

Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	6
Tagesordnungspunkt 10 Finanzielle und andere individuelle Auswirkungen.....	6
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich): .....	6
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	14
Herbert Schäfer (Einwender): .....	14
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	17
Hans-Joachim Berndt (Einwender): .....	17
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	24
Wolfgang Houben (Einwender): .....	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	24
Hans-Joachim Berndt (Einwender): .....	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	24
Ferdinand Lutter (Einwender): .....	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	28
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	28
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	28
Hans Kruse (Einwender): .....	28
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	28
Ferdinand Lutter (Einwender): .....	29
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	29
Hans-Joachim Berndt (Einwender): .....	29
Ferdinand Lutter (Einwender): .....	30
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	30
Hans-Eckard Boeckmann (Betroffener): .....	30
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	31
Hans-Eckard Boeckmann (Betroffener): .....	31
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	32
Sabine Christel Weinmann (Betroffene): .....	33
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	36
Ulrich Mischke (Einwender): .....	36
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	36
Ulrich Mischke (Einwender): .....	36
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	37
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	37
Ulrich Mischke (Einwender): .....	37
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	41
Irma Kruse Monè (Einwenderin): .....	41
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	41
Andreas Zimmer (Einwender): .....	41
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	41
Hans-Ulrich Boehm (Stadt Kaarst): .....	41
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	42
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich): .....	42
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	42
Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW): .....	42
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	43
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	43
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	44
Theo Schmitz (Einwender): .....	44
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	44
Wolfgang Houben (Einwender): .....	44
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	44
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich): .....	45
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	45
Irma Kruse Monè (Einwenderin): .....	45
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	45
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	45
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	46
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	47

Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	48
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	48
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	48
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	48
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	48
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	49
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	49
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich): .....	49
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	49
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss): .....	49
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	50
Ingrid Simon (Einwenderin): .....	50
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	51
Wolfgang Houben (Einwender): .....	51
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	51
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	51
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	52
Herbert Schäfer (Einwender): .....	52
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	52
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	52
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	53
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	53
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	53
Herbert Schäfer (Einwender): .....	53
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	54
Wolfgang Houben (Einwender): .....	54
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	54
Rüdiger Dicke (Einwender): .....	54
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	55
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	55
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	55
Peter Gathen (Antragstellerin): .....	55
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	55
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	55
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	55
Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich): .....	55
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	58
Theo Schmitz (Einwender): .....	58
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	59
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	59
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	59
Theo Schmitz (Einwender): .....	59
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	59
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	59
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	59
Dr. Andreas Mager (Antragstellerin): .....	59
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	60
Theo Schmitz (Einwender): .....	60
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	60
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): .....	60
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	60
Theo Schmitz (Einwender): .....	60
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	61
Horst Radke (Einwender): .....	61
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	62
Wolfgang Houben (Einwender): .....	63
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	63
Hans Kruse (Einwender): .....	63
Verhandlungsleiterin Felia Hörr: .....	63

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	63
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	63
Herr Hoffmann (Einwender):	63
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	64
Wolfgang Houben (Einwender):	64
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	64
Hans Kruse (Einwender):	64
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	64
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	64
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	65
Hans Kruse (Einwender):	65
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	65
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	65
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	65
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	65
Tagesordnungspunkt 11: Sonstige Stellungnahmen	66
Wolfgang Houben (Einwender):	66
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	66
Wolfgang Houben (Einwender):	66
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	72
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	72
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	73
Wolfgang Houben (Einwender):	73
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	74
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	74
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	75
Tagesordnungspunkt 12: Verschiedenes	75
Ingrid Simon (Einwenderin):	75
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	75
Ingrid Simon (Einwenderin):	75
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	77
Heinz Meurer (Einwender):	77
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	81
Theo Schmitz (Einwender):	81
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	81
Theo Schmitz (Einwender):	81
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	82
Theo Schmitz (Einwender):	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	82
Theo Schmitz (Einwender):	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	82
Theo Schmitz (Einwender):	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	82
Theo Schmitz (Einwender):	82
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	82
Theo Schmitz (Einwender):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	83
Ulrich Mischke (Einwender):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	83
Ingo Wöltke (Stadt Viersen):	83
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	84
Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich):	84
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	84
Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich):	85
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	85
Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich):	85
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	85
Theo Schmitz (Einwender):	85
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	86

Theo Schmitz (Einwender): .....	86
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	86
Theo Schmitz (Einwender): .....	86
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	87
Josef Heyes (Stadt Willich): .....	87
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	89
Heinz Josef Dick (Stadt Korschenbroich): .....	89
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	91
Gerd Zenses (Einwender): .....	91
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	93
Rolf Ewald (Betroffener): .....	93
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	95
Wolfgang Houben (Einwender): .....	95
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	105
Birgit Züнкler (Einwenderin): .....	105
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	107
Birgit Züнкler (Einwenderin): .....	107
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	108
Birgit Züнкler (Einwenderin): .....	108
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	108
Birgit Züнкler (Einwenderin): .....	108
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	108
Birgit Züнкler (Einwenderin): .....	108
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	108
Birgit Züнкler (Einwenderin): .....	108
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	108
Hans-Joachim Berndt (Einwender): .....	108
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	109
Hans-Joachim Berndt (Einwender): .....	109
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	109
Karl-Heinz Tack (Einwender): .....	109
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	111
Hans-Joachim Berndt (Einwender): .....	111
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	111
Rolf Ewald (Betroffener): .....	111
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	112
Thomas Rohde (Einwender): .....	113
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	116
Thomas Rohde (Einwender): .....	116
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	117
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	117
Thomas Rohde (Einwender): .....	117
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	117
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	118
Thomas Rohde (Einwender): .....	118
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	122
Thomas Rohde (Einwender): .....	122
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	122
Walter Ingmanns (Einwender): .....	122
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	122
Hans-Joachim Berndt (Einwender): .....	122
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	123
Walter Ingmanns (Einwender): .....	123
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	124
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	124
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	124
Walter Ingmanns (Einwender): .....	124
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	125
Käthe Müller (Einwenderin): .....	125

Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	128
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	128
Käthe Müller (Einwenderin): .....	128
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	128
Käthe Müller (Einwenderin): .....	129
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	133
Friedrich Schraetz (Einwender): .....	133
Karl-Heinz Tack (Einwender): .....	134
Hans Kruse (Einwender): .....	134
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	134
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	134
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	134
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	134
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	134
Ulrich Hoersch (Einwender): .....	135
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	137
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	137
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	137
Käthe Müller (Einwenderin): .....	137
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	138
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	138
Käthe Müller (Einwenderin): .....	138
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	138
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	138
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	139
Käthe Müller (Einwenderin): .....	139
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	139
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	139
Käthe Müller (Einwenderin): .....	139
Franz-Josef Kames (Antragstellerin): .....	140
Käthe Müller (Einwenderin): .....	140
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	140
Hans-Joachim Berndt (Einwender): .....	140
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	140
Martin Rothe (Einwender): .....	140
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	143
Herbert Schäfer (Einwender): .....	143
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	144
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	145
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): .....	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten: .....	146

Beginn: 10:00 Uhr

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wir setzen die Erörterung mit dem

### **Tagesordnungspunkt 10 Finanzielle und andere individuelle Auswirkungen**

fort.

Zunächst gibt es etwas Verfahrensrechtliches. Es gab gestern einen Antrag von Herrn Karlsböck, den ich hiermit bescheiden möchte: Der Antrag von Herrn Karlsböck vom 30. Juni 2005 auf Aussetzung des Verfahrens wird zurückgewiesen. Soweit der Antrag damit begründet wird, dass das Lärmgutachten mit Blick auf das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu überarbeiten sei, wird festgestellt, dass das geltende Fluglärmgesetz für diese Berechnung einschlägig ist und gegenüber dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie Lex Specialis ist. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass über die Frage, ob und inwieweit Gutachten überarbeitet und ergänzt werden müssen, erst nach Abschluss des Erörterungstermins im Ganzen entschieden wird.

Soviel zu diesem Antrag; jetzt fahren wir in der Rednerliste fort. Als nächster hat Herr Horst Radke das Wort. – Er ist nicht anwesend. Dann hat Frau Schwerdtfeger das Wort.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Ich spreche jetzt nicht nur zu dem Thema „Finanzielle Auswirkungen“, sondern zu dem Erörterungstermin insgesamt, da ich heute Nachmittag nicht mehr hier sein kann.

Ich finde, dass es an dieser Stelle Zeit wird, Resümee zu ziehen. Meines Erachtens kann dieser Erörterungstermin am heutigen Tage noch nicht zu Ende gehen: Es wurden lange noch nicht alle Punkte, die ich oder wir hier gerne noch angesprochen hätten, ausgiebig genug erörtert. Kommen wir aber zu den Punkten, die erörtert wurden.

Zunächst zu Bedarf, zu Alternativen und zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens. Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren wird kein Bedarfsnachweis für den beantragten Ausbau des Flughafens erbracht. Der Antrag ist deshalb unzulässig. Für die in der technischen Planung großzügig bemessenen und dargestellten sekundären Flughafeneinrichtungen wird ebenfalls kein Bedarfsnachweis erbracht. Der Bedarf für die beantragte Länge von 2.400 m wird an keiner Stelle nachgewiesen. Ebenso wenig wird der Bedarf für die Zulassung der Code Letter D-Flugzeuge und die Umwandlung des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach in einen Verkehrsflughafen nachgewiesen. Im Gegenteil: Es wurde hier nach dem Motto „Ich beantrage erst mal viel und sehe, was dann übrig bleibt.“ verfahren. Das ist schon aus den zeitlich

nachfolgenden Anträgen zu sehen: Erst kam der Antrag auf Einrichtung eines Flughafensystems, dann der Antrag auf Ausbau des Flughafens Mönchengladbach, später die Beantragung der Erhöhung der Stundeneckwerte sowie eine noch nicht vom Tisch gewischte Diskussion um eine Bahnverlängerung in Düsseldorf. Soviel Bedarf auf einmal kann es in dieser Region gar nicht geben. Sollten alle diese Anträge genehmigt werden, wird ein Überangebot geschaffen.

Auf einen Bedarf kann nur mittels einer Prognose geschlossen werden. Die hier vorgestellte und diskutierte Prognose ist jedoch angebots- und nicht nachfrageorientiert und damit für die Ausbaubegründung im Zuge der Planfeststellung unzulässig. Die vorgenommene Marktabgrenzung beschränkt sich letztlich nur auf Vermutungen, ohne dass ein Nachweis des zukünftigen Aufkommens aus dem Aufkommensbereich des Flughafens Mönchengladbach erbracht wird. Wie wir alle festgestellt haben, wurden die benachbarten Konkurrenzflughäfen – z. B. Weeze, Maastricht, Lüttich und Eindhoven – in der Konkurrenzanalyse überhaupt nicht betrachtet.

Die Standortvorteile des Flughafens werden zwar hervorgehoben, aber es wird kein Nachweis dafür erbracht. Die gegenwärtige verkehrliche Situation am Flughafen Mönchengladbach ist nicht geeignet, diesen Standortvorteil in die Bewertung einfließen zu lassen. Ich stelle noch einmal fest, dass eine Verbesserung der Anbindung des Flughafens Mönchengladbach an das Straßennetz nicht Bestandteil des vorgelegten Planfeststellungsantrages ist. Es fehlt eine Berücksichtigung der Erreichbarkeit anderer Flughäfen. Der Flughafen Düsseldorf hat z. B. durch die Anbindung an die A44 eine neue, erheblich verbesserte Verkehrsanbindung erhalten und wird daher wesentlich besser angenommen werden.

Es wurde ebenfalls unzureichend die Luftverkehrsentwicklung und das Fahrgastaufkommen am Flughafen Mönchengladbach bis 2015 diskutiert. Meines Erachtens sind die angegebenen relativen Zuwächse überhaupt nicht nachvollziehbar. Eine deutlich positive Entwicklungsmöglichkeit des Flughafens, die uns hier ständig vorgetragen wurde, ist nicht erkennbar. Die Menschen fliegen nicht mehr, nur weil ein Flughafen mehr gebaut wird. Es findet lediglich eine Umverteilung der Flugbewegungen statt und dies richtet sich nach der Erreichbarkeit eines Flughafens und dem Preissegment des Fluges. Die Prognose ist auch deshalb zurückzuweisen.

Ich komme zum Thema Flugsicherheit. Nach den Vorgaben für den Luftverkehr sind unter anderem der Raumbedarf von Flugplätzen, die sich aus der Sicherung des Luftverkehrs ergebenden Baubeschränkungen und die bauliche Entwicklung in der Umgebung von Flugplätzen so abzustimmen, dass sowohl die Sicherheit des Luftverkehrs als auch ein ausreichender Schutz der Bevölkerung gegen die Auswirkungen des Flugbetriebes gewährleistet sind. Eine Vereinbarkeit der Ausbaupläne des Flughafens Mönchengladbach mit dieser Zielvorgabe ist nicht ersichtlich. Die räumliche Nähe und Beziehung zum Internationalen Verkehrsflughafen Düsseldorf führt zur Überlagerung und Kreuzung der Flugverkehre beider

Anlagen, was eine Einschränkung der abzuwickelnden Flugverkehre und eine Beeinträchtigung der allgemeinen Flugsicherheit zur Folge hat. Die hier angesprochene Prioritätenregelung, die zunächst galt, dann wieder aufgehoben wurde und vielleicht wieder gelten muss, spielt eine entscheidende Rolle. Sollte sie Bestand haben, wird sich der Flughafen Mönchengladbach immer als zweiter Sieger behandeln lassen müssen. Er wird immer, wenn in Düsseldorf noch Flieger landen müssen, warten und seine eigenen Flugzeuge kreisen lassen müssen. Das geht nicht unbegrenzt. Insofern ist das Risiko eines Absturzes nicht von der Hand zu weisen. Gleiches gilt für die sich kreuzenden Flugrouten. Auch wenn diese übereinander liegen, gibt es, wie wir hörten, immerhin ein erhebliches Risiko eines Zusammenstoßes. Dieses ist immerhin so groß, dass in den Niederlanden ein solcher Flughafen nicht mehr genehmigt werden würde.

Nun zum Thema Lärm. Dies ist auch für die Stadt Willich ein besonders sensibles Thema. Abgesehen davon, dass auch das Gutachten bezüglich des Lärms nicht nachvollziehbar war – dies wurde seitens der Einwender und ihrer Gutachter eindrucksvoll belegt –, verfügt die Stadt Willich über Eigentum an Schulen und Kindergärten. Es ist nicht ersichtlich, wie ein ausreichender Schutz der Bevölkerung gegen die Auswirkungen des Flugverkehrs gewährleistet werden soll, führt doch der Standort des Flughafens inmitten von Siedlungsbereichen bei einem Ausbau zwangsläufig zu einer Zunahme der Lärmbelastung der heute schon fluglärm betroffenen Willicher Bevölkerung. Gerade Kinder und Jugendliche – einige waren bei diesem Erörterungstermin ja zu Gast –, aber auch kranke Menschen und Menschen im höheren Lebensalter brauchen einen erhöhten Lärmschutz. Für diese Gruppen ist eine besondere Beurteilung präventivmedizinischer Art geboten. In Parallelverfahren nimmt der Gutachter Scheuch für einen Kindergarten einen LEQ von 36 dB(A) innen als präventiven Richtwert an. Für Schulen liegt dieser Richtwert bei 40 dB(A) innen. Ich bitte die Bezirksregierung, sich wenigstens an diesen Werten zu orientieren.

Wie Herr Gerwers und Herr Schlöder eindrucksvoll schilderten, wird durch den Lärm auch das kulturelle Leben in Willich erheblich geschmälert. Die Schlossfestspiele, die als etabliert gelten, werden nicht mehr stattfinden können. Auch andere Konzerte oder Festivitäten, die in einer Vielzahl im Willicher Schlosspark stattfinden, werden ausfallen müssen.

Der Lärmschutz soll aufgehoben werden bis 23:00 Uhr. Für so genannte Homebase-Fluglinien würde dies faktisch sogar bis 24:00 Uhr ohne jede Begründung gelten, denn es existiert eine dementsprechende Anweisung des Ministeriums. Zwar ist den Antragsunterlagen nicht zu entnehmen, dass eine Luftverkehrslinie ihre Heimatbasis in Mönchengladbach haben wird. Wenn dem aber so ist, dann gibt es auch keinen Bedarf für verspätete Landungen im Linien- und Touristikverkehr. Üblicherweise werden Landungen in den Nachtrandstunden von den Luftverkehrslinien auf ihrem Heimatflughafen oder einem Flughafen mit Wartungseinrichtungen vorgenommen. Der Nachweis, dass solche Wartungen in Mönchen-



gladbach erfolgen sollen, wird weder erbracht noch im vorliegenden Planfeststellungsantrag erwähnt.

Jetzt komme ich zum Thema Gesundheit. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist im Rahmen der nach §§ 8 ff. LuftVG zu treffenden Planfeststellungsentscheidungen von wesentlichem Belang, dem in der Abwägung ein besonderes Gewicht zukommt. Wird zuviel Lärm produziert, werden die Krankheiten in der Bevölkerung zunehmen. Dies ist angesichts eines Flughafens, von dessen Notwendigkeit Sie uns während des Erörterungstermins nicht überzeugt haben, nicht hinzunehmen.

Zum Thema Technische Planungen ist Folgendes zu sagen. Die für die prognostizierten Flugzeugtypen erforderliche Tragfähigkeit der Flugbetriebsflächen wird weder in der Antragsbegründung noch in der technischen Planung angegeben und ermittelt. Ein Bedarfsnachweis wird nicht erbracht. Ein für die Bemessung der Tragfähigkeit verkehrendes kritisches Flugzeug – ein so genanntes Bemessungsflugzeug – wird nicht benannt. Es bleibt die Frage ungeklärt, nach welchen Kriterien die Tragfähigkeit der Flugbetriebsflächen ermittelt werden soll. Für die beantragten Flugbetriebsflächen wird kein Bedarfsnachweis erbracht. Meines Erachtens ist damit die vorliegende Planung als unzulässige Bevorratungsplanung einzustufen.

Zu den Umweltauswirkungen. Auch auf die Umweltauswirkungen ist oft eingegangen worden und wird sicher auch noch eingegangen werden. Es ist sicher eine Abwägungsfrage, ob und mit welchen Argumenten die Zerstörung unter anderem eines Naturschutzbereiches, der Biotop, der Pflanzen und Tiere und der Landschaft betrieben werden darf. Ich darf jedoch daran erinnern, dass diese Abwägung gerichtlich überprüfbar ist. Diesen Weg werden wir – wenn der Antrag festgestellt wird – nach einer eigenen Überprüfung möglicherweise gehen. Die Stadt Willich wird – wie alle anderen Eigentümer auch – innerhalb ihrer Immobilien Wertverluste hinnehmen müssen, wenn der Ausbau realisiert wird. Die Kindergärten, die Schule sowie die Seniorenstätte in Willich-Neersen werden an weniger lärmintensive Standorte verlegt werden müssen. Damit werden hohe Kosten, die ansonsten nicht entstünden, anfallen.

