außenpegel 57 dB(A) nicht überschreiten, weil bei einem Innenpegel von 43 dB(A) in einem Klassenraum von 8 m oder 6 m Länge keine ungestörte Kommunikation mehr gewährleistet ist. Das ist eine ganz einfache Sache; man muss keine Forschungsarbeiten mehr dazu durchführen. Möge doch der Herr Mediziner zur Kenntnis nehmen, dass es eine Norm gibt, die von Psychoakustikern über 30 Jahre hinweg entwickelt worden ist. Das sind gesicherte Erkenntnisse. Die von Ihnen vorgeschlagene Untersuchung wird keine neuen Erkenntnisse bringen. Man kann alles schon heute festlegen. Entscheidend ist die Dauer der Überschreitung von ca. 57 dB(A), wobei man sich streiten kann, ob nicht 56 dB(A) oder 58 dB(A) maßgeblich sein sollten. Im Prinzip kann man sagen, dass die Kommunikation gestört zu werden beginnt, wenn der Innenpegel 43 dB(A) überschreitet. Das ist eine einfache Sache. Ich habe so viele medizinische Gutachten in den letzten Jahren gelesen und kann mich nur immer wieder darüber wundern, wie die Herren Mediziner elementare Erkenntnisse aus der Psychoakustik ignorieren.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe, Sie möchte entgegenen? Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Nein, ich möchte nur etwas ergänzen. Die Schule ist relativ neu.

(Zuruf von den Einwendern: Die hat eine über hundertjährige Tradition!)

Ich spreche gerade die Gemeinde Korschenbroich und die Maternus-Grundschule an.

(Zuruf von den Einwendern: 100 Jahre besteht die schon!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Entschuldigung, ich möchte Herrn Zerbe ausreden lassen.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich habe insbesondere den Neubau angesprochen, der nach unseren Informationen 1997 in Betrieb genommen wurde. Es müsste sich dabei um einen relativ modernen Bau gemäß den Bauvorschriften von 1997 handeln. Wurden in den Schulen bereits Lärmmessungen vorgenommen, die schon heute den Schluss zulassen, dass die Kommunikation nicht mehr möglich sein wird?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Graaff von der Stadt Korschenbroich möchte darauf antworten.

Rudolf Graaff (Stadt Korschenbroich):

Nach unserer Auffassung sind die passiven Maßnahmen wie z. B. doppeltverglaste Fenster nicht ausreichend. Wir fordern die Antragstellerin seit Jahren auf, entsprechende Messungen durchzuführen; das ist nicht die Aufgabe der Stadt Korschenbroich. Bislang sind Sie dem nicht nachgekommen. Es wäre aber schön, wenn dieses Verfahren dazu führen würde.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Graaff. Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich habe mich gerade mit Herrn Kames kurzgeschlossen, der schon etwas länger in seiner Position ist als ich. Ihm sind keine Aufforderungen der Stadt Korschenbroich bekannt.

Rudolf Graaff (Stadt Korschenbroich):

Dann müssen Sie sich einmal die Gerichtsverfahren, die wir geführt haben, insbesondere im Hinblick auf die Maternus-Grundschule, ansehen. Da werden Sie die Forderungen finden, die wir in Bezug auf Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage von entsprechenden Messergebnissen erhoben haben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke sehr, Herr Graaff. Diese Frage muss unbedingt geklärt werden. Herr Dr. Kühner hatte sich noch einmal zu Wort gemeldet, bitte.

Dr. Dietrich Kühner (Einwender):

Ich möchte noch etwas zu dem Nachtpegel sagen. Es gibt von Herrn Prof. Spreng ein Modell zur Ausschüttung von Kortison. Wenn man dieses Modell nachrechnet, dann stellt man fest, dass der Schutz durch den energieäquivalenten Dauerschallpegel in der Nacht besser ist, als der Schutz, der sich ergibt, wenn man das Modell von Prof. Spreng unterstellt. Ich muss aber zugeben, dass man das Modell mathematisch richtig lösen muss; das hat Herr Prof. Spreng nicht gemacht. Was er veröffentlicht hat, ist falsch. Aber das sei einem Mediziner verziehen; als Physiker ist man, vor allem wenn man aus der Theorie kommt, gezwungen, etwas Mathematik zu können.

Deshalb sage ich, dass der LEQ als erstes Kriterium ein sinnvolles Maß ist. Es ist nichts dagegen einzuwenden, die Maximalwerte bzw. die Anzahl der Maximalwerte als zweites Kriterium zu benutzen. Aber der LEQ ist ein sehr gutes Maß, um beispielsweise das Aufwachen

zu berechnen. Das gilt z. B. für die Ortslagen von Korschenbroich, wo der Lärm vom Flughafen Düsseldorf hinzukommt und wo man damit zu rechnen hat, dass die Innenpegel zwischen 33 dB(A) und 45 dB(A) liegen. Dort löst nicht ein einziges Ereignis das Aufwachen auf, sondern erst die große Zahl der Ereignisse. Es zeigt sich für den Fall, den das DLR auch untersucht hat, dass der Mittelungspegel gerade im unteren Bereich sehr gut funktioniert.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Kühner. Herr Kruse hatte noch eine Zwischenfrage.

Hans Kruse (Einwender):

Ich komme noch einmal auf die Maßnahmen an der Maternus-Grundschule zurück, nach denen ich heute Morgen bereits gefragt hatte. Es sind lärmphysikalische Maßnahmen in Betracht gezogen worden. Die Schüler haben eine Pause, in der sie sich austoben können, nötig, die meist außerhalb der Klassenräume stattfindet. An der Maternus-Grundschule gibt es dafür einen sehr schönen Spielplatz. In direkter Nachbarschaft zur Maternus-Grundschule gibt es einen Kindergarten. Kleinkinder verbringen meist den ganzen Tag über draußen, z. B. mit Spielen. Die müssen den Lärm auch aushalten. Für sie gibt es keine Maßnahmen.

Ich möchte die Vertreter der Stadt Korschenbroich dazu etwas fragen: Können Sie sich vorstellen, dass die Maternus-Grundschule, wenn sich die Eltern in Zukunft die Schule für ihre Kinder selbst aussuchen können, überhaupt noch frequentiert wird?

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Graaff, bitte.

Rudolf Graaff (Stadt Korschenbroich):

Wenn zukünftig die Schulbezirksgrenzen aufgehoben werden und es ein Wahlrecht gibt, kann die Beeinträchtigung durch den Überfluglärm dazu führen, dass die Schule nicht mehr angenommen wird. Natürlich kann ich mir das vorstellen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. Als nächster ist Herr Schäfer an der Reihe, bitte.

Herbert Schäfer (Einwender):

Ich komme aus Willich-Neersen, der durch Fluglärm, MODRU 5 T, Schulflüge, Stundeneckwerteeerhöhung und dieses Verfahren zum Ausbau des Flughafens vielfach betroffenen Stadt. Gestatten Sie mir vorweg eine Ausführung, die die Herren Gutachter vielleicht erschüttert, aber mich in die Lage versetzt, das Thema auf eine ganz andere Ebene zu heben: Ich behaupte, dass Lärm nicht nur Geräusch, sondern Gefühl ist! Wer von Ihnen kennt nicht das

Gefühl, wenn man von einer zügig gespielten Marschmusik oder einem schönen Stück klassischer Musik mitgerissen wird? Dabei hat man oft sehr intensive Gefühle. Diese Gefühle werden in der gegenwärtigen Diskussion überhaupt nicht angesprochen. Wir dürfen sie aber nicht außer Acht lassen.

Wenn man in den Unterlagen mit Blick auf die Flughäfen Frankfurt oder Köln/Bonn liest, findet man heraus, dass alle Überflüge unter einer Überflughöhe von 300 m gesundheitsschädlich sind. Daraus leiten sich dann Schadenersatzforderungen ab. Diese entsprechen zwar noch nicht der Gesetzeslage, diese wird sich aber ändern. Damit wird sich der neue Flughafen Mönchengladbach dann auseinandersetzen müssen.

(Folie: Lärmquellen)

Auf der Folie sehen Sie eine Auflistung der Lärmwerte. Ich habe eine Frage an die Gutachter, die heute zu Wort gekommen sind. Man sieht auf der Folie Orientierungswerte für die Stadtplanung und Bauleitplanung nach DIN 18005 mit Stand vom 4. Februar 2000. Sind diese Werte noch gültig?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wer kann die Frage beantworten? – Herr Dr. Hagemann? – Herr Hoffmanns, bitte.

Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich):

Es handelt sich dabei um eine noch gültige Städtebaurichtlinie.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön.

Herbert Schäfer (Einwender):

Vielen Dank. Wir Laien müssen uns immer absichern, damit wir nicht in eine Falle laufen, die schlaue Leute uns gestellt haben. Die Orientierungswerte für die Stadtplanung unterscheiden sich für reine Wohngebiete, Wochenend- und Ferienhausgebiete, allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungs- und Campingplatzgebiete, Friedhöfe, Kleingärten, Parkanlagen, besondere Wohngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete, Kerngebiete, Gewerbegebiete und Sondergebiete nach Art der Nutzung. Des Weiteren wird unterschieden zwischen Tag, von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr, und Nacht, von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr. Bei zwei angegebenen Werten gelten die höheren Werte für Verkehrslärm, die niedrigeren Werte gelten für Industrie- Gewerbe- und Freizeitanlagenlärm.

(Folie: Orientierungswerte für die Stadtplanung [Bauleitplanung nach DIN 18005])

Durch die Folie wird auch dem Laien deutlich, dass sehr wohl sehr differenzierte Betrachtungen angestellt werden. In der gesamten Aufstellung kommt aber weder eine Schule noch ein Kindergarten vor. Wo diese Einrichtungen einzuordnen sind, müssen die Fachleute sagen. Tatsache ist aber, dass in der DIN-Norm Werte vorgegeben sind, an denen man nicht vorbeikommt. Das möchte ich der Bezirksregierung nahe bringen. Herr Klinger hat eben schon wieder feinsinnig gelächelt – da kommt bestimmt noch etwas von ihm. Wir werden sehr genau darauf achten, wie die vorgegebenen Werte in einer möglicherweise erteilten Genehmigung ausgelegt werden. Denn soweit ich weiß, sind diese Werte auslegungsfähig. Für mich ist nicht eine bloße Zahl oder der Mittelungspegel wichtig; mir ist das Einzelereignis wichtig. Das Einzelereignis kann sich nicht nur als Lärm äußern, sondern auch auf die Gefühlswelt auswirken. Dieses Gefühl ist – und damit komme ich auf meine sechsjährige Enkelin zurück – nicht nur bei Flugzeugen betroffen, sondern auch bei Gewitter, insbesondere bei Donner. Das mag ein alter Fluchtinstinkt des Menschen sein, aber es steht meiner Ansicht nach auch in direktem Zusammenhang mit dem, was das Kind von Geburt an erlebt hat. Ich kann nur sagen, dass Lärm nicht nur ein Geräusch ist, sondern auch die Gefühlswelt betrifft. Beachten Sie das bitte, wenn Sie technisch und wissenschaftlich an die Dinge herangehen!

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um deutlich zu machen, was das in Bezug auf unsere Ortslage bedeutet.

(Folie: Abflugtabelle)

Die Abflugtabelle, die Sie auf der Folie sehen, habe ich unter den gesamten Gutachten nur im Vogelschlaggutachten gefunden. Die Vögel bekommen also eine Tabelle, in der im Zusammenhang mit dem Nierssee nachgewiesen wird, wie gefährlich das Flughafenprojekt für sie wird. Das freut mich zwar als Naturfreund; Tiere und Pflanzen sind die ersten Anzeiger einer Gefahr. Uns, die wir in der 5 km-Zone leben, droht die Gefahr, bei Landeanflügen mit Lärm und Abgasen konfrontiert zu werden. Das kann nicht im Sinne des zukünftigen Schutzes der Menschen in Neersen sein.

Wir haben immer wieder etwas betont – wie auch Pressenotizen aus den Monaten März und April deutlich machen –, das die Politik jetzt auch erkannt hat: Das Thema Fluglärm kann ein elementares Kriterium für das Wählerverhalten werden. Ich möchte einen Beitrag aus der Rubrik „Niederrhein“ der „Westdeutschen Zeitung“ vom 11. März 2005 zitieren:

Zwei Fliegen mit einer Klappe möchte Kreis Viersens Bundestagsabgeordneter Uwe Schummer (CDU) mit einer Anfrage im Parlament schlagen. Ein verschärftes Gesetz zum Lärmschutz, möglichst angepasst an bestehende europäische Richtlinien forderte er als Entwurf vor der Sommerpause vom Kabinett der Bundesregierung. Damit wäre auch gleich der Ausbau des Mönchengladbacher Flughafens vom Tisch. „Unwirtschaftlich“ lautet sein Urteil.

Man sieht, dass im Umfeld der Politik auf unsere Sorgen reagiert wird; ich kann das nur allen Parteien raten. Denn es gab im Vorfeld der Landtagswahl einen schönen Spruch: „Wer uns mit Lärm und Abgas quält, der wird einfach abgewählt.“ Hieran wird deutlich, dass Lärm nicht nur ein Geräusch ist, sondern sich auf die Gefühlswelt auswirkt. Mit Gefühlen umzugehen, ist eine sehr schwierige Sache. Lärm misst man in dB(A), wie man Gefühle misst, weiß ich nicht; Gefühle können aber sehr unterschiedlich sein. Der eine empfindet es als Beglückung, wenn man ihm auf den Zeh tritt, der andere steht auf und knallt dem Tretenden eine.

Die ganze Diskussion muss unter dem Gesichtspunkt gesehen werden, dass wir vielfach belastet werden. Es gibt eine Vorbelastung durch Schienen- und Straßenverkehr. Es kann nicht sein, dass wir noch weiter belastet werden. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Schäfer. Sie hatten einen Auszug aus dem Wortprotokoll erbeten; diesen möchte ich Ihnen hiermit aushändigen.

Herbert Schäfer (Einwender):

Heute schon? Das ist ja gut.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ja, wir sind fix!

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Dr. Hagemann, möchten Sie nun entgegenen?

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Sie sprachen Gefühle an. Das ist in der Tat ein wichtiges Thema, das wir aber nicht unbeachtet gelassen haben. Bei den indirekten Gesundheitsgefährdungen, die über Stressreaktionen vermittelt werden, spielen Emotionen natürlich auch eine wichtige Rolle. Ich forsche und lehre auch an der Stanford University und habe mich dort mit genau dem Thema befasst. Insofern ist das Thema Emotionen bei der lärmmedizinischen Begutachtung mit eingeflossen. Sie sagen ganz richtig, dass die Bildung von Emotionen von Person zu Person sehr unterschiedlich ist. Das spielt z. B. bei dem, was ich heute Morgen zu Belästigungen ausgeführt habe, eine Rolle.

Sie erwähnten die DIN 18005, die wir im Gutachten auch zitieren. Diese beinhaltet Orientierungswerte für die Städteplanung, die wir im Gutachten diskutieren; letztlich sind sie für die fluglärmmedizinische Bewertung nicht maßgeblich. Vielmehr haben wir den präventivmedizinischen Schwellenwert von 60 dB(A).

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Hagemann. Als nächster hat Herr Dr. Michael Dörr das Wort.

Dr. Michael Dörr (Gesundheitsamt Rhein-Kreis Neuss):

Sehr geehrte Frau Vorsitzende, meine sehr geehrten Damen und Herren, ich vertrete die Belange des Gesundheitsamtes des Rhein-Kreises Neuss.

Herr Siegfried Hauswirth, der im Gesundheitsamt Rhein-Kreis Neuss als Diplom-Ingenieur die Abteilung Umweltmedizin und Infektiologie leitet, wird nach mir unsere gutachterliche Stellungnahme erläutern und präzisieren. Ich möchte vorab auf zwei Aspekte eingehen, die sich mit umweltmedizinischen Auswirkungen, insbesondere mit der Lärmexposition, beschäftigen. Insbesondere möchte ich auf einen Aspekt Bezug nehmen, der in den letzten Tagen und Wochen in diesem Verfahren noch nicht zur Sprache gekommen ist, der aber einen direkten Bezug zur Medizin hat: Es handelt sich um die demografische Entwicklung. Das Planfeststellungsverfahren wird mit Blick auf das Jahr 2015 durchgeführt. Wir müssen uns daher in bevölkerungsepidemiologischer Sicht mit sich ändernden Gegebenheiten auseinandersetzen. Es ist eine banale Feststellung, dass in zehn Jahren ältere und alte Menschen einen wesentlich größeren Anteil der Gesamtbevölkerung als heute ausmachen werden. Dieses Kollektiv wird dann auf Lärmbelastung ganz anders reagieren, als das heute der Fall ist.

Ich möchte das an zwei Beispielen verdeutlichen: Es ist so, dass eine Schallexposition ab einer gewissen Intensität – das ist heute schon diskutiert worden – durchaus zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen kann. Bei älteren Menschen lässt das Lärmempfinden aus altersphysiologischen Gründen nach; es ist eine Hörminderung zu verzeichnen. Gleichwohl muss man berücksichtigen, dass das Frequenzunterscheidungsvermögen im Alter ein anderes ist; eine gewisse Beschallung hat durchaus empfindliche Auswirkungen auf das Hörorgan.

Neben diesem Aspekt möchte ich darauf hinweisen – Herr Dr. Hagemann hat ja heute Morgen schon angesprochen, dass es verschiedene Schlafphasen gibt –, dass das Schlafbedürfnis eines älteren Menschen im Zusammenhang mit einer Lärmexposition umweltmedizinisch kritisch zu bewerten ist. Es gibt unterschiedliche Schlafphasen. Unerlässlich sind die so genannten REM-Phasen; sie tragen dazu bei, dass es zu einer geistigen, mentalen und psychischen Regeneration kommt. Zusätzlich sorgen die REM-Phasen dafür, dass Informationen aus dem Kurzzeitgedächtnis in das Langzeitgedächtnis übertragen werden. Demgegenüber gibt es so genannte Non-REM-Phasen, die als S2- und S3-Phasen von Herrn Dr. Hagemann erwähnt worden sind. Diese sorgen zum einen dafür, dass es zu einer körperlichen Regeneration kommt, zum anderen signalisieren sie, dass es sich um keine Tiefschlafphasen handelt. Wenn man das weiß, kann man auch den Aspekt richtig bewerten, dass es bei älteren Menschen zu einer Verlagerung der REM-Phasen zu Non-REM-Phasen kommt. Während ein Jugendlicher 60 % REM-Phasen aufweist, ist das bei älteren Men-

schen anders. Diese weisen überwiegend Non-REM-Phasen auf. Was heißt das nun? Es heißt, dass bei älteren Menschen die Schlaftiefe nicht mehr so wie bei jüngeren Menschen gewährleistet ist. Eine Lärmexposition wird sich deshalb so auswirken, dass es bei älteren Menschen verstärkt zu Aufwachphasen kommt. Über die Aufwachphasen wurde zwar bereits gesprochen, ich möchte aber ergänzen, dass eine hohe Frequenz von Aufwachphasen durchaus mit langfristigen gesundheitlichen Beeinträchtigungen einhergehen kann. Es gibt zum einen primäre Auswirkungen; diese spiegeln sich z. B. in der Atemfrequenz und der Schlaftiefe wider und können durch objektive Parameter belegt werden. Zum anderen gibt es sekundäre Reaktionen, z. B. das Nachlassen der Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit am Tage. Dies steht in direktem Zusammenhang mit der verminderten Schlaftiefe. Darüber hinaus gibt es tertiäre Reaktionen. Dabei handelt es sich um das, was Herr Schäfer in seinem Vortrag in Bezug auf sein Enkelkind wahrscheinlich meinte: Gewisse posttraumatische Belastungen können eine Eigendynamik entwickeln und sind therapeutisch schlecht beherrschbar.

Ich wollte mit meinen Ausführungen dazu beitragen, dass die Situation bzw. die umweltmedizinische Betrachtung perspektivisch betrachtet wird. Dabei ging es mir vor allem um die demografische Entwicklung; das ist, wie gesagt, ein Aspekt, der aus meiner Sicht noch nicht hinreichend berücksichtigt worden ist.

Darüber hinaus haben wir in unserem Gutachten etliche kritische Anmerkungen gemacht. Herr Hauswirth wird die wichtigsten davon sogleich persönlich vortragen. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Dr. Dörr. Herr Marten hat eine Frage an Sie, die er im Anschluss an den Vortrag von Herrn Hauswirth stellen möchte.

Herr Hauswirth, bitte.

Siegfried Hauswirth (Gesundheitsamt Rhein-Kreis Neuss):

Guten Tag, meine Damen und Herren. Ich möchte zunächst ein paar grundsätzliche Ausführungen zum Thema Fluglärm machen. Fluglärm ist eine besondere Art von Lärm. Das hängt mit der Frequenz und den besonderen Eigenschaften des Fluglärms zusammen. Er wirkt besonders nervend, bohrend und ist kein gleichmäßiges Geräusch, wie z. B. von einer Eisenbahn oder fernen Straße. Deshalb gibt es den vorhin bereits diskutierten Fluglärm-Malus, durch den dargestellt werden soll, dass Fluglärm einen lästigeren Charakter hat als anderer Lärm.

Ein Ausweichen ist kaum möglich. Man kann lediglich in Innenräume verschwinden und die Türen und Fenster zumachen. Wenn die Fenster und Türen eine ausreichende Schalldäm-

mung haben, ist man vor Fluglärm geschützt. In den Außenbereichen kann man sich aber nicht schützen. Schwierig wird es dann, wenn der Fluglärm so stark ist, dass die Dämmung der Fenster und Türen nicht mehr ausreicht. Menschen, die nicht besonders gut oder tief schlafen, wachen schon bei relativ geringen Lärmpegeln morgens um 6:00 Uhr auf, wenn die ersten Flugzeuge starten. Der Fluglärm beginnt in der Regel morgens um 6:00 Uhr und endet – sofern nicht besondere Regeln in Bezug auf Nachtflüge existieren – um 22:00 Uhr. Das gilt auch an Samstagen und Sonn- und Feiertagen. Den Fluglärm gibt es an 365 Tagen im Jahr; es gibt keine Ruhephasen. Das unterscheidet den Fluglärm unter anderem auch von vielen anderen Lärmarten.

In Bezug auf den Rhein-Kreis Neuss gibt es die besondere Situation, dass dieser in mehrfacher Hinsicht durch Fluglärm tangiert wird. Der Rhein-Kreis Neuss liegt im Einflussgebiet der Flughäfen Düsseldorf, Mönchengladbach und Köln/Bonn. Wir haben viele Eingaben und Beschwerden aus der Bevölkerung wegen der Störungen durch den Fluglärm – und das trotz der im Umfeld von beispielsweise Korschenbroich, Meerbusch und Dormagen scheinbar geringen Lärmpegel.

Damit komme ich zu dem Thema der Abgrenzung von Gesundheitsgefahren zur erheblichen Belästigung; dies scheint ja problematisch zu sein. Wenn gesundheitliche Wirkungen nur gering sind, ist es schwierig, ihr Vorhandensein wissenschaftlich überhaupt nachzuweisen. Wenn der Anteil der gesundheitlich beeinträchtigten Menschen sehr gering ist, ist es schwierig, herauszufinden, wie groß der prozentuale Anteil der Menschen ist, die an Erkrankungen infolge des Fluglärms leiden.

Wir sehen ähnliche Schwierigkeiten bei der Frage, welcher Schwellenwert zugrunde gelegt werden soll. Es ist die Rede von 60 dB(A). Die Europäische Union hat sogar 53 dB(A) oder 55 dB(A) als Schwellenwert vorgeschlagen. Die Frage ist aber, ob der Sicherheitsabstand bei allen diesen Werten ausreichend ist. Den Wert 3 dB(A) niedriger anzusetzen bedeutet aber, dass der Flugverkehr halbiert werden müsste; das lässt sich in der Regel jedoch nicht praktizieren. Es kommt hinzu, dass es Berechnungsprobleme gibt: Soll z. B. LEQ(3) oder LEQ(4) zugrunde gelegt werden? Es gibt ferner Ungenauigkeiten bei den Berechnungen und in der Prognose. Unter Vorsorgegesichtspunkten müsste man deshalb einen viel größeren Sicherheitsabstand festlegen. So kenne ich das zumindest aus anderen umweltmedizinischen Bereichen. Wenn Grenzwerte für Trinkwasser festgelegt werden, wird die Wirkungsschwelle einer Substanz nach unten gerundet. Auf diese Weise liegt man eher im sicheren Bereich.

In den Kreuzungsbereichen, z. B. im Neusser Süden, ist die Beschwerdehäufigkeit trotz messtechnisch eher geringer Lärmpegel relativ hoch. Künftig werden gewisse Bereiche nicht nur von den Flugzeugen des Flughafens Düsseldorf, sondern auch von denen des Flughafens Mönchengladbach überflogen werden. Das würde für die Betroffenen wohl mindestens eine Verdoppelung der Überflughäufigkeit bedeuten. In der Folge bedeutet das zwar nur ei-

nen um wenige dB(A) erhöhten Lärmpegel, aber der Belästigungsgrad wird doch erheblich steigen. In allen Gutachten ist zu kurz gekommen, wie sich die Überflughäufigkeit auswirken wird. Die einzelnen Ereignisse – so hören wir es oft aus der Bevölkerung – sind entscheidend. Der LEQ-Wert kann die Lärmbelastigung sicherlich in einem gewissen Maße charakterisieren. Im Niedrigpegelbereich aber scheint mir die Überflughäufigkeit und damit die Anzahl der Belästigungen auch eine wichtige Rolle zu spielen. Ich möchte noch einmal auf die Frage zurückkommen, ab welchem Wert die Gesundheit beeinträchtigt werden kann: Es ist schwer, dazu Aussagen zu machen. Herr Dr. Kühner hat in der letzten Woche einen von der EU vorgeschlagenen Wert von 53 dB(A) genannt. Dieser Wert scheint mir eher angemessen als 60 dB(A).

Zu dem demografischen Wandel hat Herr Dr. Dörr eben bereits Ausführungen gemacht. Ein weiterer kritischer Punkt ist, dass der Fluglärm im Rhein-Kreis Neuss zugenommen hat. Es werden immer mehr Flächen und Gebiete überflogen. Eine zunehmende Verlärmung der Landschaft und Wohngebiete ist zu verzeichnen. Das ist umweltmedizinisch kritisch zu bewerten. Lärm muss man – sofern er unvermeidbar ist – bündeln, sodass er nur auf wenige Bereiche einwirkt. Eine Ausweitung der überflogenen Gebiete ist daher nachteilig. Genau das würde bei einem Ausbau des Flughafens Mönchengladbach aber geschehen.

Wir haben aufgrund der eben beschriebenen Tatsachen einige Vorschläge für den Fall, dass es zu einer Genehmigung kommt, vorbereitet. Es gibt eine Reihe zwingender gesetzlicher Vorschriften, z. B. das Lärmschutzgesetz. Damit sollte man sich aber nicht zufrieden geben. Wir sind der Meinung, dass im Falle einer Genehmigung die Zukunft berücksichtigt werden muss. Es müssen alle Maßnahmen zur Begrenzung der Lärmemissionen ausgeschöpft werden, was in Form von Reglementierungen zu geschehen hat. Es wird daran gearbeitet, Flugzeuge immer leiser zu machen. Das soll der Bevölkerung und nicht nur dem Flughafen zugute kommen. Ein Flughafen könnte z. B. einen Antrag auf Lärmkontingentierung stellen, der zur Folge hätte, dass ein bestimmter Lärmpegel festgelegt wird, der von dem Flughafen ausgeschöpft werden darf. Das hieße dann: Je leiser die Flugzeuge werden, desto mehr dürfte geflogen werden; die Anzahl der Einzelereignisse würde zwangsläufig zunehmen. Ich bin aber der Meinung, dass die Bevölkerung auch etwas davon haben muss, wenn die Flugzeuge leiser werden.

Wir haben des Weiteren Vorschläge in Bezug auf die Flugzeiten gemacht. Das betrifft z. B. die Berücksichtigung von Wochenendzeiten. Wir sind der Meinung, dass ein besonderes Augenmerk auf das Thema Vorsorge gelegt werden muss.

Weiterhin sind auch Schulen und Kindergärten im Rhein-Kreis Neuss von dem Fluglärm betroffen. Es gibt aber auch diesbezüglich das Problem, dass man die Schüler vor dem Lärm nur schützen kann, indem man sie zwingt, sich bei geschlossenen Fenstern und Türen im Innern der Schulen aufzuhalten. Es stellt sich dann aber die Frage, wie die Schule belüftet

werden soll. Wenn Unterricht mit dreißig Kindern in einem Raum stattfindet, gibt es nach 15 Minuten einen derart hohen CO₂-Gehalt in der Luft, dass die Kinder einschlafen.

Abschließend möchte ich mich dem **Antrag** der Stadt Korschenbroich anschließen:

Es sollen neue Berechnungen unter Zugrundelegung des LEQ(4) vorgenommen werden.

Es soll ferner eine Kartierung für den Rhein-Kreis Neuss erstellt werden, die die Überlagerungsproblematik verschiedener Fluglärmquellen berücksichtigt. Auch geringe Lärmpegel und Überflughäufigkeiten sollen darin Berücksichtigung finden. Es soll ferner erkennbar sein, in welchen Bereichen der Grad der erheblichen Belästigung zunimmt.

Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Hauswirth. Zum Thema der demografischen Entwicklung hat Herr Marten noch eine Nachfrage. Bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Hauswirth, Herr Dr. Dörr, Ihre Ausführungen waren sehr sachlich. Sie haben dargelegt, dass sie den Schwellenwert für Gesundheitsgefährdungen bei 53 dB(A) sehen; in Ihrer schriftlichen Stellungnahme haben Sie 55 dB(A) angenommen.

Ihre Ausführungen zur demografischen Entwicklung waren sehr schlüssig, insbesondere wenn man bedenkt, dass ältere Menschen besonders sensibel reagieren. Das war das, was Sie heute im Verfahren zum Ausbau des Flughafens Mönchengladbach vorgetragen haben. Ist Ihnen aber bekannt, dass der Rhein-Kreis Neuss in einem anderen Verfahren – dem Verfahren zum Bau eines Altenheimes in der Lärmschutzzone 2 des Flughafens Düsseldorf in Meerbusch-Büderich – eine gänzlich andere Meinung vertritt?

Ich möchte darauf hinweisen, dass Lärmschutzzone 2 einen Lärmpegel zwischen 67 dB(A) und 75 dB(A) bedeutet. Das sind viel kritischere Werte als die von Ihnen eben angegebenen. Ich hätte eine persönliche Bitte: Könnten Sie der Leitung Ihres Hauses einmal Ihre fachliche Meinung vortragen und auf die Konsequenzen hinweisen, die die Errichtung eines Altenheimes in der Lärmschutzzone 2 eines Flughafens hätte?

Dr. Michael Dörr (Gesundheitsamt Rhein-Kreis Neuss):

Ja.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. Herr Dr. Hagemann möchte zu den Ausführungen der Vertreter des Gesundheitsamtes Rhein-Kreises Neuss Stellung nehmen.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Ich möchte zu den Schwellenwerten noch einmal Folgendes sagen: Ich glaube, es wurde am heutigen Tag im Erörterungstermin und auch in den Gutachten schon zum Ausdruck gebracht, dass die Schwellenwerte durchaus auf dem aktuellsten Stand und progressiv sind. Wir setzen daher den präventivmedizinischen Schwellenwert bei 60 dB(A) und nicht bei 55 dB(A) an.

Zum Thema LEQ(3)/LEQ(4) kann ich ebenso wie zur Gesamtlärmbetrachtung nur auf meine Ausführungen von vorhin verweisen.

Wir sind in unserem Gutachten auf besondere Personengruppen, wie z. B. die der älteren Menschen, eingegangen und haben Studien zu diesem Thema dargestellt. Ich stimme Ihnen darin zu, dass der demografische Wandel nicht nur in Bezug auf Lärm, sondern insgesamt eine große gesellschaftliche Herausforderung darstellt. Das ist eine große Herausforderung, bei der an alle Richtungen der Wissenschaft große Anforderungen zu stellen sind, um zu weiteren Erkenntnissen zu kommen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. Gleich hat Herr Udo Schiffer das Wort. Aber ich sehe jetzt noch zwei Nachfragen von Herrn Lutter und von Herrn Gorecki. Bitte, Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Danke schön. Herr Hauswirth ist genau der Mann, auf den ich schon eine Weile gewartet habe. Es gibt beim Gesundheitsamt sicherlich Register, in denen Krankheiten festgehalten werden. Gibt es das auch für Atemwegserkrankungen, beispielsweise bei Kindern?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ich sehe ein Handzeichen. Bitte benutzen Sie, wenn Sie antworten wollen, bitte das Mikrofon, damit wir Sie alle verstehen.

Dr. Michael Dörr (Gesundheitsamt Rhein-Kreis Neuss):

Vielen Dank. Sie hatten Herrn Hauswirth angesprochen. Aber wir können Ihnen beide, glaube ich, eine suffiziente Antwort geben. Es gibt kein Register über Atemwegserkrankungen. Vielleicht meinen Sie die so genannten Sentinelpraxen, Beobachtungspraxen. Damit meint

man einzelne niedergelassene Kollegen, die in der Lage sind, ein epidemiologisches Register für ihre eigene Region, also für das Einzugsgebiet der Praxis, zu führen. Meines Wissens existieren auf Kreisebene keine speziellen Sentinelpraxen. Ab dem 1. Juli wird es aber – und das ist für die Gesamthematik sicherlich interessant – das Krebsregister Nordrhein-Westfalen geben, und zwar flächendeckend und nicht nur in der Münsteraner Region. Davon erwarten wir gute Rückschlussmöglichkeiten auf umweltmedizinische Fragestellungen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Dörr. Nun zu der Nachfrage von Herrn Gorecki.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich war noch nicht ganz fertig!

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Entschuldigung. Bitte, fahren Sie fort.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Das ist ja ein weites Thema und ich weiß nicht genau, wie ich anfangen soll. Fangen wir einmal so an: Der Betrieb, bei dem ich eine Weile gearbeitet habe, hatte in Berlin einen Generalvertreter. Unsere Firma hat Abgasmessgeräte vertrieben, die recht teuer waren. Darunter war auch ein Temperaturmessgerät. Eines Tages ruft mich der Generalvertreter aus Berlin – genauer: aus Neu-Cölln – an und sagt, dass bei diesem Messgerät die Temperaturanzeige verrückt spielt. Ich sagte dann, dass ich bei nächster Gelegenheit ein neues Gerät mitbringen würde; das habe ich dann auch getan. Als wir das neue Gerät dann angeschlossen haben, zeigte die Temperaturanzeige, fortwährend wechselnd, Werte von -30 Grad Celsius bis +240 Grad Celsius. Wir sind der Sache auf den Grund gegangen. Damals gab es – das war zu Zeiten des Kalten Krieges – einen starken Radarsender der Amerikaner in der Nähe, der die Messgeräte durcheinander gebracht hat.

Dann geht es weiter. Ich habe eine Verwandte, nämlich meine Cousine Helga, die in der gleichen Gegend wohnt. Ihr Nachbar war in Berlin eine ganze Weile bei den Amerikanern beschäftigt. Auf einmal sagt mir meine Cousine Helga, ihr Nachbar sei krank, er habe Leukämie. Das hing ebenfalls mit dem Radar zusammen. Vielleicht können Sie sich auch daran erinnern, dass es vor einiger Zeit Bundeswehrsoldaten gab, die ebenfalls mit Radar arbeiteten und die krank geworden sind.

In der Gegend, wo ich wohne, gibt es einen Sendemast der amerikanischen Soldaten – Besatzungstruppen sagt man ja nicht mehr –, der eine Sendeleistung von 20 KW hat. Es gibt den Sender Langenberg des WDR, der eine Sendeleistung von 200 KW hat; früher hatte er einmal 650 KW. Sie können auch den Vatikansender hören. Die hatten Probleme; da gab es jede Menge Erkrankungen. Deswegen hat der Vatikan einige Sender in der Leistung ge-

schwächt oder ganz abgeschaltet. Der stärkste Sender überhaupt – außer russischen Sendern natürlich – ist entweder der Sender Luxemburg auf Langwelle oder der Sender Monte Carlo.

Jetzt meine präzise Frage, damit Sie wissen, worum es eigentlich geht. Strahlung ist eine gefährliche Kiste. In Düsseldorf gab es zwei Radarsender. Ich weiß nicht, wie deren Leistung ist. Aber gefährlich ist die Sache auf jeden Fall. In Mönchengladbach wird es wohl keinen Radarsender geben, vermute ich. Das wird wohl alles von Düsseldorf, Maastricht oder Brüssel aus reguliert. Kennt aber jemand die Strahlungsleistung vom Radar in Düsseldorf? – Ach, weiß auch keiner! Na ja, ich werde das einmal herausfinden.

Ich weiß nicht, warum man den einen WDR-Sender mit der Leistung von 650 KW abgeschaltet hat; der war, anders als der kleinere, in ganz Europa zu hören. Keine Ahnung! Aber vielleicht war da irgendetwas in Richtung zu hoher Strahlung und Gesundheitsbeeinträchtigung im Spiel. Das war es von mir. Danke schön.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Lutter. Herr Gorecki, bitte.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich bin leider nur noch heute anwesend; danach werde ich im Urlaub sein. Ich habe eine Frage an die Bezirksregierung. Die Stadt Neuss und ich, für den Verein der Neuss-Grefrather Bürger, haben mehrmals an Sie den Antrag gestellt, bei den ganzen verschiedenen Dingen wie Lärm, Gesundheit usw. die Belastung durch die Düsseldorfer Flugzeuge und durch die zukünftigen Mönchengladbacher Flugzeuge kumulativ zu betrachten. Darf ich Sie einmal fragen, wie Sie denn entschieden haben?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Die Antwort hatten wir Ihnen gegeben, Herr Gorecki. Wir werden über all die Anträge und Anregungen auf Ergänzung oder Erweiterung von bestimmten Gutachten nach dem Erörterungstermin zusammen entscheiden. Wir wollen den Erörterungstermin erst abwarten, um wirklich eine gesicherte Grundlage für die Entscheidung zu haben, ob und wie ergänzt oder erweitert werden muss.

Herbert Gorecki (Einwender):

Als Vereinsvorsitzender muss ich meinen Mitstreitern ja irgendetwas sagen. Bekomme ich das von Ihnen schriftlich oder lese ich das im Planfeststellungsbeschluss? Wie können wir an diesem Punkt miteinander umgehen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Im Wortprotokoll wird sich ja auf jeden Fall finden, dass Sie den Antrag gestellt bzw. die Anregung gegeben haben. Sie können dort auch lesen, wie wir darauf erwidert haben. Im Planfeststellungsbeschluss werden Sie auch eine Aussage finden.

Herbert Gorecki (Einwender):

Vorher erfahre ich also nichts und habe auch keine Möglichkeit, dann noch einmal eine Einwendung zu erheben?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das kommt darauf an. Wenn wir meinen, dass es eine Erweiterung oder Ergänzung geben muss, dann werden Sie das natürlich erfahren, bevor wir endgültig entscheiden. Dann ist nämlich zu prüfen, ob es eine erneute Phase der Auslegung der Gutachten gibt. Aber ich kann Ihnen das hier und jetzt nicht abschließend sagen. Es gibt sehr viele Möglichkeiten, wie das Verfahren fortgeführt werden könnte.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich nehme das einmal so mit.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wir können auf jeden Fall in Kontakt bleiben, Herr Gorecki; das kann ich Ihnen anbieten. Dann können Sie, wenn Fragen an Sie gestellt werden, Antwort geben.

Herbert Gorecki (Einwender):

Das nehme ich so zur Kenntnis. Vielen Dank, Frau Hörr.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Bitte, Herr Gorecki. Jetzt hatte ich noch eine Nachfrage gesehen. Der Herr dort hinten, bitte.

Theo Schmitz (Einwender):

Wann wird es die Wortprotokolle mit Ihren Vorentscheidungen und Kommentaren geben?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Mit den Stenografen ist abgemacht, dass uns das Wortprotokoll nach den Sommerferien, also etwa Mitte August, vorliegen wird.

Ich schaue jetzt einmal in die Runde. – Ich sehe aber keine weiteren Nachfragen. Dann hat Herr Schiffer das Wort. Bitte schön.

Udo Schiffer (Einwender):

Ich bin betroffener Bürger und habe Kinder, die im Umfeld des Flugplatzes Mönchengladbach aufgewachsen sind. Heute sind sie erwachsen. Aber als kleine Kinder sind sie weinend ins Haus gekommen, wenn die Flugzeuge vom Flugplatz Mönchengladbach unser Grundstück überflogen haben. Ich denke, wer den Antrag für eine Flughafenerweiterung stellt, muss beweisen – wirklich mit Zahlen und Fakten beweisen –, dass er in der Lage ist, den Flugplatz wirtschaftlich so zu leiten, dass dafür keine Steuergelder verwendet werden. Ich darf Ihnen aber sagen, dass das in Mönchengladbach nie funktionieren wird. Ich habe heute Morgen mit dem Stellvertreter von BARIG, das ist die Vertretung der Hundert wichtigsten Fluggesellschaften in Deutschland, gesprochen. Er hat mir definitiv mitgeteilt, dass sie nicht an Mönchengladbach interessiert sind. Im Gegenteil: Die wollen, dass Düsseldorf ausgebaut wird, und würden es befürworten, wenn die Finanzmittel, die in den Ausbau Mönchengladbach fließen sollen, für die Infrastruktur um den Flughafen Düsseldorf verwendet werden. So viel zur Frage, ob in Mönchengladbach wirtschaftlich gearbeitet werden kann.

(Beifall bei den Einwendern)

Noch einmal: Die Hundert wichtigsten Fluggesellschaften Deutschlands sind nicht an einem Flugplatz Mönchengladbach interessiert. Wer soll denn dann noch daran interessiert sein? Höchstens die Antragstellerin ist daran interessiert, sonst aber keiner.

Zahlen und Fakten werden genannt. Es wird von 7,8 Millionen potenziellen Kunden geredet. Wo sind die 7,8 Millionen? Wir haben in Nordrhein-Westfalen 18 Millionen Einwohner. Die Hälfte wohnt im Umkreis von 50 km? Das kann doch nicht wahr sein! Ich verstehe das nicht. In Mönchengladbach gibt es 80.000 Sozialhilfeempfänger, 6.000 Kinder, die unter der Armutsgrenze leben, und 20.000 Arbeitslose. Fast 50 % der Menschen aus Mönchengladbach werden niemals fliegen. Wie kommen Sie auf 7,8 Millionen? Diese Frage stelle ich mir schon, seitdem ich diese Zahl das erste Mal gehört habe. Sie vergessen, dass Köln/Bonn, dass Münster/Osnabrück, dass Dortmund, dass Luxemburg und dass Eindhoven in der Nähe ist. Sie vereinnahmen den Umkreis von 50 km ganz für sich allein! Das kann doch nicht wahr sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Bevölkerungsstruktur in den Gebieten ist ungefähr gleich. In Nordrhein-Westfalen gibt es 3,5 Millionen Menschen mit niedrigen Löhnen, die noch nie geflogen sind und die auch nie fliegen werden. Aber auch die beziehen Sie in Ihre Prognose ein! Hätten Sie sich die Bevölkerungsstruktur einmal genauer angeschaut, dann hätten Sie erkannt, dass Sie niemals auf eine Zahl 7,8 Millionen kommen können. Sie kommen vielleicht auf 3 Millionen Menschen. Aber die fliegen nicht von Mönchengladbach, sondern lieber von Düsseldorf oder von Köln aus. Ich gehe sogar noch einen Schritt weiter: Die fliegen lieber von Dortmund aus. Dort wird doch schon geflogen; hier müssen Sie ja erst noch bauen. Das war es. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Schiffer. Herr Zerbe, möchten Sie entgegnen? – Das ist nicht der Fall.

(Lachen bei den Einwendern)

Herr Ewald hat nun eine Nachfrage. Bitte.

Rolf Ewald (Einwender):

Ich glaube, die Berechnung des Herrn Zerbe kann man durchaus nachvollziehen. Er hat einen Kreis von 50 km um Mönchengladbach herum gezogen. In diesem Kreis leben 7,8 Millionen Menschen. Das ist so weit richtig. Die Frage ist aber, ob er in zehn Jahren mit einem Zauberstab alle Airlines von Düsseldorf, von Niederrhein und von Köln/Bonn weglocken kann, damit sie plötzlich in Mönchengladbach ihre Zelte aufschlagen und die 2,8 Millionen Passagiere – ich nehme einmal die Zahl, die Herr Prof. Wolf ausgerechnet hat – aus diesem Bereich transportieren. Die Menschen gehen dann also nicht mehr nach Düsseldorf, nicht mehr nach Köln/Bonn, nicht mehr nach Niederrhein? Die sehen nur noch Mönchengladbach? Herr Zerbe, wie die Rechnung aufgehen soll, ist mir immer noch schleierhaft. Ich bin jetzt 30 Jahre im Geschäft, aber vielleicht lerne ich bei Ihnen ja dazu. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Ewald.

Wir unterbrechen jetzt, wie angekündigt, die Diskussion zum Tagesordnungspunkt 9. Herr Prof. Dr. Hamm steht Ihnen jetzt noch einmal zur Verfügung. Im Anschluss an seinen Vortrag hatte es ja einige Nachfragen gegeben, und es gab aus dem Auditorium den Wunsch, noch einmal Fragen an Prof. Hamm stellen zu können. Diesem Wunsch können wir entsprechen; Herr Prof. Hamm hat sich bereit erklärt, bis 17:30 Uhr Ihre Fragen zu beantworten. Wir steigen jetzt also noch einmal in das Thema Wirtschaftlichkeit ein.

Herr Prof. Hamm, Sie haben das Wort.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Danke, dass Sie mir das Wort erteilt haben. Ich weiß nicht, ob alle hier waren, als ich das letzte Mal zu Ihnen gesprochen haben. Deshalb möchte ich mich ganz kurz vorstellen. Mein Name ist Rüdiger Hamm. Ich bin Professor für Volkswirtschaftslehre am Fachbereich Wirtschaftswissenschaften der Hochschule Niederrhein und dort insbesondere für den Themenbereich der regionalen und sektoralen Strukturpolitik zuständig. Wir haben vor ziemlich genau drei Jahren eine Studie zur Fragen der regionalwirtschaftlichen Bedeutung des Flugha-

fens Mönchengladbach in seiner damaligen Konstellation und für den Fall eines weiteren Ausbaus angefertigt. Ich harre jetzt Ihrer Fragen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. Ich schaue einmal in die Runde, wo es Nachfragen gibt. Dass Herr Houben eine Frage hat, ist mir bereits bekannt. Bitte schön.

Wolfgang Houben (Einwender):

Meine Damen und Herren, Sie sehen es an dem Papierstapel, den ich vor mir liegen habe, dass meine Ausführungen ein bisschen länger dauern werden.

Sehr geehrte Frau Hörr, sehr geehrter Herr Marten, sehr geehrte Damen und Herren der Bezirksregierung, der Antragstellerin, der Träger öffentlicher Belange, Initiativen und Verbände, sehr geehrter Herr Prof. Hamm, liebe Gäste! Zuerst möchte ich mich vorstellen. Mein Name ist Wolfgang Houben. Ich bin 56 Jahre alt, wohne zusammen mit meiner Frau in Kleinenbroich-Eickerend ca. 4.000 m vom Ende der geplanten neuen Start- und Landebahn entfernt. Der seitliche Abstand von der Bahnachse beträgt weniger als 500 m. Wir haben zwei erwachsene Töchter, die ebenfalls in Kleinenbroich aufgewachsen sind. Ich lebe seit meiner Geburt in Kleinenbroich, bin in der Maternus-Schule zur Schule gegangen und wohne seit 1988 in meinem Elternhaus, dem Haus, in dem ich auch aufgewachsen bin. Das Haus ist der Rest einer Hofanlage aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Es wurde von meinem Großvater 1927 erworben und für den Bedarf seiner Familie – 4 Kinder und eine unverheiratete Schwester – umfangreich umgebaut und auf zwei Vollgeschosse ausgebaut. Meine Eltern haben das Haus Anfang der 70er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts, den geänderten Ansprüchen an Wohnraum entsprechend, umfangreich umgebaut und die verbliebenen Reste der Hofanlage abgerissen. Meine Frau und ich haben das Haus 1991 nach dem Tode meiner Mutter geerbt. Für mich ist dieses belastungsfreie Haus Alterssicherung und Absicherung meiner Unabhängigkeit. Eine meiner Töchter hat zusammen mit ihrem Mann 2004 auf einem Teil unseres Grundstücks für sich ein Haus mit selbstgenutzten Geschäftsräumen gebaut.

Wir leiden bereits heute in nicht unerheblichem Umfang unter dem Lärm des Anflugs auf den Verkehrsflughafen Düsseldorf und unter dem Verkehrslärm der in unmittelbarer Nähe vorbeiführenden Landstraße 361. Beide Objekte würden bei einem Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach erheblich an Wert verlieren – von der Belastung durch den Lärm der in weniger als 200 m Höhe über uns an- und abfliegenden Maschinen und den Risiken eines Absturzes gar nicht zu reden. Der uns drohende Verlust an Lebensqualität und des Wertes unserer Immobilie belastet uns sehr, insbesondere weil wir diesen Platz als Heimat empfinden.

Im Planfeststellungsverfahren werde ich von Herrn Rechtsanwalt Karsten Sommer vertreten. Meine schriftliche Einwendung liegt der Bezirksregierung vor. Ich verzichte darauf, diese jetzt ganz vorzulesen und bitte Sie, Frau Hörr, sie an dieser Stelle ins Protokoll aufzunehmen. So viel zur Vorstellung.

Nun will ich noch auf eine Aufgabe vom Vormittag zurückkommen. „Polemik statt Sachlichkeit“ war die Überschrift eines Artikels in der „Rheinischen Post“ von heute. Herr Zerbe hatte mir vorgehalten, dass ich zu Unrecht behaupte, die Pressekonferenz hätte am Verkehrslandeplatz stattgefunden. Ich habe den Artikel nochmals gelesen. Es geht aus dem Artikel an keiner Stelle hervor, wo diese Veranstaltung stattgefunden hat. Das abgedruckte Bild suggeriert mir wie jedem anderen Leser dieses Artikels, dass diese Konferenz am Verkehrslandeplatz stattgefunden hat. Ich will es Ihnen und uns allen ersparen, die vollständige Mitteilung des Fördervereins vorzulesen. Sie ist auf der Internetseite des Fördervereins zu finden. Wenn ich die „Neuss-Grevenbroicher Zeitung“ vom gleichen Tag aufschlage, dann gewinne ich den Eindruck, dass der Journalist der „Neuss-Grevenbroicher Zeitung“ auf einer anderen Veranstaltung als die Kollegen von der „Rheinischen Post Mönchengladbach“ war. Unter der Überschrift „Zur Sache – letztes Aufgebot“ wird wiedergegeben, was auf dieser Pressekonferenz tatsächlich stattgefunden hat, nämlich der hilflose Versuch, wieder einmal zu „beweisen“, dass es dieses Flughafens unbedingt bedarf. Ich denke, das hat sich hinreichend erledigt. Wer an dem „NGZ“-Artikel interessiert ist, mag sich das in der „Neuss-Grevenbroicher Zeitung“ oder auf unserer Internet-Seite durchlesen.

Es gab noch ein Hausaufgabe. Herr Zerbe hat uns vor einigen Tagen – ich weiß nicht genau, wann – erklärt, es gebe keine Untersuchung darüber, welchen Einfluss Lärm auf die Milchproduktion von Rindvieh hat. Das ist nicht ganz richtig. Mir fiel das erst heute Mittag wieder ein. Ich habe eine Viertelstunde im Internet gesucht und zwei Seiten ausgedruckt. Die eine Internet-Seite – es ist die Internet-Seite der „Zeit“ – trägt die Überschrift „Kühe geben mehr Milch, wenn sie Musik hören“. Der Artikel datiert nach 1999 und beschreibt, dass es an der Hülsenberg-Versuchsanstalt in Schleswig-Holstein Untersuchungen dazu gegeben hat, wie man durch Komfortverbesserung für Rindvieh den Milchertrag erhöhen kann. Mir ist es in der Kürze der Zeit nicht gelungen, die Untersuchung als solche zu finden. Aber Sie dürfen sicher sein, dass ich mir einige Mühe geben werde, das zu tun. Die Quintessenz dieses Artikels lautet:

Tatsächlich gaben die Kühe bei Mozarts „Kleiner Nachtmusik“ 0,6 % mehr Milch... Bei der Punkmusik der Toten Hosen ... verringerte sich der Milchfluss.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Es tut mir Leid, dass das so lustig ist. Aber wenn man mich provoziert, danach zu suchen, sehe ich mich gezwungen darzulegen, was man finden kann, Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Houben, Sie haben ungeahnte Fähigkeiten.

(Beifall bei den Einwendern)

Allerdings haben Sie mich wohl falsch verstanden. Wenn ich mich richtig erinnere, dann habe ich gesagt, dass mir keine Untersuchung bekannt ist, die einen Zusammenhang zwischen Flugverkehr und rückläufiger Milchproduktion herstellt. Sie sprechen aber heute von den Toten Hosen. Das ist ein ganz anderes Thema.

(Zuruf von den Einwender: Das ist auch tote Hose, der Flughafen! –
Beifall und Heiterkeit bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Die Vorlage musste verwandelt werden. Herr Houben, Sie haben wieder das Wort.

Wolfgang Houben (Einwender):

Danke für das Kompliment mit den ungeahnten Fähigkeiten. Aber sorry: Ich habe meine Mittagspause dafür verwendet, mich ein wenig zu entspannen. Ich fand das außerordentlich entspannend und wollte uns allen diesen Artikel nicht vorenthalten.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber noch einmal zurück zur Presseerklärung des Fördervereins. Uns wird dort unter anderem vorgehalten, wir würden zu viele Fragen stellen und wir würden das Verfahren verzögern. Ich habe in mein Büchlein mit japanischen Sprichwörtern geschaut und zu diesem Punkt gefunden: „Nicht die Frage der anderen, sondern dein eigenes Gerede stürzt dich ins Unglück.“ Das ist der Punkt.

(Beifall bei den Einwendern)

Darüber möchte ich mich jetzt gerne mit Ihnen unterhalten, um zu schauen, wie es weitergeht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Houben, vielleicht gestatten Sie mir kurz folgenden Hinweis: Wir hatten für heute extra Herrn Prof. Hamm eingeladen. Es sollten also auch gerade an ihn Fragen gestellt werden.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ganz genau. Das war ja bislang auch nur die Abarbeitung meiner Hausaufgaben. Jetzt kommen wir zu der Frage, wer den Flughafen eigentlich will, und zu den Fragen des Bedarfs.

(Folie: Wer will den Flughafen eigentlich?)

Einige von Ihnen werden die folgenden Folien schon kennen. Aber da Prof. Hamm nicht anwesend war, muss das, denke ich, wiederholt werden, damit deutlich wird, worum es eigentlich geht. Wer will den Flughafen? Die Stadt Mönchengladbach – das ist deutlich –, die Entwicklungsgesellschaft Mönchengladbach, die Wirtschaftsförderung in Mönchengladbach und die Marketinggesellschaft wollen ihn. Ob die Bürger der Stadt ihn wollen – das wage ich zu bezweifeln. Seit 14 Tagen konnten die Bürger in den in ihrer Stadt am meisten verbreiteten Zeitungen nichts über das Verfahren lesen – bis zur Pressemitteilung des Fördervereins am heutigen Tage. Die Industrie- und Handelskammer ist ein verwegener Verfechter des Flughafens. Industrie, Handel und Gewerbe – kurz: die niederrheinische Wirtschaft – will, so wird jedenfalls ständig behauptet, den Flughafen.

(Folie: Präsentation)

Am meisten wird in Sachen des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach immer über das Image einer Stadt diskutiert, die einen Flughafen haben will. Schauen wir uns einmal an, welche Beteiligten es gibt. Auf der einen Seite gibt es den Förderverein Flughafen, die Entwicklungsgesellschaft, die Wirtschaftsförderung Mönchengladbach, die Marketinggesellschaft und den Initiativkreis Mönchengladbach. Auf der anderen Seite gibt es die IHK, die Hochschule Niederrhein, über deren Gutachten wir heute reden wollen, und den Förderverein Wirtschaftswissenschaften. Schauen wir uns nun an, wie die Beteiligten miteinander verknüpft sind, denn die Frage war ja, wer den Flughafen will. In der Wirtschaftsförderung Mönchengladbach finden wir 38 Firmen als Mitglieder, im Förderverein 106 Firmen und im Förderverein Wirtschaftswissenschaften 71 Firmen. An sich ist das nichts Aufregendes. Spannender ist: 16 Firmen sind gleichzeitig Mitglied in der Wirtschaftsförderung Mönchengladbach und im Förderverein. 16 Firmen sind gleichzeitig Mitglied im Förderverein Wirtschaftswissenschaften und im Förderverein. Elf Firmen sind gleichzeitig Mitglied in der Wirtschaftsförderung Mönchengladbach und im Förderverein Wirtschaftswissenschaften. Neun Firmen sind Mitglied in allen drei Kreisen.

Ich denke, es ist spannend zu wissen, wer diese neun Firmen sind. Als Vertreter der 5.000 Befürworter haben – wenn mich mein Gedächtnis nicht täuscht – hier nur Herr Bernd Neffgen, Herr Hans-Wilhelm Laumanns und Herr Wolfgang Wegener gesprochen. Wir wissen ja von Presseveröffentlichungen von vor etwa zwei Wochen, in denen die schwache Teilnahme der Betroffenen kritisiert wurde. Ich kann den Ball nur zurückspielen und sagen, dass die Befürworter deutlich hinten liegen.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir hatten vorhin – vorgetragen von Herrn Ewald – die Frage gestellt, woher Sie eigentlich den Optimismus nehmen, dass es so viele Passagiere geben wird. Ich möchte das Thema gerne mit Zahlen unterlegen.

(Folie: Verkehrsentwicklung an deutschen Landeplätzen und Flughäfen im Regionalverkehr)

Wir erkennen auf dieser Folie die Verkehrsentwicklung an deutschen Landeplätzen und Flughäfen im Regionalverkehr. Eingezeichnet ist der Durchschnitt aller Plätze. In diesem Durchschnitt ist auch Weetze-Laarbruch enthalten, der sonst fehlt, weil für ihn keine Vergleichszahlen 2001 zur Verfügung standen. Deutlich positiv entwickelt sich Frankfurt-Hahn. Spannend für uns: Mönchengladbach und Augsburg liegen am unteren Ende. Diese beiden Plätze sind aus verschiedenen Gründen miteinander vergleichbar. Sie haben beide eine sehr ähnliche Bahnlänge, nämlich 1.200 m bzw. 1.280 m, und beide haben, ausgedrückt in absoluten Zahlen, in den letzten Jahren eine sehr ähnliche Verkehrsentwicklung erfahren, nämlich 50 % bis 60 % ihres Verkehrsvolumens verloren. Augsburg hat vor einigen Tagen, nachdem der Hauptcarrier weggegangen ist, Konkurs angemeldet. Mönchengladbach hätte schon längst Konkurs anmelden müssen, wenn es nicht den Verlustübernahmevertrag mit dem Flughafen Düsseldorf gäbe.

Diese Entwicklung zeigt, dass an den Regionalflughäfen insgesamt – also inklusive der prosperierenden Flughäfen – eine rückläufige Entwicklung stattfindet. Es gibt also kein gleichmäßiges Wachstum an allen Flughäfen. Das Wachstum konzentriert sich vielmehr auf einige wenige Flughäfen. In der Summe geht das Volumen aber zurück.

(Folie: Verkehrsentwicklung an deutschen Landeplätzen und Flughäfen an deutschen Flughäfen)

In dieser Darstellung erkennen wir – aufgearbeitet nach der gleichen Methode – die Verkehrsentwicklung an den großen Flughäfen. Ich will das jetzt ganz kurz machen: Wirklich positiv entwickelt sich nur München, sehr negativ entwickelt sich der uns hier hin und wieder als Beispiel vorgehaltene Flughafen Münster/Osnabrück. Das Wachstum aller Flughäfen im Durchschnitt entspricht den vorhergesagten Zahlen: Dazu möchte ich an dieser Stelle betonen: Wirklich niemand von uns bestreitet die Wachstumseffekte im Luftverkehr. Ganz im Gegenteil: Wir beobachten ganz sorgfältig was da passiert und wir sehen, dass es das vorhergesagte Wachstum gibt. Wir erkennen anhand dieser Zahlen, die einen Vierjahrszeitraum betreffen, dass es eine ganz deutliche Entwicklung gibt. Bitte schelten Sie uns nicht, wir würden das nicht umfassend betrachten! Die Untersuchungen von Booz Allen Hamilton und Boston Consulting belegen genau, was diese Zahlen zeigen: Das Wachstum findet an den großen Plätzen statt. Die kleinen Plätze werden eine bittere Zeit erleben. Selbst Flughäfen in der Größenordnung von Düsseldorf müssen alle Anstrengungen unternehmen, um an dem vorhergesagten Gesamtwachstum überhaupt teilzunehmen. Es ist keineswegs so, dass das Wachstum diesen Flughäfen einfach so in den Schoß fällt.

(Folie: Airports in Deutschland)

Mit dieser Folie möchte ich noch einmal den Hinweis auf die Web-Seite des DFS geben. Dort ist das nachzulesen und dort gibt es einen Link zu einer Zeitschrift mit einer Reihe von Artikeln zu diesem Thema.

(Folie: Anzahl der Fahrzeuge)

Nun noch kurz zu der Frage, was in unserer Nachbarschaft in den vergangenen Jahren passiert ist. Noch vor zehn Jahren hieß es in der Antragsschrift der Mönchengladbacher, es gebe zu Mönchengladbach überhaupt keine Alternative, das sei der einzige in Frage kommende Platz. Wir erleben aber, dass der Platz in Weetze-Laarbruch eine ganz positive Entwicklung macht, auch wenn man hinzufügen muss, dass dieser Platz in wirtschaftlicher Hinsicht noch keineswegs gesichert ist. So schnell, wie er aufgestiegen ist, kann er auch wieder abstürzen. Ich möchte mir nicht vorhalten lassen, ich würde mit einer rosarot gefärbten „Weetze-Brille“ herumlaufen. Dort läuft die Kommunikation zwischen Bürgern und Platzbetreibern – das ist ja ein Thema, das Herr Dr. Hagemann heute Morgen angesprochen hat – offensichtlich ganz anders, nämlich sehr viel intensiver und vertrauensvoller. Ein Gymnasium aus der Nähe hat an einer Reihe von Tagen untersucht, welche Fahrzeuge auf dem Flughafenparkplatz standen. Man hat erkannt, dass der Einzugsbereich bis in die direkte Umgebung von Münster und Osnabrück geht. Man soll uns also bitte nicht erzählen, ein Flughafen hätte eine „Catchment Area“ und das Zentrum dieser „Catchment Area“ sei die nähere Umgebung. Fakt ist, dass die Leute dorthin fahren, wo das Fliegen am billigsten ist und dass die Fluggesellschaft dorthin gehen, wo es am attraktivsten ist.