Das Schloss Neersen sowie das gerade erst entstandene Technische Rathaus sind Verwaltungssitz der Stadtverwaltung Willich. Wenn die Flugzeuge dort demnächst in unmittelbarer Nähe starten und landen sollen, ist die Arbeit dort erheblich erschwert. Der entstehende Lärm wird auch die Bediensteten der Stadt Willich erheblich in ihrer Konzentrationsfähigkeit stören. Ein Lüften der Arbeitsräume wird schlechterdings nicht mehr möglich sein. Die Lebensqualität der dort arbeitenden Menschen ist erheblich geschmälert. Die Folge wird möglicherweise die Abwanderung von fachlich qualifiziertem Personal sein. Das ist nicht hinzunehmen.

Kommen wir nun zu einem mir mittlerweile sehr lieb gewordenen Thema dieses Verfahrens, nämlich der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens. Ich nenne diesen Punkt

immer wieder gerne, damit auch die Antragssteller feststellen können, dass bei der Planfeststellung alle Probleme und Konflikte bewältigt werden müssen, die durch ihr Vorhaben entstehen. Es bleibt festzustellen, dass im Falle des Ausbaus die notwendigen Folgemaßnahmen weder in der Antragsbegründung noch in den Antragsunterlagen enthalten sind. Die verkehrliche Anbindung soll zunächst über die jetzige Straßenanbindung erfolgen, später auch über weitere Straßen. Der Vorhabensträger geht also davon aus, dass noch weitere Straßen gebaut werden müssen. Herr Prof. Johlen führte dazu aus, dass diese noch bei der Stadt Korschenbroich beantragt werden müssten. Er geht davon aus, dass diese die Baugenehmigung dann nicht erteilen würde und der Vorhabensträger diese einklagen müsste. Dies, meine Damen und Herren, ist der wahre Grund, warum die verkehrliche Anbindung nicht in dieses Planfeststellungsverfahren eingebunden ist. Sie ist nämlich nicht so problemlos zu erhalten, wie uns der Vorhabensträger glauben machen möchte. Sie kann aber nicht mehr aus diesem Planfeststellungsverfahren herausgehalten werden, sondern muss notwendigerweise integriert werden. Denn nur im Falle eines problemlosen Einfügens in die Planung ist dieser Vorbehalt möglich; die hier verfolgte Salamtaktik ist jedenfalls nicht zulässig.

Gleiches gilt für die Frage der Gewässer. Ich hatte bereits am Montag beschrieben, dass die prognostizierten Zahlen für das Schmutzwasser so nicht stimmen können und bitte die Bezirksregierung, ein genaues Augenmerk auf diese Frage zu richten. Warum die Verlegung des Eschertgrabens und die Aufhebung der Verrohrung des Schaumburggrabens nicht in dieses Planfeststellungsverfahren aufgenommen wurden, ist nur wie folgt erklärlich: Das wurde bei der Aufnahme der Daten einfach vergessen. Aber das ändert auch nichts an der Tatsache, dass die Verlegung bzw. Aufhebung der Gräben planfeststellungsbedürftig ist und zu diesem Verfahren gehört. Eine Ausgliederung dieser Tatsachen aus diesem Verfahren ist meines Erachtens nicht zulässig.

Abschließend möchte ich auf die Tatsachen zurückkommen, die bisher nur unzureichend oder gar nicht erörtert wurden. Das Thema Ausgleichs- und Kompensationsflächen ist ja seitens Herrn Scholz von der Landwirtschaftskammer ausreichend beleuchtet worden. Der Antragsteller konnte nicht belegen, dass er mit der Mehrzahl der Eigentümer Gespräche oder auch nur Vertragsanbahnungen geführt hat. Wenn die seitens des Antragsstellers gewünschten Flächen nicht verwirklicht werden können, müssen neue geschaffen werden. Diese Tatsachen lösen neue Betroffenheiten aus, was wiederum möglicherweise neue Anstoßwirkungen auslöst. Das Planfeststellungsverfahren müsste dann neu betrieben werden.

Zudem muss der Flughafen zunächst seine eigenen Flächen in Anspruch nehmen. Auch das wurde nicht geprüft. Die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von privatem Eigentum liegen nicht vor. Jede Inanspruchnahme von Grundstücken stellt einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer dar. Da die Planfeststellung schon eine enteignungsrechtliche Vorwirkung hat, muss geprüft werden, ob eine solche zulässig ist. Denn im späte-

ren Verfahren wird nicht mehr über das Ob, sondern nur noch über die Modalitäten der Enteignung entschieden. Es ist von besonderem Interesse, wie die Bezirksregierung mit dem Vorwurf der dann entstehenden Existenzgefährdung umgeht und dies in ihre Abwägung einfließen lässt. Denn eine Enteignung ist – wie wir alle wissen – nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig. Ich bin jetzt schon gespannt.

Ein weiteres Thema ist bisher noch nicht angesprochen worden: Die Stellung der Stadt Willich und die Verletzung von deren Planungshoheit. Ein Eingriff in die Planungshoheit kommt nur dann in Betracht, wenn hinreichend konkrete Planungen der Gemeinden durch das Ausbauprojekt beeinträchtigt werden können. Es wurde bereits vor der Auslegung des Antrages der Flughafen Mönchengladbach GmbH ein neuer Bebauungsplan im Bereich hinter dem Schlosspark „Pappelallee“ aufgestellt. Bei der Verwirklichung des Antragsgegenstandes kann weder das dort ausgewiesene Wohngebiet noch die Kindertagesstätte errichtet werden; die maßgeblichen Lärmschutzwerte verhindern dies. Die Stadt Willich wird somit massiv in ihrem Recht auf Planungshoheit eingeschränkt. Vorsorglich weise ich darauf hin, dass es sich um bereits bestehende Bebauungspläne handelt und nicht – wie im Falle der Entscheidung des VGH Mannheim vom 30. August 2002 – um einen planerischen Spielraum in Bezug auf die zukünftige Entwicklung eines Ortes.

Auch das Thema Altlasten müsste meines Erachtens noch diskutiert werden. Ich weiß, dass im hinteren Bereich des Flughafens ein Klärwerk war und möglicherweise – zumindest haben wir dementsprechende Bilder – auch ein Tanklager. Zu diesen Altlasten ist in den Unterlagen noch kein Wort verloren worden. Da alle diese Themen noch nicht angesprochen worden – und dies gilt sicherlich auch für andere Einwendungen –, muss meines Erachtens dieser Erörterungstermin über den heutigen Tag hinaus fortgesetzt werden.

Das Thema Flughafensystem habe ich mit vielen anderen Einwendern gestern schon auf den Punkt gebracht: Regelungsgegenstand eines Flughafensystems ist die Verkehrsaufteilung. Das bedeutet, dass der eine Flughafen den einen Teil des Verkehrs übernimmt und der andere Flughafen einen weiteren. Wir haben zwar inzwischen Akteneinsicht bekommen, aber daraus gehen keinerlei Aufteilungskriterien hervor, und zwar weder die Aufteilung nach Anzahl der Flugbewegungen noch nach Verkehrssegmenten noch nach Zielen. Diese Zahlen hätte ich jedoch gerne im Erörterungstermin gesehen. Schon gestern hatte ich dies gefordert, aber noch immer keine Antwort bekommen. Solche Zahlen sind wichtig, ermöglichen sie doch uns, den Einwendern, einen Abgleich auf Plausibilität der Daten. Das wäre doch eine Chance zur Vertrauensbildung auch für den Antragssteller gewesen. Diese hat er jedoch vertan.

Ich fordere daher noch einmal eine Zusage seitens des Flughafens Mönchengladbach, dass der Antrag zurückgenommen wird. Dies müsste ihm nach den Aussagen des Flughafens Düsseldorf ein Leichtes sein, denn der „Antrag ist nicht mehr wichtig“. Da ich jedoch davon ausgehe, dass der Flughafen dies nicht erklären wird, fordere ich die Bezirksregierung auf –

sollte der Antrag planfestgestellt werden –, die Auflage zu machen, die beiden Flughäfen nicht als Flughafensystem zu verfolgen. Bevor die Bezirksregierung den Antrag feststellen will, sollte sie – so denke ich – noch einmal darüber nachdenken, dass ein Flughafensystem eine neue Anstoßwirkung für das Planfeststellungsverfahren initiiert. Denn es ist ein Unterschied, ob hier von einer Erweiterung zweier Flughäfen gesprochen wird oder von einem Flughafensystem. Andere Einwander konnten sich nicht auf einen Verkehr durch ein Flughafensystem einstellen und hatten keine Chance, hierzu Stellung zu nehmen. Meines Erachtens ist das Verfahren damit beendet.

Sollte die Bezirksregierung jedoch trotz all dieser Bedenken den Antrag auf Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach genehmigen, **beantrage** ich,

dass folgende Auflagen ergehen:

1. Starts und Landungen sind lediglich bis 22:00 Uhr zulässig.
2. Sollte es zu Verspätungen kommen, so sind lediglich Landungen bis ausnahmsweise 23:00 Uhr zulässig, höchstens jedoch 5 Landungen im Monat.
3. Der Flughafen Mönchengladbach darf mit dem Flughafen Düsseldorf kein Flughafensystem bilden.
4. Der Flughafen Mönchengladbach hat auf Antrag eines Eigentümers eines innerhalb des Nachtschutzgebietes gelegenen Grundstückes, das zum Zeitpunkt der Auslegung des Planfeststellungsantrages bereits bebaut war, für Schallschutzeinrichtungen an Schlafräumen Sorge zu tragen. Hierbei ist zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge das Lärmschutzziel von 35 dB(A) innen erreicht wird. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu bewirken, dass die Fenster von Schlafräumen geschlossen gehalten werden, hat die Flughafen Mönchengladbach GmbH auf Antrag des Eigentümers eines derartigen Grundstückes die Kosten für ein Belüftungssystem in seinen Schlafräumen bis zu einem Betrag in Höhe von 400 € pro Schlafräum – in anderen Verfahren ist diese Summe üblich – zu erstatten.
5. Gleiches gilt für Schulen und Kindergärten, sofern dort ein Wert von 35 dB(A) innen auch während der Tageszeit erreicht wird.
6. Der Verkehrslandeplatz darf nur in einem Umfang betrieben werden, bei dem die in der jetzt schon beschlossenen Novelle des

Fluglärmsgesetz festgesetzten Werte durch den Flugbetrieb nicht überschritten werden.

7. Diese Werte müssen seitens der Flughafen GmbH jährlich zum 31. Dezember nachgewiesen werden.
8. Bevor der Flughafen Mönchengladbach dieses Vorhaben beginnt, ist zu beachten:
  - a. Die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bezüglich der Verlegung des Trietbaches sowie der Aufgabe der Verrohrung des Schaumburggrabens ist nachzuweisen.
  - b. Die Durchführung der Planfeststellung bezüglich einer verkehrlichen Erschließung ist nachzuweisen.
  - c. Die komplette Verwirklichung der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen ist nachzuweisen.
  - d. Ein Gesamtkonzept, das die Wassereinleitungsmengen der Niederschläge des Flughafengeländes, die Grundwasserhaltungsanlagen für das Flughafengelände und die Grundwassereinleitung der Nachbargemeinden zusammenführt und bewertet, ist zu erstellen. Die hydraulischen Belastungen der Vorfluter sind nachzuweisen. Die Kanäle und Entwässerungsbauwerke sind wasserdicht auszuführen. Die Flugverkehrsflächen sind wasserundurchlässig herzustellen und sodann ordnungsgemäß an die Entwässerungsanlagen anzuschließen.
  - e. Es dürfen keine Untergrundverunreinigungen oder Altablagerungen vorhanden sein. Dies ist vor Ausführung der Maßnahme gutachterlich abzuklären.
  - f. Die Umsetzung der naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist in Absprache mit der Bezirksregierung durchzuführen und zu dokumentieren. Nach jeder Bauphase wird eine Bilanzierung stattfinden.
  - g. Falls die begleitenden Monitoring-Programme dazu Anlass geben, wird die Flughafengesellschaft zusätzliche Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen vornehmen.

- h. Die Bauvorhaben sowie die Inbetriebnahme des Flughafens und die stattfindenden Flüge sind der Deutschen Flugsicherung zur gutachterlichen Stellungnahme vorzulegen. Diese Ergebnisse des Gutachtens hat der Flughafen zu veröffentlichen, und zwar in allgemein zugänglichen Medien.
- i. Durch die Zunahme dieses Flugverkehrs wird naturgemäß der Schulflugbetrieb leiden müssen. Deshalb fordern wir, dass An- und Abflüge im Rahmen von Übungsflügen in Zukunft an Sonn- und Feiertagen vermieden werden.
- j. Der Vorhabenträger hat ein Monitoring-Programm mit Beginn der Planfeststellung zur Grundwassersituation durchzuführen.

Abschließend möchte ich noch ein paar persönliche Worte sagen. Ich denke, wir haben in diesem Verfahren alle sehr viel gelernt. Ich wollte den Einwendern und den Kollegen für die partnerschaftliche Zusammenarbeit danken und möchte das auch ausdrücklich auf die Bezirksregierung ausweiten. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Frau Schwerdtfeger. Als nächster hat Herr Schäfer das Wort.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Vielen Dank, dass Sie mir das Wort erteilen. Ich werde bei dieser Gelegenheit wieder darstellen, um was es geht: nicht um meine kleine, bescheidene Existenz, sondern um die Existenz von mindestens 11.000 Menschen. Ich möchte deutlich machen, dass ich mich mit dem Thema schon lange beschäftige, denn es hat einmal geheißt, Jumbo-Jets würden in Mönchengladbach nicht landen.

Die Vertreter der Verwaltung erläuterten der Bezirksvertretung Neuwerk die Stellungnahme der Stadt zum Landesentwicklungsplan 4, genauer zum Teilabschnitt „Gebiete mit Planungsbeschränkung zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm“. Der von der Verwaltung vorgelegte Entwurf sieht zwei Lärmschutzzonen vor: Zone B bis 67 dB(A) umfasst die unmittelbare Umgebung des Flughafens, während die Zone C bis 62 dB(A) Bereiche des Stadtgebietes Mönchengladbach sowie der Städte Willich und Korschenbroich umfasst. Planungsbeschränkungen, so die Vertreter der Verwaltung, ergeben sich in Neuwerk nicht, da die Entwicklung der Siedlung am Nordkanal ab-

geschlossen sei. Umbaumaßnahmen können in der Siedlung im Rahmen des Baurechts vorgenommen werden.

Das, meine Damen und Herren, schrieb die „Rheinische Post“ am 7. September 1983. Sie sehen, meine Schatzkiste ist unergründlich.

(Herbert Schäfer [Einwender] hält eine Karte hoch)

Ich habe noch einmal die Ihnen schon bekannte Karte in die Hand genommen, mit der ich Sie aber nicht langweilen möchte. Ich weiß, dass Sie alle – unser Kreis hier ist ja mittlerweile sehr zusammengeschrumpft – das kennen. Mit dieser Karte hat gestern auch Herr Dr. Krieger vom Flughafen Düsseldorf gearbeitet. Die Karte – diese hier ist übrigens auch aus meiner Schatzkiste – stammt vom 28. Februar 2003. Die Diskussion, ob wir den Flughafen Mönchengladbach brauchen, ist also schon ein bisschen älter. Sie fing mit der neuen Ära, mit dem „Jumbolino“ an. Wie diese Ära geendet ist, haben wir hier ja hinreichend erörtern können.

Lassen Sie mich jetzt in die Gegenwart dieses Erörterungstermins zurückkehren.

(Folie: Karte Fluglandeplatzgebiet)

Sie sehen auf der Karte das beanspruchte Gebiet.

Ich fasse einmal in den folgenden Kernaussagen zusammen, wie sich mir der Stand des Erörterungstermins nach dem 30. Juni 2005 darstellt: Die Prognose 2015, die den Bedarf begründen soll, ist nicht haltbar. Eine der wichtigsten Fragen im Planfeststellungsverfahren war ja, ob es einen Bedarf gibt. Die versprochenen bzw. angedachten Arbeitsplätze sind nicht in der prognostizierten Größenordnung zu erwarten, auch nicht 2015.

Der Antrag auf ein Flughafensystem wurde erst jetzt in das Planfeststellungsverfahren eingeführt. Ich fühle mich dadurch hinters Licht geführt. Denn es kann ja wohl nicht wahr sein, dass ich zu einem Verfahren eingeladen werde, in dem sich dann erst später herausstellt, dass ein Flughafensystem gewollt ist. Dann wurde gestern auch noch die Nebelkerze geworfen, dass das mit dem Flughafensystem alles gar nicht so wichtig sei und dass man damit kein Geld verdienen könne. Das können Sie jemandem erzählen, der die Hose mit der Kneifzange zumacht, aber nicht einem gelernten Betriebswirt!

(Beifall und Heiterkeit bei den Einwendern)

Besonders schockiert hat mich, dass keine Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern geführt wurden. Damit meine ich insbesondere die Bauern, die unmittelbar betroffen sind und Grundstücke abgeben sollen. Zwar hat man in Eschert – und das weiß ich aus persönlichen Gesprächen – mit den Anrainern Verhandlungen geführt. Die wurden dann unter folgendes

Motto gestellt: „Jetzt bekommen Sie noch einen guten Preis. Wenn das Planfeststellungsverfahren erst einmal läuft, ist das schon schwieriger zu vermitteln. Unsere Vorgesetzten sagen dann, das Vorhaben werde sowieso genehmigt, und fragen, warum man dann noch so gutes Geld geben soll. Ist der Planfeststellungsbeschluss erst einmal da, können Sie auch damit rechnen, enteignet zu werden.“ Das sind ungeheure Dinge, die im Vorfeld gelaufen sind und die mich ungeheuer irritieren.

Die Risikoanalyse der Absturzmöglichkeiten ist einfach unzureichend, da es bei gleichzeitigem Flugbetrieb von Düsseldorf und Mönchengladbach zu Begegnungsverkehren, wie es in der Fachsprache heißt, kommt. Hier muss meiner Anregung, die ich schon vorgestern eingebracht habe, gefolgt werden: Das Ganze muss genau definiert und nach dem neuesten Stand der Risikoforschung bewertet werden. Es darf nicht so sein, wie die Antragstellerin sich das vorstellt, denn die Antragstellerin sagt, das sei alles ganz einfach und könne schon geregelt werden. Man solle einfach einmal nach Mailand, New York und London schauen. Wir haben dorthin geschaut! Und siehe da, dort sind die Start- und Landebahnen fast alle parallel zueinander angeordnet. Aber in Mönchengladbach haben wir eine Querwindbahn, wie es in der Fachsprache heißt, und damit wird die Risikobewertung etwas schwieriger. Ich gebe das als Nicht-Fachmann zu bedenken. Aber auch ich musste in dem technischen Bereich, in dem ich tätig war, öfter Risikoanalysen machen und entsprechende Entscheidungen habe ich wirklich nur dann getroffen, wenn ich mir sehr sicher war, dass ich auch alle Umstände berücksichtigt hatte. Ich werde insbesondere angesichts des „Hin- und Hertitschens“ – entschuldigen Sie bitte den niederrheinischen Ausdruck – der Deutschen Flugsicherung bei dieser Frage den Eindruck nicht los, dass das angesprochene Problem nicht ausreichend bewertet wurde. Deshalb fordere ich von der Bezirksregierung, dass sie das alles noch einmal genau unter die Lupe nimmt.