Vielleicht ist ja nicht so richtig rübergekommen, was Herr Schiffer vorhin vorgetragen hat: Die BARIG, die Vereinigung der in Deutschland fliegenden Fluggesellschaften, hat uns gegenüber bestätigt, dass sie zu Mönchengladbach eine ganz ähnliche Stellung einnimmt wie zu Kassel-Calden. Es gibt unter den Fluggesellschaften also niemanden – auch nicht die Billigcarrier –, der sich für den ausgebauten Flughafen Mönchengladbach interessiert.

In Weetze-Laarbruch gab es übrigens eine zweite Untersuchung, in der zu einem anderen Zeitpunkt das Gleiche untersucht worden ist. Die Ergebnisse waren – auch wenn es spezifische Unterschiede gab – durchaus ähnlich.

(Folie: Zeitungsausschnitt „Handelsblatt“)

Nun zeige ich Ihnen einen Zeitungsausschnitt aus dem „Handelsblatt“ vom 30. Mai. Darin wird deutlich vor „Flughafenruinen“ gewarnt. Mit „Flughafenruinen“ sind genau solche Katastrophen gemeint, wie wir sie in Mönchengladbach erleben: Man baut etwas aus, was von vornherein tot ist. Man muss den Verantwortlichen in Mönchengladbach einfach den Vorwurf machen, dass sie versuchen, ein vorhandenes Loch mit einem noch größeren zu stopfen. Das funktioniert aber so nicht!

(Beifall bei den Einwendern)

(Folie: „Notwendigkeit der Ausbaumaßnahmen am Flughafen Mönchengladbach“, Abschlussarbeit der Fachschule Wirtschaft und Touristik)

Bevor wir zu dem Gutachten von Prof. Hamm und zu den Fragen an ihn kommen, komme ich auf eine Abschlussarbeit der Fachschule Wirtschaft und Touristik in Düsseldorf – Herr Zerbe wird sicher wissen, wer sie erstellt hat – zu sprechen. Drei junge Frauen haben sich – ich habe sie selbst erlebt, als wir befragt wurden – dem Thema sehr unbefangen genähert. Sie haben alle Betroffenen gefragt und sorgfältig recherchiert. Ich will Ihnen die ganze Studie, die viele Seiten dick ist, nicht vorlesen. Ich will Ihnen nur sagen, dass es, wenn man Mönchengladbach untersucht, sehr unterschiedliche Ergebnisse gibt. Damit will ich Prof. Hamm keinen Vorwurf in Bezug auf die Ergebnisse machen, zu denen er in seinem Papier gekommen ist. Zu kritisieren habe ich aber – und deshalb war diese lange Vorrede notwendig – zwei Punkte.

Erstens. Es gibt keinen Hinweis dafür, dass das in seiner Untersuchung unterstellte Passagiervolumen überhaupt zustande kommt. Eine der Fragen, zu der er nachher bitte etwas sagen möge, lautet: Hat er denn diese Dinge überhaupt hinterfragt und untersucht? Auf welcher Grundlage kam er zu dem Schluss, dass dem so ist? Die reinen Verkehrszahlen und die Ausführungen der großen Beratungsunternehmen deuten nämlich in eine andere Richtung.

Aus der Arbeit der drei jungen Damen möchte ich nur eine einzige Stelle zitieren.

In erster Linie befürworten wir Maßnahmen, die den Arbeitsmarkt und die regionale Wirtschaft fördern sowie die Infrastruktur verbessern.

Ich denke, das gilt für uns alle.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist es unserer Meinung nach jedoch nicht sinnvoll, die Start- und Landebahn des Flughafens Mönchengladbach zu verlängern. Der Ausbau würde mehr Probleme schaffen als zu deren Lösung beitragen. Um den immensen Kosten einer kompletten Schließung zu entgehen und eventuell das Betriebsergebnis zu erhöhen, schlagen wir vor...

Dann folgt eine lange Liste an Vorschlägen, die, wie ich denke, die Zuständigen besser selbst nachlesen können.

Zweitens. Ich bin mit Prof. Hamm in Bezug auf einen statistischen Punkt nicht einer Meinung. Darauf habe ich bereits an dem Tag, an dem er sein Gutachten dargestellt hat, hingewiesen; ich will das jetzt ein wenig erläutern. Ich selbst habe 1970 das Büchlein „Methoden der Statistik“ von Wallis und Roberts gekauft, um etwas über Statistik zu erfahren, was sich in mei-

nem späteren Berufsleben als ganz praktisch erwiesen hat. Die Originalausgabe des Buches erschien 1956 in den Vereinigten Staaten unter dem Titel „Statistics: A New Approach“. Ich möchte gern einige Stellen aus meinem Buch zitieren.

Statistik ist eine lebendige und interessante Wissenschaft, aber ihr Studium kann tödlich langweilig sein. Hier, auf Ihrem neuen Weg zum Verständnis, haben wir versucht, die Methoden und Probleme der Statistik an einer verschwenderischen Fülle von echten Beispielen aus vielen Gebieten des Lebens darzulegen.

Unter der Überschrift „Gesunder Menschenverstand und Statistik“ steht:

Wer Statistiken ohne Kritik hinnimmt, wird oft hereinfliegen. Aber genauso bleibt derjenige, der Statistiken in Bausch und Bogen ablehnt, auf vielen Gebieten weniger gut informiert, als nötig wäre. Die Ausdeutung von statistischen Angaben ist nicht nur eine Frage statistischer Logik, sondern ebenso auch des gesunden Menschenverstandes. Klare Gedanken sind bei der Ausdeutung von Statistiken unerlässlich, ja, genügen oft zum Verständnis auch dort, wo wir besondere statistische Kenntnisse nicht ins Feld führen können.

Der wichtigste Punkt meiner Kritik an dem Gutachten betrifft die Frage der Untersuchung, die diesem Gutachten zum Teil zugrunde liegt. Es geht mir wirklich nur darum. An den Methoden und Verfahren, die Prof. Hamm angewendet hat, habe ich erstens überhaupt nichts zu kritisieren und zweitens würde ich mir das mangels Fachkenntnis in diesem Bereich auch gar nicht zutrauen.

Kommen wir aber zu falschen Auffassungen über Zufälligkeit.

Zufällig bedeutet nicht das Gleiche wie regellos. Gewiss kann man Zufälligkeit ungefähr als Regellosigkeit beschreiben. Aber es ist nicht wahr, dass regellose Verfahren oft oder immer zufällig sind. Zufälligkeit wird in der Regel mit Hilfe eines mechanischen oder elektronischen Verfahrens erreicht, das sorgfältig geprüft worden ist. Ziellose oder regellose Methoden führen in der Regel nicht zu Ergebnissen, die man als zufällig bezeichnen kann.

Ganz am Ende der Seite heißt es:

Oft macht man sich gar nicht klar, wie schwer es ist, Zufälligkeit wirklich zu erreichen.

Ich will es mit einem letzten Zitat auf den Punkt bringen:

Ein weiteres Missverständnis besteht darin, dass man eine Zufallsstichprobe unbedingt für eine repräsentative Stichprobe oder einen echten Querschnitt hält.

Das ist genau das, was ich kritisiert habe. Bitte erinnern Sie sich an den ersten Teil dieses Vortrags: Es ist höchst wahrscheinlich, dass die hohe Rücklaufquote, die Prof. Hamm für seine Umfrage erreicht hat, auf der sorgfältigen Akquise der Befragten im Umfeld des von mir aufgezeigten Gemisches beruht. Das bedarf der Aufklärung. Daher behaupte ich: Die Grundlagen, auf die Prof. Hamm seine Berechnungen aufgebaut hat, sind nicht repräsentativ und deshalb in dieser Sache wenig hilfreich. Zudem muss man – ich denke, das haben wir ausreichend dargelegt – die Zahlen zum Bedarf, die er seinen Berechnungen zugrunde gelegt hat, ernsthaft anzweifeln; man kann sie nicht als gegeben hinnehmen.

Nun möchte ich auf einige technische Dinge im Gutachten zu sprechen kommen. Das Papier von Prof. Hamm ist Teil des Antrags. So heißt es auf Seite 11 des Antrags:

Die Studie von Prof. Dr. Rüdiger Hamm, Hochschule Niederrhein, Fachbereich Wirtschaft, „Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Mönchengladbach – Derzeitiger Stand und Perspektiven“ aus dem Frühjahr 2002 unterlegt dies.

Im Folgenden wird umfangreich auf die Ergebnisse dieser Studie eingegangen. Das heißt: Die Studie ist Teil des Antrags. Beim Durchsehen der Auslegungsunterlagen ist mir aufgefallen, dass die Studie nicht Teil der ausgelegten Unterlagen ist. Die Betroffenen konnten sich diese Studie also nicht ansehen. Ich kann nicht beurteilen, ob das ein schwerer oder nur ein leichter Mangel ist; aber ich halte es für ein Informationsdefizit. Man kann nicht etwas, auf das man sich in der schriftlichen Antragstellung ausdrücklich bezieht, bei der Auslegung der Unterlagen weglassen.

(Beifall bei den Einwendern)

Theo Schmitz (Einwender):

Wenn aus dem Gutachten Informationen über Arbeitsplätze abgeleitet werden, wenn über die darin angestellten Wirtschaftlichkeitsrechnungen positivste Aussagen getroffen werden, dann ist das mit der Weglassung meines Erachtens ein ganz schwerwiegender Verfahrensfehler. Ich halte es für wichtig, dass diese Unterlage uns zur Verfügung gestellt wird; sie hat meines Erachtens ganz erhebliche Mängel. Ich stelle den **Antrag**,

dass die Nichtauslegung des Gutachtens als wichtiger Verfahrensmangel gewertet wird.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schmitz. Herr Houben, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich denke, ich sollte zum Schluss kommen, damit Prof. Hamm mir antworten kann. Es gibt aber noch eine Stelle im Antrag, die ich gerne vorlesen möchte:

Der Verkehrslandeplatz nimmt aber als Regionalflughafen nicht nur eine Entlastungsfunktion für die Flughafen Düsseldorf wahr, er hat vielmehr auch einen eigenen Einzugsbereich.

Ich will dazu frei nach Wilhelm Busch sagen: Wenn einer, der mit Mühe kaum Beton verbaut am Triebbachsaum, schon glaubt, dass das ein Airport wär', dann irrt sich der.

(Beifall und Heiterkeit bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Prof. Hamm, bitte.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Ich finde es sehr nett, dass Herr Houben gesagt hat, dass er mir keinen Vorwurf machen will. Nachdem ich im Internet nachlesen durfte – und meine Kollegen jetzt auch alle wissen –, dass ich ein „Rosstäuscher“ sei, finde ich das eine ganz freundliche Anmerkung. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass Sie persönlich stark betroffen wären, wenn der Flughafen ausgebaut wird. Ob das allerdings das rechtfertigt, was Sie mit mir gemacht haben, ist eine andere Frage.

Zu den meisten Dingen, die von Ihnen vorgetragen wurden, kann ich nicht allzu viel sagen, weil sie mich nicht betreffen. Ich hatte gedacht, ich sei noch einmal gekommen, um über die Inhalte meiner Studie zu diskutieren. Von dem, was Sie, Herr Houben, gesagt haben, betraf nur sehr wenig die Inhalte meiner Untersuchungen.

Ich sollte vielleicht einmal ausführlich erläutern – bislang habe ich das in der Tat wohl nur unvollständig gemacht –, was das für eine Studie ist und wie wir – ganz unvoreingenommen – wissenschaftlich mit solchen Themen umgehen. Die von mir untersuchte Fragestellung lautete: Was sind die regionalwirtschaftlichen Konsequenzen des Flughafens Mönchengladbach, und zwar im Jahr 2002 und im Fall eines Ausbaus? Da ich nicht der Experte für die Bedarfsabschätzung bin, kann ich mir nur Informationen über den voraussichtlichen Bedarf verschaffen. Mit diesen Zahlen über den voraussichtlichen Bedarf rechne ich dann in meiner Analyse weiter. Wir Wissenschaftler nennen Analysen, wie ich sie angestellt habe, bedingte Analysen, weil sie von bestimmten Bedingungen ausgehen. Die Bedingungen für unser Gutachten hießen: Erstens, es gibt einen gesamtwirtschaftlichen Bedarf an Flughäfen. Zweitens,

der Betrieb ist – und auch von diesem Thema habe ich keine Ahnung – sicherheitstechnisch unbedenklich. Drittens, der Betrieb ist – ich bin Volkswirt und kann auch diesen Punkt nicht beurteilen – betriebswirtschaftlich sinnvoll. Zu den Bedingungen gehört viertens, dass die prognostizierte Passagierzahl – ich hätte in mein Modell auch jede andere Zahl einsetzen können – richtig ist. Unter all diesen Bedingungen ist das entstanden, was wir als regionale Multiplikatoranalyse bezeichnen und was meines Erachtens den Hauptteil des Gutachtens ausmacht, auf den Sie überhaupt nicht eingegangen sind. Das, was wir so hergeleitet haben, ist keineswegs eine Prognose und darf nicht mit einer solchen verwechselt werden. Kein Mensch kann wirklich vernünftig prognostizieren, weil sich bis 2015 oder 2020 die Preise, die Produktivitäten von Arbeitskräften usw. ändern; das ist eben kaum prognostizierbar.

In einer regionalen Multiplikatoranalyse tun wir so, als wäre der Flughafen mit einem Schlag da, und vergleichen die Situation mit einem Flughafen mit der Situation ohne einen Flughafen. Das ist das, was wissenschaftlich gang und gäbe ist. Ich habe nach der Kritik, die ich in der Zeitung und in dem Brief, den Ihr Anwalt meinem Rektor geschrieben hat, lesen durfte, noch einmal mit viel Sorgfalt vergleichbare Analysen herausgesucht. Ich habe auch auf der Homepage von airpeace recherchiert. Dort setzt sich jemand, wie ich finde, recht kompetent mit solchen Multiplikatoranalysen auseinander. Er schreibt, dass solche Analysen normalerweise davon ausgehen, dass auf einen Beschäftigten am Flughafen noch einmal 3,3 weitere Beschäftigte kommen. Wir verwenden dafür den Ausdruck „regionaler Multiplikator“. Das hieße, dass dort ein regionaler Multiplikator von $3,3 + 1$ – also von 4,3 – errechnet wurde und entsprechend der Ausgangsimpuls mit 4,3 multipliziert wird. Wenn Sie sich nun den Teil meiner Studie, in dem es um den regionalen Multiplikator geht, angeschaut oder meinem Vortrag vor zwei Wochen gelauscht hätten, dann hätten Sie gesehen, dass ich in meinen Berechnungen Multiplikatoren herausbekomme, die zwischen 1,5 und 1,7 liegen. In meinem Gutachten sind sie also deutlich kleiner.

Ich habe noch einmal in den „Regional Studies“ – das ist eine der renommiertesten Zeitschriften der Regionalökonomien im englischsprachigen Raum – nachgeschaut und dort einen Beitrag gefunden, in dem sinngemäß der Satz stand, dass für solche Flughäfen normalerweise Multiplikatoren errechnet werden, die Werte von 2,7 bis 2,9 annehmen. Wenn man diese Fakten vor Augen hat, finde ich es ziemlich hart, jemandem zu unterstellen, er habe ein Gefälligkeitsgutachten erstellt und er sei ein Rosstäuscher! Damit habe ich, glaube ich, die erste Ihrer beiden Fragen, die sich auf mein Gutachten bezogen, beantwortet.

Zum zweiten Teil. Ich stimme mit den Dingen, die Sie zur Statistik zitiert haben, völlig überein. Statistik ist, wenn man sich das theoretisch antun muss – ich hatte das in meinem Studium als Wahlfach –, in der Tat eine furchtbar langweilige und öde Geschichte. Wenn man Statistik aber anwendet, ist das eben eine sehr spannende Geschichte. Ich wende Statistik in meinem Beruf sehr häufig und sehr gerne an. Ich habe schon als Schüler den Wunsch gehabt, das in meinem späteren Beruf machen zu können. Ich glaube, man lernt in der Praxis, Zahlen – auch die, die man selbst ausgerechnet hat – kritisch zu hinterfragen. Auch deshalb

machen wir solche Dinge übrigens sehr häufig in Lehrveranstaltungen. Die Untersuchung, über die wir hier sprechen, ist zum Teil in einer Lehrveranstaltung erarbeitet worden. Das erklärt auch die Nennung der Namen auf dem Deckblatt der Studie. Zwei von diesen drei Herren sind ja nun im Förderverein. Ich wusste das, habe sie aber dennoch mit auf dem Deckblatt genannt, weil mein Doktorvater mir einmal gesagt hat, dass es ein Gebot der wissenschaftlichen Redlichkeit sei, jeden zu erwähnen, der mit daran gearbeitet hat. Aber glauben Sie mir: Wenn jemand dafür Verantwortung zu tragen hat, dann bin ich es allein. Glauben Sie mir auch: Es wird Studenten nicht gelingen, mir bei solchen Projekten unsinniges Zeug unterzujubeln. So viel zu dem Thema Statistik. Ich glaube, wir haben ein ähnlich distanzierendes Verhältnis zur Statistik. Ich versuche, das immer kritisch zu sehen, und versuche auch, meinen Studenten zu erklären, dass man aus Statistiken vieles herauslesen kann.

Sie hatten noch die Frage der Repräsentativität angesprochen. Dazu will ich einräumen: Wir hätten bei den Rückläufen – ich glaube, es waren 350; jedenfalls ist das die Größenordnung – überprüfen müssen, welche dieser 350 Unternehmen Mitglieder des Fördervereins des Flughafens Mönchengladbach sind. Andererseits sind nicht 350 Unternehmen Mitglied in diesem Förderverein. Deshalb müssen wir davon ausgehen, auch eine ganze Reihe anderer Unternehmen erwischt zu haben. Aber wir haben da in der Tat einen Punkt nicht überprüft. Eine so zentrale Fragestellung ist es aber wiederum nicht.

Manche Untersuchungen machen an diesem Punkt etwas anders. Der Autor der Powerpoint-Darstellung auf der Homepage von airpeace hat das meines Erachtens sehr schön dargestellt – ob man in den Schlussfolgerungen einer Ansicht ist, ist ja eine andere Sache – und auf die katalytischen Effekte abgestellt. Mein regionaler Multiplikator erfasst die katalytischen Effekte nicht. Mit katalytischen Effekten ist Folgendes gemeint: Wenn es einen Flughafen gibt, kann es ja sein, dass sich bestimmte Dienstleistungs- oder Produktionsunternehmen in der Nähe des Flughafens ansiedeln wollen und dass die Übereinkommens- und Vorleistungsströme – die von meiner Multiplikatoranalyse erfasst werden – nicht erfasst sind. Man hat verschiedene Möglichkeiten, an diesem Punkt etwas zu machen. Allerdings bin ich der Meinung, dass alle Möglichkeiten vergleichsweise schlecht gesichert und deshalb in der Handhabung schwierig sind. Wenn ich aber ein Gefälligkeitsgutachten hätte machen wollen, hätte ich an diesem Punkt des Gutachtens Flughäfen in Europa gesucht, die in letzter Zeit expandiert sind, und hätte geprüft, wie viele neue Arbeitsplätze in deren umliegender Gegend entstanden sind und wie viele Firmen sich dort neu angesiedelt haben. Ich habe sehr wohl gewusst, dass das methodisch möglich ist. Ich habe es aber bewusst nicht getan, weil ich es methodisch für bedenklich halte, aus diesen Zahlen irgendetwas herzuleiten. Wir haben die gleiche Fragestellung, die sich in Bezug auf den Flughafen stellt, auch bei unserer eigenen Hochschule gehabt. Es gibt diesbezüglich eine vergleichbare Analyse, was zeigt, dass ich das nicht zum ersten Mal gemacht habe. Deshalb haben wir in Bezug auf den Flughafen den qualitativen Weg gewählt. Wir haben versucht, durch Befragungen Informationen

zu erhalten, die natürlich mit einer gewissen Vorsicht zu interpretieren sind. Ich glaube aber, das habe ich bei meiner ersten Vorstellung auch getan.

Wer sich das Gutachten in voller Länge zu Gemüte geführt hat, wird feststellen, dass in dem Gutachten sämtliche von mir soeben aufgezählten Bedenken hinsichtlich meiner eigenen Analyse benannt sind. Wenn ich ein Gefälligkeitsgutachten machen wollte, würde ich den Leser doch nicht noch auf die wunden Punkte meiner eigenen Analyse stoßen. Ich wäre ja dämlich, wenn ich das täte. Das wollte ich zu diesem Thema noch sagen, denn ich konnte in der Zeitung und im Internet oft lesen, dass ich derjenige sei, der Gefälligkeitsgutachten schreibt. Ich finde den Ausdruck „Rosstäuscher“ nicht besonders erfreulich. Auch wenn viele meiner Freunde nicht wussten, was mit diesem Ausdruck gemeint ist, scheint er mir dem Tatbestand der Beleidigung nicht sehr fern zu sein. Ich würde es begrüßen, wenn Sie diesen Ausdruck von Ihren Internetseiten entfernen würden.

Als letztes haben Sie angemerkt, dass mein Gutachten Bestandteil des Antrags ist. Wenn die Antragstellerin ein Gutachten als wissenschaftliche Studie bei unserer Hochschule in Auftrag gibt, gehört es am Ende ihm. Was die Auftraggeberin damit macht oder gemacht hat, ist ihre Sache. Wenn es dabei zu formalen Fehlern gekommen ist, ist das ebenfalls Sache der Auftraggeberin. Damit habe ich nichts zu tun. Ich kann dazu keine Antworten geben; das müssen andere machen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Prof. Hamm. Mir liegen fünf Nachfragen von Herrn Schmitz, Herrn Houben, Herrn Pohl, Herrn Ewald und Herrn Schäfer vor. Zunächst Herr Schmitz, bitte.

Theo Schmitz (Einwender):

Herr Prof. Dr. Hamm, ich habe die Studie kurz lesen können. Ich möchte – Sie wollten über Fakten diskutieren – auf die Zahlen in Ihrem Gutachten zu sprechen kommen: Sie haben 1.500 Unternehmen befragt. Es gab einen Rücklauf von 341. Richtig?

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Da müsste ich jetzt selbst ins Gutachten schauen, weil ich nicht alle Zahlen im Kopf habe. In der Größenordnung stimmt das aber.

Theo Schmitz (Einwender):

Das bedeutet, es gab eine Rücklaufquote von ca. 20 %. Auf Seite 38 des Gutachtens steht, dass 55 Unternehmen von den 341 Unternehmen von dem Flughafenausbau positive Auswirkungen für Mönchengladbach erwarten. Das sind 5 % von 1.500 befragten Unternehmen. Wie tragfähig ist das?

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

So können Sie nicht argumentieren. Meine Grundgesamtheit sind die 1.500 Unternehmen, die wir angeschrieben haben. Meine Stichprobe sind die ca. 350 Unternehmen, die geantwortet haben.

Theo Schmitz (Einwender):

Das war doch aber nur der Rücklauf!

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Meine Ergebnisse basieren selbstverständlich auf der Stichprobe. Ich rechne doch nicht prozentuale Anteile irgendeiner Grundgesamtheit aus. Es müsste übrigens in dem Lehrbuch von Herrn Houben ohne Weiteres nachlesbar sein, dass ich statistisch völlig korrekt vorgegangen bin.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass ein Fragebogenrücklauf von 350 nicht heißt, dass alle 350 antwortenden Unternehmen sämtliche Fragen beantwortet haben. Ich weiß nicht, ob Sie mit Ihrer Frage darauf abzielten. Wenn nicht, kann ich aber die Antwort auf Ihre nächste Frage gleich vorwegnehmen. Es kann schon einmal sein, dass bei einzelnen Fragen, weniger als 350 Unternehmen geantwortet haben.

Theo Schmitz (Einwender):

Nein, meine Frage ging in eine andere Richtung. Ich wollte sagen, dass der Flughafenbau bei einem so geringen Rücklauf kein brennendes Thema für die Unternehmen sein kann.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Ich habe, als ich das letzte Mal in diesem Erörterungstermin war, über Befragungen, wie sie für die Studie durchgeführt worden sind, gesprochen. Ich arbeite seit 1995 an meiner Hochschule und habe in dieser Zeit ca. 20 größere Befragungen durchgeführt. Die Rücklaufquoten sind in den seltensten Fällen so hoch, wie bei der Befragung zum Ausbau des Flughafens Mönchengladbach. Aus der hier gegebenen Rücklaufquote muss man daher genau das Gegenteil von dem schließen, was Sie und die anderen Einwender bereits beim letzten Mal und auch heute wieder daraus schließen möchten. Es ist daraus zumindest erkennbar, dass das Interesse an der Fragestellung relativ groß ist. Ich habe bereits beim letzten Mal ausgeführt, dass es neben den Unternehmen, die sich für den Flughafen ausgesprochen haben, auch eine gewisse Anzahl von Unternehmen gibt, die sich dagegen ausgesprochen haben; deren Anteil ist natürlich immer geringer. Ich verstehe gar nicht, weshalb dieses Resultat so überrascht. Die Rücklaufquote ist meines Erachtens ein Anzeichen für ein großes Interesse.

Dass wir auch die Stimmen, die sich z. B. wegen der Luftbelastungen gegen den Flughafenbau ausgesprochen haben, ausgewiesen haben, ist ein weiteres Zeichen dafür, dass es

sich nicht um ein Gefälligkeitsgutachten handelt. Ich hätte die Fragen an die Unternehmen sehr wohl so formulieren können, dass die Bedenken unter den Tisch gefallen wären. Das belegt das, was Herr Houben gesagt hat: Man muss im Umgang mit Statistiken sehr vorsichtig sein. Mein wissenschaftliches Renommee in diesem Lande mag relativ klein sein. Aber unter den Regionalökonomern in diesem Lande gibt es den einen oder anderen, der mich kennt. Es würde mir nicht einfallen, das Renommee, was ich habe, durch ein Gefälligkeitsgutachten zu verspielen.

Theo Schmitz (Einwender):

Ich will Ihnen nicht zu nahe treten, aber auf Seite 51 des Gutachtens steht, dass die Unternehmen mehrheitlich angegeben hätten, dass der Ausbau des Flughafens die Infrastruktur stärken würde usw. Meines Erachtens darf man aber nicht von einer Mehrheit sprechen.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Wir können die Diskussion gern fortführen; ich weiß nicht, ob Sie derartige Untersuchungen schon angefertigt haben.

Theo Schmitz (Einwender):

Das habe ich in Form von Marktanalysen für Kunden usw.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Es ist völlig üblich, dass man seine Auswertung auf die Stichprobe bezieht. Es wäre vollkommen unüblich und würde jeder wissenschaftlichen Tradition im Bereich der Statistik widersprechen, wenn man die Auswertung nicht auf die Stichprobe beziehen würde.

(Zurufe von den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Moment! Wir haben eine ganze Reihe von Nachfragen. Wir gehen jetzt in der eben genannten Reihenfolge vor. Als nächster hat Herr Houben das Wort. Danach ist Herr Pohl an der Reihe.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Prof. Hamm, natürlich habe ich Ihr Gutachten von der ersten bis zur letzten Seite gelesen. Ich glaube, wir haben das Ziel, das wir in diesem Erörterungstermin erreichen wollten, erreicht. Es war nicht unsere Absicht, Sie persönlich zu kritisieren.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Dann verstehe ich nicht, warum Sie es getan haben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Es handelt sich bei dem Verfahren zum Ausbau des Flughafens um ein sehr komplexes und kompliziertes Verfahren, in dem uns das, was Sie erarbeitet haben, immer als gottgegeben vorgehalten wird. Sie haben – so haben Sie das selbst gesagt – ein Bündel von Vorgaben über Dinge erhalten, von denen Sie nach eigener Aussage nichts verstehen. Das ist vollkommen in Ordnung, denn auch wir Einwender verstehen von vielen Dingen nichts und müssen uns auf die entsprechenden Vorgaben beziehen. Problematisch ist aber, dass uns das Ergebnis Ihrer Studie vorgehalten und erzählt wird, daraus ergebe sich zwingend, dass mit dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes ein positiver Effekt verbunden sei.

(Beifall bei den Einwendern)

Entschuldigen Sie bitte, wenn Sie Opfer einer Provokation geworden sind. Ich bin gern bereit die Bezeichnung „Rosstäuscher“ zurückzunehmen und von der Internetseite zu entfernen. Ich möchte positiv hervorheben, dass wir uns bisher sehr qualifiziert auseinandergesetzt und nicht gegenseitig angegriffen haben.

Ich muss zu dem Gutachten aber noch ein paar Dinge sagen. Zum einen möchte ich uns allen eine Zahl ins Gedächtnis zurückrufen: Zwischen 1994 und 2000 wurden rund 78 Millionen DM in den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach investiert. Der wirtschaftliche Erfolg, der aus den 78 Millionen DM Investitionen resultierte, kann für das vergangene Jahr auf ca. 600 Linienflüge und ca. 6.000 Passagiere beziffert werden. Ich habe Herrn Prof. Wolf zu Beginn dieses Erörterungstermins gesagt, dass jemand, der mit Unterlagen, die die gleiche Qualität wie die Unterlagen der Antragstellerin haben, zu seiner Bank kommt, um einen Kredit für die Eröffnung einer Pommestube zu beantragen, mit dem Hinweis nach Hause geschickt wird, er solle nie wieder so schlecht vorbereitet kommen.

(Beifall bei den Einwendern)

Es geht nicht darum Sie, Herr Prof. Hamm, persönlich anzugreifen. Es geht darum, dass das Gutachten von der Antragstellerin – das betone ich – als Eckstein ihres Antrages verwendet wird. Es gibt keinen Zweifel daran, dass Sie saubere Arbeit geleistet haben: Wenn es zu 2,8 Millionen Fluggästen käme, dann würden die Ergebnisse Ihrer Untersuchung stimmen. Der Punkt ist aber, dass es aufgrund der Gegebenheiten nicht zu 2,8 Millionen Fluggästen kommen wird. Insofern kann das, was Sie untersucht haben, nicht eintreten. Wenn Sie der Untersuchung die Zahl von Null Passagieren zugrunde gelegt hätten, hätten Sie auch ein adäquates Ergebnis bekommen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte noch den einen oder anderen Parameter deutlich machen, auf den Sie keinen Einfluss hatten. Auf Seite 22 Ihres Gutachtens steht:

Im Gespräch mit einem sachkundigen Kenner des Flughafens und der dort produzierenden Unternehmen wurden die Beschäftigtenzahlen der im Flughafenbereich tätigen Firmen (eine Liste mit den Namen dieser Firmen wurde von der Flughafengesellschaft zur Verfügung gestellt) grob abgeschätzt und die Unternehmen den Wirtschaftsbereichen der später verwendeten Input-/Output-Systematik zugeordnet.

Sie können nur die Zahlen verwenden, die dort genannt worden sind.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Houben. Ich möchte gern das aufgreifen, was Sie in Ihrem Redebeitrag eben erwähnt haben: Wir sollten uns alle um Sachlichkeit bemühen. In dieser Art und Weise sollten wir weiter diskutieren. Man kann in der Sache ganz unterschiedlicher Auffassung sein, allerdings sollte man nicht persönlich werden.