Die Überflughöhen beim Landeanflug über Neersen – und insofern bin ich ganz persönlich betroffen – liegt bei unter 170 m. Beim Start, je nach Maschinentyp und Zuladung, liegen sie bei 240 m bis 300 m. Der Überflugsektor, also der ganze Bereich, den die Karte, die Sie im Moment sehen, darstellt, liegt zwischen 350 m und 450 m Breite. Die Zahl der Überflüge pro Tag zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr und zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr wird bewusst nicht eindeutig genannt, damit man diesen Punkt in diesem Verfahren schnell über die Bühne bekommt. Aber wenn man der für mich nicht haltbaren Prognose folgt, kommt man auf 55 oder mehr Überflüge pro Tag; es sind dann bis zu 80 Überflüge pro Tag. Das ist in dem Sektor einfach nicht hinnehmbar. Es wird dazu führen, dass wir beantragen werden, einen Schutz eingebaut zu bekommen. Es muss – da wir gerade über Finanzen sprechen – ein Fonds aufgelegt werden, damit die Ansprüche der Betroffenen entweder in Bezug auf passiven Schallschutz oder in Bezug auf die Entwertung ihrer gesamten Immobilie berücksichtigt werden können. Vorher darf es keine Genehmigung geben.



Ich hatte schon namens des Landesforums der Naturschutzverbände und des BUND Ausführungen gemacht. Ich möchte ganz kurz noch einmal darauf zurückkommen. Die Regelung zum Ausgleich der Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete ist völlig unzureichend. So kann das nicht gehen!

Ich möchte Sie jetzt nicht damit strapazieren, Ihnen meine Einwendung vom 23. Mai 2004 vorzulesen. Ich konnte schon am ersten Tag feststellen, dass ich hier als Haupteinwender geführt werde, weil ich vier Seiten geschrieben habe. Ich kann heute nur zusammenfassend feststellen, dass nicht ein Argument von der Gegenseite gekommen ist, welches mich jetzt in die Lage versetzte zu sagen: Jawohl, das können wir machen, das wird ein rundes Ding. Nein, das Ganze ist ein Absturz! Bezüglich der Genehmigungsfähigkeit schließe ich mich deshalb inhaltlich voll und ganz den Stellungnahmen der Stadt Willich, des Landesforums der Naturschutzverbände und des BUND an, die eindeutig klar gemacht haben, dass sie das Ganze nicht hinnehmen und eventuell sogar den Klageweg beschreiten würden. Ich bin dazu auch bereit.

Ich erwarte nach einer sorgfältigen Prüfung und Abwägung von der Bezirksregierung die Mitteilung: Nicht genehmigungsfähig, zurück an den Antragsteller! Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Schäfer, für Ihre Zusammenfassung des Termins. Als nächster hat Herr Willi Netzer das Wort. – Ich sehe ihn nicht. Dann wäre Herr Hubertus Goltsch der nächste Redner. – Aber auch ihn sehe ich nicht im Saal. Wir gehen weiter in der Rednerliste: Herr Hans-Joachim Berndt hat das Wort.

**Hans-Joachim Berndt (Einwender):**

Guten Morgen, Frau Vorsitzende, guten Morgen, meine Damen und Herren! Ich bin Direktbetroffener aus Tönisvorst und gleichzeitig Mitglied des Bürgervereins in Tönisvorst gegen Fluglärm, der aber für eine andere Sache gegründet wurde.

Mein Vorwurf vom ersten Tag war – Sie erinnern sich sicherlich –, dass die Bezirksregierung ihre Hausaufgaben nicht gemacht habe. Das hat sich, wie wir in der sich lange hinziehenden Erörterung gesehen haben, bitter gerächt. Ich hatte gesagt, Sie hätten die 10.000, 15.000 oder 20.000 Einwendungen wunderbar auseinandernehmen und nach Argumenten sortieren können. Diese Argumente hätten einzeln zusammengefasst werden können und von Ihnen, der Bezirksregierung, oder von uns, den Bürgerinitiativen, vorgetragen werden können. Nicht jeder hätte mit seinen Argumenten in diesem Erörterungstermin 15 Minuten bis 20 Minuten beansprucht, sondern man hätte die Fragen konzentriert 20 Minuten oder 30 Minuten lang in allen Facetten kundtun können. Anschließend wären die Gegengutachter zu Wort gekommen. Danach hätte sich auch Herr Zerbe äußern können, der die ganze Zeit kaum den Mund

aufgemacht hat. Er hat nur immer genickt oder vergessen, die Streichhölzer aus den Augen herauszunehmen. Schließlich hätten dann auch die Sachverständigen – sie haben ja ohnehin schon ihre Gutachten beigebracht – noch einmal ihre Argumente darlegen können. Für jede große Sache hätte man vielleicht einen Tag gebraucht. In sechs Tagen wäre die Sache gelaufen gewesen. Aber nein, jeden Abend kommen stundenlang dieselben Argumente, die schon vorgebracht wurden. Warum ist das erlaubt? Es war am 26. Mai 2004 Schluss mit den Einwendungen. Es wurde alles in den Papierkorb geworfen, was später eingewandt wurde. Aber dann wird hier wieder neu begonnen: Jeder wird wieder zugelassen und darf reden und alles wird wieder von neuem „durchgeseiert“.

Ich war auch überrascht, als vergangene Woche wieder dieses leidige Thema Bedarf kam. In den zwei Jahren seit 2003 ist nichts anderes geschehen, als immer wieder auf den Fünzigkilometer-Umkreis abzustellen; nichts anderes ist Ihnen eingefallen. Ein Gutachter sollte sich dafür schämen. Wie kommen Sie denn darauf zu sagen, dass alle Menschen in dem Fünzigkilometer-Umkreis zu Ihrer Klientel zählen. Das stimmt doch nicht. Sie hätten das von einem Forschungsinstitut für Verbraucherforschung untersuchen lassen müssen. Die hätten dann die Menschen gefragt, wohin sie tendieren würden – nach Weeze, nach Düsseldorf, nach Köln oder ob sie vielleicht doch vor der Haustür einsteigen möchten. Das darf man natürlich nicht so suggestiv machen; das ist klar. Aber nein, es wird alles und jeder in dieser Gegend eingeschlossen – Maus und Kind und Greis.

(Karte: Regierungsbezirke NRW)

Ich kann ja bestätigen, dass Ihre Daten genau stimmen. Sie sehen auf dieser Karte Säulendiagramme, die die Einwohnerzahl darstellen. Das alles habe ich innerhalb weniger Minuten aus der kommunalen Datenbank für jede Stadt auf drei Stellen nach dem Komma genau bekommen. Wie gesagt, Ihre Daten stimmen. Ich habe aber auch die Daten für Mönchengladbach und für das Hinterland berechnet. Wenn man auch noch diejenigen hinzuzählt, die aus dem Düsseldorfer Bereich wegfallen, kommt man auf Ihre Zahl von 7,8 Millionen. Sie haben also, so gesehen, wieder Recht. Aber das ist eine Milchmädchenrechnung! Apropos Milch, wenn ein Supermarkt, wie kürzlich „Real“ in St. Tönis, auf der Wiese neu eröffnet wird, und wenn sich daneben ein „Aldi“ und ein „Plus“ ansiedelt und auch noch „Lidl“ und alle anderen dazustreben, kann ich meine Milch trotzdem nur einmal holen. Ich werde nicht das erste Paket bei „Lidl“ holen und das zweite bei „Real“ usw. Man holt seine Milch eben nur einmal. Es ist also anders als Sie es vorgetragen haben, meine sehr geehrten Herren Gutachter – oder vielleicht auch meine sehr geehrten Damen Gutachter. Aber nein, Frauen traue ich soviel Dummheit gar nicht zu.

(Beifall bei den Einwenderinnen)

Also, meine Herren, das dürfen Sie so nicht machen! Bringen Sie das nächste Mal vernünftige Daten für die Bedarfsermittlung!

Dann hatte ich gesagt, mit der gegenwärtigen Infrastruktur gehe das nicht. Sie können für den Mönchengladbacher Flughafen doch nicht in den Niersauen genau so eine Straße wie die ausgebaute sechsspurige Autobahn nach Düsseldorf einrichten. Sollen wir das hier vielleicht noch vier- oder besser sechsspurig machen? Ja, dann könnten die Fluggäste kommen. Aber anderenfalls müssen sie sich durch unsere Dörfer und Städte quälen; wir bekommen damit mehr Verkehr. Das ist alles nicht bedacht. Diese Gutachten sind wirklich grottenhaft. Ich kann es nicht mehr hören. In einer Presseinformation wurde letzte Woche wieder auf das Gutachten von Prof. Hamm mit genau den Daten zurückgegriffen, die auf der Prognose bezüglich der „Jobmaschine“ beruhen. Das ist Unsinn: Laufend wird abgebaut! Jeden Tag steht in der Presse, dass die Cockpitbesatzung bei den Billigfliegern schon mitputzen muss! Es wird alles nur noch im Internet abgewickelt! Die ganzen Reisebüros bekommen ihre Aufträge nicht mehr! Gestern wurde wieder deutlich, dass – Sie merken, ich errege mich hier wieder; aber das kommt aus dem Innersten heraus – das ganze Bauerwartungsland, das bei uns in der Gemeinde eingerichtet wurde, für die Katz ist! Die Handwerker haben nichts zu tun! Rechnen Sie Hunderte und Tausende von Handwerksbetrieben einmal aus Ihren Berechnungen heraus. Dann kommt ihre Jobmaschine aber sofort zum Stillstand. Da ist Sand im Getriebe. Hören Sie bitte mit diesen Argumenten auf. Durch Wiederholungen werden sie nicht wahr. Leider ist die Presse nicht zugelassen, sonst würde das korrigiert und man müsste sich nicht über die fadenscheinigen Betriebsinformationen über den Flughafen und so weiter ärgern. Wo sind eigentlich Ihre Befürworter? Ich habe für Ihre Argumente nicht einmal Beifall gehört.

(Beifall bei den Einwendern)

Es gab immer nur Beifall für ganz konkrete Einwendungen der Bürger und der Kommunen. Meine Hochachtung für die Bürgerorganisation, die jeden Tag hier versammelt ist! Ich danke auch der Willicher Kommune und den anderen Kommunen, die jeden Tag hier vertreten waren. Was das kostet, kann man sich einfach nicht vorstellen. Was Sie damit heraufbeschworen haben, ist ein Unding. Jeden Tag muss ich bei den hohen Spritpreisen 40 km fahren, um hier sein zu können. Ich sage also, dass Sie die Einzugskreise vernünftiger ziehen müssen. Dann können Sie auch den Bedarf ermitteln.

Es geht jetzt noch um einen Punkt, den ich eigentlich schon gestern Abend vor der vollen Kulisse mit den vielen Betroffenen vorbringen wollte. Es gäbe noch viel mehr Betroffene, wenn alle diese Bilder gesehen hätten. Ich habe sozusagen einmal die Stellung eines Satelliten eingenommen und habe mir die Flughäfen in Westdeutschland angeschaut. Ich will Ihnen das auf einer Satellitenaufnahme einmal zeigen.

(Folie: Satellitenaufnahme Flughafen Mönchengladbach)

Das Fähnchen auf der Karte markiert die Mitte der jeweiligen Flugbahn. Ich fange mit Mönchengladbach an. Um herauszufinden, wie die Lärmentwicklung sein wird, zieht man nicht

Messungen von heute heran, rechnet diese auf 2015 hoch und kommt dann auf irre Werte. Man kann zur Zeit nicht richtig messen. Deshalb schaut man sich das besser einfach einmal generell wie folgt an: Schloss Neersen als Bezugspunkt kennt, glaube ich, jeder. Jedes Jahr kommen ca. 20.000 Besucher zu den Schlossfestspielen, und zwar mittlerweile schon zum 21. Mal; man sieht also, wie bekannt diese Sache ist. Wenn aber der Ausbau kommt, wissen wir, was droht: Entweder man schließt die Festspiele oder man spielt jeden Tag „Viel Lärm um Nichts“.

(Beifall bei den Einwendern)

Oder, Herr Zerbe, wären Sie bereit, an dem Abend der Festspiele den Flugverkehr ruhen zu lassen? Z. B. hat man den Flugverkehr in Rom, also einer Millionenstadt, eingestellt, als die „Drei Tenöre“ sangen. Wären Sie bereit, Ihren Provinzflughafen an dem benannten Abend stillzulegen? – Keine Antwort? Also geht es wie immer nach dem Motto: Was habe ich dazu schon zu sagen?

(Beifall und Heiterkeit bei den Einwendern)

Wenn Sie „Ja“ gesagt hätten, hätte ich den Festspielen empfohlen, jede Woche den „Ring des Nibelungen“ zu spielen – der dauert vier Tage.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

So, jetzt sollten wir wieder zu Ernsterem kommen. Es geht jetzt um die Lage des Bezugspunktes Schloss Neersen zu der mit dem Fähnchen markierten Mitte des jeweiligen Flugplatzes.

Schauen wir uns einmal die Karte mit dem Flughafen Düsseldorf an und verschieben unsere Fähnchen von der Mönchengladbacher Karte entsprechend.

(Folie: Satellitenbild Düsseldorf)

Der Bezugspunkt Schloss Neersen findet sich dann auf der Karte in dem Waldgebiet bzw. mitten in Lohausen wieder. Die Lohausener können ein Lied davon singen, wie die Situation schon jetzt dort ist. Also, liebe Neersener, fahren Sie nach Lohausen, setzen Sie sich dort auf eine Straße oder irgendein Grundstück und hören Sie sich an, wie es bei Ihnen im Jahr 2010 sein wird. Das kann man also alles schon jetzt wissen. Ohne eine einzige Messung zu machen, höre ich mir dort eine Boeing 757 an und weiß, ohne eine einzige Hochrechnung, dass es in Zukunft auch in Neersen so sein wird.

Schauen wir uns des Weiteren die Karte mit dem Flughafen Weeze-Laarbruch an.

(Folie: Satellitenbild Flughafen Weeze-Laarbruch)

Sie sehen wieder die Mitte der Landebahn bei dem Fähnchen auf der Karte. Der Bezugspunkt Schloss Neersen würde – wenn wir wieder die Fähnchen von der Mönchengladbacher Karte entsprechend verschieben – weit draußen auf einem Feld liegen. Dorthin könnte man einmal einen Picknickausflug machen und sich einen Eindruck von dem Lärm verschaffen. Dabei wären Sie von dem Grundlärm von Rasenmähern usw., über den hier immer mitdiskutiert wurde, abgeschirmt.

Schauen wir uns nun den Flughafen Dortmund-Wickede an.

(Folie: Satellitenbild Flughafen Dortmund-Wickede)

Sie sehen wieder den Bezugspunkt Schloss Neersen auf der Karte sozusagen auf der großen Wiese liegen, aber nicht allzu weit davon entfernt gibt es schon Ansiedlungen. Wenn man sich Starts und Landungen in die andere Richtung vorstellt, läge der Bezugspunkt fast mitten im Ort Wickede. Das ist so ähnlich wie es bei Neersen sein würde; das können Sie sehr gut vergleichen. Fahren Sie nach Wickede! Dort können Sie tagtäglich Ihre Situation wiedererkennen – auch mit den Schallkegeln, die von den Häusern kommen usw.

Mein Gutachten, das nicht viel kostet, kann ich fortsetzen. Als nächstes kommen wir zu Münster/Osnabrück.

(Folie: Satellitenbild Flughafen Münster/Osnabrück)

Sie sehen auf der Karte wieder das Fähnchen und wieder verschieben wir unseren Bezugspunkt: In die eine Richtung liegt, auf der grünen Wiese, Schloss Reidt und auf der anderen Richtung Ladbergen. Die Bürgerinitiative aus Ladbergen kennen wir aus dem Internet zur Genüge. Sie ist sehr rührig, weil sie schon jetzt genauso betroffen ist, wie Sie in Neersen es sein werden. Ich spreche immer von Neersen, weil mir die „armen Schweine“ dort so Leid tun, falls der Flughafen einmal kommen sollte. Dieses Szenario kann man sich heute schon, ohne einen Messwert zu haben, ausmalen.

(Beifall bei den Einwendern)

Übrigens: Weeze wäre doch ein sehr schönes Flughafensystem. Weeze liegt in der Nähe der Autobahn und nicht weit von Düsseldorf entfernt. Warum bekämpfen die sich? Warum nehmen die nicht das als Flughafensystem, wo sie ihre Flugzeuge starten und landen lassen, wenn Not am Manne ist? Aber nein, man muss das System zwischen Dörfer und Auen in die Naturschutzgebiete hineinzwängen, als gäbe es keinen anderen Ort auf der Welt. Gehen Sie doch meinetwegen nach Grönland!

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Aber nun schauen Sie sich einmal den Flughafen Köln/Bonn an.

(Folie: Satellitenbild Flughafen Köln/Bonn)

Sehen Sie einmal, wie ideal die Denker in Köln/Bonn gearbeitet haben – riesige Weiden und Felder sehen Sie da, alle naturgeschützt. Der Bezugspunkt Schloss Neersen würde hinter dem Zaun auf der Karte liegen – wiederum auf beiden Seiten des Fähnchens. Auch dort könnten Sie Ihre Messungen machen oder sich das anhören; auch Köln bietet sich also als Vergleich an. Die Querbahn des Flughafens Köln/Bonn habe ich nicht auf der Folie eingeblendet; sie wird nur zu 0,6 % genutzt, weil sie sonst den gesamten Längsverkehr zerstören würde, und ist daher weniger bedeutend. Sie können also für jede Maschine dort schon jetzt alle Lärmwerte – den maximalen und minimalen Schallpegel für alle gängigen Maschinen und Distanzen – ermitteln. Der Maßstab auf den Satellitenbildern ist übrigens überall der gleiche.

Die Gutachter der Deutschen Flugsicherung haben mich – und auch Sie – in diesem Erörterungstermin vergackeiert, als ich gesagt habe, dass sich in Vorst doch etwas tun müsste. Ich habe gesagt, es könne doch nicht sein, dass die Maschinen, die in Mönchengladbach starten werden, einfach über die Grenze huschen. Da haben die gesagt: Das werden die so wie jetzt dürfen. Dann kam ich dahinter, dass die immer das gegenwärtige Flugaufkommen meinten, das heißt die kleinen Hüpfer, die nach Heringsdorf oder Kattowitz zum Angeln fliegen. Die dürfen weiterhin geradeaus fliegen. Nachdem Herr Meurer mich unterstützt hatte – ich war ja so blöd und habe nicht gemerkt, dass die von der Flugsicherung sich dumm stellten –, kam dann endlich heraus, dass, wenn die großen Flieger kommen, neu verhandelt werden müsse. Den Erfolg, den die Deutsche Flugsicherung bei den Verhandlungen hatte, können wir MODRU 5 T-Geschädigte jetzt noch ganz deutlich spüren. Glauben Sie etwa, Herr Zerbe, man wird ihrem treuen Blick erliegen und Sie einfach mit Ihrer Boeing 757 in den holländisch-belgischen Luftraum sofort einfliegen lassen? Passen Sie nur auf, dass Sie nicht als unbekanntes Flugobjekt abgeschossen werden!

(Beifall bei den Einwendern)

Sie sagen immer, das Flugaufkommen sei gestiegen. Wo ist es denn gestiegen? Das Passagieraufkommen kann man mit Hilfe des Internet ermitteln. Dafür braucht man keinen Gutachter: Ein Knopfdruck und ein paar Euro Gebühren und schon hat man das alles auf dem Bildschirm.