Sie haben die Grunddaten noch einmal angesprochen. Herr Prof. Hamm hatte ganz deutlich gesagt, dass es sich dabei um die Zahlen handelt, die er in seine Modellrechnung einbezogen hat; das wird in der Studie auch deutlich. Ich denke, gottgegeben ist nichts; wir haben eine Studie, über die wir auch diskutieren. So viel zur Klarstellung und weiteren Versachlichung.

Jetzt hat Herr Prof. Hamm das Wort. Bitte.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Ich will mich weiterhin bemühen, sachlich zu bleiben. Sie sagen zwar immer wieder, dass Sie mir persönlich nichts Böses wollen, aber für einen Wissenschaftler ist das, was man über mich auf Ihren Internetseiten nachlesen kann und was Ihr Anwalt unserem Rektor geschrieben hat, durchaus sehr schädlich. Ich will mich des Tones, den Sie angeschlagen haben, enthalten, wenngleich auch ich ihn anschlagen könnte. Es wäre schön, wenn Sie – sofern das überhaupt noch möglich ist – die Folgen einiger Ihrer Behauptungen rückgängig machen würden. Inwiefern Ihre Behauptungen für jemandem, der derartige Studien anfertigt und für die Forschung an seiner Hochschule Drittmittel einwirbt, einen Imageverlust bedeuten könnten, ist kaum abschätzbar. Sie betonen immer wieder, dass Sie nicht mir, sondern jemand ganz anderem etwas Böses wollen. Wenn man aber die Internetseiten von airpeace gelesen hat – speziell Ihre –, muss man einen anderen Eindruck bekommen.

Zu dem, was Sie gerade vorgetragen haben, kann ich nicht viel sagen. Noch einmal: Das Ergebnis der Untersuchung ist, dass, wenn die zugrunde gelegten Bedingungen erfüllt sind, an dem Flugplatz so und so viele Arbeitsplätze direkt entstehen und dass über Multiplikatoreffekte so und so viele indirekt dazu kommen. Was ein Dritter aus diesem Gutachten heraus-

liest oder in dieses Gutachten hineinliest, ist ein anderes Thema. Meine Aussagen stehen klar und deutlich in dem Gutachten.

Das vorliegende Gutachten ist weit entfernt von einem Gefälligkeitsgutachten. Die Kurzfassung der Studie ist übrigens in den „RWI-Mitteilungen“ erschienen. Sie wäre wohl kaum zur Veröffentlichung akzeptiert worden, wenn nicht Methoden, die wissenschaftlich Gang und Gäbe sind, eingesetzt worden wären. Mehr kann ich dazu nicht sagen.

Etwas möchte ich aber noch zu den Zahlen auf Seite 22 des Gutachtens sagen: Diese Zahlen beziehen sich auf den Ist-Zustand im Oktober 2001. Wir haben versucht, vor Ort herauszufinden, wie viele Beschäftigte am Flugplatz beschäftigt sind. Auf der Basis dieser Zahl haben wir unsere erste Multiplikatoranalyse gemacht. Es wäre nicht dramatisch, wenn es fünf Beschäftigte mehr oder weniger gewesen wären, denn an der Kernaussage der Zusammenhänge und an den abgeleiteten Multiplikatoren, die für mich die zentrale Größe darstellen, würde sich dadurch überhaupt nichts ändern.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. Jetzt hat Herr Pohl das Wort.

Jörg Pohl (Einwender):

Ich habe eine Frage vorab: Sie sagten eben, ein Mitarbeiter habe nicht gewusst, was ein Rosstäuscher sei. War der an der Studie beteiligt?

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Ein Mitarbeiter hätte was nicht gewusst?

Jörg Pohl (Einwender):

Sie sagten, ein Mitarbeiter oder einer Ihrer Studenten habe nicht gewusst, was ein Rosstäuscher sei.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Ich sagte, dass einige meiner Freunde nicht gewusst haben, was ein Rosstäuscher sei.

Jörg Pohl (Einwender):

Und war einer dieser Freunde an der Studie beteiligt?

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Von meinen Freunden? Nein. Die Namen derjenigen, die an der Untersuchung mitgewirkt haben, sind in der Untersuchung genannt. Ich habe gewusst, dass zwei davon im Förderverein sind. Anders als der Anwalt von Herrn Houben, der, wie alle meine Bekannten in der

„Rheinischen Post“ und in der „Westdeutschen Zeitung“ nachlesen konnten, einen Skandal daraus gemacht hat, habe ich darin überhaupt kein Problem gesehen.

Jörg Pohl (Einwender):

Ich kenne den Skandal nicht. Ich habe nur das aufgegriffen, was Sie gesagt haben.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Ich habe zu meiner Frau gesagt, ich würde im Internet als Rosstäuscher bezeichnet werden und sie hat mich gefragt, was das sei. Dann habe ich es ihr erklärt und Sie sagte, dass das ziemlich übel sei und ich mir einen Anwalt nehmen sollte.

Jörg Pohl (Einwender):

Ich wollte nur fragen, ob Ihre Freunde – –

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielleicht formulieren Sie jetzt Ihre Frage, Herr Pohl.

Jörg Pohl (Einwender):

Ich möchte mich Herrn Prof. Dr. Hamm kurz vorstellen. Nach meiner Ausbildung zum Stadtinspektor bei der Stadt Bochum habe ich an der Ruhr-Universität in Bochum Wirtschaftswissenschaft studiert. Im Hauptstudium waren meine Schwerpunktfächer Regionale Wirtschaftspolitik, Umweltpolitik sowie Sozialpolitik bei Herrn Prof. Dr. Paul Klemmer, der Ihnen sehr gut bekannt sein dürfte.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Ja, er war mein Chef.

Jörg Pohl (Einwender):

Er war Ihr Chef beim Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung in Essen. Sie waren dort als wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Arbeitsgruppe „Regionale Analysen“ von 1985 bis 1993 beschäftigt. Das heißt, dass sich ihre Zeit als wissenschaftlicher Mitarbeiter mit meiner Studienzeit überschneiden hat. Insofern dürften wir die gleichen Ansätze und Methoden gelernt haben. Ich möchte die Sache deshalb jetzt auf sachlicher und vielleicht zu hochwissenschaftlicher Ebene angehen.

Sie haben vorhin gesagt, Ihre Annahmen seien gegeben. Unter anderem würde der gesamtwirtschaftliche Bedarf unterstellt werden. Dazu habe ich eine Frage. Ich hoffe, dass ich mit dem, was ich jetzt sage, niemanden überfordere. Falls es Zwischenfragen gibt, beantworte ich diese gern. Herr Prof. Paul Klemmer sagte zu uns Studenten im Fach Regionale Wirtschaftspolitik, dass die alten, neoklassischen Modelle nachfrageorientiert seien.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Nachfrageorientiert? Ich glaube nicht, dass Herr Prof. Klemmer das gesagt hat. Neoklassische Modelle sind nicht nachfrageorientiert.

Jörg Pohl (Einwender):

Ich möchte nur meine Frage stellen.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Sie fangen aber gleich mit einem falschen – wie ich Ihnen anhand vieler Volkswirtschaftslehrbücher nachweisen könnte – theoretischen Ansatz an. Neoklassische Modelle sind angebotsorientiert. Keynesiansische Modelle sind nachfrageorientiert. Ich weiß nicht, weshalb wir diese Diskussion führen. Die regionalen Multiplikatoren, die ich berechnet habe, sind nachfrageorientiert und werden mit Hilfe von Input-/Outputanalysen ermittelt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Pohl, Ihre Frage, bitte.

Jörg Pohl (Einwender):

Heute sind also nachfrageorientierte, regionalpolitische Ansätze gefragt, die ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltig sind. Man kann sich also nicht auf eine rein ökonomische Bewertung beschränken.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte das Konzept der Leitplanken und das Drei-Säulen-Konzept anführen. Das Drei-Säulen-Konzept, das Sie sicherlich auch kennen, beleuchtet ökologische, soziale und ökonomische Gesichtspunkte. Bei den ökologischen und sozialen Gesichtspunkten steht immer die Grenze der Belastbarkeit im Vordergrund. Das wissen auch Sie, Herr Prof. Dr. Hamm. Die Grenze der Belastbarkeit ist aber bei den beiden genannten Gesichtspunkten überschritten. Genau diese Gesichtspunkte werden aber in Ihrer Studie ausgeblendet. Zumindest ist Ihre Studie rein ökonomisch ausgerichtet. Oder verstehe ich die Studie falsch?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Prof. Hamm, bitte.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Es ist schade, dass Herr Prof. Klemmer nicht anwesend ist, denn er würde meine Auffassung teilen, dass zwischen dem, was in einer Vorlesung theoretisch vorgetragen wird und dem, was empirisch umgesetzt werden kann, Welten klaffen. Ich weiß nicht, ob Sie diese Erfahrung nach Ihrem Studium bereits gemacht haben. Ich durfte diese Erfahrung nach meiner Promotion, in der ich mich mit hochmathematischen Zweisektoren-Wachstumsmodellen

beschäftigt habe, machen. Nach meiner Promotion sollte ich dann Statistiken zur volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung, das heißt Bruttowertschöpfung des produzierenden Gewerbes in Korschenbroich, heraussuchen. Das war, als ich bei der IHK gearbeitet habe; ich gestehe das lieber, bevor Sie mir meinen Lebenslauf weiter vorlesen. Damals habe ich festgestellt, dass es so etwas in der Praxis nicht gibt. Also musste ich mir überlegen, wie ich das Problem lösen kann.

Das, was Herr Prof. Klemmer theoretisch schildert, ist schön und gut. Ich muss aber sehen, ob ich das empirisch umsetzen kann. Im Rahmen der Untersuchung zum Flughafen Mönchengladbach, die wir im Laufe eines Semesters im Rahmen eines Seminars projektorientiert gemacht haben – solche projektorientierte Seminare werden an Universitäten nicht angeboten, sie sind ein großer Vorteil von Fachhochschulen –, musste man manchmal pragmatisch mit den Dingen umgehen. Meine Aufgabe war es aber nicht, die ökologischen Aspekte zu analysieren. Sie können in das Vorlesungsverzeichnis unserer Hochschule schauen und werden feststellen, dass Herr Prof. Hamm zusammen mit seinen Kollegen aus dem Sozialwesen und dem Kollegen, der das Fach Ökologie und Ethos vertritt, durchaus Projekte durchführt, in denen ökologische und soziale Facetten eine Rolle spielen.

Beim Gutachten zum Ausbau des Flughafens Mönchengladbach handelte es sich jedoch um eine abgegrenzte Themenstellung. Wenn Sie eine Diplomarbeit geschrieben haben,

(Jörg Pohl [Einwender]: Ja, das habe ich!)

müssten Sie das kennen. Es gibt zwar jenseits der abgegrenzten Themenstellung spannende Fragen, diese müssen aber ausgeblendet werden. Mein Gutachten hatte die ökonomischen, nicht die ökologischen, Effekte des Flughafens Mönchengladbach zum Thema. Andernfalls hätte ich den Sachverstand meiner Kollegen an der Hochschule einbezogen.

Jörg Pohl (Einwender):

Ich wollte auch nur noch einmal deutlich machen, dass das, was Sie beschreiben, nur einen ganz kleinen Ausschnitt des Gesamtumfeldes, das wir Menschen erleben und empfinden, darstellt. Sie betrachten nur die ökonomische Seite. Ich weise noch einmal darauf hin, dass in einem ganzheitlichen Konzept die ökologische und die soziale Komponente ebenfalls beleuchtet werden müsste. Deshalb stelle ich folgenden **Antrag**:

Es ist ein Gutachten zu erstellen, welches die ökologischen und sozialen Aspekte des Flughafenausbaus Mönchengladbach berücksichtigt.

Nur ein solches Gutachten wäre in meinen Augen vernünftig und wissenschaftlich fundiert.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. Mir liegen sechs weitere Nachfragen vor: Herr Ewald, Herr Schäfer, Herr Schmitz, Herr Siewert, Herr Houben und Herr Schiffer.

Zunächst Herr Ewald, bitte.

Rolf Ewald (Betroffener):

Es dürfte inzwischen allen bekannt sein, dass ich über den Flughafenausbau Mönchengladbach nicht gerade erfreut bin. Dennoch glaube ich, dass ich für Herrn Prof. Hamm einmal eine Lanze brechen muss. Ich weiß, wovon ich rede, denn ich habe in den letzten 30 Jahren selbst viele Diplomarbeiten, die unter dem Stichwort „economic impact“ liefen, begleitet. Das, was Prof. Hamm in seinem Gutachten gemacht hat – sein Ansatz – war durchaus richtig. Aber viele in diesem Saal haben ein Statement, das Sie, Herr Prof. Hamm, ganz am Anfang gemacht haben, einfach überhört oder ausgeblendet. Sie haben eine Vorgabe bekommen. In den letzten Tagen haben wir das in diesem Erörterungstermin mehrfach erlebt. Es betraf alle Gutachten, die uns vorgesetzt wurden. Alle Gutachter hatten die Vorgabe von 2,8 Millionen Passagieren pro Jahr. Sie, Herr Prof. Hamm, haben diese Vorgabe – Sie selbst haben ja von einer Bedingung gesprochen – ebenfalls bekommen. Bei isolierter Betrachtungsweise habe ich in Ihr Vorgehen – ich habe zwar die Studie nicht ganz durchgelesen, dafür kenne ich frühere Arbeiten von Ihnen – Vertrauen. Unser Misstrauen betrifft etwas anderes: Allen Gutachten ist gemeinsam, dass sie von der Vorgabe von 2,8 Millionen Passagieren pro Jahr ausgehen. Es besteht unter den hier Anwesenden das Misstrauen, dass Ihnen damit etwas vorgesetzt wird, das so nicht stimmt. Angesichts der Wettbewerbsintensität, des Verkehrsschattens aus der Nachbarschaft und der Sloterweiterung in Düsseldorf im Herbst dieses Jahres misstrauen wir der Prognose und fragen uns, wo so viele Passagiere herkommen sollen. Keiner glaubt dieser Zahl. Die Antragstellerin ist bis heute den Beweis schuldig geblieben, dass die Prognose korrekt ist.

Man kann daher zu Ihnen, Herr Prof. Hamm, nur sagen: You did a good job! Fully accepted! Über Details Ihrer Arbeit brauchen wir uns nicht zu unterhalten. Die Methodik stimmt. Das Misstrauen hier im Saal richtet sich nicht gegen Sie, sondern gegen eine andere Stelle. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Ewald. Zu der von Ihnen angesprochenen Frage kann Herr Prof. Hamm – wie Sie selbst richtig sagten – nichts sagen; Ihre Frage richtet sich vielmehr an die Antragstellerin. Ich möchte aber, da Herr Prof. Hamm nur bis 17:30 Uhr zur Verfügung steht, zunächst denjenigen, die Fragen an ihn haben, die Gelegenheit geben, diese Fragen auch zu stellen.

Wir fahren daher mit den Fragen an Herrn Prof. Hamm fort. Als nächster hat Herr Schäfer das Wort.

Herbert Schäfer (Einwender):

Herr Prof. Hamm, wie Sie an meinem Äußeren erkennen können, habe ich einige Jahrzehnte in meinem Beruf hinter mich gebracht. Ich gehöre noch zu den gelernten Betriebswirten; vielleicht wissen Sie ja, was das bedeutet. Wie geht es in der Industrie zu? Bestimmt der Umsatz oder der Gewinn die Personalstärke? Wenn der Finanzchef der Lufthansa sagt, Düsseldorf müsse ausgebaut werden, wo wird dann Personal eingestellt?

Des Weiteren möchte ich Sie fragen, ob Ihnen Herr Prof. Thießen von der Technischen Universität Chemnitz bekannt ist?

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Nein.

Herbert Schäfer (Einwender):

Dann stelle ich hiermit folgenden **Antrag**:

Herr Prof. Thießen von der Technischen Universität Chemnitz ist in die Reihe der Gutachter aufzunehmen.

Herr Prof. Thießen hat ganz klar gesagt, dass der Frankfurter Flughafen keine Jobmaschine sei. Wir wissen auch, dass in den Gutachten mit Vorgaben gearbeitet wird, die eine Illusion sind. Ich möchte Herrn Ewald darin zustimmen, dass das Problem die Vorgaben sind und dass die Vorgaben nicht fundiert sind. Wir haben bereits in den Anfangswochen dieses Erörterungstermins deutlich gemacht, dass wir das so nicht hinnehmen werden.

So viel zu meinen Ausführungen. Ich hoffe, Sie können mir Antworten auf meine Fragen geben. Zum Schluss aber noch eine Frage: Was nützt einem ein Arbeitsplatz, wenn man nicht mehr schlafen kann?

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schäfer.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Ich glaube, die letzte Frage von Ihnen hat die Bezirksregierung nach Abwägung aller Argumente – dazu gehört auch, dass gewisse Menschen wegen der neuen Arbeitsplätze nicht mehr schlafen können – zu beantworten. Diese Frage kann ich zwar für mich selbst, aber nicht für dieses Verfahren beantworten.

Übrigens kann sich auch jeder von Ihnen, der einmal sehen möchte, wie solche Untersuchungen durchgeführt werden, als Gaststudent in unserer Hochschule einschreiben und in meine Lehrveranstaltung kommen. Im nächsten Semester werden wir eine ähnliche Untersuchung als Projektarbeit durchführen. Sie sind dazu herzlich willkommen, wenn Sie mögen.

Mir war der Name, den Sie eben erwähnten, nicht geläufig. Ich weiß aber, dass es eine Untersuchung zum Flughafen Frankfurt gibt, in der – die Formulierungen sind mir bekannt – die Rede davon ist, dass der Flugverkehr kein Jobmotor ist, weil in diesem Bereich nur – ich habe die genaue Zahl nicht mehr im Kopf – 0,3 % aller Beschäftigten arbeiten. Man muss aber bedenken, dass 0,3 % von 40 Millionen Beschäftigten doch eine ganze Menge sind. Es ist immer unangenehm, wenn Leute mit solchen Zahlen jonglieren und nicht wissen, wie groß vergleichbare Branchen sind. Die feinmechanische und optische Industrie in Deutschland macht auch nicht mehr als 0,3 % aller Beschäftigten aus; ich könnte aber auch noch weitere Industriezweige nennen. Zu sagen, dass Zahlen dieser Größenordnung unbedeutend sind und man daher auf die entsprechenden Industriezweige verzichten könne, finde ich immer etwas platt. Ich weiß nicht, ob es die von Ihnen erwähnte Studie war, ich habe aber etwas in der Richtung gelesen. Dabei dachte ich mir aber, dass so nur jemand spricht, der einen Arbeitsplatz hat.

Zu Ihren betriebswirtschaftlichen Fragen kann ich nur sagen, dass ich mich diesbezüglich nicht kompetent fühle. Ich bin kein Betriebswirt und habe keine Ahnung davon. Ich stehe in einer Art Dauerfehde mit meinen Kollegen aus der BWL. Ich stehe dazu, dass ich Volkswirt bin. Volkswirtschaft und Betriebswirtschaft sind zwei gänzlich unterschiedliche Dinge.

Danke, Herr Ewald, dass Sie eine Lanze für mich gebrochen haben. Ich bin in der Tat der Meinung, dass wir – unter der Bedingung von 2,8 Millionen Passagieren – richtig vorgegangen sind. Deshalb benötigt jemand, der ein Investitionsprojekt wie den Flughafenausbau plant, eine ganze Reihe von Gutachten zu verschiedenen Fragestellungen. Natürlich gehört dazu auch ein Gutachten, das belegt, dass die Prognosedaten, die er mir für mein Rechenmodell als Vorgabe gibt, korrekt sind. Meine Rechnung kann nur stimmen, wenn die Vorgaben stimmen.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie können mir jeden Wert vorgeben, mit dem ich dann in meinem Modell – mit geringen Modifikationen – rechnen kann. Das ist das schöne an der nachfrageorientierten, nicht aber der neoklassischen, Denkweise.

Herr Pohl, wenn Sie ein solches Gutachten in Auftrag geben wollen, denken Sie bitte an die Fachhochschule Niederrhein! Dann bleiben die Forschungsmittel wenigstens in der Region! Auch wenn die Verquickung unserer Fachhochschule mit der Wirtschaft beklemmend ist, können Sie davon ausgehen, dass meine Kollegen mit Sachverstand und größter Unabhän-

gigkeit an einem solchen Gutachten arbeiten würden. Meine Kollegen können Ihnen auch bestätigen, dass ich aus den Dienst- und Fachbereichsbesprechungen dafür bekannt bin, stets gegen sich anbahnende Kontakte zur Industrie zu wettern.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. Es gibt noch einige weitere Nachfragen.

Herr Schäfer möchte direkt noch etwas zur Antwort auf seine Frage wissen. Bitte, Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Ich möchte Herrn Prof. Hamm gern helfen. Ich beziehe mich auf einen Artikel der „Frankfurter Rundschau“ vom 25. Februar 2005. Es geht darin um die Frage, ob 100.000 neue Arbeitsplätze in Frankfurt möglich sind. Daraus möchte ich kurz zitieren:

Beide Annahmen, so der an der TU in Chemnitz lehrende und in Dreieich wohnende Professor, seien falsch. So sei zwischen 1984 und 1996, und damit trotz des Baus der Startbahn West und einer starken Zunahme des Flugverkehrs, die Beschäftigungsquote – die Zahl der Beschäftigten je 1000 Einwohner – in der Rhein-Main-Region im Vergleich zum Landesdurchschnitt von 106,6 auf 104,6 gefallen.

Dabei handelt es sich um wissenschaftliche Zahlen – jedenfalls gehe ich davon aus. Sie sind Volkswirt. Deshalb möchte ich Sie mit dem Problem konfrontieren, das im Zusammenhang mit einem anderen Großbauvorhaben – nämlich dem Großtagebau Garzweiler II – in den letzten 15 Jahren immer wieder genannt worden ist: Der betriebswirtschaftliche Nutzen einer Generation wird die drei folgenden Generationen volkswirtschaftlich belasten. Genau das Problem werden wir beim Ausbau des Flughafens auch haben. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Prof. Hamm, bitte.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Das, was Sie jetzt gesagt haben, bestätigt das Eingangsstatement von Herrn Houben, nämlich, dass man mit Zahlen kritisch umgehen muss. Es ist völlig klar, dass die Entwicklung einer Millionenmetropole wie Frankfurt nicht durch die Entwicklung eines Flughafens zu erklären ist. Natürlich muss man da etwas tiefer gehen, als es in dem von Ihnen genannten Artikel der Fall ist. Ich würde meinen Auftraggebern so etwas nicht als Strukturanalyse abliefern. Hören Sie auf das, was Herr Houben mir in seiner Einleitung mit auf den Weg gegeben hat: Gehen Sie kritisch und vorsichtig mit solchen Zahlen um!

Garzweiler ist, finde ich, ein spannendes Thema, denn ich habe im Auftrag von Rheinbraun die regionalwirtschaftlichen Effekte von Garzweiler II analysiert. Auch insofern galt die gleiche Maßgabe wie in dem Gutachten für den Flughafen Mönchengladbach. Ich hatte die Vorgabe, herauszufinden, wie viele Arbeitsplätze entstünden, wenn es energiepolitisch notwendig wäre, Braunkohle zu erzeugen. Ferner kann ich dazu nur sagen, dass dadurch drei Generationen Umweltbelastungen zu tragen haben – im Einzelnen kenne ich mich als Volkswirt damit natürlich nicht aus –, dafür aber wahrscheinlich auch drei Generationen Arbeitsplätze haben, auch wenn es durch Produktivitätssteigerungen leider Gottes dort wie in allen anderen Industriezweigen weniger werden. Aber zu sagen, man könne daher auf die Arbeitsplätze von vornherein verzichten, ist mir unverständlich.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. Herr Schmitz ist als nächster an der Reihe.

Theo Schmitz (Einwender):

Eine kurze Bemerkung möchte ich zu den von Ihnen genannten 0,3 % machen. Die Arbeitsplätze, die hinter dieser Zahl stecken, entstehen ja nicht durch den Ausbau des Flughafens Mönchengladbach neu, sondern die sind schon vorhanden.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Die bezogen sich ja auch nur auf die Frage von Herrn Schäfer.

Theo Schmitz (Einwender):

Ich habe in Ihrem Gutachten keinen Hinweis darauf gefunden, dass in der Region auch Arbeitsplätze entfallen werden. Warum nicht?

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Mir ist, als ich das letzte Mal in diesem Erörterungstermin war, von einem Herrn von der Landwirtschaftskammer die gleiche Frage gestellt worden.

Theo Schmitz (Einwender):

Vielleicht können Sie sagen, in welchen Bereichen – z. B. Freizeitindustrie – Arbeitsplätze verloren gehen.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Wie gesagt, ist mir die gleiche Frage schon einmal gestellt worden. Der Herr von der Landwirtschaftskammer fragte mich damals, ob die in der Landwirtschaft tätigen Unternehmen ebenfalls befragt worden wären. Der Anteil der Beschäftigten in der Landwirtschaft beträgt im Kreis Viersen etwa 1 %, in der Stadt Mönchengladbach beträgt er 0,6 % der Gesamtbeschäftigtenzahl. Ich muss gestehen, dass wir es nicht für wichtig hielten, die landwirtschaftlichen

Unternehmen in die Befragung einzubeziehen. Des Weiteren fragte mich der Herr von der Landwirtschaftskammer, ob ich wisse, dass in der Landwirtschaft auch Arbeitsplätze verloren gehen würden; 24 bis 25 Arbeitsplätze, die verloren gehen würden, schätzt man. Ich muss gestehen, dass Volkswirte über so niedrige Zahlen nicht diskutieren.

Noch einmal: Wenn die Bedingungen stimmen, können am Flughafen Mönchengladbach 4000 bis 5000 Arbeitsplätze entstehen. Wenn dafür 25 Arbeitsplätze wegfallen, tut mir das Leid; es ist aber hinnehmbar.

Theo Schmitz (Einwender):

Ich wollte Ihre Überlegungen doch nur noch einmal anreichern, indem ich Ihnen die Branchen nenne, in denen ich Arbeitsplatzverluste sehe. Das Naturschutzgebiet hat eine große Bedeutung z. B. für Gaststätten und Erholungssuchende. Es wurden ja auch Millionen öffentlicher Gelder investiert, um es z. B. durch Radwege attraktiv zu machen. Es stehen somit Umsatz und Arbeitsplätze hinter dem Naturschutzgebiet.

Es ist gesagt worden, dass das Bevölkerungswachstum in Zukunft nicht mehr sein wird wie bisher. Auch das hat einen Einfluss auf die Arbeitsplatzsituation, z. B. für das Baugewerbe, für Bäcker usw. Man müsste doch auch diesen Aspekt, von dem nicht nur 20 Arbeitsplätze abhängen, berücksichtigen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schmitz.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Herr Schmitz, ich habe vorhin schon gesagt, dass es mir wissenschaftlich zu unsauber ist, angebotsseitige – Sie nennen das auf Ihrer Homepage katalytische – positive Effekte abzuschätzen. Ich könnte das sehr wohl tun. Aber mir ist das wissenschaftlich zu windig. Umgekehrt ist es mir aber auch zu windig, zu sagen, dass in einem Naherholungsgebiet vielleicht eine Gaststätte schließen muss. Denn ich könnte diesem Argument entgegensetzen, dass es für manche Menschen – vielleicht Väter mit kleinen Jungs – spannend sein mag, Flugzeuge zu beobachten, und dass diese Menschen mit ihren Besuchen des Flughafens den Tourismus ankurbeln würden.

(Unruhe bei den Einwender)

Ich sage das nur deshalb, weil ich Ihnen verdeutlichen möchte, dass man unter allen Gesichtspunkten mit den gleichen wissenschaftlichen Methoden arbeiten muss. Sonst müsste ich nämlich die angebotsseitigen Effekte doch quantifizieren. Dann könnte ich auch eine Saldenrechnung aufstellen, die bei einem funktionierenden Flughafen – ich betone wiederum,

dass es sich dabei um eine Bedingung handelt – positiv wäre. Ich habe im Laufe der Untersuchung auch mit dem Geschäftsführer des Flughafens Dortmund telefoniert. Wenn man sich anschaut, was durch den Flughafen Dortmund um Holzwickede herum entstanden ist, hätte man das als Ansatzpunkt wählen können, um angebotsseitige Effekte zu quantifizieren. Das hätte man machen können, aber ich begeben mich nicht auf solches methodisches Glatt-eis.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. Als nächster ist Herr Siewert an der Reihe.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Herr Prof. Dr. Hamm, Sie haben eben gesagt, die Eingangsparameter seien Ihnen vom Antragsteller vorgegeben worden.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Ein Eingangsparameter ist mir vorgegeben worden.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Dabei handelte es sich um die prognostizierten Passagierzahlen. Meine Frage lautet: Ist dabei auch zwischen der Art der Carrier unterschieden worden? Es gibt Low-Cost-Carrier, die erwiesenermaßen wesentlich weniger Arbeitsplätze schaffen. Ich denke dabei nur an Weeze; dazu könnte ich Ihnen auch Zahlen nennen, was ich jetzt aber nicht tun will.

Ich habe ferner eine Frage zu Ihrer Powerpoint-Präsentation. Haben Sie oder die Antragstellerin die darin benannten Flughäfen ausgewählt? Darunter gab es nämlich einige Flughäfen mit Werftbetrieb, den ich in Mönchengladbach nicht erkennen kann. Des Weiteren möchte ich in Bezug auf die anderen Flughäfen noch anmerken, dass man diese bei der Bewertung des Flughafens Mönchengladbach vor dem Hintergrund betrachten muss, dass ihre Rentabilität gefährdet wird, sobald ein neuer Flughafen entsteht.

Am Rande: Ganz amüsant fand ich Ihren Vergleich der feinmechanischen und optischen Industrie mit der Luftfahrt. Die Anteile der Beschäftigten in diesen Industriezweigen von der Gesamtbeschäftigtenzahl mag gleich sein, die Beschäftigten in der feinmechanischen und optischen Industrie machen dennoch weniger Krach!

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Siewert. Herr Prof. Hamm, bitte.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Die einzige Vorgabe, die wir vom Auftraggeber hatten, betraf die 3 Millionen Passagiere pro Jahr; wir haben nicht mit 2,8 Millionen Passagieren pro Jahr gerechnet. Das war die einzige Vorgabe.

Die Zahlen, die ich Ihnen in der Powerpoint-Präsentation gezeigt habe, stammen aus einer Dissertation. Ich konnte in dem Schreiben von Herrn Sommer an unseren Rektor auch lesen, ich würde mit altem Zahlenmaterial arbeiten. Wir haben die Studie bereits im Jahr 2002 gemacht, da konnte ich natürlich noch kein Zahlenmaterial von 2004 verwenden. Die von mir genannte Dissertation stammt aus dem Jahr 2000. In ihr sind die Beschäftigtenzahlen von Flughäfen dem Passagieraufkommen dieser Flughäfen gegenübergestellt. Wir haben den Durchschnitt davon errechnet und haben versucht, plausible Annahmen zu machen. Wie plausibel und vorsichtig wir mit den Zahlen umgegangen sind, mögen folgende Zahlen vielleicht zeigen. Auf der Internetseite von airpeace steht, dass – ich glaube, es handelt sich um eine Studie des Bundesverkehrsministeriums, die da zitiert wird – zur Abwicklung von 100.000 Passagieren 116 Beschäftigte benötigt werden. Wir haben in unserer Analyse mit zwei Varianten gerechnet: Einmal haben wir mit 99 Beschäftigten pro 100.000 Passagiere gerechnet; dabei handelt es sich um den Durchschnittswert aller in der Dissertation genannten Flughäfen. Zum anderen haben wir mit den Zahlen des Flughafens, der laut Dissertation die günstigste Beschäftigungsrelation aufwies, gerechnet. Dabei handelt es sich um den Flughafen Halle/Leipzig, der auch eine mit dem für Mönchengladbach geplanten Flughafen vergleichbare Größenordnung aufweist. Für den Flughafen Halle/Leipzig beträgt die Beschäftigtenzahl pro 100.000 Passagiere 90.

Ich habe in der vorhin angesprochenen Studie aus „Regional Studies“, gelesen, dass für den englischen Sprachraum Untersuchungen gemacht worden sind, in denen ganz klar geschrieben stand, dass man früher noch von 1.000 Beschäftigten pro 1 Million Passagieren ausgegangen sei, diese Zahlen aber sinken würden. So wie überall in der Wirtschaft die Produktivität zunimmt, nimmt sie offenbar auch an Flughäfen zu. In den Untersuchungen für den englischsprachigen Raum ist die Rede davon, dass 700 Beschäftigte pro 1 Million Passagiere eine vorsichtige Annahme sei. Ich kann gern auch mit dieser Zahl rechnen. Weil ich mein Modell ganz gut kenne, kann ich Ihnen auch direkt sagen, was dabei herauskommt. Bei 700 Beschäftigten pro 1 Million Passagiere und 3 Millionen Passagieren kommt man auf einen Impuls von 2.100. Wenn man den mit 1,7 multipliziert, kommt man auf 3.600 neu entstehende Arbeitsplätze. Das ist immer noch eine erkleckliche Zahl. All das gilt aber – ich wiederhole mich, damit keiner mich falsch versteht – unter der Bedingung, dass die Vorgabe stimmt.

Zu der anderen Sache, die Sie ansprachen, kann ich sagen, dass wir im Hinblick auf die analytischen Möglichkeiten zwei Dinge unterscheiden: Zum einen gibt es die regionale Multiplikatoranalyse oder den – wie Herr Ewald es nannte – economic impact. Zum anderen gibt

es das, was Sie ansprachen: Die Volkswirte bezeichnen es als Nutzen-Kosten-Analyse. Eine solche ist viel aufwändiger als eine regionale Multiplikatoranalyse und übersteigt in der Bearbeitung die Möglichkeiten, die ein Fachhochschullehrer hat.

Der Fragestellung, welcher Anteil der 3.600 neu entstehenden Arbeitsplätze irgendwo anders verloren geht, könnte man – da gebe ich Ihnen Recht – durchaus nachgehen; das ist jedoch sehr schwierig.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. Jetzt hat Herr Schiffer das Wort, bitte.

Udo Schiffer (Einwender):

Die Berechnung der neu entstehenden Arbeitsplätze setzt 2,8 Millionen Passagiere pro Jahr voraus. Aber soweit ich weiß, will keine Airline von Mönchengladbach aus Flüge anbieten. Wie sollen die 2,8 Millionen Menschen dann überhaupt transportiert werden? Stehen die da einfach so herum?

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe noch eine Frage zu dem Input, der in die Berechnung eingeflossen ist. Es ist die Rede von Immobilien- und Versicherungsgeschäften, von dem Verkauf von Flugzeugen und Helikoptern, von Wartungsservice usw. Wenn man sieht, dass das ein Branchenmix ist und dass nur eine Firma dahinter steht, weiß man, wie es zu dem Input gekommen ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke sehr. Als nächster ist Herr Houben an der Reihe.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich habe noch Fragen zu zwei Stellen Ihres Gutachtens. Ich habe die Seiten 38, 39 und 40 vor mir. Da steht, dass für lediglich drei der 341 Unternehmen der Flughafen ein unabdingbarer Standortfaktor ist. Auf Seite 40 wird das präzisiert, wonach die Nähe zu einem Flughafen nur für einen sehr kleinen Anteil der Unternehmen eine zentrale Standortanforderung ist. Neben den drei Unternehmen, für die die Nähe zu einem Flughafen unabdingbar ist, gab es 52 Unternehmen, für die es lediglich wichtig ist, in der Nähe zu einem Flughafen zu sein. Das macht hochgerechnet 16 % aller Unternehmen am Niederrhein aus.

Die spannende Frage, die sich mir aufdrängt, ist: Was passiert eigentlich, wenn man davon ausgeht, dass die 3 Millionen Passagiere, mit denen in dem Gutachten gerechnet wurde, nicht von Mönchengladbach, sondern z. B. von Düsseldorf aus abfliegen? Mir drängt sich der Verdacht auf, dass, wenn man das Gutachten und die Umfrage z. B. für den Flughafen Düs-

seldorf gemacht hätte und insofern den Wert von 3 Millionen Passagieren zugrunde gelegt hätte, die Ergebnisse nahezu identisch gewesen wären. Denn die Unternehmen, die in der Region Mönchengladbach tätig sind, haben einen Zugang zu dem Flughafen Düsseldorf. Der Zugang ist nahezu identisch. Viele der Unternehmen – insbesondere wenn man an die Krefelder Unternehmen denkt – sind sogar näher an Düsseldorf als an Mönchengladbach. Insofern ist die Auskunft des Gutachtens in Bezug auf den Flughafen Mönchengladbach – selbst wenn die Prognose von 3 Millionen Passagieren zuträfe – nur bedingt hilfreich. Die Anforderungen der Unternehmen an die Infrastruktur werden in unserer Region längst erfüllt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Prof. Hamm, bitte.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Es mag sein, dass Sie Recht haben.

(Zuruf von den Einwendern: Ja! – Beifall bei den Einwendern)

Sie haben insofern Recht, dass wir, wenn wir den gleichen impact für irgendeinen anderen Flughafen in das Modell einsetzen würden, ähnliche Effekte errechnen würden. Denn der Grundgedanke der Multiplikatoranalyse ist unabhängig davon, wo man den Flughafen hinsetzt. Der Unterschied besteht jedoch schlichtweg darin, dass in einem Fall die Arbeitsplätze um Mönchengladbach herum entstehen und – wenn der Flughafen anderswo gebaut wird – an einem anderen Ort. Vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass in Deutschland darüber diskutiert wird, die Pendlerpauschale abzuschaffen und dass die Benzinpreise ständig steigen, halte ich es für kein gutes Argument, zu sagen, die Arbeitsplätze könnten doch auch anderswo entstehen.

Ob Sie es mir glauben oder nicht: Ich bin auch jemand, der dem Flughafenprojekt relativ neutral gegenübersteht. Ich wohne in Krefeld-Oppum, wo ich auch Fluglärm ausgesetzt bin. Wenn ich als Krefelder die Wahl zwischen einem Arbeitsplatz in Krefeld und in Ostfriesland hätte, würde ich mich eher für den in Krefeld entscheiden.

(Zuruf von den Einwendern: Auf Kosten der anderen!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Houben hat noch eine Nachfrage, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Die Pendlerbewegungen und die Anforderungen an die Mobilität der Arbeitnehmer sind in unserer Region sehr groß. Viele von uns – insbesondere diejenigen aus den Städten und

Gemeinden des Kreises Neuss – arbeiten in Mönchengladbach, Krefeld und Düsseldorf. Ich selber habe einige Jahre in Essen und Köln und für eine begrenzte Zeit in München gearbeitet. Die Frage, wo wir die Arbeitsplätze schaffen – in Korschenbroich, Mönchengladbach oder Düsseldorf – , spielt also keine große Rolle. Ich denke, es wird von uns Arbeitnehmern heutzutage erwartet, dass wir über die entsprechende Flexibilität verfügen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte noch eine weitere Anmerkung machen. Ich bin mir nicht sicher, ob das thematisch momentan passt, aber wenn wir einmal beim Thema Volkswirtschaft sind, möchte ich das noch sagen. Diese Woche Dienstag hat in diesem Erörterungstermin jemand über Wertverluste gesprochen; ich glaube, das war Herr Rohde. Ich habe noch einmal genau die An- und Abflugbereiche des Flughafens Mönchengladbach angeschaut. Wenn man einmal nur das Gebiet vom Verkehrslandeplatz Mönchengladbach zum einen in Richtung Viersen und zum anderen in Richtung Kleinenbroich, also Richtung Neuss, betrachtet, dann stellt man fest, dass in diesem Gebiet die Bewohner von ungefähr 20.000 Eigenheimen leben. Wenn bei diesen Eigenheimen durch den Flughafenausbau nur 10 % Wertverlust eintreten und man durchaus konservativ einen Wert von 250.000 € pro Eigenheim ansetzt, dann kommt man insgesamt auf einen Wertverlust von 500 Millionen €. Wenn der Wertverlust größer wäre, z. B. 25 % – was in den Bereichen nahe des Flughafens durchaus der Fall sein kann –, dann käme man auf 1,25 Milliarden € Wertverlust. Es handelt sich folglich um sehr große Summen.

An einer anderen Stelle Ihres Gutachtens steht, dass die geplante Ausbaumaßnahme 120 Millionen € verschlingen soll. Ich habe damit große Probleme – vor allen Dingen, wenn man den angesammelten Verlust von 70 Millionen €, die 120 Millionen € Ausbaukosten und die 500 Millionen € Wertverlust betrachtet. Wie will der Flughafen dies gesellschaftlich wieder ausgleichen? Ich kann mir nicht vorstellen, dass das gehen soll.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Prof. Hamm, bitte.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Zu dem letzten der von Ihnen angesprochenen Punkte kann ich nicht viel sagen. Ich möchte Sie jedoch in Bezug auf einen Punkt zum Nachdenken mahnen; vielleicht kann ich damit doch noch irgendwie meine Neutralität zum Ausdruck bringen. Sie versuchen in der Diskussion im Moment etwas, das dem Volkswirt sehr viel Freude bereitet: Sie versuchen in volkswirtschaftlichen Zusammenhängen zu denken; ich wäre froh, wenn meine Studenten das auch immer gleich könnten. Sie tun das aber immer nur dann, wenn es Ihnen argumentativ gut passt. Ich möchte z. B. das Thema Umweltbelastung aufgreifen. Ihre Überlegung dazu

war, dass es nicht so schlimm sei, wenn ein paar mehr Pendler auf der Straße sind, da es bei den vielen Pendlern, die es ohnehin schon gibt, darauf nicht mehr ankäme. Sie benutzen dieses Argument zu Ihren Gunsten, vernachlässigen dabei aber die Umweltbelastungen, die von den Pendlerverkehren ausgehen. An diesem Punkt müsste man einen Ökologen fragen, welche Umweltbelastungen höher sind: die von Flughäfen oder die von erhöhtem Pkw-Verkehr. Ich mahne daher zur Vorsicht. Wenn man versucht, volkswirtschaftlich zu denken, muss man alle Argumente – also die dafür und die dagegen sprechenden – betrachten. Sie – und vorhin auch Herr Schmitz – argumentieren zwar volkswirtschaftlich, Sie beschränken das aber auf die Argumente, die Ihnen passen. Das ist problematisch.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Es gibt noch vier Nachfragen: Herr Ewald, Herr Pohl, Herr Schmitz und Herr Schiffer. Da wir auf die Zeit achten müssen, würde ich die Nachfragen gern sammeln, sodass Herr Prof. Hamm sie gemeinsam beantworten kann.

Herr Ewald, bitte.

Rolf Ewald (Betroffener):

Vielen Dank, Frau Hörr. Ich möchte gern noch einmal auf den Begriff „Jobmaschine“ zu sprechen kommen. Ich habe in dreißig Jahren im Beruf genügend Hausinterna mitbekommen, um beurteilen zu können, ob ein Flughafen eine Jobmaschine ist. Natürlich ist es richtig, dass manche Flughäfen mehr und andere weniger Jobs schaffen. In Frankfurt, München und Niederrhein sieht man durchaus, dass Arbeitsplätze an Flughäfen abgebaut werden; das ist nichts branchenspezifisches. Wenn es darum geht, entweder zusätzliche Arbeitsplätze am Flughafen Düsseldorf oder zusätzliche Arbeitsplätze am Flughafen Mönchengladbach zu schaffen, muss ich sagen: Ich hätte – auch wenn ich nicht mehr im Berufsleben stehe – lieber einen sicheren, langfristigen Arbeitsplatz in Düsseldorf als einen kurzfristigen Arbeitsplatz in Mönchengladbach. Die Kernfrage, die mich die ganze Zeit bewegt, ist, welche USP – Herr Prof. Hamm, Sie kennen den Begriff unique selling proposition –, das heißt welches besondere Herausstellungsmerkmal, soll die Airlines in zehn Jahren dazu bewegen, sich von Düsseldorf, Köln/Bonn und Niederrhein zu verabschieden und nach Mönchengladbach zu kommen. Herr Zerbe, diese Antwort sind Sie uns noch schuldig geblieben. Warum soll sich eine Airline von den anderen Flughäfen verabschieden und ausgerechnet nach Mönchengladbach kommen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Pohl, bitte.

Jörg Pohl (Einwender):

Ich habe noch ein paar Fragen zu dem Modell von Herrn Prof. Hamm. Ich möchte dazu aus meinen alten Unterlagen aus Studienzeiten bei Herrn Prof. Dr. Paul Klemmer vorlesen:

Infrastruktur hat in der Regel eine Lebensdauer von mehreren Jahrzehnten, was dazu führt, dass Infrastrukturinvestitionen mit hohen Unsicherheiten und Risiken für die Rentabilität verbunden sind. Einmal getroffene Infrastrukturentscheidungen prägen die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen für eine lange Zeit nachhaltig. Investitionen in die Infrastruktur sind oft Großprojekte, die einen sehr hohen Kapitaleinsatz erfordern. Gleichzeitig sind sie mit technologischen Unteilbarkeiten verbunden, erfordern eine hohe Mindestanzahl von Benutzern und besitzen ein hohes Degressionspotenzial bei den Stückkosten.

Infrastruktureinrichtungen haben zwar eine sehr lange, aber trotzdem begrenzte Lebensdauer. Das heißt, sie müssen später abgebaut werden, wodurch Kosten entstehen. Ändert sich die Infrastrukturnachfrage in nicht vorhergesehener Weise,

– das bedeutet mit Blick auf Mönchengladbach, dass sich herausstellt, dass die Airlines nicht nach Mönchengladbach kommen –

so kann Infrastruktur zumindest zum Teil umstrukturiert und mit entsprechendem Aufwand den neuen Erfordernissen angepasst werden.

In beiden Fällen entstehen Kosten, die bereits bei der Infrastrukturplanung berücksichtigt werden müssen, damit sie in das Kosten-Nutzen-Kalkül einfließen können. Sind denn Punkte wie z. B. der spätere Rückbau, technologische Unteilbarkeiten und die hohe Mindestanzahl an Benutzern in Ihr Modell eingeflossen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Pohl. Als nächste sind Herr Schmitz und Herr Schiffer an der Reihe. Herr Schmitz, bitte.

Theo Schmitz (Einwender):

Herr Prof. Dr. Hamm, nach Ihren Antworten habe ich ja mittlerweile begriffen, dass Sie eine isolierte Aufgabenstellung hatten. Sie haben das dann, glaube ich, auch richtig durchgeführt. Damit meine ich: Diese isolierte Methode hat wohl zu richtigen Ergebnissen geführt. Die Frage ist aber doch, inwieweit die Aussagen daraus in das Verfahren übernommen werden können. Ich frage Sie und die Vertreter der Bezirksregierung, ob es nicht richtiger wäre, ein Gutachten unter dem Titel „Kosten-/Nutzenanalyse in der Region unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur und insbesondere der vorhandenen Flughäfen“ in Auftrag zu geben? Erst mit einem solchen Gutachten könnte man Aussagen treffen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schmitz. Jetzt hat Herr Schiffer das Wort.

Udo Schiffer (Einwender):

Ich habe eine Frage, die sich zum Punkt der Pendler stellt. Wenn es richtig ist, dass jede Million an Passagieren 1.000 Arbeitsplätze schafft – das sind ja die Zahlen aus dem Gutachten –, reden wir über 2.800 Arbeitsplätze. Unser neuer Ministerpräsident, Herr Rüttgers, hat gesagt, dass 3.000 Arbeitsplätze pro Million Passagiere geschaffen werde. Das liefe für Mönchengladbach ja auf knapp 9.000 Arbeitsplätze hinaus. Mit Blick auf die Pendler ist es aber doch immer noch ein Unterschied, ob 9.000 Menschen oder 2,8 Millionen Passagiere fahren.

(Beifall bei den Einwendern)

Für mich stellt sich da wieder die Frage, was ökonomisch und ökologisch wichtiger ist: Sollen die 2,8 Millionen Menschen nach Mönchengladbach fahren oder sollen 9.000 Menschen wegfahren?

Ich komme bei meinen Überlegungen immer wieder auf die Ausgangszahl von 2,8 Millionen Passagiere zurück. Ich kann mich nur wiederholen: Die 100 wichtigsten Airlines in Deutschland wollen die Flugplatz Mönchengladbach nicht. Wie sollen die 2,8 Millionen Passagiere denn dann transportiert werden? Wir haben dann eine lange Autoschlange und viele Leute am Flughafen. Nur kommen die nicht weg. Wir Anwohner haben dann nicht nur den Lärm; da stehen auch noch die ganzen ärgerlichen Leute herum!

(Beifall und Heiterkeit bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schiffer. Nun hat der Herr vor Herrn Schmitz eine Frage. Danach ist Prof. Hamm an der Reihe.

Werner Schwarz (Betroffener):

Ich habe eine Frage an Prof. Hamm. Er hat die Zahl von 3 Millionen vollkommen kritiklos übernommen. Wenn man ihm jetzt die Zahl von 6 Millionen genannt hätte, hätte er dann gesagt, dass 10.000 Arbeitsplätze entstehen würden? Hat er das wirklich alles so kritiklos übernommen? Wenn Gutachten so erstellt werden, sind sie wertlos.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schwarz. Herr Prof. Hamm, bitte.

Prof. Dr. Rüdiger Hamm (Antragstellerin):

Herr Pohl, ich bin erstaunt. Wenn Sie bei Herrn Prof. Klemmer so viele Vorlesungen gehört haben, dann haben Sie wohl auch gehört, wie sich Prof. Klemmer mit regionalen Multiplikatoranalysen auseinandersetzt. Ihnen sollte dann klar sein, dass diese Rückbaugeschichte natürlich nicht eingeflossen ist. Wie soll man das – das ist doch eine sehr fragliche Geschichte – auch in ein solches Modell einfließen lassen? Wenn ich es einfließen lassen will, muss ich das bei jeder Infrastrukturmaßnahme berücksichtigen, dass etwas nachher abgerissen werden könnte. Wissen Sie, was bei einer regionalen Multiplikatoranalyse dann passiert? Das hätte für die Region positive Effekte, weil Menschen den Abriss machen müssten. Daher warne ich vor Ihrer Argumentation.

Zur Frage, ob die Aussagen aus meiner Studie übernommen werden können. Ich meine, dass die Aussagen aus der Studie übernommen werden können, wenn man so damit argumentiert, wie ich das jederzeit gemacht habe. Ich weiß nicht, ob alle anderen immer so argumentiert haben. Aber ich habe schon, als ich das erste Mal hier war, gesagt, dass wir von einer bestimmten Annahme ausgegangen sind. Unter dieser Annahme entstehen dort Arbeitsplätze. Aus dem Modell, das auf einer Fülle von Annahmen basiert – wir können über jede einzelne diskutieren; dann würden Sie feststellen, dass wir insofern sehr vorsichtig waren –, ergibt sich eine bestimmte Zahl von Arbeitsplätzen. Dabei sind all die neoklassischen Angebotseffekte nicht erfasst worden. Denn ich scheue mich, sie zu quantifizieren. Das ist meines Erachtens wissenschaftlich nicht sauber möglich.

Ich habe vorhin schon gesagt: Es ist eine Fülle von Gutachten erforderlich. Einer muss etwas dazu sagen, was in der Region passieren wird, und er muss überzeugend darlegen, warum das passieren kann. Das alles hat mit einer kritiklosen Übernahme von Daten nichts zu tun. Wissenschaftler stehen immer in dem Ruf, ein bisschen kritiklos zu sein. Ich bilde mir ein, kein kritikloser Wissenschaftler zu sein. Ob man immer kritisch genug ist, ist eine andere Frage. In diesem Fall war es so, dass eine Analyse vorlag, die zu bestimmten Ergebnissen geführt hat. Ich mache keine Verkehrsprognosen. Ich könnte – das würde eine gewisse Zeit dauern – mir das aneignen, aber ich mache es nicht. Das überlasse ich denjenigen, die davon mehr verstehen. Von einer solchen Person lag ein Gutachten vor und dieses Gutachten lieferte in etwa die von mir übernommene Zahl. Wenn man mir gesagt hätte, ich hätte von 10 Millionen Passagieren ausgehen sollen, hätten mir die Leute, mit denen ich zusammengearbeitet habe – die sind ja zum Teil im Förderverein und die verstehen etwas von der Sache –, schon gesagt, dass das nicht stimmen kann. Sie können also davon ausgehen, dass ich nichts völlig kritiklos übernommen habe. Es gab vielmehr eine Basis für die übernommenen Daten. Es war nicht so, dass der Auftraggeber einfach eine Zahl in den Raum geworfen hätte. Natürlich ist es eine andere Frage, ob sie die Analyse, die die Basis lieferte, richtig finden. Ich kann nicht beurteilen, was gemacht wurde. Das ist nicht mein Thema.

Zum Schluss noch zur Frage mit den Passagieren. Die Aussage, dass die Passagiere alle auf den Parkplätzen stehen, aber nirgendwo hinfliegen könnten, trägt natürlich zur allgemeinen Erheiterung, nicht aber zur Klärung des Problems bei. Das meine ich ehrlich. Zur Klärung des Problems trägt die Beschäftigung mit der Frage bei, die sie vorher gestellt hatten: Auch die Passagiere entwickeln Verkehr auf den Straßen. Andererseits kann ich Sie da auch fragen: Und wo fahren die hin, wenn sie nicht von Mönchengladbach nach Mallorca fliegen? Bleiben die dann im Sauerland? Natürlich werden sie das nicht machen, sondern zu einem anderen Flughafen fahren. Diese Effekte haben wir also sowieso. Ich gehe ja auch davon aus, dass gewisse Prognosen zur langfristigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens auch von Ihnen nicht völlig in Frage gestellt werden. Viele Menschen wollen einfach immer häufiger fliegen.

Also: Das sind fragwürdige Rechenexempel, die Sie aufstellen. Man kann nicht irgendetwas einbeziehen und dafür etwas anderes unter den Tisch fallen lassen. Gehen wir ganz sorgfältig an das Thema heran! Führen wir ganz sorgfältig die Kosten-/Nutzenanalysen durch! Nur können Sie das, was dazu prognostisch zu bewältigen ist, nicht und ich kann es auch nicht. Ich versuche, eine neutrale Position einzunehmen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Prof. Hamm, haben Sie vielen Dank dafür, dass Sie noch einmal gekommen sind und sich heute die Zeit genommen haben, hier Rede und Antwort zu stehen.

Ich blicke einmal in einige Gesichter. Ich denke, wir alle haben uns eine Pause von einer halben Stunde verdient. Um 18:00 Uhr geht es dann in der Rednerliste weiter.

(Unterbrechung von 17:31 Uhr bis 18:03 Uhr)

Meine Damen und Herren, ich bitte Sie, Platz zu nehmen. Wir wollen fortfahren. – Als nächster auf der Rednerliste steht Kai Berghus. Ist Kai Berghus anwesend? – Sehe ich richtig, dass ihr Kai Berghus, Lars Gallitz und Ann-Christine-Katharina Ehret seid? Bitte, ihr habt das Wort.

Lars Gallitz (Einwender) und Kai Berghus (Einwender):

Wir sind beide vom Lise-Meitner-Gymnasium und gehen in die 6. Klasse. Wir sind gegen den Flughafenausbau, weil wir bei diesem Krach nicht lernen könnten. Bei dem Lärm kann man sich nicht konzentrieren; er stresst uns. Dann fällt Pisa in Willich beim nächsten Mal noch schlechter aus. Wollen Sie das verantworten? Wir haben von dem hohen Absturzrisiko gehört. Das macht uns tierische Angst. Wollen Sie das verantworten? Die Früchte aus unserem Garten möchte ich auch in Zukunft noch essen können. Wir möchten nicht jeden Tag mit Kerosin berieselt werden. Wollen Sie das alles verantworten?

(Beifall bei den Einwendern)

Ann-Christine-Katharina Ehret (Einwenderin):

Ich bin ebenfalls Schülerin des Lise-Meitner-Gymnasium und gehe in die 10. Klasse. Bisher lebten wir recht gesund in Willich. Wir fahren mit dem Fahrrad zur Schule, unserer neu gebauten Schule, verbringen unsere Freizeit draußen, z. B. auf dem Tennisplatz oder auf dem Fußballplatz, wir joggen auf dem Schlossplatz und machen Fahrradtouren an der Niers. Wenn Ihr Projekt jedoch durchgesetzt wird, müssten wir bei geschlossenen Fenstern lernen, radeln durch Sektor 13 zur Schule, können weder Tennis spielen noch auf dem Fußballplatz Fußball spielen, da der Fußballplatz und der Tennisplatz noch weit näher am Flughafen liegen als der Kindergarten Pappelallee. Radtouren und Joggen wären ebenfalls nicht mehr wirklich gesund. Sie würden mir und meinen Mitschülern die Lebensqualität nehmen und die Gesundheit würde nicht wirklich gefördert. Können Sie das volkswirtschaftlich berechnen lassen?

(Beifall bei den Einwendern)

Für mich und meine Mitschüler stellt sich wirklich die Frage: Sind Billigflüge wichtiger als unsere Bildung und unsere Gesundheit?

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank an euch alle. Herr Zerbe, Sie hatten sich zu Wort gemeldet. Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Vielen Dank. Ich habe mir zu euren Vorträgen – ich hoffe, ihr erlaubt die Du-Form – ein paar Notizen gemacht. Allerdings habe ich es nicht geschafft, mir währenddessen alle Namen aufzuschreiben. Ich kann leider nicht mehr so gut stenografieren, wie ich es einmal gelernt habe. Mir ging es darum, die angesprochenen Punkte aufzunehmen und darauf zu antworten.

Zunächst habt ihr das Absturzrisiko beschrieben. Ich kann dazu nur sagen, dass der Luftverkehr eigentlich der sicherste Verkehr ist, den man sich vorstellen kann. Er ist deutlich sicherer als das Fahren mit dem Auto, das Fahren mit dem Fahrrad oder das Fahren mit dem Bus. Das wird anhand von Statistiken ermittelt. Es mag sich grausam anhören, aber die Zahl der Toten nach Beförderungskilometern ist statistisch gesehen beim Flugzeug am geringsten. Wir betreiben einen Flughafen. Wir wollen ihn sicher betreiben und wir werden ihn sicher betreiben. Ich habe überhaupt keine Zweifel daran, dass sowohl wir als auch die Airlines, als auch die Piloten, als auch die für Flugsicherheit zuständige Deutsche Flugsicherung alles tun werden, dass der Flugverkehr in und ab Mönchengladbach so sicher wie der Flugverkehr auf der ganzen Welt ist. Es gibt im Kreis derer, die ich genannt habe, niemanden, der bewusst ein Risiko für sich und für die Anwohner in Kauf nimmt.

Ihr habt dann das Thema Kerosinberieselung angesprochen. Es gibt Flugzeugtypen – in der Regel sind das große Flugzeuge –, die, wenn sie vollbetankt gestartet sind und aufgrund eines Notfalls umkehren und landen müssen, so schwer sind, dass sie nicht ohne Probleme auf die Startbahn zurückkommen. Bei ganz bestimmten Flugzeugmustern – z. B. ist die Boeing 747 ein solches Modell – gibt für solche Notfälle die Möglichkeit, Kerosin abzulassen. Alle Flugzeugmuster, die in Mönchengladbach heute eingesetzt werden und die nach dem Ausbau eingesetzt werden sollen, haben diese Möglichkeit nicht. Das befürchtete Ablassen von Kerosin – „Fuel Dumping“ heißt es in der Fachsprache – ist in Mönchengladbach kein Thema.

Es ist angesprochen worden, dass Obst oder Gemüse nicht mehr genießbar sein würde. Wir haben auf der ganzen Welt Flughäfen und wir haben einen weltweiten Flugverkehr. Dass Flugzeuge Emissionen ausstoßen, wird nicht bestritten. Wenn sie Treibstoff verbrennen, machen sie das – wenn auch in einer etwas anderen Methode – wie andere Verkehrsträger. In der Heizung wird Treibstoff verbrannt, in Autos wird Treibstoff verbrannt, in Kraftwerken wird Treibstoff verbrannt, und auch Flugzeuge verbrennen Treibstoff. Aber sie sind, was die Treibstoffnutzung angeht, deutlich besser als alle anderen Energieverbraucher. Wir haben uns natürlich auch um dieses Thema gekümmert, weil auch zu diesem Thema viele Einwendungen gekommen sind. Wir sind der festen Überzeugung, dass es auch im Umfeld des Flughafens keine Beeinträchtigung geben wird, die Gemüse oder Obst ungenießbar werden lassen. Das wird weiterhin gegessen werden können. Wir sind in einem Industrieland und auch ein Flugzeug führt zu Umweltbelastungen. Es gibt also überhaupt keinen Zweifel daran, dass es zu Umweltbelastungen – und dazu gehört auch das Thema Lärm – kommen wird. Es ist aber nach wie vor meine feste Überzeugung – ich bin mir da sehr, sehr sicher –, dass es zu keiner übermäßigen Beschwer kommen wird.

Ihr habt dann das Thema Lärm angesprochen. Wir wissen, dass die startenden Flugzeuge Lärm erzeugen. Darum haben wir Lärmgutachten gemacht. Darin zeigen wir die Belastung, die von einem Flughafen ausgeht. Es ist unbestritten, dass es eine Belastung, und zwar gerade an den ganz nah zum Flughafen gelegenen Flächen, geben wird. Aber wir müssen eins sehen: Wir sind eine mobile Gesellschaft geworden. Jeder will reisen; jeder möchte einmal im Jahr Urlaub machen. Es gibt viele, die beruflich aufs Flugzeug angewiesen sind; vielleicht hat der eine oder andere von euch ja einen Vater oder eine Mutter, die schon einmal Dienstreisen mit dem Flugzeug unternehmen und Geschäftspartner besuchen. Vielleicht ist der eine oder andere von euch ja auch schon selbst einmal geflogen. Natürlich gibt es Alternativen; man kann mit dem Schiff in die Vereinigten Staaten kommen, um dort Urlaub zu machen. Aber das Flugzeug ist nun einmal im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern besonders schnell und ist deshalb sehr beliebt und begehrt.

Wir haben hier widerstrebende Interessen: Der Erste sagt, dass er oft in den Urlaub fliegen möchte. Der Zweite sagt, dass er oft seine Geschäftspartner besuchen muss. Und der Dritte sagt, dass er das ganz furchtbar findet, weil er in der Nähe eines Flughafens wohnt und den

Lärm und andere Emissionen mitbekommt. Das ist der Grund dafür, warum wir ein Planfeststellungsverfahren machen und warum wir diese Themen hier erörtern. Wir wollen die berechtigten Einzelinteressen und die Interessen einer möglicherweise etwas größeren Gesamtheit von Menschen

(Zuruf von den Einwendern: Des Flughafenbetreibers! – Gegenruf
von den Einwendern: Lassen Sie ihn einmal aussprechen!)

gegeneinander abwägen.