(Folie: Passagieraufkommen der wichtigsten deutschen Flughäfen)

Wo sind denn die Passagierzunahmen? Von dem winzigen Anstieg in Düsseldorf, den man in der Statistik auf der Folie sieht, zehren Sie. Wenn morgen die nächste Ölpreiserhöhung kommt, ist das schon wieder hinfällig. Es geht ja schon jetzt mit dem Kerosinzuschlag los. Warten Sie einmal ab! Wenn eine Steuer auf Kerosin von 1 Cent, 2 Cent oder 3 Cent kommt – und nicht wie beim Benzin für normale Bürger eine Steuer von 50 Cent oder 70 Cent –,

dann werden Sie es sich zweimal überlegen, ob Sie eine Maschine hochfahren oder ob Sie nicht lieber zu Fuß nach Amsterdam gehen.

Der Kölner Flughafen bietet des Weiteren sämtliche Messwerte in Bezug auf Dauerschallpegel. Warum rechnet man denn da dauernd? Man kann doch an Ort und Stelle auf alle Werte von vielen Messpunkten aus mehreren Jahren – von 1956 bis März 2005 – zurückgreifen. Von dem, was die dort an Öffentlichkeitsarbeit leisten, können sich andere Flughäfen in unserer Region noch eine Scheibe abschneiden. Warum gibt es auch dort jetzt starke Bürgerinitiativen? Wegen des verdammt Nachtfluglärms! Der macht die Leute kirre. Wie viele Hundert Nachtflüge gibt es in Deutschland? Sie können das für jeden Flughafen auf der Folie sehen. In Köln, da wird auf Teufel komm raus gestartet. Trotzdem gibt es noch Kapazitäten; da können noch mehr Fluggäste hinkommen – auch Mönchengladbacher.

Ich komme jetzt zum letzten Bild. Wir haben zwar noch 25 weitere Flughäfen in Deutschland, ich will Sie aber nicht langweilen.

(Folie: Satellitenbild Flughafen Frankfurt/Main)

Sie sehen jetzt einen Großflughafen, den größten in Deutschland. Wenn Sie jetzt die entsprechende Lage des Bezugspunkts Schloss Neersen auf der Karte suchen, dann sehen Sie, dass er am Ende der Start- und Landebahn liegt. Wenn Sie sich das einmal für Mönchengladbach vorstellen, würden Sie bei den Schlossfestspielen live die Maschinen landen sehen können.

Das alles sollte kein Witz sein. Ironie ist doch nur, dass dieser Flughafen geplant werden soll! Ich empfehle der Bezirksregierung: Prüfen Sie bitte jedes einzelne Wort des Wortprotokolls! Herrn Zerbe und seinen Chefs empfehle ich: Ziehen Sie lieber den Antrag so schnell wie möglich zurück, bevor es noch teurer wird!

Ich möchte nun mit dem Ihnen allen bekannten Plakat an dieser Stelle demonstrieren. Nicht nur die Kinder, die damit hier waren, können das. Ich mache das nun schon seit zwei Jahren.

(Hans-Joachim Berndt [Einwender] hält Plakat mit der Aufschrift „Tönisvorst gegen Fluglärm, Lärm macht krank!“ hoch)

Wenn ich das Bild dieser gequälten Frau auf dem Plakat ansehe, kann ich mir gut einen Neersener vorstellen. Denn wenn die erste Boeing 757 über die Niers fliegt, könnte so der Aufschrei der Bevölkerung in Neersen aussehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich danke sehr dafür, dass ich das Wort ergreifen durfte.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Berndt. Herr Houben, Sie haben eine Nachfrage?

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Herr Berndt, ich habe eine Anmerkung zu etwas, das Sie eingangs gesagt haben, und zwar zu der Frage, warum hier keine Befürworter des Antrages aufgetreten sind und Beifall bekommen haben. Ich denke, die Antwort ist ganz einfach: Welcher Unternehmer – die Mitglieder des Fördervereins, die mangels Einsicht überredet wurden, dort Mitglied zu werden, eingeschlossen – hätte denn den Mut, in einem so traurigen Verfahren, in dem der Antragssteller eine derart schwache Figur abgibt, aufzutreten und zu sagen, er halte den Flugplatz für wichtig? Der müsste doch mit dem Klammerbeutel gepudert sein. Jeder Unternehmer, der jemanden als Erkunder hierher schickt, um zu schauen, wie das Verfahren läuft, wird brav daheim in seinem Büro bzw. auf dem Schoß seiner Kunden bleiben, schauen, dass er seinen Job macht, und nicht diese traurige Veranstaltung besuchen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Houben.

**Hans-Joachim Berndt (Einwender):**

Gut, dem habe ich nichts hinzuzufügen. Ich frage auch, wo die Industrie und die Handelskammer und deren Mitglieder denn bleiben. Wo bleiben die Angestellten dieser Firmen? Die wissen überhaupt nicht, dass ihre Chefs in irgendeiner Vollversammlung dem Ganzen zugestimmt haben. Die Chefs waren bestimmt auch nicht alle da. Die werden einfach von der Mitgliederliste abgeschrieben und sollen dann den Bedarf für den Flughafen darstellen. Das ist nicht richtig.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Berndt. Wir haben heute Morgen nun schon einige Resümees gehört. Vielleicht darf ich den Blick ein bisschen auf den aktuellen Tagesordnungspunkt lenken und die nächsten Redner daran erinnern, dass wir noch immer über die finanziellen Auswirkungen sprechen. Als nächster hat Herr Lutter das Wort.

**Ferdinand Lutter (Einwender):**

Schönen guten Morgen. Ich komme aus Willich-Schiefbahn und bin dort im Bürgerverein gegen Fluglärm. Ich muss sagen, dass Herr Berndt mir nicht nur von der Seele, sondern auch aus dem Herzen gesprochen hat. So hervorragend, wie er das gemacht hat, hätte ich das früher auch gern einmal gemacht. Aber jetzt komme ich zur Sache. Ich hatte am Montag



Herrn Zerbe eine Vereinbarung in Bezug auf Umbau und Ausbau und die Verlegung von Gewässern usw. gegeben. Es handelt sich um eine Vereinbarung zwischen dem Bürgerverein gegen Fluglärm der Stadt Willich e.V. und der Flughafengesellschaft Mönchengladbach. Ich wollte fragen, Herr Zerbe – heute sind Sie ja im Gegensatz zu gestern wieder da –, ob Sie diese Vereinbarung wollen und sie unterschrieben haben? Wenn Sie sie nicht wollen, hätte ich gern die vier Blätter zurück. Wenn Sie sie unterschreiben, hätte ich gern drei zurück. Ich hatte ja gesagt, wer jeweils ein Blatt bekommen sollte. Aber wenn Sie nicht unterschreiben, berufe ich mich auf meine Urheberrechte. Das ist mein geistiges Eigentum. Sie können es mir auch bei der nächsten Sitzung der 32b-Kommission geben; das bleibt Ihnen vorbehalten. Aber grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass wir Sie holen werden, wenn das Wasser in unseren Kellern durch Gewässerverlegungen steigt. Sie müssen dann bei uns das Wasser rausschöpfen. Wenn Sie das Land durch eine Baumaßnahme unter Wasser setzen, sind Sie verpflichtet, für die Schäden aufzukommen.

Ich hatte schon gestern versucht, zwei Anträge an die Bezirksregierung einzubringen. Ich komme zum ersten **Antrag** zum Neubau einer Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach,

mit dem ich – sollte der Antrag der Antragstellerin positiv beschieden werden – Einhaltung der EU-Richtlinien und Berücksichtigung des neugefassten Fluglärmgesetzes, obwohl zur Zeit noch nicht in Kraft, fordere.

Es ist sicherlich nur eine Zeitfrage, bis Umgebungslärm und reduzierte Lärmwerte zur Entlastung der Anwohner berücksichtigt werden müssen. Ich füge meinem Antrag einige Unterlagen zum Thema und mein Schreiben an das Ministerium in Bonn im Nachgang zu meinem Redebeitrag zur Neufassung des Fluglärmgesetzes bei. Ich bitte darum, dieses Schreiben als Antrag im Erörterungsverfahren einzuordnen.

Zudem **beantrage** ich,

dass Sie auch mein Schreiben an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, IG 17, in Bonn an Herrn Dr. Brüggemann als Antrag behandeln.

Ich will daraus nur die zweite Seite vorlesen, weil das uns rund um den Flugplatz Mönchengladbach betrifft:

Forderungen zur Berücksichtigung im Fluglärmgesetz:

- Umgebungslärm und vorhandenen Fluglärm, auch den der allgemeinen Luftfahrt, berücksichtigen

- Fluglärm in Lärminderungspläne einbeziehen; das war, jedenfalls in Willich, bisher nicht der Fall
- Umgebung kleiner Flugplätze besser als bisher vor Fluglärm schützen
- Schulflugbetrieb (Platzrunden) nicht über bewohntem Gebiet zulassen und an Sonn- und Feiertagen grundsätzlich untersagen
- Berechnungsverfahren für Fluglärm neu regeln
- Grenzwerte für Schutzzonen mit Umgebungslärm abstimmen

Wir wohnen mittendrin im Lärm: A52, A44, Eisenbahnen usw.; ich habe das einmal am Niersweg in Neersen gemessen und der Grundlärm, der dort herrscht, beträgt manchmal bereits 60 dB(A).

- internationale Regeln zum Schutz der Anwohner auch in der BRD anwenden (Niederlande)
- Billigflugkosten stärker besteuern

Was da an Geld verloren geht, hat Herr Berndt eben schon aufgezeigt. Wir zahlen, wenn wir Auto fahren, Wahnsinnssteuern. Ich war eine Weile bei einer Mineralölfirma beschäftigt und weiß, wie man da um jeden Pfennig gekämpft hat. Die Besteuerung von Flügen würde dazu führen, dass der Fluglärm reduziert wird. Denn wenn die Flüge teurer werden, wird nicht mehr soviel geflogen wie bei einem Preis von 19 €.

- zusätzlichen Ausbau von Flugplätzen in Ballungsräumen nicht mehr durch Bezirksregierungen anordnen lassen, wenn die Belastungen für die Anwohner zu stark würden
- wirtschaftliche Aspekte kritischer prüfen, damit die Allgemeinheit die Folgekosten nicht tragen muss

Wir zahlen schließlich später alles – auch die Straßen, die Verlegung der Regionalbahn usw.

- unwirtschaftliche Flugplätze schließen lassen, um die öffentliche Hand von unnötigen Ausgaben zu entlasten

Ich hoffe, das wird in NRW in Zukunft ein bisschen häufiger geschehen.

- Zusammenarbeit von Flughäfen wirkungsvoller gestalten lassen, um Kurzstreckenflüge zu vermeiden (z. B. Dortmund, Paderborn, Münster/Osnabrück)

- Auslastung der Maschinen über 75 % anstreben, um Leerflüge zu vermeiden

Das war, was ich an das Ministerium geschrieben hatte.

Mit meinem nächsten **Antrag** fordere ich,

bezugnehmend auf den Antrag der Flughafengesellschaft Mönchengladbach auf erhebliche Erweiterung des Verkehrslandeplatzes, auch unter Bezugnahme auf den Genehmigungsbescheid vom 7. Juli 1995, die Anzahl der Schulflüge auf 12.775 Stück zu begrenzen und auch ein Verbot von Schulflügen an Sonn- und Feiertagen festzuschreiben. Der Zeitwert für Platzflüge sollte wieder auf 60 Minuten gebracht werden.

Der Flugbetrieb von Düsseldorf International hat bereits jetzt eine dauernde Lärmeinwirkung auf Willich und andere Gemeinden, sodass ein Lärmlastenausgleich gerade für Willich unabdingbar erforderlich ist. Als Anhang meines Antrages überreiche ich ein Schreiben von mir an Herrn Dr. Rüttgers aus dem Jahr 2002 wegen der Aktivitäten an Sonn- und Feiertagen. Er wollte sich dafür einsetzen, dass wieder Sonntagsruhe in einem christlichen Land herrscht.

Soviel dazu, jetzt habe ich noch etwas anderes.

(Folie: Immobilienanzeigen)

Wir alle haben uns, als wir 30 Jahre oder ein bisschen älter waren, Mühe gemacht, für das spätere Leben vorzusorgen. Jetzt haben wir da ein Haus stehen – ich habe meines vor zwei Jahren sogar noch für 200.000 DM ausgebaut, damit unsere Tochter mit Enkelkind bei uns wohnen kann –, das dann demnächst nutzlos sein und im Wert fallen wird. Herr Berndt hatte Aufnahmen vom Flughafen Dortmund gezeigt. Die Häuser, die dort in der An- und Abflugschneise liegen, sind nicht mehr bewohnbar und nicht mehr verkäuflich. Die Leute haben dort 300.000 € in den Sand gesetzt. Das war eine Frage, die gestern eigentlich auch auf der Tagesordnung stand: Wie ist es mit den Wertminderungen und wie steht es – wenn ein Haus durch Fluglärm unbewohnbar wird – um Schadenersatz? Darüber wurde nicht gesprochen. Wir haben über Ländereien und Wald und Acker usw. gesprochen. Ich muss sagen, ich ziehe vor jedem Landwirt den Hut, aber den Betriebswirten kann ich bei dem Schwachsinn, den die als Gutachten vorgebracht haben, nur den Kopf schütteln. Wie sieht es also aus mit Schadenersatz für Sachgüter und Immobilien, die nicht mehr bewohnt werden können? Gibt es irgendjemanden, der dazu eine eindeutige Aussage machen kann? Wie steht es mit dem Schadenersatz, wenn ein Haus z. B. 300.000 € wert ist und unbewohnbar wird, sodass die Leute wegziehen müssen? Ist ein solcher Schadenersatz überhaupt in den Gesetzen vorgesehen, Frau Hörr? Ich glaube nicht.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Entschädigungsleistungen können im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt werden. Das hatten wir gestern schon einmal diskutiert. Ich würde die Frage gern an die Antragstellerin weitergeben. Gibt es da schon konkrete Vorstellungen?

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

Zunächst ist es so, dass die Bezirksregierung im Rahmen ihres planerischen Ermessens Ausgleichsleistungen festlegen kann, die den Konflikt zwischen Flughafen und Anwohnern, wenn schon nicht beseitigen, so doch mildern können. Für Sie, Herr Lutter, muss man leider sagen, dass sich diese Ausgleichsmaßnahmen auf Maßnahmen des passiven Lärmschutzes beschränken, weil es aktiven Schallschutz, z. B. in Form von Schallschutzwänden, im Flugverkehr normalerweise nicht gibt. Das heißt, die Ausgleichsmaßnahmen beschränken sich auf solche des passiven Lärmschutzes, die gewährleisten sollen, dass innerhalb von Gebäuden die Lärmwerte eingehalten werden, die für ein normales Wohnen und Arbeiten erforderlich sind. Es gibt da ganz genaue Vorgaben der Rechtsprechung, die man nachlesen kann. Das ist keine Willkür.

Sie werden nun vielleicht fragen, was Ihnen passiver Lärmschutz nützt, wenn Sie auf Ihrer Terrasse sitzen. Auch das wurde von der Rechtsprechung berücksichtigt. Es gibt Fälle, in denen ab einer bestimmten Lärmbelastung Entschädigungen für die geringere Ausnutzbarkeit des so genannten Außenwohnbereichs gewährt wurden. Das alles ist festgelegt und man kann es nachlesen. Ich gehe davon aus, dass die Bezirksregierung solche Entschädigungsleistungen – wenn die Voraussetzungen gegeben sind – auch festlegen wird.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kruse hat eine Nachfrage.

**Hans Kruse (Einwender):**

Ich habe zu dem eben angesprochenen Thema eine Nachfrage. Es ist vieles in den Planfeststellungsunterlagen enthalten, aber nichts, was die Wertverluste der Betroffenen angeht. Ich möchte daher den folgenden **Antrag** stellen:

Es sollen Informationen in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen werden, aus denen ersichtlich wird, mit welchem Wertverlust der Immobilien man bei einem bestimmten Flugverkehr zu rechnen hat, damit man entsprechende Ansprüche geltend machen kann.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Kruse. Herr Lutter wollte noch etwas sagen.

**Ferdinand Lutter (Einwender):**

Ich habe das von Herrn Prof. Johlen vernommen. Es ist genau so, wie ich es gedacht habe: Im Prinzip bekommen die Geschädigten nichts.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber das spielt ja auch bald keine Rolle mehr.

(Folie: Zeitungsausschnitte)

Ich wollte jetzt am Schluss noch etwas über das Klima sagen. Dazu hatten wir – als das Thema eigentlich anstand – keine Zeit mehr. Wir sind schon mitten in der Klimakatastrophe. Das belegen die Zeitungsmeldungen: Wo Sie auch hinschauen – ob das in Duisburg ist, ob das im Bergischen Land ist, ob das in München ist, wo vergangene Woche die Feuerwehr 200 Mal ausrücken musste, oder ob das irgendwo auf dem Balkan ist –, erkennen Sie, dass wir mitten in der Klimakatastrophe sind.

(Folie: Weltkarte)

Auf der Folie, die ich jetzt aufgelegt habe, erkennen Sie die Luftverschmutzung durch Flugzeuge in Höhen von 12.000 m. Das Bild ist schon ungefähr zehn Jahre alt. Inzwischen hat man dank der Billigflieger noch mehr Flugverkehr. Nochmals: Wir sind also schon mitten in der Klimakatastrophe. Deswegen stellt sich nur noch die Frage: Kaufen wir ein Schlauchboot, mit dem wir zum Penny-Markt fahren können, um Gutscheine für ein Flugticket für 19 € zu bekommen. Alles andere können wir vergessen. Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke, Herr Lutter. Als nächster hat Herr Hans-Eckard Boeckmann das Wort. – Aber ich sehe gerade, dass Sie noch eine Nachfrage direkt dazu haben, Herr Berndt. Bitte.

**Hans-Joachim Bernd (Einwender):**

Sie sprachen über die Weltklimakatastrophe. Haben Sie schon einmal etwas Genaueres über Studien über erhöhtes Krebsrisiko durch Flughäfen gehört? Es gibt diese Chicago-Studie. Der vollständige Forschungsbericht kann, auf Englisch, im Internet abgerufen werden. Dort steht, dass im Umkreis der Start- und Landebereiche ein deutlich erhöhtes Krebsrisiko besteht. Es wurden nicht nur belastende Schadstoffe gefunden; es wurden auch Befragungen durchgeführt, wie viel Krebstote es dort gibt. Ein Weiteres: Hinsichtlich des Flughafens Frankfurt warnt die Landesärztekammer Hessen vor gesundheitlichen Schäden und mahnt ein Gutachten in derselben Art an, wie es in Detroit gemacht wurde.

**Ferdinand Lutter (Einwender):**

Ich hatte dies angeschnitten, als das Thema Gesundheit anstand. Frau Dr. Wildanger und Herr Hund aus dem Gesundheitsamt waren damals anwesend. Ich hatte gefragt, ob schon Daten über Krebs und andere Erkrankungen erfasst worden seien. Das wird aber in der Bundesrepublik erst jetzt eingerichtet. Wir hinken einmal wieder ein paar Jahre hinter den USA hinterher. Ich weiß aufgrund von Erfahrungen, die in meinem Bekanntenkreis gemacht wurden, dass es direkt neben dem Düsseldorfer Flughafen bei Kindern schon erhebliche Probleme dieser Art gibt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke, Herr Lutter. Jetzt hat Herr Böckmann das Wort.