Einige der Jugendlichen wohnen in Willich. Es ist angesprochen worden, dass sie draußen Sport betreiben. Ich bin sicher, dass weiterhin draußen Sport getrieben werden kann. Wir sind ja auch nicht der einzige Flughafen in Deutschland und in der Welt. Überall besteht an Flughäfen und um Flughäfen herum die Möglichkeit, Tennis zu spielen oder anderen Sport zu betreiben. Das wird auch in Mönchengladbach weiterhin so sein.

Wir haben heute beim Thema Gesundheit und gestern beim Thema Emissionen über Grenzwerte und Grenzbelastungen gesprochen. Wir sind der Meinung, dass wir mit dem beantragten Ausbau dem einen oder anderen – da bin ich ganz ehrlich – das Leben vielleicht etwas schwer machen werden.

(Zuruf von den Einwendern: Etwas? – Lachen bei den Einwendern)

– Ich glaube nicht, dass es für die Gesamtheit gilt.

(Zuruf von den Einwendern: Was ist denn jetzt mit dem Lärm? Darauf sind Sie noch gar nicht richtig eingegangen!)

– Zum Thema Lärm ist gesagt worden, dass die Jugendlichen nicht mehr lernen könnten. Herr Dr. Hagemann hatte zu diesem Thema heute etwas ausgeführt. Vielleicht kann er gleich etwas zur Lernleistung und zum Bildungserwerb im Zusammenhang mit Lärmbelastung sagen; er ist insofern viel mehr Fachmann als ich. Ich glaube, er würde auch ganz gerne etwas dazu sagen. Ich sage aber schon eins: Es wurde gesagt, Bildung und Gesundheit seien wichtiger. Ich stimme Ihnen zu: Bildung und Gesundheit sind absolut wichtige Argumente. Aber wichtige Argumente sind auch, dass wir in unserem Land – wir sind ein Industrieland, wir leben von Bildung – Infrastrukturen haben, die Möglichkeiten für Mobilität und für wirtschaftliches Wachstum bieten. Glauben Sie mir: Bildung und Gesundheit und ein Flughafen schließen sich nicht aus. Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Zerbe. Ich sehe jetzt noch vier Nachfragen von Herrn Houben, Herrn Siewert, Herrn Ewald und Herrn Rothe. Sollen wir die zulassen und dann Herrn Dr. Hagemann ergänzen lassen? – Zunächst aber Herr Zerbe noch einmal.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir haben jetzt die Kinder am Rednerpult erlebt. Ich meine, wir sollten jetzt auf die Argumente der Kinder eingehen. Im Nachgang bin ich gerne bereit, den vier Herren zu antworten. Alle vier waren ja in den letzten Wochen hier.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Es handelte sich um direkte Nachfragen. Aber vielleicht kann Herr Dr. Hagemann dann doch zunächst auf den Punkt Lärmmedizin eingehen, der ja auch von der Schülerin angesprochen wurde. Danach kommen wir dann zu den Nachfragen. Herr Dr. Hagemann, bitte.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Ich habe das Gutachten über die lärmmedizinischen Folgen zusammen mit Herrn Prof. Kastner geschrieben. Heute Morgen habe ich darüber referiert und hinsichtlich der von uns definierten Schwellenwerte länger mit den Gutachtern von airpeace diskutiert. Korrigieren Sie mich, aber ich denke, dass von allen Anwesenden bestätigt werden kann, dass gesagt wurde, dass die von uns angesetzten Schwellenwerte progressiv im Sinne des Schutzes der Bevölkerung sind.

Schulen und Lernleistung sind ein schwieriges Thema. Wir als Gutachter machen es uns insofern auch nicht einfach. Es gibt den Immissionsort Maturnus Grundschule mit einer hohen Lärmbelastung. Wir haben ganz klar die Empfehlung ausgesprochen, dass dort im Falle der Realisierung des Ausbaus Messungen stattfinden, um festzustellen, wie hoch die Belastung tatsächlich ist. Bisher stammen die Werte ja nur aus Prognosen und bei den dazu erforderlichen Berechnungen gibt es Unsicherheiten, die man, wie ich denke, wirklich abklopfen muss. In Abhängigkeit von den tatsächlichen Messungen müssen dann gegebenenfalls auch Maßnahmen eingeleitet werden. Was können das für Maßnahmen sein? Es ist natürlich an physikalische Maßnahmen zu denken, es sind aber auch andere Formen möglich. Sehr wichtig erscheint mir – und darauf habe ich heute Morgen schon einige Male hingewiesen –, dass der Flughafen und die Betroffenen z. B. hinsichtlich der Maternus-Grundschule im Gespräch bleiben. Man könnte auch durch weitere Gutachter beobachten lassen, wie sich Lernen und Lehren mit der Belastung durch Lärm vereinbaren lassen, und dann entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Als Gutachter können wir nur die Situation so darstellen, wie sie sich uns nach den Prognosen zeigt; wir können unsere Empfehlungen abgeben. Richtig ist aber auch das, was Herr Zerbe eben schon gesagt hat: Man kann nicht sagen, dass es nicht zu Belästigungen kommen wird. Fluglärm geht mit Belästigungen einher. Wir als fluglärmmedizinische Gutachter müssen die gesundheitlichen Folgen abschätzen, nicht aber das Belästigungserleben. Das muss letztlich die Bezirksregierung machen, die zwischen wirtschaftlichen Vorteilen, ökologischen Nachteilen, Nachteilen für Anwohner usw. abwägen muss.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. Herr Houben, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich möchte mich direkt auf die Fragen und die Antworten von Herrn Zerbe beziehen. Mir wird viel zu häufig von „Flughafen“ gesprochen. Wir reden aber nicht über einen Flughafen, sondern über einen Verkehrslandeplatz.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn wir das erreichen, was wir erreichen wollen, dann bleibt das auch so!

Herr Zerbe, versuchen Sie nicht, mit der Faszination des Reisens oder der Faszination der Technik einzufangen! Das ist nicht die richtige Methode.

(Beifall bei den Einwendern)

Es ist richtig und es wird von niemandem bestritten: Mit dem Flugzeug zu reisen, ist die sicherste Methode. In einer Großstadt die Straße zu überqueren ist gefährlicher. Das ist vollkommen korrekt. So ist das aus der Sicht der Passagiere zu sehen. Richtig ist aber auch, dass fast alle Flugunfälle innerhalb der Minuten nach dem Start bzw. vor der Landung passieren. Diese Kinder leben aber im Bereich der Starts und der Landungen.

(Beifall bei den Einwendern)

Insofern sind sie einem auch von Ihrem Gutachter unbestrittenen Risiko ausgesetzt, das um ein Vielfaches höher als das eines Passagiers im Flugzeug ist. Ich bitte Sie, das irgendwann einmal zur Kenntnis zu nehmen.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Dr. Hagemann, Sie sagten, wir müssten Messungen an der Schule nach einem möglichen Ausbau machen, um festzustellen, ob die Belastungen zu hoch sind. Mit dieser Aussage kehren Sie zu einer Art der Argumentation zurück, wie wir sie hier in den ersten Tage erlebt haben, die nach dem Motto „Pause! Fenster auf!“ abläuft. Schulunterricht bei geschlossenem Fenster und der Umbau eines nichtgeeigneten Gebäudes in ein geeignetes Gebäude ist weder sinnvoll noch von der Kommune zu leisten. Das geht einfach nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Houben. Herr Siewert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Herr Zerbe, ich möchte jetzt nicht mit Ihnen diskutieren, sondern auf die Kinder eingehen. Wenn ich die Kinder richtig verstanden habe, interessiert es sie nicht, wie sicher der weltweite Luftverkehr ist, sondern dass über dem Stadtgebiet von Willich ein zweihundertfach höheres Absturzrisiko und somit eine zweihundert Mal höhere Gefahr als am Frankfurter Flughafen besteht. Das ist der Umstand, der den Kindern Sorge macht. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Ewald, bitte.

Rolf Ewald (Einwender):

Ich möchte für die Kinder, die sich nicht artikulieren können, und deren Eltern eine Bemerkung zum Thema Absturzrisiko machen. Heute hatte ich, als die Kinder noch nicht hier waren, schon einmal gesagt, dass ich 31 Jahre lang am Flughafen Düsseldorf tätig war. Herr Zerbe, Sie haben vollkommen Recht: Flugzeuge sind, nicht nur bundesweit, sondern weltweit, das sicherste Verkehrsmittel. Aber ich muss ergänzen, dass sich diese Aussage aus einem Durchschnittswert ergibt. Auch wenn nur jeder hunderste Deutsche Zahnschmerzen hat, nützt diese Erkenntnis mir nichts, wenn ich dieser Hunderste bin.

Das will ich auf den Kreuzungsverkehr beziehen, der entsteht, wenn auf der Startbahn 1.3 in Mönchengladbach ein Flieger rausgeht und in Düsseldorf auf der Landebahn 0.5 eine Boeing 747 reingeht. Eine Boeing 747 ist so schwer, dass sie eine signifikante Wirbelschleppe hinter sich herzieht, die man aber leider nicht sehen kann. Sie erinnern sich vielleicht: Zwei Monate nach dem Zusammensturz des World Trade Centers in New York ist im New Yorker Stadtteil Queens ein Airbus A-300 aus heiterem Himmel abgestürzt. Es gab 200 Tote. Was war die Ursache? Ein Kreuzungsverkehr! Die Maschine ist in die Wirbelschleppe einer vorausfliegenden Boeing 747 geflogen. Das möchte ich hier in der Region nicht erleben!

Herr Zerbe, Sie sprechen immer vom wirtschaftlichen Wachstum. Ich konzediere: Auch ich wünsche, dass die Zahl der Arbeitslosen sinkt. Aber es gibt nun einmal – das habe ich schon einmal ausgeführt – einen Verkehrsschatten von den Nachbarflughäfen Düsseldorf, Köln und Niederrhein, der nicht wegzuleugnen ist. Wenn im Herbst 20.000 zusätzliche Slots pro Halbjahr neu an Düsseldorf vergeben werden, dann werden Sie in einem Jahr die Flughafenlandschaft in NRW nicht wiedererkennen, weil jeder versuchen wird, nach Düsseldorf zu gehen. Die Attraktivität der Angebote bezüglich Preis, bezüglich Kapazität pro Flug oder bezüglich Mitnahmemöglichkeiten sind um ein Vielfaches besser. Herr Zerbe, ich frage Sie jetzt noch einmal, was ich vorhin schon gefragt habe: Was ist das besondere Herausstellungsmerkmal vom Flughafen Mönchengladbach, das bedingt, dass die Airlines sich in zehn Jahren von Düsseldorf, Köln und Niederrhein verabschieden und nur noch von Mönchengladbach aus

fliegen? Ich begreife es nicht, auch nicht nach 30 Jahren im Geschäft, in denen ich – ich glaube, das sagen zu dürfen – genügend Airlines nach Düsseldorf geholt habe. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Ewald. Als letzter Nachfrager nun Herr Rothe.

Martin Rothe (Einwender):

Ich bin der Vorsitzende von airpeace. Das ist der Verbund von neun Bürgerinitiativen um den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach herum. Ich habe die Ehre, mich bei euch, liebe Kinder und Jugendliche, bei euren Eltern und bei euren Lehrern dafür zu bedanken, dass ihr hier so selbstbewusst, kritisch und politisch aufgetreten seid und den Mut gehabt habt, eure Meinung zu äußern. Glaubt dem Herrn Zerbe nicht!

(Beifall bei den Einwendern)

Seit dem 30. des letzten Monats sitzen wir hier von 10:00 Uhr morgens bis abends um 20:00 Uhr und versuchen, den Antrag der Flughafengesellschaft mit Herrn Zerbe an der Spitze zu durchleuchten. Dabei ist herausgekommen, dass – das ist unsere Meinung und wir hoffen, die Bezirksregierung von dieser Meinung überzeugen zu können – alle Gutachten grottenschlecht und für uns ohne Bedeutung sind. Ich kann euch und eure Eltern nur bitten: Tragt diese Botschaft weiter und versucht, dass diese Meinung Mehrheitsmeinung wird und wir diesen Flugplatz nicht bekommen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Rothe. Als nächstes hat Frau Müller das Wort.

Käthe Müller (Einwenderin):

Meine Damen und Herren, ich wohne – das zur Vorstellung für all die, die heute zum ersten Mal hier sind – in Willich-Neersen und fühle mich von dem geplanten Ausbau direkt betroffen. Zum Thema Gesundheit habe ich gleich einen kurzen Beitrag, möchte aber vorher Herrn Zerbe etwas fragen: Herr Zerbe, Sie sprachen eben davon, dass in Mönchengladbach keine Maschinen starten und landen, die in bestimmten Gefahrensituationen Kerosin ablassen können. Was aber geschieht, wenn solche Flugzeuge in Gefahr sind? Wo schicken sie die hin?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe oder Herr Kames? – Herr Kames, bitte.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Bei diesen Luftfahrzeugen ist das Landegewicht nicht höher als das zulässige Startgewicht. Das heißt, dass diese Flugzeuge auch vollbeladen landen können.

Käthe Müller (Einwenderin):

Herr Zerbe sprach vorhin davon, dass man das Gemüse, was im Start- und Landebereich – demnächst also auch z. B. in Neersen – wächst, essen kann. Da gebe ich Ihnen Recht. Man kann das essen. Aber sagen Sie uns bitte: Mit welchen Auswirkungen? Können Sie uns garantieren oder können Sie uns einen Gutachter beibringen, der uns fest zusagt, dass diese Gemüse ohne gesundheitliche Bedenken genießbar ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir haben Landwirtschaft nicht nur um den Flughafen Mönchengladbach herum. Landwirtschaft gibt es um viele andere Flughäfen herum. Es gibt Untersuchungen dazu, die keine Besonderheiten ergeben haben.

Käthe Müller (Einwenderin):

Ich möchte kein Gemüse essen, was am Frankfurter oder am Düsseldorfer Flughafen wächst. Ich möchte weiterhin das Gefühl haben, dass ich aus meinem Garten meine Erdbeeren, meine anderen Beeren und mein Gemüse ohne gesundheitliche Bedenken essen kann. Ich erwarte das auch in Bezug auf das Gemüse von den Landwirten, bei denen ich wie sehr viele andere direkt kaufe. Können wir das Gemüse aus Neersen – nicht nur heute oder in drei Monaten, sondern für den Rest meines Lebens – weiterhin ohne gesundheitliche Bedenken verzehren?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Sie stellen wirklich schwierige Fragen. Aber ja, ich bin davon überzeugt.

(Lachen bei den Einwendern)

– Sehen Sie, immer wenn ich versuche, eine Antwort zu geben, dann lacht Herr Rothe. Man muss sich langsam fragen, ob man noch Antworten auf Fragen gibt.

Frau Müller, sehen Sie sich einmal den Düsseldorfer Flughafen an. Gleich um die Ecke liegt die Stadt Angermund. Der Angermunder Spargel ist berühmt und beliebt. Mir sind solche Probleme, wie Sie sie ansprechen, nicht bekannt. Ich bin nun kein Lebensmittelchemiker,

aber, Frau Müller, ich bin davon überzeugt, dass Sie das Neersener Gemüse weiterhin ohne Bedenken essen können.

Käthe Müller (Einwenderin):

Es kann ja sein, dass Sie davon überzeugt sind. Aber bringen Sie uns bitte Gutachten bei, die uns das ganz klar belegen, damit unsere Angst verschwindet. Nur das erwarte ich.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie sagten eben, dass wir in der Nähe eines Flughafens wohnen. Diese Aussage ist falsch: Im Moment wohnen wir in der Nähe eines Verkehrslandeplatzes. Sie wollen uns einen Flugplatz bauen. Das sind zwei verschiedene Paar Schuhe.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe noch eine Frage an Herrn Dr. Hagemann. In welcher Eigenschaft haben Sie dieses Gutachten, das ja insbesondere unsere Kinder betrifft, erstellt? Herr Dr. Hagemann, sind Sie Pädagoge oder Pädiater?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Hagemann.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Es handelt sich um ein lärmmedizinisches Gutachten. Herr Prof. Kastner ist Mediziner und Psychologe. Ich bin Psychologe mit Schwerpunkt in der Psychophysiologie.

Käthe Müller (Einwenderin):

Es geht aber um unsere Kinder. Ich denke, die Zukunft einer Nation sind nun einmal unsere Kinder. Sie haben es mit Sicherheit verdient, von einem Fachmann begutachtet zu werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte jetzt noch ganz kurz zu den Punkten kommen, an denen ich mich persönlich betroffen fühle und bei denen ich ganz massive Gefahren für meine Gesundheit sehe. Ich habe schon einmal angesprochen, dass Lärm ein enorm wichtiger Faktor für Stress ist. Wir müssen wohl nicht darüber diskutieren, dass Stress krank macht; dafür brauchen wir keine Gutachter, das wissen wir auch als Laien. Demnächst wird uns – auch um das vorherzusehen, muss ich kein Gutachter sein – eine ausreichende, zusammenhängende Nachtruhe fehlen. Sie wird nicht mehr ausreichend sein für das, was wir tagsüber leisten müssen. Wir leben zurzeit in einer Gesellschaft, die unter enormem Leistungsdruck steht, und dieser Leistungsdruck wird immer schlimmer. Wir brauchen daher unsere Ruhe und unsere Freizeit; unser Umfeld muss einfach stimmig sein.

Für meine Person möchte ich darlegen, was Stress auslösen kann. Stress kann – auch das hatte ich schon einmal angesprochen – Autoimmunkrankheiten auslösen, die aus medizinischer Sicht nicht heilbar sind. Man kann nur versuchen, sie durch entsprechendes Verhalten einzudämmen. Ich möchte den Damen und Herren von der Bezirksregierung einfach einmal vor Augen halten, was – auch wenn ich selbst vielleicht nur ein Einzelfall bin; mich hat es aus heiterem Himmel getroffen – kommen kann; das will ich anhand von zwei Fotos machen.

(Folie: Fotos)

Auf dem einen Foto habe ich noch dunkle Haare. Dieses Foto ist im Jahr 2000 entstanden, das andere Anfang Januar 2001. Ich habe leider kein Foto, wie ich am 20. Dezember 2000, als das ganze Desaster angefangen hat, ausgesehen habe. Die Veränderung ist eine Folge einer Autoimmunerkrankung, die durch Stress ausgelöst wird. Seitdem bin ich in einer Selbsthilfegruppe. In dieser Selbsthilfegruppe sind – man hält es nicht für möglich – Eltern mit ihren Kindern, die drei, fünf oder achte Jahre alt sind und durch Stress ihre gesamten Haare verloren haben. Ich frage Sie, ob Sie sich vorstellen können, was es für diese Kinder bedeutet, jeden Tag mit einer Glatze zur Schule zu gehen. Ich hatte keine Glatze, aber ich war ganz kurz davor und die Albträume, morgens weiterhin meine Haare auf dem Kopfkissen zu finden, habe ich immer noch nicht verloren. Ich denke an diese Kinder; und das kann alle Kinder treffen, die in diesem Umfeld demnächst solchen Stresssituationen ausgesetzt sind. Ich bitte Sie ganz herzlich, auch das in Ihre Erwägungen einzubeziehen. Man darf nicht immer nur den wirtschaftlichen Faktor sehen, den Ihnen irgendwelche Menschen einfach vorgeben und der überhaupt nicht bewiesen ist, sondern nur auf Prognosen beruht.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir brauchen hier keinen dritten Flughafen!

Für meine Familie und mich – darauf möchte ich noch einmal zurückkommen – ist der Ausgleich, ist das Wohlbefinden in unserer Freizeit von immenser Bedeutung. Es kommen auf uns Belastungen durch Abgase zu, die sichtbar oder unsichtbar sind, die aber nicht wegzu diskutieren sind. Wo sollen wir unsere Freizeit verbringen? Wir haben vor über 30 Jahren Neersen gewählt, weil uns das Thema Naherholung sehr wichtig war. Mein Mann hat es sich z. B. während seines ganzen Berufslebens zum Motto gemacht, dass es zu akzeptieren ist, dass Überstunden sein müssen. Er hat sich aber nie eine Überstunde bezahlen lassen. Er hat vielmehr immer Wert darauf gelegt, dass er für geleistete Überstunden Freizeitausgleich bekommt. Denn diese Freizeit war ihm mehr wert als Geld. Das alles kann ich ruhigen Gewissens vor Ihnen sagen.

(Beifall bei den Einwendern)

Bisher beginnt die Naherholung quasi direkt vor unserer Haustür. Der Ortsrand von Neersen liegt Luftlinie nur 150 m von unserem Haus entfernt. Von dort stehen uns viele Wege in ver-

schiedene Richtungen zum Wandern und Fahrrad fahren offen. Auch das ist ein Grund, weshalb wir in Neersen wohnen und wohnen bleiben möchten. Wir wollen nicht erst das Auto mit dem Fahrrad beladen und viele Kilometer fahren müssen – auch das belastet die Umwelt –, um unsere Radtouren, die wir seit 30 Jahren lieben, machen zu können. Das Wort Natur hat für uns immer eine immense Bedeutung gehabt; das soll so bleiben. Die Natur mit allen Sinnen zu erleben bedeutet Gesundheit für Körper und Geist. In der heutigen Zeit ist es für Berufstätige – auch ich gehöre noch dazu, wenngleich ich vielleicht so aussehe, als wenn ich schon das Rentenalter erreicht hätte – immens wichtig, dem Stress unseres Berufslebens in einer intakten Umgebung entfliehen zu können.

Ich will zum Ende kommen. Sehr geehrte Damen und Herren der Bezirksregierung, Sie haben eine Entscheidung zu treffen, um die ich Sie, ehrlich gesagt, nicht beneide. Treffen Sie die Entscheidung für oder gegen die Lebensqualität und Gesundheit vieler Tausender Menschen bitte richtig!

(Beifall bei den Einwendern)

Ich kann Sie nur immer und immer wieder eindringlich bitten, alle Punkte genau zu bedenken und daran zu denken, dass das höchste Gut des Menschen seine Gesundheit ist. Hören Sie auch auf Ihr Gewissen und glauben Sie nicht nur den Zahlen, die man Ihnen vorgaukelt! Denn ob diese stimmig sind, muss mit jedem Tag mehr bezweifelt werden. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Frau Müller, für Ihre sehr persönlichen Worte. Herr Dr. Hagemann, bitte.

Dr. Tim Hagemann (Antragstellerin):

Frau Müller, Sie sprachen die Themen Gesundheit und Stress an. Stress ist ein wichtiger Faktor, den wir in unser Gutachten auch einbezogen haben. Wir haben das durch einen Schwellenwert für indirekte Gefährdungen, die letztlich durch Stressreaktionen verursacht werden, deutlich gemacht. Sie haben Recht: Stress kann verschiedene Krankheiten verursachen, insbesondere kardiovaskuläre Krankheiten, aber durch Immunsuppressionen auch andere Krankheiten. Die Frage ist, wann solche Stressreaktionen in einer solchen Form auftreten, dass sie dazu führen, dass derartige Krankheiten die Folge sind. Darauf sind wir in dem Gutachten sehr detailliert eingegangen und haben dazu ganz klar Stellung bezogen. Wir kennen sehr viele Studien – und haben auch eigene gemacht – in verschiedenen Kontexten, insbesondere in Bezug auf Lärmwirkungen. Alle Schwellenwerte, die wir im Gutachten haben, sind ja auch von den anderen Gutachtern, wie z. B. Frau Dr. Wildanger, als progressiv und im Sinne des Schutzes der Bevölkerung stehend, begrüßt und gelobt worden. Ich versichere Ihnen, dass Herr Prof. Kastner und ich selbst sehr vorsichtig, konservativ und im Sinne des Schutzes der Bevölkerung vorgegangen sind. Das heißt, die Schwellen, die wir

definieren, berücksichtigen auch stressbezogene Krankheiten, die durch Lärm verursacht werden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. Als nächster hat Herr Pohl das Wort.

Jörg Pohl (Einwender):

Guten Abend. Ich möchte mich noch einmal kurz vorstellen: Ich komme ursprünglich aus Bochum. Vor drei Jahren bin ich mit meiner Frau nach Vorst gezogen. Wir fühlen uns durch den geplanten Ausbau des Verkehrslandeplatzes persönlich betroffen. Ich weise noch einmal ausdrücklich darauf hin, dass ich hier als Privatperson spreche. Ich gehöre nicht zu den Trägern öffentlicher Belange und habe auch zu Bürgerinitiativen bisher keine engeren Kontakte geknüpft. Zwar habe ich mich schon einmal informiert, welche Ziele die Bürgerinitiativen verfolgen, bin aber von Anfang an bis heute immer privat vorgegangen und habe meine gesamten Erkundigungen in Bezug auf dieses Verfahren selbst eingeholt.

Vorgestern habe ich zwei unterschiedliche Lärmwerte, die ich in den Gutachten gefunden hatte, angesprochen. Ich bin heute Nachmittag erst in den Erörterungstermin gekommen. Gibt es diesbezüglich schon neue Ergebnisse, die ich am Vormittag verpasst habe?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das Ganze ist geprüft worden. Vielleicht könnte Herr Kames noch einmal das Ergebnis vortragen.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Herr Pohl, wir sind diesem Sachverhalt nachgegangen; wir waren selbst überrascht, dass es verschiedene Werte in den beiden Gutachten gibt. Wir haben untersucht, wie es dazu kommen konnte. Das Ergebnis unsere Recherche – ich habe das heute Vormittag alles ausführlich ausgeführt – lautet: Es lag ein Prüfexemplar in der richtigen Fassung vor. Die gebundene Druckfassung ist aufgrund der Verwechslung einer Datei, die den Zusatz „final“ im Namen hatte, an die Druckerei gegangen. Es handelte sich also um einen technischen Fehler. Es ist eine Datei, die nicht die aktuellste war, zum Drucken gegangen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Pohl.

Jörg Pohl (Einwender):

Ich möchte das jetzt inhaltlich nicht weiter kommentieren, muss aber sagen, dass ich es als unangemessen empfinde, wenn bei einem so großen Projekt, das uns Bürger so massiv belästigt und beeinträchtigt, die Lärmwerte nicht einmal dann, wenn es um Gesundheitsge-

fährdungen geht, übereinstimmen. Ich weiß nicht, wie das zu deuten ist; ich will es aber lieber einmal dahingestellt sein lassen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich stelle fest, dass es immer wieder Sinn macht und Früchte trägt, sich als Privatmann in dem demokratischen Prozess zu engagieren. Ich hoffe, dass die Bezirksregierung zu schätzen weiß, dass ich in diesem Erörterungstermin privat auftrete und dafür viel Zeit und Energie geopfert habe.

Ich möchte noch einmal das Thema, das ich vorgestern schon angesprochen habe, ansprechen. Die Landungen nach 22:00 Uhr sind falsch berechnet worden. Ich stelle den **Antrag**,

dass die in den Szenarien 1 und 2 unterstellten Prozentzahlen der Landungen nach 22:00 Uhr neu berechnet werden, denn die 1,06 % und die 0,87 % sind bezogen auf die Ist-Werte nicht tragbar.

Das waren meine formellen Anmerkungen. Jetzt möchte ich zu ganz persönlichen Bemerkungen kommen. Herr Zerbe, Sie haben vorhin geredet und sich dabei unterbrochen gefühlt. Sie haben Ihren Redebeitrag abgebrochen und haben sich über die Zwischenrufe beschwert. Das war Lärm.

(Beifall bei den Einwendern)

Natürlich ist dieser Lärm ein ganz subjektives Empfinden. Sie haben sich vorhin auf den Standpunkt gestellt, dass Sie durch die Zwischenrufe gestört wurden, und haben daraufhin aufgehört zu reden. Beim Fluglärm werden Sie sagen, dass das alles ganz anders sei. Ich sage Ihnen aber: Nein, ist es nicht. Denn die Leute, die hier sitzen – vor allem die Kinder – werden Fluglärm subjektiv vielleicht so empfinden, wie Sie die Zwischenrufe empfunden haben, nämlich als wirklich lästig. Wenn die Gehirnzellen jedes Mal, wenn ein Flieger über die Schule fliegt, aktiviert werden und dem Gehirn vielleicht signalisiert wird, dass die Gesundheit gefährdet ist, können die Kinder nicht weiter reden und lernen. Das führt dazu, dass die Denkprozesse zeitlich nach hinten verlagert werden. Wir wollen die Ausbildungszeit in der Schule doch aber verkürzen; ich weiß nicht, wie das miteinander vereinbar sein soll. Unsere Kinder werden durch den Fluglärm belästigt – genau wie Sie eben durch die Zwischenrufe.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe mich darauf eingestellt, heute in diesem Erörterungstermin einen wissenschaftlichen Vortrag zu halten und mit Herrn Prof. Dr. Hamm hart ins Gericht zu gehen. Vorhin habe ich bereits darauf hingewiesen, dass mein Hochschulprofessor, Herr Prof. Dr. Paul Klemmer, bei dem ich im Hauptstudium regionale Wirtschaftspolitik und Umweltpolitik gehört habe, ein ehemaliger Chef von Herrn Prof. Dr. Hamm beim Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirt-

schaftsforschung in Essen ist. Das heißt Herr Prof. Hamm und ich haben zumindest annähernd den gleichen theoretischen wissenschaftlichen Hintergrund, auch wenn sich Herr Prof. Hamm natürlich viel länger und tiefer mit dem Thema befasst hat; meine Studienzzeit liegt nämlich mittlerweile schon eine Weile zurück. Nichtsdestotrotz möchte ich noch einmal auf das Modell von Herrn Prof. Hamm zurückkommen, um Ihnen klarzumachen, wobei es darum geht. Wie vorhin bereits gesagt wurde, bekommen wir etwas vorgelegt und nehmen das dann zunächst als gegeben hin. Denn wir sagen uns, dass es, wenn es von einem Professor geschrieben wurde, schon stimmen wird. Natürlich stimmt das, was Herr Prof. Hamm geschrieben hat. Das Problem ist aber, dass der Auftrag von Herrn Prof. Hamm war, nur ein ganz kleines Stück des Kuchens zu betrachten; nur dieses kleine Stück hat Herr Prof. Hamm beleuchtet.

Ich möchte die Modelle, die in der heutigen Theorie diskutiert werden, ganz kurz anreißen; ich möchte das wirklich nicht zu theoretisch machen. Danach habe ich noch ein paar ganz persönliche Anmerkungen zu machen. Ich glaube, unser jetziger Bundeskanzler kennt das Modell von Herr Prof. Hamm noch nicht. Denn würde er es kennen, hätte er längst schon ganz viele Arbeitsplätze schaffen können – nämlich indem er ganz Deutschland einfach mit Flughäfen zupflastert.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Denn wenn überall dort, wo ein Flughafen gebaut wird, auch wirklich mehrere Tausend Arbeitsplätze entstünden – und so lautet ja das Ergebnis der Studie –, dann gäbe es das Problem der Arbeitslosigkeit nicht mehr. Baut Flughäfen und ihr seid alle glücklich!

(Beifall bei den Einwendern)

Schade nur, dass unser Bundeskanzler dieses Modell nicht kannte. Vielleicht besteht die Chance, es der nächsten Regierung vorzustellen.

Ich möchte darauf hinweisen, dass die Studie von Herrn Prof. Dr. Hamm nur ein Semester lang betrieben wurde. Herr Prof. Hamm sagte gerade selbst, dass für die Kosten-Nutzen-Analyse Zeit und Geld gefehlt habe. Wenn in diesem Verfahren aber die Jobmaschine das Hauptargument sein soll, dann dürfen keine Kosten und Mühen gescheut werden, eine solche Analyse zu machen.

(Beifall bei den Einwendern)

Eine Kosten-Nutzen-Analyse ist sehr komplex, wissenschaftlich schwer zu machen und wahrscheinlich gar nicht zu stemmen. Aber dennoch betrifft sie das, was uns bewegt. Denn in einer solchen Analyse werden auch die Kosten – auf die werde ich gleich noch näher zu sprechen kommen – berücksichtigt; dabei handelt es sich um Umwelteffekte, Freizeiteffekte

und gesundheitliche Schäden in der Bevölkerung. All dies wird aber in dem Gutachten von Herrn Prof. Hamm ausgeblendet.

Ich kritisiere an dem Modell – so wie es auch die Ansicht von Herrn Prof. Klemmer, das weiß ich aus meinem Studium, ist –, dass Märkte, Unternehmen und Kommunen mit ihren Wünschen und Belangen im Vordergrund stehen. Es gibt eine Antragstellerin, die den Flughafen ausbauen möchte; das heißt, es gibt ein wirtschaftliches Bedürfnis seitens der Flughafengesellschaft. Damit wird der Sachverhalt aber nur einseitig beleuchtet. Denn die heutigen, neueren wissenschaftlichen Ansätze sind nachfrageorientierte regionalpolitische Ansätze, die ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltig sind. Der Begriff der Nachhaltigkeit mag dem einen oder anderen von Ihnen bekannt vorkommen; er stammt aus der Volkswirtschaft. Die drei Säulen Ökologie, Ökonomie und soziale Verträglichkeit sind bei einem Projekt wie dem Flughafenausbau so wichtig, dass sie nach meiner Ansicht nicht ausgeblendet werden können. Eine regionale Multiplikatoranalyse berücksichtigt die Aspekte Ökologie und soziale Verträglichkeit gerade nicht. Aus genau diesem Grund sitzen unsere Kinder hier in diesem Erörterungstermin.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie wollen lernen und sie wollen sich erholen. Sie sind unsere Zukunft; auf sie wollen wir uns später einmal verlassen. Sie wollen sich genau wie wir selbst auch einmal erholen. Ihre Heimat ist der Niederrhein mit seinem typischen Charakter, den er bitte nicht verlieren soll.

(Beifall bei den Einwendern)

Der methodische Ansatz von Herrn Prof. Dr. Hamm vernachlässigt die Belange zukünftiger Generationen. Er vernachlässigt ferner den Wert der Umwelt nach dem Motto: Was interessiert mich heute die Umwelt in 50 Jahren? Ich spreche von den so genannten Abdiskontierungseffekten, wonach einem die Umwelt in 50 Jahren in der Gegenwart völlig wertlos erscheint. Das ist auf den Zinseffekt zurückzuführen. Das ist jetzt vielleicht alles ein bisschen zu theoretisch. Ich spreche von intergenerationaler Gleichverteilung. Das, was wir heute am Niederrhein haben und genießen können, wollen wir, Herr Zerbe, auch unseren Kindern in 50 Jahren noch anbieten können.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir möchten – Frau Müller hat das eben schon gesagt – hinter die Tür gehen, uns erholen, frische Luft atmen und uns von dem Stress des Alltags erholen können.

In dem Modell werden die so genannten Irreversibilitäten vernachlässigt. Es handelt sich dabei um nicht mehr rückgängig zu machende Veränderungen in Natur und Umwelt. Ferner werden Akkumulationen von Umweltschädigungen nicht berücksichtigt. Wir alle kennen den

bereits existierenden Fluglärm vom Flughafen Düsseldorf. Der Akkumulationseffekt wird ebenso wenig wie mögliche Kooperationen mit bereits existierenden Flughäfen berücksichtigt.

Jetzt überspringe ich ein paar theoretische Punkte, die ich eigentlich noch ansprechen wollte. Ich möchte nur noch einmal kurz auf den Begriff der Nachhaltigkeit eingehen. Dieser ist zweigliedrig. Einmal gibt es die Hypothese zu den Langfristwirkungen von Umwelteingriffen. Zum anderen gibt es den Begriff der intergenerationalen Verteilungsgerechtigkeit. Wir alle wollen gerecht sein und den zukünftigen Generationen mindestens das bieten, was wir heute selbst haben. Das kann z. B. gesundes Obst und Gemüse, eine grüne Wiese oder der schöne Niederrhein mit seinem typischen Charakter sein. Durch den Flughafen, den Sie planen, wird dieser Charakter für alle Ewigkeit zerstört werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Ein umweltpolitisches Konzept ist das so genannte Dreisäulenkonzept. Dieses berücksichtigt ökologische, ökonomische und soziale Aspekte – wie soeben schon gesagt – gleichermaßen. Das Modell von Herrn Prof. Dr. Hamm beleuchtet nur die ökonomischen Aspekte. Bei den beiden anderen Aspekten geht es um die Grenzen der Belastbarkeit. Die Grenzen der Belastbarkeit wären in ökologischer und sozialer Hinsicht durch das Flughafenprojekt überschritten.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich stelle daher den **Antrag**:

Es ist ein Gutachten zu erstellen, das die Effekte des Flughafenbaus auf den Charakter des Niederrheins untersucht.

Als zugezogener ehemaliger Bochumer denke ich, dass der Charakter des Niederrheins einmalig ist – so wie z. B. auch der Charakter der Eifel einzigartig ist. Wir wollen aber nicht in die Eifel ziehen, sondern wir wollen hier wohnen bleiben.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich weiß, dass es ein schweres Unterfangen werden wird, den Charakter des Niederrheins irgendwie messbar zu machen, weil dabei alles sehr subjektiv ist. 17.000 Einwendungen gegen den Flughafen sagen aber ganz eindeutig aus, was die Menschen in der Region wollen. Sie wollen nicht den Flughafen, sondern sie wollen den Niederrhein so natürlich und erholsam wie er jetzt ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Mittlerweile muss ich mich fast schämen, in Bochum BWL und VWL studiert zu haben, denn irgendwie kommt man mit den Modellen daraus doch nicht weiter. Weiter kommt man heut-

zutage mit ganz anderen Dingen: Es zählen wieder die Freundschaft, die Familie, die Rückbesinnung auf ursprüngliche Werte und Entschleunigung. Das sind die Werte, die zählen. Kein Modell in der Volkswirtschafts- oder Betriebswirtschaftslehre kann das greifen. Was wir aber greifen können, sind ganz persönliche Empfindungen. Ich hoffe, dass ein ganz kleiner Teil der Empfindungen der Menschen am Niederrhein bei der Bezirksregierung in Düsseldorf angekommen ist, sodass er dort in die Entscheidungsfindung einfließen kann. Bitte lassen Sie sich nicht von Modellen aus der Volkswirtschaftslehre beeinflussen oder blenden! Die Volkswirtschaftslehre ist und bleibt – wie der Name schon sagt – eine Lehre, also eine Theorie. Sie spiegelt nicht die Menschen wider. Die Menschen zu erfassen, ist fast unmöglich; die Volkswirtschaftslehre jedenfalls kann es auf keinen Fall. Hätte ich doch besser etwas anderes studiert! Aber ich kann auf jeden Fall versuchen, jetzt alles wieder ein bisschen gut zu machen.

Zwei Punkte möchte ich noch zu dem Modell von Herrn Prof. Dr. Hamm anmerken. Nicht berücksichtigt werden Gravitationseffekte des Düsseldorfer Raums. Der Flughafen Düsseldorf kann soviel Anziehungskraft – also einen Gravitationseffekt – haben, dass das Überschwappen des Marktes nach Mönchengladbach nicht stattfindet. Der Flughafen Mönchengladbach wird leer stehen, wenn der Gravitationseffekt von Düsseldorf zu groß ist. Des Weiteren wurde in dem Gutachten nicht geprüft, ob ein Verselbstständigungspotenzial des Flughafens Mönchengladbach vorhanden ist. Ferner wird nicht gesagt, ob überhaupt neue Arbeitsplätze entstehen und gegebenenfalls wo diese entstehen. Ich möchte jetzt aber nicht weiter auf das Modell eingehen; ich distanzieren mich davon. Eines nur noch: Das Modell hat als Ergebnis nur eine Zahl, nämlich die Zahl der Arbeitsplätze, die neu entstehen sollen. Diese Zahl sagt jedoch nichts über das vielschichtige Empfinden der Menschen am Niederrhein aus. Es fehlt die Beleuchtung des niederrheinischen Charakters, den wir uns nicht nehmen lassen.

Noch einmal: Herr Prof. Dr. Hamm hat vorhin gesagt, er sei Statistiker und er sei ein Spezialist auf diesem Gebiet. Ich habe den Eindruck, dass 17.000 Einwendungen gegen den Flughafen, die ohne Aufforderung geschrieben wurden, mehr sagen als 350 Unternehmerantworten, die auf die Anforderung eines Professors hin geschrieben wurden. Sie sagen nämlich: Wir wollen den Niederrhein so belassen wie er ist. Herzlichen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Pohl. Ihre Anträge werden wir wie alle anderen als Anregung aufnehmen. Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Pohl, der Charakter des Niederrheins ist ein wunderschönes Thema. Leider haben Sie nur ausgeführt, dass der Charakter des Niederrheins verloren gehe. Sie haben den Charakter des Niederrheins aber nicht beschrieben. Ich will jetzt einmal versuchen, den Niederrhein ein wenig zu charakterisieren. Ich hoffe, Sie werden danach mit mir einer Meinung sein.

Der Niederrhein erstreckt sich im Wesentlichen auf das Bundesland Nordrhein-Westfalen. Neben industriellen Ballungsräumen finden sich Gebiete mit starkem landwirtschaftlichen Gepräge. In der Region Niederrhein finden sich Chemieunternehmen, wie etwa die Bayer AG und die Henkel AG; es finden sich Häfen wie Duisburg, Krefeld und Neuss. Als Flughafen seien Düsseldorf, Weeze und Mönchengladbach genannt. In der Region Duisburg/Moers haben wir Bergbau, stahlerzeugende und stahlverarbeitende Unternehmen. Am linken Niederrhein findet man Unternehmen der Energieerzeugung – ich habe gehört, Sie selbst gehören einem an –, Braunkohleabbau, Messestandorte und Versicherungen. In der Region Moers findet man darüber hinaus Landwirtschaft, Handel, Dienstleistung und große Speditionen. An dieser Vielfalt von Kultur, Handel, Industrie, Landwirtschaft und Dienstleistungen nebst der touristischen Vielfalt wird sich, Herr Pohl, durch den Ausbau des Flughafens Mönchengladbach überhaupt nichts nachteilig verändern. Darüber hinaus beträgt die beanspruchte Fläche des ausgebauten Flughafens Mönchengladbach nur ein bisschen mehr als 0,1 Promille der Gesamtfläche des Niederrheins. Ich kann Ihre Argumentation überhaupt nicht nachvollziehen. Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. Ich möchte jetzt gern in der aktuellen Rednerliste fortfahren, weil diejenigen, die als Berufstätige in diesem Erörterungstermin erschienen sind, nicht viel Zeit mitgebracht haben. Da Frau Wild ihren Redebeitrag zurückgezogen hat, ist Herr Dr. Giepner der nächste auf der Rednerliste. Herr Dr. Giepner, bitte.

Dr. Friedrich Giepner (Einwender):

Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, ich möchte noch einmal auf das in dem geplanten Verkehrsflughafen Mönchengladbach liegende Gefahrenpotenzial und das damit verbundene Haftungsrisiko, das, soweit mir bekannt ist, in diesem Erörterungstermin noch nicht angesprochen worden ist, zurückkommen. Herr Faulenbach da Costa hat in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 9. Mai 2005 anschaulich dargelegt, welches konkrete Gefährdungspotenzial in dem Betrieb des geplanten Regionalflughafens Mönchengladbach liegt. Auf den Seiten 87 f. seines Gutachtens stellt Herr Faulenbach zwei wesentliche Gefahren heraus, die aus dem Betrieb des Flughafens zu erwarten sind.

Erstens. Der Unfallquotient am Regionalflughafen Mönchengladbach ist laut Herrn Faulenbach da Costas Aussage zweihundert Mal höher als am Flughafen Frankfurt. Wenn nach dieser Vergleichsrechnung in Frankfurt ein Luftfahrzeug abstürzen sollte, sind in Mönchen-

gladbach rechnerisch schon fast 200 Flugzeuge abgestürzt. Die Zahl der Menschenleben, deren Tod dabei möglicherweise zu beklagen sein wird, geht ins Unermessliche. Herr Faulenbach da Costa stellt in seinem Gutachten deswegen ausdrücklich fest, dass ein Ausbau-szenario am Regionalflughafen Mönchengladbach mit Risikowerten belastet ist, die extrem hoch sind.

Zweitens. Zur Verdeutlichung des von dem Betrieb des geplanten Flughafens Mönchengladbach ausgehenden Gefahrenpotenzials nennt Herr Faulenbach da Costa die anderenorts bei weitaus geringerem Gefahrenpotenzial vorgeschriebene Absiedlung von gefährdeten Wohngebieten. Schon bei einem hundertfach geringeren Absturzrisiko – wenn also das Gefahrenpotenzial nur 1 % dessen ausmacht, was Herr Faulenbach da Costa für den Regionalflughafen Mönchengladbach errechnet hat – ist in den Niederlanden die Absiedlung der betroffenen Siedlungsgebiete obligatorisch vorgeschrieben. Bei der Vorstellung seines Gutachtens vor dem Planungsausschuss des Rates der Stadt Korschenbroich am 18. Mai 2004 – die „Rheinische Post“ bzw. die „Neuss-Grevenbroicher Zeitung“ berichtete darüber am 19. Mai 2004 in ihrer Lokalausgabe „Korschenbroich und Jüchen“ – nennt Herr Faulenbach da Costa für das Umfeld des Flugplatzes Mönchengladbach eine Zahl von 11.156 Anwohnern, die im Risikobereich liegen und deswegen umzusiedeln sind. Die für den Flughafen Mönchengladbach errechnete hohe Absturzwahrscheinlichkeit wird – so Faulenbach da Costa vor dem Planungsausschuss des Rates der Stadt Korschenbroich laut „Rheinische Post“ vom 19. Mai 2004 – an anderen deutschen Flughäfen nicht ohne Umsiedlung akzeptiert. Die Flugüberschneidungen mit Düsseldorf sind bei diesem Gefährdungspotenzial noch nicht berücksichtigt.

Das Beispiel der Niederlande in anderen Zahlen ausgedrückt, ergibt folgendes Bild: Wenn in den Niederlanden das Absturzrisiko „nur“ doppelt so hoch ist wie in Frankfurt, ist die Absiedlung bereits zwingend vorgeschrieben. Für den Regionalflughafen Mönchengladbach errechnet Faulenbach da Costa das Absturzrisiko aber nicht auf das Zweifache, also das Doppelte von Frankfurt, sondern auf das Zweihundertfache von Frankfurt. Der Absturz des Regionalflughafens Mönchengladbach – –

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Entschuldigung, ich wollte sagen: Der Betrieb des Regionalflughafens Mönchengladbach bedeutet damit nicht nur die abstrakt theoretische, sondern die konkret praktische Gefährdung von Menschenleben in einer nicht überschaubaren Größenordnung. Ich persönlich wohne in Neersen unmittelbar neben der Vinhoven-Schule und damit unmittelbar an dem nordwestlichen Anflugsektor. Der Abstand meines Hauses zur Mittellinie des Anflugsektors beträgt keine 500 m.

Die für den niederländischen Gesetzgeber maßgebenden Gesetze von Kausalität und Wahrscheinlichkeit beruhen auf mathematisch-naturwissenschaftliche Erkenntnissen, die auch

diesseits der Maas ihre Gültigkeit haben. Als Fazit dieser beiden Gefahrenpotenziale, nämlich des zweihundertfach höheren Absturzrisikos als in Frankfurt und der obligatorischen Absiedlung angrenzender Wohngebiete in anderen Fällen, in denen die Absturzwahrscheinlichkeit nur 1 % derjenigen von Mönchengladbach ausmacht, gibt es nur eine Schlussfolgerung: Jeder Entscheidungsträger, der das von Herrn Faulenbach da Costa aufgezeigte Gefährdungspotenzial kennt oder bei Einhaltung der gebotenen Sorgfalt kennen musste und als Glied in der Kausalkette zu dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes zu einem Regionalflughafen in irgendeiner Weise verantwortlich beiträgt, setzt sich mit seinem Beitrag dem höchstpersönlichen Risiko aus, dass er – sollte der in dem Gutachten prognostizierte Flugzeugabsturz grausame Realität werden – dann für seinen zu dem Planfeststellungsbeschluss geleisteten und für das Schadensereignis möglicherweise kausal vorhersehbaren Beitrag zur persönlichen Verantwortung gezogen wird,

(Beifall bei den Einwendern)

und zwar sowohl strafrechtlich als auch in zivilrechtlicher Hinsicht. Für seine strafrechtliche Verantwortlichkeit sollte jeder für den Planfeststellungsbeschluss verantwortliche oder auch nur mitverantwortliche Entscheidungsträger schon heute mit sich selber ausmachen, ob er den Eintritt des nach den vorliegenden gutachterlichen Erkenntnissen schon heute vorhersehbaren Schadensereignisses bei seinem persönlichen Beitrag zu dem Regionalflughafen nicht nur vielleicht grob fahrlässig außer Acht gelassen, sondern unter Umständen mit dolus eventualis billigend in Kauf genommen hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Die billigende Inkaufnahme ist nichts weiter als die strafrechtliche Beschreibung für bedingt vorsätzliches Handeln. Für die strafrechtliche Relevanz seines Tuns kommt es dann nur noch darauf an, welcher objektive Straftatbestand am Ende der zum heutigen Zeitpunkt der Entscheidungsfindung vorhersehbaren Kausalkette stehen wird. In Frage kommen die objektiven Tatbestände der Körperverletzung bis hin zu den verschiedenen Tötungsdelikten – außer Mord wahrscheinlich.

Neben der strafrechtlichen Verantwortlichkeit muss für den Fall des Schadenseintritts auch eine eventuelle zivilrechtliche Verantwortlichkeit des einzelnen an dem Planfeststellungsbeschluss verantwortlich beteiligten Entscheidungsträgers gesehen werden. Hierbei ist in erster Linie an Schadenersatzansprüche aus Amtshaftung, § 839 BGB, zu denken. Für Schadensfälle aus Amtshaftung haftet im Außenverhältnis grundsätzlich der Staat, Art. 34 S. 1 GG. Die Staatshaftung führt jedoch dazu, dass wegen eventueller Regressansprüche auch die persönliche Verantwortlichkeit des einzelnen Entscheidungsträgers geprüft wird, Art. 34 S. 2 GG. Den Entscheidungsträgern ist das Gutachten in der hier zitierten Form bekannt. Eine Entscheidung gegen die Feststellungen des Gutachtens könnte deswegen als grob fahrlässig, wenn nicht sogar bedingt vorsätzlich gewertet werden. Dies hat zur Folge, dass

der für das Schadensereignis – sollte es denn eintreten – verantwortliche oder mitverantwortliche Entscheidungsträger von seinem Dienstherrn im Regresswege persönlich auf Schadenersatz in Anspruch genommen werden kann. Eine von dem Entscheidungsträger persönlich abgeschlossene Haftpflichtversicherung dürfte für die hier in Rede stehenden Schadensereignisse nicht eintrittspflichtig sein, da Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit nicht versicherbar sind.

Als Betroffener halte ich es für meine Pflicht, die an dem Planfeststellungsverfahren verantwortlich beteiligten Entscheidungsträger auf ihre persönliche Verantwortung für ihre Entscheidung hinzuweisen. Zum Nachweis dafür, dass meine Ausführungen bei der Bezirksregierung aktenkundig sind, übergebe ich mein Redemanuskript der Vorsitzenden der heutigen Verhandlung zur Aufnahme in die Verfahrensakte. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Dr. Giepner. Sie können versichert sein, dass uns die Fragen des Haftungsrisikos durchaus bekannt sind.

Als nächster hat Herr Dr. Baier das Wort.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Guten Abend, meine Damen und Herren! Ich freue mich, dass ich der letzte Redner bin, denn damit habe ich genügend Zeit für meine Ausführungen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Es gibt noch eine zweite Rednerliste.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Ich möchte mich kurz vorstellen: Ich bin in der Stadt Kaiserslautern aufgewachsen. Wer diese Stadt kennt, weiß, dass vor den Toren der Stadt der Militärflughafen Rammstein liegt. Ich weiß also aus persönlichem Erleben, was es heißt, tagtäglich den An- und Abflug von Düsenmaschinen und Transportmaschinen direkt über einer Stadt zu haben. Es wird z. B. ohne jede Rücksichtnahme über Krankenhäuser geflogen. Ich weiß, was es bedeutet, nachts um 1:00 Uhr oder 2:00 Uhr aus dem Bett zu fallen, weil Transportmaschinen in niedriger Höhe über die Hausdächer in die USA abfliegen. In Kaiserslautern gibt es einen schönen Weg, auf dem man Fremde in der Stadt erkennen kann: Sie schauen noch nach oben. Ich bin 1994 mit meiner Familie nach Neersen gezogen und habe dort ein Einfamilienhaus erworben. Ich spreche heute in diesem Erörterungstermin sowohl für mich selbst als auch im Namen meiner Frau und meiner drei Kinder, deren Vollmachten ich vorgelegt habe.

Wir haben am 13. Mai 2004 per Einschreiben Einwendungen gegen den Antrag der Flughafengesellschaft Mönchengladbach auf Planfeststellung erhoben. Meine erste Frage dazu ist: Mir ist nicht klar, wie mit unserer Einwendung umgegangen wurde. Ich würde gern wissen, wie die Bezirksregierung Düsseldorf unsere Einwendungen berücksichtigt und wann wir eine dezidierte schriftliche Stellungnahme zu unseren Einwendungen erhalten?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ihre Einwendung liegt uns vor. Sie wird in unserer Entscheidungsfindung über den Antrag der Flughafengesellschaft berücksichtigt werden und wird Eingang in den Planfeststellungsbeschluss finden. Es wird also im Beschluss eine Entscheidung über Ihre Einwendung wie über jede andere individuelle Einwendung oder Stellungnahme von Trägern öffentlicher Belange getroffen werden.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Wird mir das dann persönlich schriftlich mitgeteilt? Ich habe mir ja auch die Mühe gemacht, eine persönliche schriftliche Einwendung zu erheben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sie bekommen keine direkte persönliche Antwort auf Ihre Einwendung. Vielmehr wird Ihre Einwendung im Beschluss selbst berücksichtigt werden und der Beschluss wird öffentlich bekannt gegeben werden. So haben Sie die Möglichkeit der Einsichtnahme. Wenn Sie der Auffassung sind, dass Ihre Einwendung nicht richtig in die Abwägung mit eingestellt worden ist, haben Sie das Recht, gerichtlich dagegen vorzugehen.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Diese Vorgehensweise halte ich nicht für befriedigend, aber ich werde sie wohl hinnehmen müssen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

So sieht das Gesetz es für Planfeststellungsverfahren vor. Sie finden das auch in unserem Informationsblatt, das am Eingang ausliegt, wieder; darin können Sie das gern noch einmal nachlesen.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Danke schön für die Erläuterungen. Erlauben Sie mir jetzt bitte, dass ich unsere Bedenken und Einwendungen noch einmal zusammenfassend vortrage. Da ich beruflich zeitlich sehr stark eingespannt bin, war es mir nicht möglich, an verschiedenen Tagen, an denen einzelne Schwerpunktthemen angesprochen wurden, anwesend zu sein. Ich werde deshalb in meinem Wortbeitrag auf alle Aspekte unserer Einwendungen eingehen. Ich gehe ein auf die Aspekte Lärm und Gesundheitsbelastung, Wertminderung des Wohneigentums, Gefährdung

der Sicherheit für Leib und Leben, Zerstörung von Naturschutzgebieten, Wirtschaftlichkeit und verkehrspolitische Notwendigkeit des Flughafenausbaus, Arbeitsplätze, Rechtsverstöße, Unrichtigkeiten und Widersprüche.

Bitte verzeihen Sie mir auch, dass ich es aufgrund meiner beruflichen Situation nicht möglich machen konnte, sämtliche Unterlagen der Antragstellerin durchzuarbeiten. Ich werde deshalb die eine oder andere Frage stellen. Ich bin sicher, Sie sind kompetent vertreten, um mir diese beantworten zu können.

Zunächst möchte ich kurz meine persönliche Wohnsituation und Betroffenheit darlegen. Ich wohne als Eigentümer eines Einfamilienhauses mit meiner Familie – wie bereits gesagt, mit drei Kindern – am westlichen Ortsrand von Willich-Neersen innerhalb der geplanten An- und Abflugzone des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach. Die Entfernung zum Mittelpunkt der geplanten neuen Start- und Landebahn beträgt 4 km. Ich kann Ihnen das einmal auf einer Karte zeigen.

(Folie: Karte)

Der Pfeil markiert die Grundschule in der Bengdbruchstrasse. Gleich nordöstlich davon liegt mein Wohnhaus. Weiter unten erkennen Sie die Vinhoven-Schule und den Kindergarten an der Pappelallee. Ich habe auch den Tennisplatz markiert, auf dem ich gerne meiner Freizeitaktivität nachgehe.

(Folie: Foto)

Dieses Bild zeigt mein Wohnobjekt in der Josef-Herlitz-Straße in Neersen; es ist ein sehr schönes freistehendes Einfamilienhaus. Sie erkennen an dem Pfeil, wohin mein Garten und mein Wohnbereich mit Wintergarten ausgerichtet sind, nämlich hin zum freien Feld. Wir haben einen freien Blick nach Südwesten. Heute sehen wir schon die kleinen Flugzeuge beim Start und beim Landeanflug vom Garten oder Wintergarten aus. Ich habe mir schon überlegt, ob ich nicht den Geschäftsführern der Flughafengesellschaft das Haus zum Kauf anbieten soll. Ich würde gegenüber dem ursprünglichen Kaufpreis auch gerne einen Nachlass von 5 % einräumen. Das hätte den Vorteil, dass sie einen schönen Blick auf die an- und abfliegenden Flugzeuge hätten und immer ihren Piloten und Fluggästen zuwinken könnten. Das halte ich für außerordentlich kundenfreundlich.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich selbst bin ebenso wie es meine Familienangehörigen in hohem Maße ruhe- und schlafbedürftig und lärmempfindlich. Meine starke berufliche Anspannung als Ingenieur in einem großen Industrieunternehmen macht ungestörte Ruhephasen am Abend, in der Nacht und am Wochenende zur Wiederherstellung der im Beruf erforderlichen Leistungsfähigkeit unabdingbar. Entsprechendes gilt für meine Kinder, die in der Schule hohen Anforderungen ge-

recht werden müssen und eine ungestörte Nachtruhe von 21:00 Uhr bis 7:00 Uhr benötigen. Meine Kinder besuchen die Gymnasien in Willich-Schiefbahn und in Willich-Anrath, die in der Lärmzone des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach liegen. Sie sind somit zweifach betroffen – sowohl in der Schule als auch zu Hause.

Während meiner Freizeit nutze ich mit meiner Familie regelmäßig die Sportanlage im Bereich Willich-Neersen in der Pappelallee, insbesondere die Außentennisanlage des Neersener Turnerbundes. Diese ist direkt in der nordwestlichen Ecke des Autobahnkreuzes Neersen gelegen und wird von den Flugzeugen unmittelbar nach dem Start bzw. vor der Landung in niedrigster Flughöhe überflogen. Der Freizeitwert und die Nutzbarkeit dieser Anlage würden zunichte gemacht. Gleiches gilt für die Parkanlagen des Neersener Schlosses sowie Reitanlagen, Fahrrad- und Spazierwege im Bereich der Niers.

Ich komme jetzt zum Thema Lärm- und Gesundheitsbelastung. Bereits heute bin ich an meinem Wohnsitz in hohem Maße durch Verkehrslärm belastet, und zwar durch die Autobahnen A52, A44 sowie durch das Autobahnkreuz Neersen, die Bundesstraße B7, die Eisenbahnstrecke Krefeld – Viersen, die nachts für Güterverkehr genutzt wird, und den bisherigen Flugbetrieb des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach mit Privat- und Schulungsflugzeugen. In jüngster Zeit hat diese Lärmbelästigung durch die rechtsrheinische Anbindung der A44 über die neue Rheinbrücke und durch die Einrichtung der neuen Abflugroute MODRU 4 T des Flughafens Düsseldorf deutlich zugenommen.

Durch den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach zu einem Verkehrsflughafen würden ich selbst, meine Familie und Zehntausende von Bürgern im Umfeld des Verkehrslandeplatzes durch Starts und Landungen von strahlgetriebenen Großfluggeräten belastet. Dies würde die Lärmbelastung ins Unerträgliche steigern. Nach meinen Informationen würde der Bereich, in dem z. B. ein startender Airbus A 320 einen Lärmpegel > 70 dB(A) am Erdboden verursacht, ganze Ortsbereiche und Stadtteile umfassen, z. B. Willich, Neersen, Anrath, Niederheide, Mönchengladbach-Neuwerk etc. Diese Ortsbereiche sind dicht besiedelt und haben eine Vielzahl von Kindergärten, Schulen und Sport- und Freizeiteinrichtungen. Die Lärmbelastung in dem zu erwartenden Umfang macht nach meiner Einschätzung und nach unserer Befürchtung eine Unterhaltung im Freien, eine sinnvolle Freizeitgestaltung, einen ungestörten Kindergarten- und Schulbetrieb, eine ausreichende Erholung in den Ruhephasen zu Hause und eine sinnvolle Nutzung des Wohn- und Gartenbereiches unmöglich. Zu der Belastung durch Lärm kommt noch eine erhebliche Gesundheitsbelastung und Erhöhung des Krebsrisikos durch die Emission von Kerosinabgasen und gegebenenfalls auch durch unverbranntes Kerosin.