**Hans-Eckard Boeckmann (Betroffener):**

Meine Namen, meine Herren, ich komme aus Willich-Schiefbahn und bin Betroffener. Mein Einspruch gegen das Planfeststellungsverfahren ist schriftlich fixiert; der liegt vor. Ich mache jetzt eine Kurzfassung und habe auch nicht vor, etwas Spezielles auszuwalzen. Ich betone aber, dass mein Hauptanliegen der Schutz des Schiefbahner Bruchs und der Schutz des Neersener Bruchs ist. Dort ist ein Naturschutzgebiet von allerhöchstem Wert mit einer tadellosen Vernetzung. Der Flughaften in seinem bisherigen Zustand stellt keine entscheidende Beeinträchtigung dar. Der geplante Flughaften hingegen wird zu einer Katastrophe. Ich kann der Bezirksregierung nur empfehlen: Wehren Sie diesen Angriff ab!

Ich komme jetzt zu dem Punkt der finanziellen Auswirkungen. Ich war gestern zum ersten Mal hier. Das war ein hochinteressanter Tag; er war sogar recht genial. Denn wir hatten einen direkte Konfrontation: Von Herrn Lange und von einem anderen Herrn wurde in ausgezeichneter Weise ausgeführt, dass für den beabsichtigten Flughafen überhaupt kein Bedarf besteht. Demgegenüber stand Dr. Krieger auf ziemlich verlorenem Posten. Er wirkte für mich – ich als Unvoreingenommener nenne das jetzt einmal so – hilflos. Es war viel überzeugender, was die beiden anderen Herren vorgetragen haben. Ich hatte also das Glück, an einem so entscheidenden Tag dabei gewesen zu sein.

Ich habe mir nun Gedanken gemacht, was die Flughafengesellschaft Düsseldorf veranlasst, dieses Projekt so vehement zu betreiben, was für die Flughafengesellschaft doch zu einem Kostenfiasco werden wird. Als ich darüber nachgedacht habe, ist mir aufgefallen, dass die Überlegung genial ist: Die verdienen in jedem Fall. Die werden mit dieser Sache niemals einen Verlust machen. Denn sie haben zwei Optionen: Entweder rentiert sich der beabsichtigte Flughafen – –

(Durchsage: „Achtung bitte, meine Damen und Herren! Aufgrund eines besonderen Vorkommnisses ist dieser Bereich zu räumen. Be-

wahren Sie Ruhe und unterstützen Sie Behinderte! Verlassen Sie den Bereich zügig auf den gekennzeichneten Fluchtlinien ins Freie!“)

(Unterbrechung von 11:23 Uhr bis 11:34 Uhr)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Meine Damen und Herren, bitte nehmen Sie wieder Platz, damit wir fortfahren können. – Zunächst möchte ich erklären, was eben passiert ist. Sie sind ja alle sehr ruhig nach draußen gegangen. Wir haben gerade von der Feuerwehr die Information bekommen, dass es im dritten Stock, wo im Moment Bauarbeiten stattfinden, eine Rauchentwicklung gegeben hat. Das hat man jetzt aber kontrolliert und man kümmert sich darum. Sie haben ja gesehen, dass die Feuerwehr direkt vor Ort gewesen ist.

Der Alarm wurde auch noch in der Behindertentoilette in der „Sport's Bar“ gegeben. Auch dem ist nachgegangen worden. Wir haben nun das Okay bekommen, wieder in den Saal gehen zu können.

Herr Boeckmann, Sie sind unterbrochen worden. Ich bitte Sie fortzufahren.

**Hans-Eckard Boeckmann (Betroffener):**

Das war eben einmal eine Übung, um zu sehen, wie schnell der Flugplatz geräumt werden muss.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Mir ist gestern, wie gesagt, die Diskussion zwischen Dr. Krieger und Herrn Lange aufgefallen, bei der ich Herrn Lange als K.O.-Sieger betrachte. Er hat die Sache so überzeugend dargelegt. Für mich stellte sich die Frage, warum die Flughafengesellschaft so intensiv auf ihrer Idee beharrt, den Mönchengladbacher Fluglandeplatz zu vereinnahmen und auszubauen. Ich bin zu dem Schluss gekommen: Die Flughafengesellschaft Düsseldorf wird in keiner Phase auch nur einen Cent Verlust machen, selbst wenn der Fluglandeplatz nach dem Ausbau eine Bauruine ist. Zu einer solchen Bauruine ist nur kurz anzumerken: Auf der würden wir dann sitzen. Dann hätten wir eine unglaublich große Fläche versiegelten Bodens und ein ruiniertes Naturschutzgebiet. Das ist das, was mich bedrückt.

Jetzt komme ich wieder zur finanziellen Seite zurück. Die Hochtief AG ist mehrheitlicher Anteilseigner am Flughafen Düsseldorf. Die hat ein großes Interesse daran, Bauvolumen zu erschließen. Das würde ihr mit diesem Projekt gelingen. Sie würde diese 120 Millionen € möglicherweise kassieren. Wenn sich der Flughafen dann wider Erwarten doch rentieren sollte, war es aus der Sicht der Flughafengesellschaft ja positiv. Wenn sich die Sache aber für die Flughafengesellschaft nicht rentieren sollte, meldet die deswegen – wegen 120 Millionen € – ja noch lange nicht Konkurs an. Vielmehr geht dann der Ruf ins Land: Wir

brauchen Geld; wir brauchen Subventionen. Dann wird da abkassiert, wo man es bekommt. Dann ist es aber letztlich der Steuerzahler, der das Ganze begleichen und für den Schaden aufkommen muss.

Es gibt also, wie gesagt, den massiven, soliden Ausbau, der in jedem Fall viel Geld bringt. Noch mehr Geld bringt der, wenn der Flughafen denn auch genutzt wird. Das ist aber vielleicht gar nicht so wichtig daran: Möglicherweise rechnen die nämlich schon mit einer Pleite, denn ich habe gehört, unter der Hand wäre von Seiten der Flughafengesellschaft schon eine Aussage nach dem Motto gemacht worden: Ach, das ist sowieso vorbei! Die rechnen möglicherweise gar nicht damit, dass die Sache klappen könnte. Ich kann ja nur hoffen, dass die Sache in die Binsen geht, dass keine Geldgeber gefunden werden, die dieses Mammutprojekt finanzieren, was zu unserer aller Unglück wird.

Die Bezirksregierung muss zur Kenntnis nehmen, dass sie unter Umständen unser Land NRW vor einem größeren Schaden bewahren kann. Wir wissen ja, was in Düsseldorf mit dem neuen großen Stadion passiert ist: Das rentiert sich nicht. Jährlich gibt es fixe Kosten, ohne dass Fortuna Düsseldorf Bundesligist ist.

Wir brauchen hier gar nichts. Wir haben ein schönes Naturschutzgebiet. Wir haben ein Stückchen heile Welt. Ich werde alles unternehmen, werde alles versuchen, um diese heile Welt zu erhalten. Ich bin Betroffener und wohne 625 m vom Flughafen entfernt. Ich habe aber mein persönliches Anliegen nicht als Hauptpunkt gesehen, sondern will das schöne Gebiet Schiefbahner Bruch in den Vordergrund stellen. Da muss man einmal spazieren gegangen sein! Das muss man gesehen haben! Das gilt für den Neersener Bruch und den ganzen Verbund natürlich auch. Das ist doch viel wert. Das kann nicht plötzlich aufgegeben werden. Es können nicht so viele Betroffene ins Unglück gestürzt werden, nur damit ein paar Leute gelegentlich von Mönchengladbach aus fliegen können und damit wir einen überdimensionierten Flugplatz haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit. Für die Vertreter der Bezirksregierung habe ich etwas von meiner Ernte aus dem eigenen Garten mitgebracht. Es ist Kirschernte. Zu diesen Kirschen muss ich sagen: Die sind ohne den Beigeschmack von Kerosin.

(Beifall und Heiterkeit bei den Einwendern – Boeckmann [Betroffener]  
übergibt einen Korb mit Kirschen an die Verhandlungsleitung)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Boeckmann. Ich denke, dieses Geschenk – Kirschen aus dem eigenen Garten – dürfen wir annehmen.



Als nächstes hat Frau Sabine Christel Weinmann das Wort.

**Sabine Christel Weinmann (Betroffene):**

Guten Tag. Ich wohne in Willich-Wekeln und bin als Betroffene hier. Ich spreche nicht nur für mich, sondern auch für einige unserer Nachbarn. Wir haben uns zusammengetan, um Ihnen die Einzelvorträge zu ersparen. Ich möchte Ihnen nun vortragen, was wir gemeinsam aufgesetzt haben. Wir waren bereits letzte Woche eher zufällig hier, und zwar an dem Tag, an dem die Kinder aus dem Lise-Meitner-Gymnasium aus Anrath ihre Einwendungen vorgebracht haben, und haben uns entschlossen, zu einigen Punkten selbst Stellung zu nehmen.

Zunächst zur Verkehrsbelastung, zu den versprochenen Arbeitsplätzen, zur Lärmbelastung, zum Wertverlust und auch zu den entstehenden Kosten. Besonders aufgefallen sind uns dabei folgende Dinge: Es wurde von 3 Millionen Fluggästen im Jahr gesprochen. Das bedeutet 6 Millionen An- und Abfahrten – vom Lieferverkehr des Flughafens selbst und dem Pendlerverkehr der 3.000 Menschen, die am Flughafen Arbeit finden sollen, einmal ganz abgesehen. Das macht etwas mehr als 16.000 An- und Abfahrten pro Tag. Wir möchten Herrn Prof. Dr. Hamm, der anführte, dass die 3.000 Pendler – unterstellt, dass sie alle auch Mönchengladbach kommen – sonst woanders arbeiten müssten und deshalb auch Verkehr verursachen würden, vorhalten, dass uns die 6.000 Fahrten der Pendler lieber wären als die genannten 16.000 Fahrten. Außerdem müssten die Menschen, die am Flughafen arbeiten, ja auch irgendwie zur Arbeit kommen. Es wäre blauäugig anzunehmen, dass die alle in Mönchengladbach wohnen. Selbst wenn das so wäre, würden ja nicht alle die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.

Auch der Einwand, die 3 Millionen Fluggäste würden sonst woanders abfliegen, greift nicht. Die 3 Millionen Fluggästen fliegen sowieso; da hat der Gutachter sicherlich Recht. Gleichzeitig macht dieses Argument aber deutlich, dass es nur um eine Verlagerung des Flugverkehrs handeln wird. Die Übernachfrage nach Slots, die gestern Morgen angeführt wurde, ergibt sich unseres Erachtens nur daraus, dass bestimmte Abflug- und Landezeiten bevorzugt werden. Wir haben aber bislang von niemand gehört, dass es jedes Jahr 3 Millionen Menschen gibt, die wegen Kapazitätsengpässen nicht die Möglichkeit haben, ihr Reiseziel zu erreichen.

(Beifall bei den Einwendern)

Vielleicht müssten Sie flexibler sein und andere Tage oder Zeiten als gewünscht wählen. Das ist aber auch alles.

Die Passagiere, die in Mönchengladbach abfliegen würden, würden also an anderen Flughäfen fehlen. Was macht es also für einen Sinn, sie in Mönchengladbach abfliegen zu lassen? Dort, wo diese Passagiere fehlen, käme es zu Verlusten, die aufgefangen werden müssten. Das passiert heutzutage durch Arbeitsplatzabbau. Somit würden auch gar keine zusätzlichen

Arbeitsplätze entstehen; es wäre nur eine Verlagerung von Arbeitsplätzen. Konkret hieße das, dass die Fluggesellschaften und Firmen, die von den Standorten Düsseldorf oder Köln nach Mönchengladbach abwandern würden, einen Großteil ihrer Mitarbeiter – wenn nicht sogar alle Mitarbeiter – mitbringen würden. Sie können davon ausgehen, dass diese Menschen für den Erhalt ihres Arbeitsplatzes gerne einen längeren Weg zur Arbeit in Kauf nehmen werden, wenn als Alternative die Arbeitslosigkeit droht. Für mich ist das also eine reine Milchmädchenrechnung.

In diesem Zusammenhang fällt uns die Frage des Herren, der lange am Flughafen Düsseldorf gearbeitet hat – leider kann ich mich nicht an den Namen erinnern –, wieder ein. Zumindest am Nachmittag des letzten Donnerstages sind Sie die Antwort darauf schuldig geblieben. Was ist das Alleinstellungsmerkmal des Flughafen Mönchengladbach, der die Fluggesellschaften dazu bewegen soll, ihre Standorte zu wechseln? Dieser Herr hat die Frage mehrfach gestellt; sie wurde, wie gesagt, nicht beantwortet. Wir gehen davon aus, dass dieses Alleinstellungsmerkmal gar nicht existiert.

Über diesen und über andere Punkte könnte man stundenlang diskutieren. Was man aber nicht wegdiskutieren kann, ist die Lärmbelastung. Ein Flughafen macht Lärm. Dabei finde ich den Ausdruck „Lärm“ noch sehr beschönigend: Es handelt sich um Krach. Wie überall gibt es auch dafür Grenzwerte. Lärmempfindung ist aber subjektiv. Was den einen nicht stört, kann für den anderen schon unerträglich sein. Wie will man das messen?

Lars, Kai und Ann-Christine – das sind die Kinder vom Lise-Meitner-Gymnasium – haben gesagt, dass sie auch weiterhin draußen Sport treiben und Tennis spielen wollen. Herr Zerbe hat geantwortet, dass das auch weiterhin möglich sei. Natürlich ist das weiterhin möglich. Aber unter welchen Bedingungen? Macht es wirklich Spaß und bringt es Erholung, wenn alle paar Minuten ein Dröhnen über die Köpfe hinwegzieht? Ich weiß, wovon ich rede. Ich weiß, wie es ist, wenn ein Flugzeug zum Greifen nahe über einen hinwegfliegt und man sein eigenes Wort nicht verstehen kann. Wir sind aus Meerbusch hierher gezogen

(Beifall bei den Einwendern)

und genießen es, in Ruhe auf unserer Terrasse zu sitzen. Dies wird bald nicht mehr möglich sein, wenn alle paar Minuten ein Flugzeug über uns hinweg fliegt. Wir alle möchten aber auch weiterhin auf der Terrasse sitzen können. Wir möchten nachts bei offenem Fenster schlafen. Aber auch das wird dann nicht mehr möglich sein; sogar bei geschlossenem Fenster wird es schwierig werden – es sei denn, man rüstet die Fenster entsprechend nach. Vorhin haben wir ja gehört, dass die Kosten für solche Maßnahmen mehr oder weniger an uns hängen bleiben werden.

Ein Wegzug wird für uns nicht möglich sein. Wenn unser Haus 25 % an Wert verliert, können wir uns auch woanders keinen erneuten Hauskauf leisten: Wir reden bei den Häusern in den

Neubaugebieten von Willich im Minimum um einen Wertverlust von 100.000 DM. In Willich und in den Nachbargemeinden sind in den letzten Jahren zahlreiche Neubaugebiete ausgewiesen worden. Ich denke z. B. an Meerbusch, an das große Gebiet in Blank und an das an der Autobahn in Kaarst. Die Forststraße in Strümp ist als schon etwas älteres Neubaugebiet ein weiteres Beispiel. Zudem hat Mönchengladbach die ehemaligen britischen Kasernen in Eigentumswohnungen umgewandelt und an viele junge Familien verkauft. Übrigens sind – daher weiß ich das – auch viele Menschen aus Meerbusch dorthin gezogen. Viele junge Familien sind also aus den Städten aufs Land gezogen, um ihren Kindern ein schönes Umfeld für ihr Heranwachsen zu bieten und um sich nach dem Arbeitstag besser erholen zu können. Hätte man vorher gewusst, dass der Flughafen ausgebaut würde, wäre die Wahl vieler Familien sicher auf andere Gemeinden gefallen oder man hätte für viel weniger Geld in die Einflugschneisen der Flughäfen von Düsseldorf oder Köln ziehen können.

(Beifall und Heiterkeit bei den Einwendern)

Lars und Kai haben Sie gefragt: Wollen Sie das verantworten? Wir fragen: Können Sie das verantworten? Darum geht es hier. Sie als Bezirksregierung, die über die Genehmigung entscheidet, haben eine Verantwortung – eine Verantwortung für die Menschen in dieser Region, nicht nur für die 3.000 Menschen, die vielleicht einen Arbeitsplatz bekommen, sondern auch für alle anderen, die um den Flughafen herum wohnen. Betroffen sind ja nicht nur die Gemeinden in nächster Nähe, sondern auch andere, die ich auf der Web-Seite von airpeace gefunden habe und deren Einwohner berechtigt sind, in diesem Erörterungstermin aufzutreten. Es handelt sich zum einen um Willich, Mönchengladbach, Viersen, Meerbusch, Kaarst, Korschenbroich und Grevenbroich; diese Gemeinden haben, per 30. Juni 2004, 585.000 Einwohner. Zum anderen handelt es sich um die etwas weiter entfernten Gemeinden Düsseldorf, Krefeld, Dormagen, Jüchen, Grefrath, Tönisvorst, Nettetal, Schwalmtal und Kempen. Die Einwohnerzahl all dieser Städte und Gemeinden betrug laut Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW – die Adresse kann ich Ihnen geben – per 30. Juni 2004 etwa 1,6 Millionen. Inzwischen dürften es etwas mehr Einwohner sein. Es fällt uns schwer, angesichts der großen Menge der Betroffenen von Einzelinteressen zu sprechen. Ein Einzelinteresse scheint uns vielmehr beim Flughafenbetreiber vorzuliegen.