Zu der Planung der Ausgestaltung der neuen Start- und Landebahn habe ich ein paar Fragen an die Bezirksregierung oder die Flughafengesellschaft. Meine erste Frage lautet: Was ist der planungstechnische Grund dafür, dass die geplante Start- und Landebahn gegenüber der bisherigen Bahn in nördliche Richtung verschoben und in leicht nordwestliche Richtung

verdreht wird und der Anflugsektor 13.1.3 damit weite Teile von Neersen überdeckt? Wurden hierzu Alternativen geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das Thema haben wir bereits diskutiert. Aber ich denke, Herr Kames kann Ihnen sicherlich eine Antwort geben.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Eine Verschwenkung um einige Grad ist in der Planung nicht enthalten. Die projektierte Bahn – wir mussten Sicherheitsabstände berücksichtigen, was Freiflächen bedingt – hat einen Achsabstand von 94,50 m zur jetzigen Bahn, und zwar in nördlicher Richtung. Die Achslage verläuft unverändert parallel zur jetzigen Start- und Landebahn. Richtig ist, dass sich der An- und Abflugsektor um diese 94,50 m gegenüber dem heutigen Ist-Zustand nach Norden verschiebt.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Wenn ich Sie richtig verstanden habe, ist der Grund dafür die Einhaltung von Sicherheitsabständen nach Süden hin. Denn sonst müsste man ja nichts nach Norden verschieben. Ist das so?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ja.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Nach den mir vorliegenden Informationen reicht für Flüge im Regional- und im europäischen Charterverkehr z. B. mit einer Boeing 737 eine Startbahn mit einer Länge von 1.799 m und einer Breite von 30 m. Was ist der Grund dafür, dass eine Bahn von 2.320 m Länge und 45 m Breite beantragt wird? Welche Flugzeugtypen und Flugziele erfordern eine derartige Bahn?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir bauen die Bahn ja nicht für ein einziges Flugzeugmuster. Jedes Flugzeugmuster verlangt eine andere Startbahnlänge. Auch spielen die Wetterbedingungen, die Temperaturen, die Höhenlage eines Flugplatzes, Betankung oder die Zahl der Passagiere eine Rolle. Mit der beantragten Startbahnlänge von 2.320 m sind alle Boeing 737-Typen, also bis hin zur Boeing 737-800, und die Airbus-Typen A 319 und A 320 – das sind die modernsten und leisesten Muster, die es heute gibt – auf der Bahn auch unter Vollast einsatzfähig.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Das wäre bei einer Länge von 1.799 m nicht der Fall?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Exakt.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Ich habe eine Frage zu den Nachtflügen. Das Gutachten habe ich nicht studieren können. Ist die Durchführung von Starts- und Landungen zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr geplant? Wenn ja, in welchem Umfang? Oder können Flughafenbetreiber und/oder die Bezirksregierung definitiv ausschließen, dass derartige Nachtflüge stattfinden?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe? – Es ist Ihr Antrag!

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Die Frage war an uns beide gerichtet. Ich war mir nur nicht sicher, ob Sie antworten wollten.

(Zuruf von den Einwendern – Heiterkeit)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Den Antrag haben immer noch Sie gestellt, Herr Zerbe! Bitte!

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das wird nicht bestritten, Frau Hörr! – Scherz beiseite. Wir haben heute eine Betriebszeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr. In dieser Betriebszeit können Starts und Landungen stattfinden. Wir haben im Rahmen dieses Verfahrens eine so genannte Verspätungsregelung beantragt. Das bedeutet, dass Landungen besonders lärmarmen Flugzeugmuster nach der Bonusliste in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr gestattet werden sollen. Wir haben aber nicht Starts in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr beantragt. Es handelt sich um eine reine Verspätungsregelung.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Baier.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Danke für die Erläuterung. Meine nächste Frage lautet: Ist es geplant, den Flughafen Mönchengladbach – so er genehmigt wird – im nächsten Schritt in ein Flughafensystem Düsseldorf/Mönchengladbach einzubinden? Ist eine weitere Verlängerung der Startbahn auf eine Länge von mehr als 3 km geplant? Wenn ja, was bedeuten diese zwei Maßnahmen genau

für den Flugverkehr in Mönchengladbach? Wenn nein, können Flughafenbetreiber und die Bezirksregierung zusichern, dass beide Maßnahmen ausgeschlossen werden?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Sie sprechen das Thema Flughafensystem an. Wir sind heute schon eine Beteiligungsgesellschaft des Flughafens Düsseldorf. Die Flughafen Düsseldorf GmbH hält etwas über 70 % der Anteile. Wir beantragen eine 2.320 m lange Bahn. Wollten wir diese Bahn verlängern, wäre dafür ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich. Ich sehe das aber derzeit noch nicht – oder: nicht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ich sehe eine direkte Zwischenfrage von Herrn Houben. Können wir die zulassen, Herr Baier. – Gut. Herr Houben, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Meine Zwischenfrage bezieht sich auf die vorherigen Antwort von Herrn Zerbe. Herr Zerbe, können Sie uns bitte zwei Fragen beantworten? Erstens. Ist es richtig, dass Dortmund eine Bahn von 2.000 m Länge hat und dass aufgrund der niedrigeren Höhe von Mönchengladbach günstigere Bedingungen als in Dortmund vorliegen? Sind also in Mönchengladbach kürzere Start- und Landebahn erforderlich? Sie selber haben nämlich angesprochen, dass die Länge der Bahn von der Höhenlage des Flughafens abhängig ist. Zweitens. Ist es richtig, dass Sie eine Verlängerung der vorhandenen Bahn in Ihrem Antrag als Alternative angeben haben?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich verstehe die Frage jetzt überhaupt nicht mehr, Herr Houben. Dieses Thema haben wir in der vorletzten Woche wirklich tagelang dekliniert. Sie haben diese Frage immer wieder gestellt und sie ist Ihnen oftmals beantwortet worden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Baier.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Ich habe vernommen, dass eine weitere Verlängerung der Startbahn „noch nicht“ geplant ist, dass aber – wenn das dann geschehen soll – ein weiteres Planfeststellungsverfahren beantragt würde. Der erste Teil meiner Frage ist aber noch nicht beantwortet: Ist die Einrichtung eines Flughafensystems geplant und was genau bedeutet das?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe möchte Ihnen antworten.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Die Beantragung eines solchen Systems ist geschehen. Der Charme eines solchen Systems läge z. B. darin, dass damit ein Flughafenbetreiber wie z. B. Düsseldorf eine rechtliche Möglichkeit bekäme, Verkehr zu verlagern. Es gibt allerdings heute – soweit mir bekannt – bei den bestehenden Flughafensystemen keinerlei rechtliche Möglichkeit, ein solches Vorhaben durchzusetzen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Baier.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Diese Ausführung habe ich nicht verstanden. Einerseits sagen sie, es sei beantragt, andererseits sprechen Sie im Konjunktiv.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das muss man so!

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Das heißt, es gibt kein Flughafensystem. Habe ich das so zu deuten? – Gut, dann nehme ich das so zur Kenntnis.

Meine nächste Frage bezieht sich direkt auf meinen Wohnort. Zum einen hätte ich gerne die Information, mit welcher Start- und Landefrequenz ich bei vollem Flugaufkommen rechnen muss. Ich glaube, es war von über 100 Starts und Landungen am Tag die Rede. Die verteilen sich aber ja nicht gleichmäßig über 24 Stunden; es gibt ja gewisse Hauptverkehrsstunden. Wenn das zwei oder drei Stunden am Morgen und am Abend sind, komme ich für diese Zeit rechnerisch auf eine Abstand von drei bis vier Minuten zwischen zwei Starts. Ist das so richtig?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

So ist das während einer stark frequentierten Zeit sicherlich anzunehmen.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Danke für die Klarstellung. Wie groß sind dann an meinem Wohnort – Sie haben gesehen, dass er in knapp 4 km Entfernung zum Mittelpunkt der Start- und Landebahn liegt – die zu erwartenden Überflughöhen und die voraussichtlichen Lärmpegel? Ich meine sowohl den äquivalenten Dauerschallpegel als auch den für mich persönlich sehr viel relevanteren Maximalpegel bei einem Überflugereignis. Ich denke, Sie werden dazu Aussagen machen können, das haben Sie ja sorgfältig analysiert.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Wenn Sie von einer Entfernung von 4 km – ich unterstelle einmal: bezogen auf das Ende der projektierten Start- und Landebahn – sprechen, so ist das recht einfach auszurechnen. Wir haben eine Anflugwinkel von 3 Grad. 3 Grad entsprechen 5,2 %. Das macht bezogen auf 4.000 m eine Überflughöhe von gut 200 m beim Anflug aus. Beim Abflug ist in etwa der dreifache Wert zu nehmen, weil der Steigwinkel deutlich höher ist; er liegt bei 8 Grad. Allerdings muss man berücksichtigen: Die projektierte Start- und Landebahn würde weiter im Osten – also weiter von Ihnen entfernt – beginnen, sodass man mit Sicherheit sagen kann, dass bei Ihnen bei Starts eine Überflughöhe von mindestens 600 m zu erwarten ist.

(Zuruf von den Einwendern: Nie im Leben!)

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Und die Lärmpegel? Äquivalenter Dauerschallpegel und Maximalpegel bei Überflugereignis?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames schaut eben nach. Vielleicht können Sie in dieser Zeit ja schon einfach fortfahren.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Ja, ich fahre fort; meine Frage kann ja später noch beantwortet werden. Die durch den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach zu erwartende drastische Erhöhung der Flugbewegungen und die damit verbundene Lärm- und Schadstoffbelastung führen zu einer starken Beeinträchtigung meines Rechts auf Lebensqualität und Gesundheit. Der Neubau der Start- und Landebahn stellt damit eine Verletzung meiner körperlichen Unversehrtheit

und eine Lebensgefährdung gemäß Art. 2 GG dar, die nicht gerechtfertigt ist und die von mir und meiner Familie nicht akzeptiert werden wird.

Ich komme zum Thema der Wertminderung von Wohneigentum. Das Wohneigentum, das ich Ihnen vorhin auf den Bildern gezeigt habe, stellt im Wesentlichen unser Familienvermögen dar und ist damit unsere finanzielle Existenz- und Altersvorsorge. Durch den Ausbau des Verkehrslandeplatzes würde unser Wohneigentum in der beschriebenen Wohnlage durch die dargelegte Lärm- und Schadstoffbelastungen – die genauen Werte werden wir ja gleich noch erfahren – eine sehr erhebliche Wertminderung erfahren, die zur Unverkäuflichkeit führen kann. Aufgrund meiner Tätigkeit für ein überregional und international agierendes Großunternehmen muss ich davon ausgehen, dass ich in den nächsten Jahren aus beruflichen Gründen gezwungen sein könnte, meinen Wohnsitz in eine andere Region Deutschlands oder ins Ausland zu verlegen. Das würde dazu führen, dass ich mein Wohneigentum veräußern muss. Die genannte Wertminderung würde im Falle der Veräußerung meines Wohneigentums zu einem konkreten hohen finanziellen Verlust führen, im Falle der Unverkäuflichkeit würde es zu einem finanziellen Totalverlust führen. Das würde die Vernichtung unserer wirtschaftlichen Existenz bedeuten. Meine Frage lautet: Wird mir der Flughafenbetreiber oder die Bezirksregierung diesen Verlust, der weit mehr als die üblicherweise angesetzten 25 % Wertminderung vom Anschaffungspreis betragen kann, ersetzen?

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames, bitte.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ich möchte Ihnen zunächst die Werte für den Standort Neersen, westlicher Ortsrand, nennen. Dieser Standort liegt nicht wie Ihr Haus 4 km vom Flugplatz entfernt, sondern ist etwas näher am Flugplatz. Das heißt, dass die Werte für diesen Standort etwas ungünstiger als die für Ihr Eigenheim sind. Es gibt am genannten Standort einen Dauerschallpegel von 57,7 dB(A) und einen mittleren Maximalpegel von 78,8 dB(A).

(Unruhe bei den Einwendern)

Der maximale Einzelschallpegel beträgt 85 dB(A) bei 31 Ereignissen am Tag. Alle diese Daten sind in dem Gutachten enthalten; ich selbst habe Sie gerade dem Gutachten entnommen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Baier.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Danke für Ihre Mühe und für die Angaben zu den Zahlen. Als Eigentümer meines Hauses sehe ich mich in dem Grundrecht aus Art. 14 GG verletzt; dies werde ich nicht hinnehmen.

Ich komme zum Thema der Gefährdung der Sicherheit für Leib und Leben. Das Risiko für Leib und Leben wird für die Menschen in der Region in nicht verantwortbarer Weise erhöht. Wir haben soeben Zahlen aus dem Gutachten dazu gehört. Das Risiko wird erhöht durch Starts und Landungen über dicht besiedeltem Gebiet; die Bevölkerung wird einem hohen Risiko von Flugzeugabstürzen und Kollisionen ausgesetzt. Willich-Neersen, das Autobahnkreuz Neersen und die dicht dahinter liegenden Schulen, Kindergärten und Sporteinrichtungen sind in besonderem Maße gefährdet. Der Anflugsektor 1.3 überstreift das höher als die Start- und Landebahn gelegene, dicht befahrene Autobahnkreuz Neersen in niedriger Höhe. Es gibt ein hohes Vogelschlagrisiko durch Bruchgebiete, den Nierssee und geplante Baggerseen. Die Überschneidung der Flugrouten der Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach ist bereits mehrfach diskutiert worden. Schließlich möchte ich das Kerosintanklager an der A44 nennen, auf das eine zusätzliche Belastung von bis zu 140 Tanklastzügen zur Kerosinlieferung pro Woche zukommt. Meine Frage lautet: Ist es richtig, dass, wie eben in dem Vortrag von Herrn Dr. Giepner gesagt wurde, das Unfallrisiko für den Flughafen Mönchengladbach im Vergleich zum Flughafen Frankfurt/Main 200 Mal höher ist? Wenn nicht, wie viel höher ist das Risiko nach Einschätzung der Gutachter der Antragstellerin dann?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Auch diese Frage ist in der vorletzten Woche in diesem Erörterungstermin eingehend mit unserem Gutachter, Herrn Fricke, der nach unserer Einschätzung ein ausgesprochen kompetenter Fachmann auf dem Gebiet der Beurteilung der Sicherheitsrisiken ist, erörtert worden. Ich sehe mich momentan ohne Gutachter an meiner Seite nicht in der Lage, diese Frage über das, was Herr Fricke dazu gesagt hat, hinaus, nochmals zu beantworten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Es gab noch eine Nachfrage von Herrn Goltsch. Herr Dr. Baier, sind Sie damit einverstanden, dass Herr Goltsch seine Frage jetzt stellt? – Das ist der Fall. Herr Goltsch, bitte.

Hubertus Goltsch (Einwender):

Uns wird durch die Betreiber des Flugplatzes ständig suggeriert, dass die IHK Mittlerer Niederrhein eine Notwendigkeit sieht, den Flugplatz Mönchengladbach auszubauen. Es wird von einer großen Zahl von Unternehmen gesprochen, die den Flughafen befürworten. Das wurde 1995 schon so gemacht und wird jetzt wieder so gemacht. 1995 ist das Ganze schon einmal schief gegangen. Sie, Herr Dr. Baier, erwähnten soeben, dass Sie für ein internatio-

nal tätiges Großunternehmen tätig sind. Wissen Sie, ob auch Ihr Unternehmen zu der Frage, ob es den Flughafen braucht, angesprochen worden ist?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Baier.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Eine derartige Befragung des in Düsseldorf ansässigen Unternehmens, für das ich arbeite, ist mir nicht bekannt. Ich selbst bin beruflich Vielflieger, habe aber den Flughafen Mönchengladbach, an dem ja auch Flüge z. B. nach London angeboten wurden, niemals benutzt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Ich konnte leider an dem Termin, an dem die von Ihnen genannten Gutachter anwesend waren, nicht teilnehmen. Ich entnehme den Ausführungen von Herrn Zerbe aber, dass an dem Termin mit den Gutachtern nicht einfach eine Zahl genannt worden wäre, die angibt, um wie viel höher das Unfallrisiko im Vergleich zu Frankfurt ist. Wir hatten eben die Zahl von 200 gehört; diese werde ich mir noch über viele Wochen merken können.

Des Weiteren möchte ich fragen: Ist es richtig, dass am Autobahnkreuz Neersen die vorgeschriebene Freihöhe von 37,5 m nicht eingehalten wird? Wenn das der Fall ist, würde mich interessieren, welche Maßnahmen ergriffen werden sollen, damit die Einhaltung der Freihöhe sichergestellt ist und wer diese gegebenenfalls finanziert.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ich bin mir nicht ganz sicher, was Sie mit dem Begriff Freihöhe meinen. Ich kann Ihnen nur sagen, dass selbst der Umbau des Autobahnkreuzes Neersen – es ist allgemein bekannt, dass noch ein so genannter „Überflieger“ darauf kommt – in den gesamten planerischen Maßnahmen unter Einhaltung der vorgeschriebenen Abstände berücksichtigt worden ist. Es ist nicht nur die Fahrbahndeckenhöhe, sondern auch das Lichtraumprofil berücksichtigt worden und in die Planung eingeflossen. Wir haben in dem konkreten Fall sehr engen Kontakt zum Landesbetrieb Straßenbau gehalten; was dort geplant wird, müssen wir selbstverständlich mit berücksichtigen. Die vorgeschriebenen Mindestüberflughöhen – es gibt dazu bundes-

rechtliche Vorgaben – werden auch am zukünftigen Autobahnkreuz Neersen eingehalten werden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Kames. Herr Dr. Baier, gestatten Sie mir mit Blick auf die Uhr bitte den Hinweis, dass wir viele Themen, die Sie angesprochen haben, in diesem Erörterungstermin schon sehr ausführlich erörtert haben. Ich möchte Ihnen nicht die Möglichkeit nehmen, Ihre Ausführungen fortzusetzen, möchte Sie aber bitten, diese vielleicht ein wenig zu komprimieren.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Ich werde mich beeilen. Es blieb die Frage offen, wer die am Kreuz Neersen offensichtlich doch erforderlichen baulichen Maßnahmen finanzieren wird. Wird die Flughafengesellschaft oder der Steuerzahler diese finanzieren?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Durchgeführt wird die Maßnahme vom Landesbetrieb Straßen und nicht von der Flughafengesellschaft. Wir bauen keine Autobahnen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Der Vorhabensträger wird die Maßnahme also finanzieren. Herr Dr. Baier, bitte.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Danke schön. Weiterhin würde ich gern wissen, ob es richtig ist, dass das Vogelschlagrisiko am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach bereits heute erheblich höher ist als an anderen Flughäfen. Wenn das stimmt, würde ich gern wissen, um wie viel höher es ist. Gibt es dazu Aufzeichnungen und Statistiken? Um wie viel wird das Vogelschlagrisiko durch die bereits genehmigten zusätzlichen Kiesabbaugebiete im Flughafenumfeld steigen?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Auch zum Vogelschlagrisiko hat bereits ein Gutachter in diesem Erörterungstermin ausführlich Stellung genommen und vorgetragen. Ihre Äußerung, dass es am Flughafen Mönchengladbach ein höheres Vogelschlagrisiko als an anderen Flugplätzen geben soll, ist mir nicht verständlich; dahin gehende Tatsachen sind mir wirklich nicht bekannt. Das könnte der für dieses Thema zuständige Gutachter sicherlich auch bestätigen. Natürlich gibt es an jedem Flugplatz gewisse Wasserflächen und sonstige Umstände mit Vogelschlagrelevanz; überall werden Maßnahmen ergriffen, das Vogelschlagrisiko zu minimieren. Dass Mönchengladbach bezüglich des Vogelschlagrisikos im Vergleich zu anderen Flughäfen einmal mehr eine Son-

derstellung einnehmen soll und dass der Flughafen Mönchengladbach besonders vogel-schlaggefährdet ist, kann nicht bestätigt werden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Dr. Baier.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Danke für Ihre Ausführungen. Meine nächste Frage lautet: Ist es richtig, dass das geplante Tanklager an der A44 aufgrund der Dioxingefahr unter die so genannte Seveso-Verordnung fällt? Welche Sicherheitsabstände sind danach zu Wohngebieten und öffentlichen Verkehrsflächen vorgeschrieben und werden diese bei dem geplanten Tanklager eingehalten?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Auch bezüglich dieses Themas hat ein Gespräch mit dem Landesbetrieb Straßenbau stattgefunden; dabei ging es unter anderem um die Sicherheitsabstände. Der Landesbetrieb Straßenbau hat uns bestätigt, dass die Sicherheitsabstände eingehalten werden. Ich hatte schon einmal etwas zu dem Szenario gesagt, das eintritt, wenn genau an der Stelle des geplanten Tanklagers ein Lkw von der Autobahn abkommt: Die Antragstellerin hat sich bereit erklärt, um das Tanklager einen Sonderschutzwall zu ziehen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. Herr Dr. Baier.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Danke für die Erläuterung. Herr Dr. Giepner hat bereits die Haftungsfrage im Falle einer Flugzeugkatastrophe angesprochen. Ich würde dazu gern von der Genehmigungsbehörde und von der Flughafengesellschaft wissen, wer im Falle einer solchen durchaus realistischen Flugzeugkatastrophe die zivilrechtliche, die strafrechtliche und gegebenenfalls die politische Verantwortung übernimmt. Werden das für die Genehmigungsbehörde die Leiter und Entscheider des Verfahrens persönlich sein? Wird es die Bezirksregierung oder die Landesregierung sein? Werden der Flughafenbetreiber oder dessen Geschäftsführer persönlich die Verantwortung übernehmen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Giepner hat zu diesem Thema eben sehr ausführliche Anmerkungen gemacht und die einzelnen in Frage kommenden Haftungsgrundlagen beschrieben. So pauschal kann man

Ihre Frage nicht beantworten. Der Verursacher wäre ein Haftungsträger; es gäbe aber – wie Herr Dr. Giepner eben ausgeführt hat – auch noch andere Möglichkeiten.

Dürfte ich Sie vielleicht mit Blick auf die Uhr noch einmal bitten, dass Sie Ihre Fragen in komprimierter Form stellen?

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Bezieht sich das auf die letzte Frage?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Nein, ich wollte Sie nur bitten, zum Ende zu kommen. Ihre Einwendung liegt uns ja im Ganzen vor und es wird zu allen Ihren Einwendungen Stellung genommen werden.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Ich habe noch eine Frage zur Wirtschaftlichkeit; danach werde ich meinen Vortrag abschließen. Jedes verantwortungsvolle Wirtschaftsunternehmen – der Flughafen ist ja auch ein solches – bewertet vor größeren Investitionsentscheidungen deren wirtschaftliches Risiko, führt eine Sensitivitätsanalyse durch und stellt entsprechende Absicherungspläne auf; auf Neudeutsch nennt man das „contingency plans“. Liegt für den geplanten Flughafenausbau eine derartige wirtschaftliche Risikobewertung vor? Zu welchem Ergebnis kommt sie in Bezug auf den worst case? Wie hoch wäre im worst case der jährliche Verlust? Wer würde diesen jährlichen Verlust gemäß dem Absicherungsplan tragen? Und wem würden bei positiver Wirtschaftlichkeit die Gewinne zufallen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Nehmen wir einmal den realistischen Fall: Der Flughafen macht Gewinn.

(Lachen bei den Einwendern)

Dann nehmen die Gesellschafter entsprechend Ihrer Anteile am Gesellschaftskapital am Gewinn teil. Die Gesellschafter sind die Stadt Willich, der Flughafen Düsseldorf und die NVV AG – – Nein, Scherz beiseite. Wir haben interne Planungsrechnungen gemacht und gehen davon aus, dass wir mittelfristig zu positiven Unternehmensergebnissen kommen werden und einen ROI erreichen werden. Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. Herr Dr. Baier.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Heißt das, dass Sie den typischen Fall analysiert haben, dass es aber eine Sensitivitätsanalyse für den worst case nicht gibt?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir arbeiten vielleicht mit etwas, das Sie Sensitivitätsanalyse nennen würden. Um genauere Aussagen zu machen, müssten wir vielleicht einmal klären, was Sie und ich überhaupt unter einer Sensitivitätsanalyse verstehen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. Herr Dr. Baier.

Dr. Alfred Baier (Einwender):

Danke für die ausführlichen Ausführungen. Ich komme nun zum Schluss. Der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach ist eine wirtschaftlich und verkehrstechnisch völlig unnötige und unsinnige Maßnahme, die die Menschen in einer dicht besiedelten Region – auch mich selbst und meine Familie – in unzumutbarer, ja menschenverachtender Weise belastet und bedroht. Wir werden einen derartigen Eingriff in unsere Grundrechte nicht hinnehmen, sondern alle erdenklichen rechtlichen Maßnahmen zu Verhinderung dieses Wahnsinns ergreifen. Um dieses Ziel mit Nachdruck verfolgen zu können, haben wir mit vielen gleichermaßen betroffenen Privatbürgern in Willich eine neue Schutz- und Klärgemeinschaft gegen den Flughafenausbau Mönchengladbach gegründet. Ich selbst habe im Vorstand dieser Vereinigung den Vorsitz übernommen. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Dr. Baier.

Dann möchte ich den Erörterungstermin für heute schließen. – Aber ich sehe gerade, dass Herr Houben noch eine Nachfrage hat. Bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Es handelt sich nicht um eine Nachfrage, ich hätte vielmehr eine ganze Liste von Punkten vorzutragen. Es gibt aber einen Punkt, den ich uns für morgen gern ersparen möchte. Ich möchte nur den folgenden Antrag stellen und den Rest werde ich dann morgen früh um 10:00 Uhr vortragen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das lasse ich gerne noch zu. Morgen früh sind Sie ja in der Tat der erste Redner auf der Liste.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich werde nur schnell den Text meines Antrags auf Beendigung des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach vorlesen, den ich dann morgen Vormittag kommentieren werde.

Das ganze Planfeststellungsverfahren beruht auf der Annahme einer Prognose, dass der Flugplatz Mönchengladbach im Jahre 2015 ca. 2,8 Millionen Passagiere im Jahr haben wird. Diese Annahme entbehrt jeder Grundlage und wurde bisher von keinem Gutachter für plausibel erklärt und begründet.

Ich bin zu der Überzeugung gelangt und stelle deswegen den **Antrag**,

dass aus folgenden Gründen dieses Verfahren beendet wird:

Kein angesehenes Luftverkehrsfachmann – ob ADV, ADL, BARIG, DLR, IATA, Deutscher Reisebüroverband, Lufthansa oder ähnliche – ist bereit, die gestrunzte Annahme zum Passagieraufkommen zu bestätigen. Prof. Johlen hat diese Annahme nicht als angemessen bewertet, sondern akzeptiert. Für Prof. Wolf gilt das gleiche. Für Prof. Hamm gilt – wie wir heute gehört haben – ebenfalls das gleiche. Für Prof. Fricke gilt auch das gleiche. Hat einer dieser Gutachter die Zahl von 2,8 Millionen Passagieren pro Jahr im Jahr 2015 auf den Prüfstand gestellt oder haben alle diese Zahl stillschweigend als realistisch akzeptiert? Isoliert betrachtet mögen die Angaben der Gutachter – basierend auf einer Prognose von 2,8 Millionen Passagieren pro Jahr – durchaus zutreffen. Aber: Wer hat die Prognose von 2,8 Millionen Passagieren pro Jahr als realistisch und machbar akzeptiert? Die Annahme von 2,8 Millionen Passagieren pro Jahr widerspricht jeglicher Plausibilität. Das liegt an dem von Düsseldorf, Niederrhein und Köln wirkenden „Verkehrsschatten“ und an dem absehbaren Auslaufen des Verlustübernahmevertrags mit Düsseldorf. Im Vergleich zu allen anderen deutschen Regionalflughäfen wären 2,8 Millionen Jahrespassagiere ein statistischer Ausreißer. Ein gleichartiger Platz – der nur 30 km von Brüssel entfernt liegende Flugplatz Antwerpen – verzeichnete im Jahr 2004 gerade einmal 125.000 Passagiere. Schließlich wird die Slotterweiterung am Flughafen Düsseldorf den Kernschatten auf Mönchengladbach vertiefen.

Die Antragstellerin hat die folgenden Punkte bis heute nicht erläutern können: Erstens. Mithilfe welcher Maßnahmen kann ein seit Jahren aufgeteilter Markt einen Newcomer-Anbieter akzeptieren? Das heißt, bezogen auf den Flughafen Mönchengladbach: Mithilfe welcher Maßnahmen können in zehn Jahren wenige Marktteilnehmer den vor Jahren aufgeteilten Kuchen des Passagieraufkommens in dieser Region am hoffnungslos verwaisten Verkehrslandeplatz Mönchengladbach urplötzlich an sich reißen?

Zweitens. Die Antragstellerin kann bis heute keine Airlines benennen, die eine Bedienung von Mönchengladbach planen, um gegen die Konkurrenzairlines in Düsseldorf, Köln und Niederrhein anzugehen. Drittens. Die Antragstellerin ignoriert, dass Mönchengladbach von drei etablierten Flughäfen mit 15 Billig-Airlines umzingelt ist, also in einem intensiven Verkehrsschatten liegt, und der Flughafen Düsseldorf in diesem Herbst voraussichtlich zusätzlich 20.000 Slots erhält, wodurch die Flughafenlandschaft in NRW völlig umgekrempelt wird, Ryanair möglicherweise nach Weeze und Easyjet von Köln/Bonn nach Düsseldorf geht. Es gibt keine Erklärung, wie die Antragstellerin diesen kurzfristig sich intensivierenden Verkehrsschatten – Stichwort: Wettbewerbsintensität – überwinden will.

Viertens. Es gibt in der gesamten westeuropäischen Flughafenlandschaft keine Vorlage, die eins zu eins auf Mönchengladbach übertragbar wäre und die Machbarkeit für einen verkehrlichen Urknall ohne ordnungspolitischen Eingriff begründen könnte. Was soll ein so gewaltiges Wachstum rechtfertigen? Als gäbe es kein Konkurrenz-Umland! Fünftens. Was soll der Flughafen Mönchengladbach können, das der Flughafen Niederrhein nicht kann? Sechstens. Was soll der Flughafen Mönchengladbach können, das der Flughafen Düsseldorf nicht zu bieten vermag? Siebtens. Was soll der Flughafen Mönchengladbach können, das der Flughafen Köln/Bonn nicht aufbieten kann?

Achtens. Nachdem nun auch Augsburg so wie Mönchengladbach den Linienflugverkehr mit Propellerflugzeugen aufgrund des Verkehrsschattens vom größeren Nachbarflughafen – in diesem Falle München – verloren und sogar Konkurs angemeldet hat, meinte der dortige Oberbürgermeister, dass man sich dann auch von der Planung einer Startbahnverlängerung zur Aufnahme von Boeing- und Airbus-Flugzeugen verabschieden müsse. Ein für allemal: Worin liegt nun das Heraushebungsmerkmal, das Mönchengladbach im Vergleich zu Augsburg so ganz anders aussehen lassen soll?

Neuntens. So wie niemand ein Auto ohne Chassis oder ein Haus ohne Fundament abnimmt, kann man in dem flächenkleinen Dreieck Niederrhein/Düsseldorf/Köln nicht auch noch einen vierten internationalen Flughafen unter der überaus zu bezweifelnden Annahme von 2,8 Millionen Passagieren pro Jahr für 2015 in Mönchengladbach, die sich bisher kein seriöser Gutachter zu begründen getraut hat, abnehmen. Zehntens. Auf mehrmaliges Fragen gab es keine plausible Antwort auf die Frage nach dem Absturzrisiko bei sich kreuzenden Verkehren, die durch von Mönchengladbach startende Flugzeuge und in Düsseldorf landende Großflugzeuge entstehen. Letztere kreieren eine unsichtbare Wirbelschlepe. Ein Unfall wie American Airlines 587 im November 2001 im New Yorker Stadtteil Queens, wo eine A 300 bei schönstem Wetter wegen einer Wirbelschlepe einer vorausgeflogenen B 747 der Japan Airlines abgestürzt war – 200 Tote gab es dort –, muss sich in Mönchengladbach nicht wiederholen. Wenn nach Wirbelschleppen von kreuzenden Verkehren von zwei verschiedenen Flughäfen gefragt wird, dann erwarten die Kritiker keine Antwort bezüglich einer Wirbelschleppenstaffelung von ein und demselben Airport.

Aus diesen Gründen und darüber hinaus zur Minderung von Vertrauensschäden beantrage ich, das Planfeststellungsverfahren Mönchengladbach umgehend zu beenden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Houben.

Damit schließen wir den Erörterungstermin für heute. Wir setzen den Erörterungstermin morgen um 10:00 Uhr fort. Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend.

Schluss: 20.13 Uhr

Verhandlungsleiter:

Protokollführer:

(Dr. Carsten Jungmann)

(Christian Bochmann)