(Beifall bei den Einwendern)

Sehr geehrte Damen und Herren von der Bezirksregierung, wir vertrauen auf Ihr Verantwortungsbewusstsein gegenüber den mehr als 1,6 Millionen Menschen in dieser Region. Entscheiden Sie sich für Lebensqualität, Sicherheit und Gesundheit von 1,6 Millionen Menschen und gegen einen weiteren Flughafen in einer Region mit zwei Flughäfen in einem Umkreis von 50 km sowie einem weiteren in 60 km Entfernung von Mönchengladbach. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Frau Weinmann. Bevor ich Herrn Tack das Wort erteile, möchte ich formal die Rednerliste zu diesem Tagesordnungspunkt schließen. Das heißt nicht, dass keine Nachfragen mehr möglich sind, aber die Rednerliste zu diesem Tagesordnungspunkt schließe ich hiermit. Jetzt hat Herr Karl-Heinz Tack das Wort. – Herr Tack ist nicht anwesend. Dann ist als nächster Herr Mischke an der Reihe, bitte.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Frau Hörr, sehr geehrte Damen und Herren, ich habe für Sie alle, das heißt für alle Vertreter der Bezirksregierung und auch der Antragstellerin, sehr erfreuliche Mitteilungen zu machen, dass dies nunmehr mein letzter Beitrag in diesem Erörterungstermin werden soll. Ich möchte einen kurzen Rückblick und eine kurze Bewertung vornehmen, vorab aber noch einmal auf eine Diskussion von vor zwei oder drei Tagen zurückkommen. Sie erinnern sich wohl alle, dass eine Dame damals drei Flugpläne der einzigen polnischen Fluggesellschaft, die hier ab Mönchengladbach fliegt, vorgezeigt hat.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Frau Kruse war das. Sie ist auch heute anwesend.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Danke. Sie hat gesagt, dass es drei verschiedene Abflugzeiten gibt. In diesem Zusammenhang hat mir in dieser Woche – ich habe mich da gestern noch einmal vergewissert – eine Nachbarsfrau folgende, sehr aktuelle Situation geschildert: Sie ist mit ihrem Mann am Sonntag, den 24. April, für vier Wochen mit dieser Fluggesellschaft von Mönchengladbach nach Heringsdorf geflogen. Der Abflug war am Sonntag um 12:00 Uhr in Mönchengladbach, der Rückflug sollte vier Wochen später am Sonntag um 14:00 Uhr sein. Leider erkrankte aber ihr Ehemann während dieser Zeit und sie erkundigte sich, ob sie vorzeitig zurückfliegen könne. Ja, das sollte funktionieren, hieß es. Rückflüge ab Heringsdorf würden immer freitags und sonntags um 14:00 Uhr starten. Sie hat dann an dem Freitag, an dem sie mit ihrem Mann zurückfliegen wollte, am Vormittag vorsorglich angerufen und es wurde ihr mitgeteilt, dass an diesem Tag keine Maschine fliege. Die Maschine sei schon am Donnerstag zurückgeflogen.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Die Dame könne aber am Sonntag zurückfliegen. Am Sonntag hat sie dann aus schlechter Erfahrung gegen 10:00 Uhr vom Hotel noch einmal angerufen, ob denn für 14:00 Uhr alles klar sei. Da bekam sie die Auskunft, die Maschine sei bereits gestartet und wäre weg.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Die Dame ist dann wegen der Erkrankung ihres Mannes mit dem Taxi nach Berlin gefahren und ist von dort aus zurückgefliegen. Sie hat diese Vorkommnisse mehrmals schriftlich reklamiert, hat aber darauf keine Reaktion erhalten.

Ein bekanntes Ehepaar aus meiner unmittelbaren Nachbarschaft hat in diesen Tagen auch ein Hotel in Heringsdorf gebucht und wollte nun dorthin fliegen. Sie haben deshalb in den Videotext geschaut und mussten dort feststellen, dass der genaue Zeitpunkt der Hin- und Rückflüge erst drei Tage im Voraus festgelegt und bekannt gegeben wird. Sie, Herr Zerbe, haben hier vor zwei oder drei Tagen noch erklärt, es gelte der aktuelle Flugplan. Ich möchte Sie daher in Bezug auf den geschilderten Sachverhalt fragen, ob Sie diese Auskunft weiterhin aufrecht erhalten und ob das die beste Werbung für den Flughafen Mönchengladbach ist?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe, bitte.

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

Herr Mischke, es wird immer nach dem letzten, aktuellen Flugplan geflogen und die Zeiten legt nicht der Flughafen fest, sondern die Airline.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Danke für die Antwort. Ich akzeptiere die auch. Aber es ist natürlich Ihr Problem, wenn Sie solche Fluggesellschaften vorweisen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich wollte das aber, wie gesagt, nur noch einmal ergänzen und möchte jetzt zum Grundsätzlichen kommen. Während dieser vier Wochen habe ich mich auf zwei Schwerpunkte besonders vorbereitet. Zum einen betraf das die Frage, ob dieser Flughafen notwendig ist. Ich möchte heute, nach vier Wochen, Folgendes feststellen: Sowohl die Gutachten und Studien von Boston Consulting, von Booz, Allen, Hamilton, von McKinsey und von Prof. Beder als auch die Informationen, die wir von der BARIG oder aus dem Interview der „Rheinischen Post“ mit unserem neuen Verkehrsminister, Oliver Wittke, von vor zwei Tagen haben, bestätigen in der Tendenz alle, dass wir noch steigende Flugpassagierzahlen erleben werden, dass aber Deutschland eine Überkapazität an Flughäfen hat, insbesondere an Flughäfen mit Start- und Landebahnen von ca. 2.400 m Länge. In der Praxis bestätigt dies die Entwicklung, die wir am Flughafen Dortmund registrieren. Dort ist nach der Verlängerung der Start- und Landebahn der Verlust noch gestiegen, obwohl es ein größeres Einzugsgebiet gibt und der Flughafen in der Gemengelage mit anderen Flughäfen viel günstiger als Mönchengladbach liegt. Wir haben festgestellt und es ist unumstritten geblieben, dass der Flugplatz Mönchengladbach nie wettbewerbsfähig gewesen ist und dass alle Fluglinien, die versucht haben,

hier ihr Geld zu verdienen, wieder abgewandert sind. Herr Ewald, ein betroffener Bürger, hat die entscheidende Frage zur möglichen Zukunft des Flugplatzes gestellt. Wie viele Fluggesellschaften können angeworben werden? Aber diese und andere Fragen sind offen geblieben.

Ich stelle auch fest, dass die Entlastungsfunktion für den Flughafen Düsseldorf fehlschlägt. Bezogen auf die Vergangenheit wird das von den Vertretern des Flughafens ja selbst zugegeben. Auf die Zukunft bezogen haben wir ja gestern wieder erlebt, dass wir nur sehr ausweichende Antworten erhalten. Das geschah vor dem Hintergrund, dass die Flughafengesellschaft zwei oder drei Tage zuvor in einer Presseerklärung öffentlich erklärt hat, dass sie davon ausgehe, dass sie in Zukunft, auch durch die neue Landesregierung, mehr Möglichkeiten erhält – Stichwort Eckwerte – und 25 % mehr Flugbewegungen abwickeln könne. Auch das ist ein Beweis, dass der Ausbau in Mönchengladbach nicht erforderlich ist. In den Unterlagen der Antragstellerin – auch das mussten wir hier feststellen – ist die Konkurrenzsituation der anderen Flughäfen nicht hinreichend dargestellt.

Als letztes möchte ich noch etwas zu der Frage sagen, welche Impulse die örtliche Wirtschaft bekommen soll. Als Willicher kann ich da nur feststellen, dass wir, in Bezug auf die Entwicklung der letzten 20 Jahre, das beste Gewerbe- und Industriegebiet am Niederrhein haben. Wir haben mit Null angefangen und haben nun fast 40 japanische Firmen und koreanische Firmen. Wir hatten nie ein Problem dergestalt, dass ein neuer Flughafen für nötig gehalten wurde. Nicht eine einzige Ansiedlung ist an eventuell fehlenden Flugkapazitäten gescheitert.

(Beifall bei den Einwendern)

Der zweite Punkt, auf den ich mich vorbereitet hatte, betraf das Stichwort Flughafensystem. Ich hatte bereits am ersten Tag das Glück, dass ich der zweite Redner auf der Liste war. Das hat ja manchmal Vorteile, weil andere Redner einem dann nicht soviel wegnehmen können. Ich habe bereits damals das Thema Flughafensystem angesprochen und habe ganz konkret danach gefragt, ob ein entsprechender Antrag gestellt sei. Ich wusste das nämlich selbst nicht; ich wusste nur, dass eine entsprechende Absicht bestand. Es hat fast drei Wochen gedauert, bis wir nun ohne Zweifel wissen, dass im Jahre 2003 ein Antrag gestellt worden ist, der in den Antragsunterlagen nicht erwähnt ist. Welche rechtlichen Folgen das hat, hat ja gestern Herr Rechtsanwalt Sommer verdeutlicht. Gestern ist die Bedeutung dieses Antrages von den Vertretern der Flughafengesellschaft abgestritten und heruntergespielt worden. Aber – und das ist das Entscheidende – die Konsequenz daraus, nämlich den Antrag zurückzuziehen, ist nicht gezogen worden. Daran sieht man auch, wie widersprüchlich in dem ganzen Verfahren seitens der Antragstellerin diskutiert worden ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte noch ein paar andere Punkte ansprechen, die mir hier aufgefallen sind. Zum Thema Sicherheit: Wir haben uns über die Probleme unterhalten, die in Mönchengladbach mit den sich kreuzenden Flugrouten entstehen. Wir haben zum Stichwort Prioritätenliste widersprüchliche Auskünfte erhalten, obwohl ich im Resultat feststellen muss, dass es von der zuständigen Behörde, dem Bundesverkehrsministerium, klare schriftliche Aussagen gab, dass die Prioritätenliste gilt. Wir haben gefragt und immer wieder nachgehakt, ob es irgendwelche vergleichbaren Situationen an anderen Flughäfen gibt, wo die Flugbahnen ähnlich wie in Düsseldorf und Mönchengladbach angelegt sind. Wir haben keine Auskunft erhalten. Ich war tief beeindruckt von den Ausführungen von Herrn Dreyer, denn er konnte nachweisen, dass er ein absoluter Experte auf dem Gebiet ist. Er hat nicht nur die Flugsicherung in Düsseldorf geleitet, sondern auch Aufträge der Bundesregierung in Berlin abgewickelt hat. Er hat eindeutig ausgeführt, dass externe und interne Risiken in Mönchengladbach extrem hoch seien, dass es sicherheitsrelevante Probleme gäbe und dass zumindest in den kritischen Zeiten, wenn die Winde ungünstig stehen – also etwa 30 % der Zeit –, im Ergebnis ein vernünftiger und vertretbarer Flugverkehr in Mönchengladbach nicht möglich ist. Es war für uns sicherlich auch nicht erfreulich zu hören, dass das Sicherheitsrisiko – wenn der Flugverkehr in Mönchengladbach so kommt, wie er kommen soll – im Vergleich zu Frankfurt 200 Mal höher wäre.

Wir haben uns unter dem Gesichtspunkt Lärm und Gesundheit sehr intensiv über die Probleme der Schulen – Maternus-Schule, Schule Pappelallee usw. – und Kindergärten unterhalten. Auch diesbezüglich haben wir von dem Lärmgutachter gehört, dass in diesen Bereichen ein erhöhter Maximalpegel und höchste Belastungen vorliegen. Wenn ich auf meine persönliche Situation zurückkomme und lesen muss, dass dort, wo ich wohne, im Ergebnis 15 Tagesereignisse zwischen 75 dB(A) und 80 dB(A) vorliegen, dann bin ich alles andere als beruhigt oder erfreut.

Ein typisches Beispiel dafür, wie die Diskussionen in diesem Verfahren verlaufen sind und wie kritisch und genau man zuhören musste, um nicht „verkauft“ zu werden, war die Frage bezüglich des Abflugs desjenigen Fluggerätes, das heute schon ab Düsseldorf fliegt, von Mönchengladbach in Richtung Belgien. Es wurde uns zuerst gesagt, es ergebe sich kein Problem, weil die in Mönchengladbach etwas tiefer abfliegen. Dass wir uns dabei aber über den Ist-Stand und nicht die Ausbaupläne unterhalten haben, hat man uns zunächst verschwiegen. Als wir dann nachfragten, ob die Belgier überhaupt damit einverstanden sein werden, dass so große Flugzeuge, wie sie sonst von Düsseldorf starten, auch ab Mönchengladbach starten und in der entsprechenden Mindesthöhe in den belgischen Luftraum eindringen werden, waren die Antworten völlig unklar; man wusste dazu überhaupt noch nichts. So kann man, wenn man ein reines Gewissen hat, in einer fairen Diskussion nicht mit denen umgehen, die die Sachverhalte kritisch hinterfragen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe hier im Erörterungstermin auch etwas festgestellt, was mir vorher so nicht klar war, nämlich dass die Ausbaupläne unter der Prämisse vorgelegt wurden, dass man im Jahr 2015 2,7 Millionen Passagiere befördern will, dass die Kapazitäten aber für die zwei- oder dreifache Menge ausreichen würden. Ich finde das unehrlich. Entweder man sagt von vornherein, dass man höhere Kapazitäten will, oder man nimmt Ausbaupläne, die auf die 2,7 Millionen Passagiere zugeschnitten sind.

Ein letzter Punkt, den ich hier ad hoc festhalten will, bezieht sich auf die Diskussion über Grundstückserwerb und Ausgleichsflächen. Ich finde, insofern ist die Diskussion ein wirkliches Chaos. Was uns hier präsentiert wurde und welche Eiertänze hier vollführt wurden! Das spricht für sich selbst – und gegen den Antrag. Insgesamt habe ich deshalb den Appell und die Bitte an die Bezirksregierung, bei ihrer Abwägung zu dem Fazit zu kommen, zu dem auch ich komme: Erstens liegen zwingende öffentliche Interessen am Ausbau des Flughafens Mönchengladbach nicht vor.

(Beifall bei den Einwendern)

Zweitens sind die Antragsunterlagen unvollständig, widersprüchlich und nicht genehmigungsfähig.

(Beifall bei den Einwendern)

Bei dieser Sachlage haben die ökologischen, ökonomischen und insbesondere die persönlichen gesundheitlichen Interessen der betroffenen Bürger – ich meine deren Lebensqualität – eindeutig Vorrang.

(Beifall bei den Einwendern)

Zum Schluss möchte ich sagen, dass ich – zumindest beurteile ich selbst das so – gerade in der ersten, aber auch in der zweiten Woche sehr kritisch mit den Vertretern der Bezirksregierung umgegangen bin. Ich möchte mich aber bei der Bezirksregierung bedanken. Es ist aus meiner Sicht bei Ihnen ein positiver Wandel hin zu einer positiven, kritischen und aktiven Begleitung dieses Erörterungstermins eingetreten. Haben Sie dafür vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte mich auch dafür bedanken, dass ich hier viel lernen konnte. Vielen Dank auch dafür, dass ich bei diesem Erörterungstermin interessante und sympathische Menschen kennen gelernt habe.

(Beifall bei den Einwendern)



**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Mischke. Auch ich möchte Ihnen danken für Ihre zahlreichen Wortbeiträge; Sie haben diesen Termin sehr aktiv mitgestaltet. Es gibt jetzt noch drei Nachfragen. Als erstes Herr Kruse. – Ich sehe jetzt, dass für Sie Ihre Frau sprechen möchte. Danach sind Herr Zimmer und Herr Boehm an der Reihe.

**Irma Kruse Monè (Einwenderin):**

Danke schön, Frau Hörr. Ich habe nur eine Frage in Bezug auf das, was Herr Mischke zur Sprache gebracht hat. Wir haben uns heute Morgen die Mühe gemacht, die erwähnten Pläne zu holen. Ich habe gedacht, vielleicht hätten Sie, Herr Zerbe, zu Ihren Mitarbeitern gesagt, sie sollten einmal schauen, ob da ein paar Fehler hineingekommen sind. Ich habe Ihre Mitarbeiter gefragt, ob diese Pläne stimmen. Die sagten: „Ja, die Pläne stimmen.“ Da habe ich gesagt, das sei merkwürdig, weil es da unterschiedliche Zahlen gebe. Zu dem Mädchen, das ich gefragt habe, habe ich gesagt, dass sie ja nichts dafür könne und dass ich Herrn Zerbe selbst einmal fragen werde, wieso noch immer diese Pläne dort liegen. Ein Flugzeug mit drei unterschiedlichen Abflugzeiten kann es doch nicht geben. Wenn Sie Ihren Laden schon jetzt – mit einer Fluglinie! – nicht im Griff haben, verstehe ich nicht, wie das klappen soll, wenn da wer weiß wie viele hundert Flugzeuge fliegen werden.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Frau Kruse. Herr Zimmer, bitte.

**Andreas Zimmer (Einwender):**

Ich komme aus Willich-Neersen. Ich habe eine kurze Nachfrage zum Thema öffentliches Interesse. Ich war leider nicht bei der gesamten Veranstaltung zugegen. Hat es einen Vertreter der regionalen Öffentlichkeit gegeben, der sich während der Veranstaltung für den Flughafen ausgesprochen hat und der die Notwendigkeit und das öffentliche Interesse an diesem Flughafen bekundet hat? Ist es nicht der Sinn einer Erörterung, Pro und Contra zu hören? Ich glaube, das öffentliche Interesse ist nicht gegeben – zumindest wurde es nicht dargetan.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. Nun Herr Boehm.

**Hans-Ulrich Boehm (Stadt Kaarst):**

Ich möchte nur kurz Bezug auf das nehmen, was Herr Mischke gesagt hat. Ich kann mich dem nur uneingeschränkt anschließen. Herr Mischke hat das zusammengefasst und ausgeführt, was ich sonst später auch noch ausgeführt hätte. Wir haben in diesem Termin eine

ganze Reihe von Problemen erörtert. Auch ich sehe für die Stadt Kaarst nicht eine einzige Antwort auf die damit verbundenen Fragen. Daraus ergibt sich auch für mich, dass wir über einen Antrag auf Planfeststellung diskutieren, der jedenfalls zur Zeit auf keinen Fall beschieden werden kann.

Mein Dank gilt den Vertretern der übrigen Kommunen sowie den Bürgerinitiativen für ihre sachliche Diskussion. Mein Dank gilt auch der Bezirksregierung für die hervorragende Betreuung dieses Erörterungstermins. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön, Herr Boehm. Frau Schwerdtfeger möchte noch eine Ergänzung machen.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Ich wollte noch einen fachlichen Punkt nachtragen. Ich hatte eben von Altlasten gesprochen und möchte noch Bilder zu Protokoll geben, aus denen man möglicherweise die Lage der Altlasten erkennen kann. Auf den Bildern sind insbesondere Bauarbeiten zu sehen und Stellen, wo die Altlasten schon beseitigt sind. Ich bitte aber die Bezirksregierung, gutachterlich nachzuprüfen, ob die Altlasten wirklich alle schon beseitigt sind.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Frau Schwerdtfeger. Wir nehmen das auf. Als nächster hat Herr Scholz das Wort.

**Herwig Scholz (Landwirtschaftskammer NRW):**

Danke schön, Frau Hörr. Wir haben im Rahmen dieser Erörterung mitbekommen, dass einige landwirtschaftliche Existenzgefährdungen bisher noch ungeklärt im Raume stehen und dass eine ganze Menge an ungesicherten Kompensationsmaßnahmen und damit verbundene Existenzgefährdungen vorliegen. Wir haben ein entsprechendes Deckblattverfahren zur Klärung gefordert und haben jetzt daran anknüpfende Forderungen.

Erstens müssen alle möglichen Existenzgefährdungen vor – ich betone das – einer Planfeststellung geprüft und gesichert abgewendet werden. Zweitens sind alle Kompensationsmaßnahmen mit den beteiligten landwirtschaftlichen Betrieben und Eigentümern sowie mit den damit betroffenen Trägern öffentlicher Belange, einschließlich der Naturschutzverbände, vor – auch das betone ich – der Planfeststellung abzustimmen. Dabei sind auch Kompensationsmaßnahmen in Form von produktionsintegrierten Maßnahmen auf landwirtschaftlichen Flächen auf freiwilliger vertraglicher Basis anzustreben.

Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr.**

Danke schön, Herr Scholz. Herr Prof. Johlen, bitte.

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

Herr Scholz, ich glaube, wir sind uns in der Sache völlig einig. Zwischen der Position der Antragstellerin und den Belangen der Landwirtschaft, die Sie vertreten, bestehen eigentlich keine Divergenzen. Das Problem ist – so sehe ich das jedenfalls – allein der richtige rechtliche Weg. Aber diesen wird die Bezirksregierung sicherlich finden. Es ist nicht beabsichtigt, irgendwelche landwirtschaftlichen Existenzen zu vernichten. Sie müssen allerdings auch dafür Verständnis haben, dass es für die Antragstellerin nicht möglich ist, zum gegenwärtigen Zeitpunkt abschließende Regelungen zu finden. Man kann nicht Ausgleichsflächen erwerben oder Landwirten verbindlich Land für Landverluste anbieten oder übertragen, wenn man nicht weiß, ob der Planfeststellungsbeschluss überhaupt ergeht. Wir müssen auch zwischen zwei Bereichen unterscheiden. Es gibt einmal den Bereich, der durch das Vorhaben unmittelbar in Anspruch genommen werden wird; insofern stehen die Flächen, die in Anspruch genommen werden müssen, fest. Daneben gibt es den Bereich der Ausgleichsflächen. Dabei sind wir variabel. Und ich habe gehört – es ist über das Thema ja auch diskutiert worden –, dass in Bezug auf die Ausgleichsflächen ein Vorbehalt nach § 74 Abs. 3 VwVfG NW möglich ist. Ich persönlich vertrete die Rechtsauffassung, dass ein solcher möglich ist. Ich fühle mich darin auch bestätigt durch eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 12. Dezember 1996, in der das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich gesagt hat, es sei möglich, im Planfeststellungsbeschluss den Umfang der Ausgleichsmaßnahmen festzulegen und die Lokalisierung einem ergänzenden Verfahren nach § 74 Abs. 3 VwVfG NW vorzubehalten. Nur so ist das sinnvoll. Denn man kann heute nicht abschließend mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung darüber entscheiden, welche ganz bestimmte Fläche in Anspruch genommen werden muss. Was die Flächen angeht, die für das Vorhaben unmittelbar in Anspruch genommen werden müssen, sind selbstverständlich bereits Überlegungen angestellt worden, wie ein Ausgleich geschaffen und wie Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann. Es wird dann meines Erachtens die Möglichkeit, aber auch die Aufgabe der Bezirksregierung sein, durch Nebenbestimmungen sicherzustellen, dass Existenzvernichtungen vermieden werden, dass durch ein Gutachten festgestellt wird, wie das geschehen kann, und dass entsprechende Ausgleichsflächen zur Verfügung gestellt werden. Das alles ist nach dem jetzigen Erkenntnisstand auch möglich. Wir machen keine Versprechungen ins Blaue hinein, sondern es können die zur Vermeidung einer Existenzvernichtung erforderlichen Flächen ohne Weiteres zur Verfügung gestellt werden. Wenn man davon ausgeht, dass bei den drei oder vier in Betracht kommenden Betrieben Existenzvernichtungen vermieden werden können, bedarf es meines Erachtens nicht der Abwägung zwischen dem Interesse an dem Ausbau des Flughafens und dem Interesse der von einer Existenzvernichtung Bedrohten, denn Existenzvernichtungen sollen überhaupt nicht eintreten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ich sehe dazu noch zwei Nachfragen. Zuerst Herr Schmitz und dann Herr Houben, bitte.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Herr Prof. Dr. Johlen, dieses Thema ist gestern schon erörtert worden und Herr Rechtsanwalt Sommer hat die gleichen Paragraphen und Absätze geschildert, zusätzlich aber noch angeführt, dass Voraussetzung für einen Planvorbehalt sei, dass keine andere Lösung im Voraus möglich sei. Ich habe gestern schon gesagt, dass man sich mit den Landwirten innerhalb der für den Flughafen benötigten Flächen überhaupt nicht unterhalten hat. Da gab es nur ganz grobe Informationen von irgendjemandem in Bezug auf die Ausgleichsflächen. Die waren aber weder real, noch konnten sie ernst genommen werden. Das ist eine Katastrophe. Es gibt überhaupt keine Statusmeldung dazu, wie die 43 % der so genannten gesicherten Ausgleichsflächen ermittelt wurden. Bei dem weit größeren Anteil, also den 47 %, ist keinerlei Information erfolgt. Mit den betroffenen Betriebsinhabern ist überhaupt nicht geredet worden. Da kann man doch bezüglich des Planvorbehalts wirklich nicht davon sprechen, dass keine andere Lösung möglich sei. Die Grundstrukturen sind überhaupt nicht erkennbar.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Schmitz. Ich möchte die Nachfragen jetzt zusammenfassen, sodass Herr Prof. Dr. Johlen sie insgesamt beantworten kann. Herr Houben, bitte.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Herr Prof. Johlen, Sie werfen jetzt doch eine Nebelkerze. Am 28. Juni 2005 waren die Landwirte und die Fachleute der Antragstellerin für dieses Thema hier. Es wurde damals von der Antragstellerin in keinem einzigen Punkt deutlich gemacht, dass man überhaupt über die betroffenen Landwirte und die Situation der Betriebe nachgedacht hätte. Jetzt zu behaupten, die Interessen wären nicht abzuwägen und Existenzvernichtungen sollten nicht vorkommen, ist doch nur Vernebelung dessen, was in diesem Erörterungstermin am 28. Juni 2005 ausführlich diskutiert worden ist. Herr Zerbe hat zu dem Vortrag von Herrn Windbergs, der hier seinen Betrieb, seine Betroffenheit und die Unmöglichkeit des Ausgleichs oder Ersatzes für seinen Betrieb geschildert hat, in keiner Weise Stellung genommen. Wenn Sie jetzt behaupten, dass sei längst bedacht worden, kann das doch nur zur Verwirrung der Leute und nicht zur Aufklärung im Verfahren beitragen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Frau Schwerdtfeger, bitte.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Ich kann Herrn Johlen leider nicht so ganz zustimmen. Der Vorbehalt ist nur dann zulässig, wenn sich die Enteignung problemlos in die Planung einfügen lässt. Aber diese Problemlösbarkeit sehe ich nicht, da bisher erst so wenige Ausgleichsflächen festgestellt wurden. Das Problem ist auch, dass eine Enteignung stets ein besonderes öffentliches Interesse fordert, denn man kann den Eigentümern ihr Eigentum nicht ohne hinreichenden Grund abnehmen. Dieses öffentliche Interesse erkenne ich aber einfach nicht; es ist noch nicht einmal dargelegt worden. Es sind keine Gespräche geführt worden. Gründe, weshalb man jetzt trotz einer derart geringen Anzahl von Gesprächen zu einem Einfügen in die Planung kommen soll, kann ich wirklich nicht erkennen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Frau Schwerdtfeger. Eine letzte Nachfrage hat noch Frau Kruse. Danach hat Herr Prof. Johlen das Wort.

**Irma Kruse Monè (Einwenderin):**

Es wird über die Landwirte gesprochen; das ist auch sehr wichtig. Aber es gibt auch noch viele andere Existenzen, die zugrunde gehen. Gestern wurde von jemandem berichtet, dass er sein Büro am Haus hat. Frau Müller hat über ihre Tochter gesprochen, die therapeutisch mit Kindern arbeitet. Es gibt so viele Leute, deren gesamte Existenz zugrunde geht. Denken Sie an den Familienvater, der hier seine Rede gehalten hat. Wenn der Flughafen kommt, ist der Mann bankrott. Haben Sie das auch alles in Ihre Planung mit aufgenommen?

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Frau Kruse. Herr Prof. Johlen, bitte.

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

Ich möchte versuchen, das Anliegen und die Lösungsvorschläge der Antragstellerin noch einmal in aller Ruhe zu erläutern. Frau Schwerdtfeger, wir sollten nicht Ausgleichsflächen und Betriebsflächen vermengen.

Ich möchte zunächst zu den Ausgleichsflächen etwas sagen: Unsere Vorstellungen diesbezüglich mögen ja falsch sein, aber wir dürfen sie ja trotzdem einmal vorstellen. Durch den landschaftspflegerischen Begleitplan ist zunächst einmal der Kompensationsbedarf ermittelt worden. Darüber sind wir uns einig. Es ist also festgestellt worden, in welcher Weise eingegriffen wird und welcher Kompensationsbedarf besteht. Es wird im Planfeststellungsbeschluss festgestellt werden, dass entsprechender Ausgleich – sowohl für den Eingriff in den Naturhaushalt als auch für den Eingriff in das Landschaftsbild – zu leisten ist. Des Weiteren sind in dem landschaftspflegerischen Begleitplan unter fachlichen Gesichtspunkten – das

heißt: nicht willkürlich – diejenigen Flächen dargestellt worden, auf denen der Ausgleich stattfinden kann. Wenn das so geschieht, ist alles in Ordnung. Was noch nicht geschehen ist, ist der Erwerb dieser Flächen. Dazu mögen Sie sagen, dass das ein großes Versäumnis sei. Dann muss ich Ihnen aber sagen, dass man nicht Flächen für viele Millionen Euro erwerben kann, ohne zu wissen, ob man sie überhaupt braucht. Wenn Sie sagen, wir hätten es machen müssen, nehmen wir das so zur Kenntnis; wir hätten es aber niemals so gemacht.

Wenn der landschaftspflegerische Begleitplan so planfestgestellt würde, wie er ist, hätte der Flughafen ein Enteignungsrecht, weil der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen hat. An der Stelle bekommen wir aber selbst kalte Füße, weil das so nicht gehen kann. Denn man kann ja gar nicht nachweisen, ob eine ganz bestimmte Fläche und keine andere benötigt wird; das müsste noch näher nachgeprüft werden. An der Stelle der Erforderlichkeit der Enteignung hakt es. Deshalb sagen wir, dass an dieser Stelle ein Vorbehalt in den Planfeststellungsbeschluss kommen soll. Das Bundesverwaltungsgericht sagt in der Entscheidung vom 12. Dezember 1996, dass die Lokalisierung vorbehalten bleiben kann. Unsere Vorstellung ist, dass, wenn der Planfeststellungsbeschluss erlassen ist und grundsätzlich festgestellt wurde, dass ein Ausgleich notwendig und möglich ist, auf der Grundlage des landschaftspflegerischen Begleitplans mit diesen Flächen in die Erwerbsverhandlungen eingetreten wird und die Flächen nach Möglichkeit erworben werden.

Sofern das im Einzelfall nicht möglich ist, wird unter fachlichen Gesichtspunkten ein anderer Ausgleich gesucht. Wenn das alles fertig ist, legen wir der Bezirksregierung die Ergänzung vor und dann kommt die vorbehaltene Planergänzung, die mit dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss zu einer Einheit verschmilzt. Das ist doch ein vernünftiges Verfahren. Ich weiß überhaupt nicht, warum Sie so dagegen sind. Man sollte doch als Jurist auch einmal vom Ergebnis her argumentieren und nicht nur nach den Paragraphen. Wie wollen Sie es denn anders machen?

In Bezug auf die Betriebsflächen sagen Sie nur, man habe sich darüber keine Gedanken gemacht. Aber natürlich hat man sich darüber Gedanken gemacht. Vielleicht kann Herr Gathen noch etwas zu den Möglichkeiten sagen, die Existenzen der drei oder vier betroffenen Betriebe zu sichern. Auch diesbezüglich ist es möglich, im Wege eines Vorbehaltes oder einer Bedingung sicherzustellen, dass zunächst durch ein Gutachten geprüft wird, wie diese Betriebe erhalten werden können und welche Möglichkeiten, Ersatzflächen zur Verfügung zu stellen, gegeben sind. Wenn Sie, Frau Vorsitzende, es gestatten, könnte Herr Gathen noch ausführen, was diesbezüglich schon unternommen worden ist.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Zunächst hat Herr Gathen das Wort und danach will Herr Marten noch eine Anmerkung machen.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Ich bin von der NVV beauftragt worden, mich mit dem Thema Grunderwerb zu beschäftigen. Ich möchte einmal ganz kurz erläutern, was diesbezüglich bereits passiert ist und was wir in dem Bereich schon gemacht haben. Von den Privateigentümern sind weit über 90 % angesprochen bzw. angeschrieben worden. Im nördlichen Bereich, im Eschert, sind 100 % angeschrieben worden und es wurde ein schriftliches Angebot gemacht. Von 14 Eigentümern, haben wir Grundeigentum erworben. Wie ich berichtet habe, haben wir Grunderwerb dann getätigt, wenn die Eigentümer auf uns zugekommen sind. Im östlichen und südlichen Bereich der Flughafenerweiterung haben wir es überwiegend mit landwirtschaftlichen Flächen und mit Landwirten zu tun. Diese Landwirte sind von mir persönlich angesprochen worden, wenn das auch mitunter – z. B. im eben von Herrn Houben angesprochenen Fall von Herrn Windbergs – schon anderthalb Jahre her ist. Man kann kräftig darüber streiten, ob ein erstes Gespräch, das mindestens zwei Stunden gedauert hat und in dem mir – wie in anderen Fällen auch – sehr ausgiebig die Hofanlage gezeigt und die Bedürfnisse erläutert wurden, schon eine Verhandlung ist oder nur ein erstes Gespräch. Darüber kann man trefflich streiten. Jedoch haben wir die Bedenken und Ängste der Landwirte aufgenommen. Wir haben in diesem Termin auch über einen Kaufpreis gesprochen, sodass ich davon ausgehe – und ich mache Grundstücksverhandlungen seit 20 Jahren –, dass das eine Grundstücksverhandlung war. Wir sind damals so auseinandergegangen, dass wir das Gespräch sacken lassen und überlegen wollten, wie das Problem zu lösen sei.

In der Zwischenzeit hat sich die NVV natürlich aufgrund der Erkenntnis, dass Tauschflächen erforderlich sind, der Problematik angenommen. Wir haben uns über den Grunderwerb, der bereits getätigt ist, hinaus – und wir haben bereits 10 ha im Bereich der direkten Ausbaufäche erworben – mit dem Thema Tauschflächen beschäftigt. In unmittelbarer Nähe des Flughafens stehen im Moment 6 ha Tauschflächen zur Verfügung, die die NVV erworben hat. Zusätzlich sind aus Altbestand weitere 12 ha vorhanden, die eingebracht werden könnten. Darüber hinaus stehen wir zur Zeit in Verhandlungen über Ackerflächen in einer Größenordnung von 55 ha, die innerhalb Jahresfrist in einem Radius von 5 km bis 6 km um den Flughafen zu erwerben wären. Wir gehen daher davon aus – und das hat Herr Prof. Johlen ja eben schon ausgeführt –, dass von den vier Landwirten, die Existenzbedrohung in diesem Bereich angemeldet haben, mindestens zwei schon einmal sehr gut abgefunden werden können.

Das Problem von Herrn Windbergs mit seinen Pferden ist ein besonderes. Wir müssen prüfen, wie die Tiere auf Lärm reagieren; das muss gesondert angegangen werden. Aber dazu sind wir auch bereit. Ein weiterer Landwirt, der für uns eigentlich der Hauptproblemfall ist, hat seinen Hof mit 10 ha Eigentumsflächen und ca. 30 ha Pachtflächen unmittelbar an der Flughafengrenze. Das ist unser Musterbeispiel. Wir hatten dort schon einen landwirtschaftlichen Gutachter beauftragt, den Hof zu bewerten. Er hat auch versucht, mit dem Landwirt den Hof neu aufzustellen. Wir sind mit diesem Landwirt sogar zu Beispielshöfen gefahren, um einmal zu sehen, was man im Rahmen einer Aussiedlung, das heißt eines Wegzuges, praktizieren

kann und wie man einen Hof dann neu aufstellen kann. Insofern möchte ich Ihren Vorwurf, Herr Houben, man habe sich mit der Thematik nicht beschäftigt, von mir weisen. Man hat sich sehr wohl damit beschäftigt. Wenn die Bereitschaft da ist, konstruktiv mit uns zusammenzuarbeiten und über Flächentausch und Flächenhinzuziehung usw. zu reden, dann werden wir das auch tun. Ich stehe bezüglich der Grundstücksangelegenheiten nicht für die Flughafengesellschaft – ich habe das diese Woche schon einmal gesagt –, sondern für einen örtlichen Energieversorger, der eine Solidität in der Region aufweist. In diesem Rahmen möchten wir, wenn die Startbahn ausgebaut wird, mit den Partnern kooperativ das Problem der Existenzbedrohung vom Tisch bekommen. Danke schön.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. Herr Marten, bitte.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ich möchte nur einen rechtlichen Hinweis geben, Herr Prof. Johlen. Ich halte den von Ihnen aufgezeigten Weg für nicht gangbar.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir können nicht einerseits die Ausgleichsflächen planfeststellen – unterstellt es gibt eine positive Planfeststellung – und gleichzeitig einen Vorbehalt einbringen. Es geht nur entweder das eine oder das andere. Das wollte ich Ihnen nur entgegenhalten, damit hinterher keine Überraschungen auftreten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, es gab noch fünf weitere Nachfragen. Aber zuerst möchte Herr Prof. Johlen direkt darauf antworten, bitte.

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

Herr Marten, ich will nicht, dass wir uns missverstehen. Wir sind uns völlig einig, dass es nicht darum geht, dass Sie die Ausgleichsflächen planfeststellen. Das habe ich ausdrücklich ausgeklammert. Ich habe vielmehr die Vorstellung, dass Sie zunächst den Ausgleichsbedarf planfeststellen. In der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses kann man dann darlegen, dass die Möglichkeit, diesen Ausgleich herbeizuführen, in dem landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt ist. Die Frage, auf welchen Flächen dieser Ausgleich stattzufinden hat, soll vorbehalten bleiben. Es geht also nicht um die Planfeststellung für diese Ausgleichsflächen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. Herr Marten, bitte.



**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut. So, wie Sie das jetzt beschrieben haben, geht es. Aber ich hatte vorhin den Eindruck, dass Sie einen anderen Weg gehen wollten. Aber jetzt ist das ja klargestellt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. Es gibt jetzt noch sechs Nachfragen. Frau Schwerdtfeger, Herr Stiller, Frau Simon, Herr Schmitz, Herr Houben und Herr Schäfer – in dieser Reihenfolge, bitte.

**Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):**

Herr Johlen, meines Erachtens liegt dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, das Sie eben zitiert haben, eine andere Konstellation zugrunde. Es gab nicht eine so eklatante Divergenz; es waren nicht erst so wenige Gespräche in Bezug auf Ausgleichsflächen geführt worden. Grundsätzlich haben Sie Recht, die Ausgleichbarkeit ist gegeben. Diese ist aber nur dann gewährleistet, wenn die ganze Konzeption zum Tragen kommt. Wenn das nicht der Fall ist, ist die Ausgleichbarkeit auch nicht gewährleistet. Und diese Grundsatzfrage ist nicht geklärt. Und weil das so ist, stehen wir rechtlich auf unterschiedlichen Standpunkten. Der Vorbehalt des § 74 VwVfG NW ist meines Erachtens nicht gerechtfertigt. Deshalb muss vor dem ersten Spatenstich diese Frage geklärt sein.

In Bezug auf die Enteignungen – uns ist ja allen klar, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen hat – muss geklärt werden, inwieweit die jetzt schon erworbenen Tauschflächen des Flughafens mit in die Flächen eingebracht werden können. Das ist bisher auch noch nicht erfolgt.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. Als nächster hat Herr Stiller das Wort, bitte.

**Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):**

Eigentlich hatte ich mir schon gestern vorgenommen, zu diesem Thema nichts mehr zu sagen, da meine Position abschließend dargelegt war. Ich möchte aber gern das Wort „Eiertanz“ von Herrn Mischke in Bezug auf die Problematik Eingriff und Ausgleich, mit der ich mich schon seit 10 Jahren beschäftige, aufnehmen. So etwas habe ich noch nicht erlebt. Herr Prof. Johlen, ich glaube es ist aus Ihren Aussagen deutlich geworden, dass die Flughafengesellschaft beim derzeitigen, offenen Verfahrensstand nicht bereit ist, sich mit diesen Fragen zu beschäftigen. Letztlich tun das aber alle anderen – auch private Investoren. Ich möchte drei Beispiele von größeren Anlagen, die jeder kennt, nennen. Das ist zum einen die Skihalle in Neuss, zum anderen die Windkraftanlagen und schließlich das BoA-Kraftwerk in Grevenbroich. Dahinter stehen jeweils private Investoren und es gibt erheblichen Kompensationsbedarf. Bei allen war mit der jeweiligen Genehmigung diese Frage geklärt. Wenn man in § 6 Abs. 1 S. 3 Landschaftsgesetz schaut, dann sieht man, dass das da auch so, und zwar

nicht als Könnte- oder Soll-, sondern als Ist-Vorschrift steht. Der Kompensationsbedarf ist also als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss festzulegen.

Ich möchte auch noch etwas dazu sagen, dass Sie vorhin meinten, Sie bekämen bei den Enteignungen kalte Füße. Bitte seien Sie sich bewusst, dass Sie bereits mit der Offenlage dieser Flächen im Grundstücksverzeichnis Rechtswirkungen hervorgerufen haben. Ich möchte das einmal an einem kleinen Beispiel verdeutlichen, das sicherlich im Verhältnis zu den Existenzbedrohungen in der Landwirtschaft als „Peanuts“ anzusehen ist: Eine Fläche gehört dem Kreis Neuss. Diese Fläche haben wir im Vorfeld erworben, weil wir sie zu Kompensationszwecken für unsere Kreisstraßen einsetzen wollen. Wir beschäftigen uns mit diesem Thema nämlich weit im Voraus. Diese Fläche ist für uns im Augenblick absolut wertlos. Wir können sie weder zu Kompensationszwecken für unseren Straßenbau einsetzen, noch können wir sie als Tauschland für einen Landwirt verwenden, wenn wir an anderer Stelle Kompensationsflächen haben wollen. Insofern haben auch Sie bereits jetzt Rechtswirkungen hervorgerufen.

Ich kann nur dringend bitten: Nehmen Sie sich dieser Frage an. Der ganze Eiertanz um die Ausgleichsflächen – – Ich möchte aber zunächst noch einmal diese ganze Veranstaltung Revue passieren lassen. Oft habe ich mich gefragt: Was machen wir hier eigentlich? Wir sind doch in einem Planfeststellungsverfahren, dessen Ergebnis eine Entscheidung mit Konzentrationswirkung, die alle anderen Genehmigungen umfasst und einschließt, sein soll. Bei vielen Diskussionen habe ich seitens der Antragsstellerin gehört: „Wissen wir noch nicht!“, „Können wir noch nicht!“, oder „Das regeln wir noch irgendwie!“ Ich habe den Eindruck, dass wir in dieser Veranstaltung über ein Konstrukt reden, das es noch nicht gibt. Ich möchte mich jetzt ein bisschen ans Baurecht anlehnen und sagen, dass wir hier nicht über einen Planfeststellungsbeschluss, sondern über eine „Planfeststellungsvoranfrage“ reden, um mit möglichst geringen Mitteln herauszubekommen, ob das Vorhaben überhaupt genehmigungsfähig ist. Wenn dem so ist, muss ich ganz ehrlich sagen, dass sowohl die privaten Einwender als auch die Träger öffentlicher Belange in diesem Verfahren sehr, sehr viel Zeit vertan haben.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. Als nächstes Frau Simon, bitte.

**Ingrid Simon (Einwenderin):**

Ich habe vorhin Frau Kruse zugehört. Sie hat über die Existenzen derjenigen gesprochen, die sich in dem vom Ausbau betroffenen Bereich niedergelassen haben. Was war die Antwort von Herr Prof. Johlen dazu? Er sagt nur, dass es um Ausgleichsflächen, Bauern oder Sonstiges gehe. Ich glaube, dass diese Antwort völlig am Thema vorbei ging. Frau Kruse

hatte doch nach etwas ganz anderem gefragt. Warum bekommt man immer eine ganz andere Antwort als zu dem, was man gefragt hat?

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. Herr Houben, bitte.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Herr Gathen, die Frage bei Herrn Windbergs war nicht, wie Pferde auf Fluglärm reagieren. Der Bauer Windbergs hat beschrieben, wie durch die Flächenverluste der Betrieb seines Hofes nicht mehr funktioniert. Das Problem waren nicht die Pferde auf der Weide, die auf den Fluglärm reagieren, sondern dass der Hof als solcher nicht mehr mit dem Konzept, das Herr Windbergs in diesem Erörterungstermin vorgestellt hat, betrieben werden kann. Das ist so nicht in Ordnung. Wenn Sie den Hinweis geben, dass es sich bei der NVV um ein seriöses Unternehmen handelt – Sie haben ja wörtlich gesagt, Sie seien nicht die Flughafengesellschaft, sondern die NVV, die ein seriöses Unternehmen sei –, dann darf man, denke ich, daraus wohl den Umkehrschluss ziehen und fragen: Ist denn der Flughafen ein seriöses Unternehmen?

(Beifall bei den Einwendern)

Werfen Sie mir bitte im Nachhinein nicht vor, ich hätte das behauptet. Ich habe nur das, was Sie mir gesagt haben, umgedreht.

Ein weiterer Punkt, auf den man hier aufmerksam machen muss, ist folgender: Es ist beschämend und bezeichnend für die Situation in diesem Verfahren, dass an den Tagen, an denen die Landwirte bei schönem Wetter Zeit geopfert haben und von ihrem Acker zum Erörterungstermin gekommen sind, Sie nicht reagieren konnten. Erst heute, wo auf unserer Seite kein juristischer Beistand mehr anwesend ist und die Landwirte nicht vor Ort sind, versuchen Sie, das Thema neu aufzurollen. Das ist nicht der Stil, in dem wir eigentlich miteinander hätten umgehen sollen. Das so zu machen, ist eine Unverschämtheit.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Houben. Herr Gathen, bitte.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Herr Houben, ich möchte darauf auch noch einmal kurz eingehen. Am Dienstag waren die Landwirte hier und man hatte sich auf das Thema eigentlich für Donnerstag vorbereitet. Sowohl Herr Dr. Mager als auch ich waren für den Donnerstag vorgesehen. Als das Grund-

stücksthema am Dienstagmorgen aufkam, hat man mich kurzfristig benachrichtigt, nachdem Herr Windbergs und Herr Scholz gesprochen hatten. Ich bin sofort in den Erörterungstermin gekommen, war aber erst vor Ort, kurz nachdem das Thema wieder von der Tagesordnung war und die Landwirte in ihre Betriebe zurückgekehrt waren. Außerdem habe ich an jenem Abend noch eine Diskussion mit Herrn Windbergs gehabt. Herr Windbergs und ich haben uns über das Thema kurz unterhalten. Sein Hauptproblem und seine Haupteinkommensquelle sind – wie er mir glaubhaft versichert hat – sehr wohl die Pferde. Zusätzlich sind die gepachteten und weiteren Flächen, die er verliert, in seinem Fokus. Ich möchte deutlich machen, dass wir die Probleme von Herrn Windbergs ernst nehmen und dass wir versuchen wollen, dieses Problem zu lösen – wenn es auch ein schwer zu lösendes Problem ist. Ich will auch den Landwirten und allen in dieser Runde zu verstehen geben, dass wir uns nicht auf eine Zwangsent eignungs lösung zurückziehen möchten, sondern im Vorfeld gemeinsam mit den Landwirten zusammenarbeiten wollen. Wenn die Start- und Landebahn genehmigungsfähig ist und gebaut wird, ist es – das habe ich schon einmal gesagt – wie ein kompliziertes Puzzle, die Betriebe, die Land verlieren, zu strukturieren. Ein Puzzle ist irgendwann gelöst. Diese Aufgabe habe ich mir persönlich im Namen der NVV auf die Fahne geschrieben und dafür stehe ich. Danke schön.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, die letzte Zwischenfrage will Herr Schäfer stellen. Danach werden wir in der Rednerliste fortfahren.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Ich habe eine Frage an Herrn Prof. Johlen. Wir reden jetzt zu Recht über Bauern und Existenzvernichtungen. Aber würden Sie auch akzeptieren, dass in dem unmittelbaren Ein- und Ausfluggebiet – z. B. der Schwelle 13 – Existenzen bedroht oder sogar vernichtet werden können?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Prof. Johlen, bitte.

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

Herr Schäfer, das leitet zu der Antwort auf die Frage der Dame über, die gefragt hatte, was mit der Existenz derjenigen geschieht, die so lärm betroffen sind, dass sie nicht mehr arbeiten können. Ich hatte die Frage vorhin nicht beantwortet, weil sie nicht zur Problematik der Landwirte passte. Das bitte ich zu entschuldigen. Wie soll man aber eine solche Frage abstrakt beantworten können, wenn nicht klar ist, von welchen einzelnen Lärmwerten auszugehen ist? Es gibt feste Regeln, welche Lärmwerte eingehalten werden müssen, um z. B. ein geistig anspruchsvolles Arbeiten zu ermöglichen. Wenn diese Lärmwerte nicht eingehalten werden, muss natürlich irgendetwas geschehen. Mehr kann ich dazu nicht sagen. Was soll

ich denn zu jemandem, der sagt, dass er so lärmbeeinträchtigt ist, dass er nicht mehr arbeiten kann, sonst sagen? Ja, da muss natürlich etwas geschehen.

(Zurufe von den Einwendern: Was? Was denn?)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Wir sollten Herrn Prof. Johlen erst ausreden lassen; danach können Nachfragen gestellt werden.

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

Ich möchte einmal Folgendes sagen: Wenn Sie nachweisen, dass Sie bei einem spaltweit geöffneten Fenster in einem Raum ständig höhere Lärmwerte als 55 dB(A) haben, muss etwas geschehen. Aber diesen Nachweis müssen Sie erst erbringen. Sie können doch nicht abstrakt sagen: Hier ist viel Krach, deshalb kann ich nicht mehr arbeiten.

(Zuruf von den Einwendern: Das kann man doch messen!)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schäfer hat dazu noch eine Frage, bitte.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Wenn Sie gestatten, Herr Prof. Johlen, möchte ich Ihnen ein Beispiel nennen, wo das anders gemacht wurde und auf das wir uns jetzt ständig berufen werden: Das ist die „Casa“ Fraport. Falls Sie davon noch nicht gehört haben, kann ich Ihnen die entsprechenden Dokumente übergeben. Dort wird das Fördergebiet durch eine Überflughöhe ab 350 m über dem Grund und niedriger definiert. In seiner Mitte liegt eine 180 m breite Kernzone, an die sich zur Vermeidung einer zu abstrakten Grenzziehung links und rechts jeweils zwei Übergangszonen mit einer Breite von je 60 m anschließen. Das gesamte Fördergebiet ist damit 420 m breit. Es gibt so was also schon.

Ich fordere auch die Bezirksregierung auf, sich mit dieser Problematik zu beschäftigen und auseinander zu setzen. Wir reden über einen Lärmschutzwert, der zwar exakt festgelegt ist, von dem wir aber wissen, dass er so in bestimmten Lagen nicht haltbar ist. Dass sich z. B. die Gastronomie aus diesem Bereich zurückziehen wird, liegt doch auf der Hand. Ich habe vorgetragen, dass z. B. dem Geschäft des Antiquitätenhändlers Torsten Reschke aus Neersen der Rückzug von Kundschaft droht. Das sind keine abstrakten Beispiele, sondern Tatsachen, die auf die Menschen zukommen. Dass das existenzielle Sorgen sind, kann man nachvollziehen. Darauf muss eine Antwort gegeben werden. Das darf nicht nach dem Motto in der Schwebe gehalten werden, dass es ein Gesetz mit ein paar Zahlen gibt, alles andere aber nicht interessiert. So kann man das nicht machen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Schäfer. Ich möchte jetzt noch zwei Anfragen zulassen, danach aber, wie angekündigt, mit der Rednerliste fortfahren und Herrn Hoffmanns das Wort erteilen. Zunächst Herr Houben, bitte.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Ich möchte noch einmal auf Herrn Windbergs und das, was er hier vorgetragen hat, zurückkommen. Dazu möchte ich aus seinem Vortrag ein kleines Stück vorlesen:

[...] Verlust von 4 ha bis 5 ha Eigentumsfläche vor dem Hof, die momentan für mehr als die Hälfte der von uns gehaltenen Pensionspferde als Weide- und Bewegungsfläche dient. Gleichzeitig dient ein von uns angelegter Reitweg auf dieser Fläche zum Ausritt über den Büttger Wald ins Schiffbahner Bruch, wo man auf ein umfangreiches Reitwegenetz trifft.

Weiter unten steht dazu:

Der Verlust dieser Eigentumsfläche, die uns als Weide für die Pferde dient, ist nicht durch weiter entfernte Ersatzflächen zu ersetzen, weil man die Tiere täglich morgens zur Weide führt und abends wieder hereinholt.

Ich denke, damit ist von Herrn Windbergs deutlich beschrieben, dass man das Problem nicht damit lösen kann, dass er woanders Flächen bekommt. Sie, Herr Gathen, sind darauf gar nicht eingegangen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Houben. Als nächstes hat Herr Dicke das Wort.

**Rüdiger Dicke (Einwender):**

Ich komme aus Neersen und bin Vater von zwei Kindern. Ich bin hauptberuflich tätig als Verkäufer eines großen Druckereikonzerns und übe diese Tätigkeit zu Hause aus; neudeutsch heißt das ja so schön Home Office. Mein derzeitiges Home Office und der Mittelpunkt meiner Familie ist in der Niersplank 21, liegt also mitten in dem von Ihnen eben beschriebenen Korridor. Wie ich den Beiträgen einiger Vorredner entnommen habe, gibt es innerhalb dieser Zone einen Grundlärmpegel von 60 dB(A). Sie haben vorhin ausgeführt, dass schon bei 5 dB(A) mehr, also bei 65 dB(A) nach der Arbeitsplatzschutzverordnung von einer Belästigung auszugehen ist. Deshalb möchte ich gern noch einmal von Ihnen hören, was die Flughafen-

gesellschaft tut, um dies auszugleichen? Eine berufliche Tätigkeit im Büro ist für mich in diesem Bereich dann nicht mehr möglich.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. Herr Gathen möchte Ihnen antworten.

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Entschuldigen Sie bitte. Ich wollte eigentlich auf die Ausführungen von Herrn Houben noch etwas entgegnen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Ich glaube, das Thema Windbergs haben wir ausreichend diskutiert. Sind Sie eventuell damit einverstanden, das so stehen zu lassen, Herr Gathen?

**Peter Gathen (Antragstellerin):**

Eine Anmerkung habe ich noch. Herr Houben, auch für die Fläche, die Herr Windbergs in der unmittelbaren Nähe des Flughafens verlieren würde, gibt es eine Lösung. So viel dazu.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Gut. Die Frage von Herrn Dicke steht noch im Raum. – Herr Prof. Johlen möchte darauf antworten, bitte.

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

Es gab da wohl ein Missverständnis. Ich habe die Arbeitsplatzschutzverordnung zitiert. Die besagt, dass bei geistig anspruchsvollen Arbeiten im Innenraum – nicht draußen – 55 dB(A) nicht häufig überschritten werden sollen. Ich arbeite z. B. in der Innenstadt in einem Büro und davor ist auch Verkehrslärm. Wenn ich ungestört arbeiten möchte, mache ich das Fenster zu.

(Lachen bei den Einwendern)

Das Fenster hat einen Dämmwert von 35 dB(A). Da kann es draußen also schon richtig laut sein und ich kann innen trotzdem noch ungestört arbeiten.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. Wir sind durch die Nachfragen in Verzug gekommen, aber ich denke vor der Mittagspause soll noch jeder, der will, sprechen können. Herr Hoffmanns hat jetzt das Wort.

**Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich):**

Heute Morgen wurde schon mehrmals Fazit gezogen, danach schloss sich eine sehr interessante Detaildiskussion an. Jetzt muss ich wieder zum Allgemeinen kommen, was vor der

Mittagspause aber, denke ich, noch vertretbar ist. Ich möchte aus Sicht der Stadt Korschenbroich Fazit ziehen. Das wird zwar nicht so ausführlich sein wie das der Kollegin Schwerdtfeger aus Willich, soll aber doch die Kernbelange der Stadt Korschenbroich noch einmal anreißen.

Als erstes Problem ist der nicht nachgewiesene Bedarf zu nennen. Die Leute fliegen zwar, aber eben nicht von Mönchengladbach aus. Es wurde uns keine seriöse Bedarfsanalyse vorgelegt. Vielmehr hat man den Eindruck gewonnen, dass es sich um eine Angebotsplanung handelt. Eine Angebotsplanung als Grundlage einer Planfeststellung ist aber aus Sicht der Stadt Korschenbroich nicht statthaft. In diese Richtung geht auch die Betrachtung der technischen Planung, bei der Bedarfe angenommen wurden, die im Bereich der Spekulation und Angebotsplanung anzusiedeln sind.

Der zweite Punkt schließt an den ersten an. Auf der Grundlage der genannten Annahmen in der Angebotsplanung wurden mehrere andere Gutachten aufgebaut. Wenn schon die Eingabedaten falsch sind, müssen auch die Gutachten zwangsläufig zu falschen Ergebnissen führen.

Der dritte Punkt betrifft die verkehrliche Anbindung. Aus Sicht der Stadt Korschenbroich kann es nicht sein, dass die verkehrliche Anbindung des Flughafens nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gelöst wird. Das ist nicht tolerierbar. Wir werden dazu gleich noch einen Antrag übergeben, der gleichlautend mit dem der Stadt Willich ist. In der Diskussion zu diesem Thema wurde die Aussage gemacht, dass man nach dem Bau des Flughafens die Anbindungsstraßen bei den zuständigen Kommunen, also auch bei der Stadt Korschenbroich, beantragen werde, diese Anträge dann wohl abgelehnt würden und man sie dann eben einklagen würde. Ich glaube, das sind eher Wild-West-Methoden und haben nicht mit der seriösen Abwicklung eines Flughafenbaus zu tun.

(Beifall bei den Einwendern)

Ein weiterer Punkt, den ich in diesem Zusammenhang ansprechen möchte, ist der Umgang mit einer S-Bahn-Anbindung. Ich denke, dass die Anbindung des ausgebauten Flughafens an die S-Bahn unabdingbare Voraussetzung ist. Man mag formal sagen können, dass die S-Bahn-Anbindung nichts mit dem Planfeststellungsverfahren zu tun hat, aber ich finde den Umgang mit dem Thema – wie er in einigen Sätzen der Antragstellerin zum Ausdruck gekommen ist – bemerkenswert. Man muss dafür sorgen, dass, wenn der Flughafen ausgebaut werden soll, eine S-Bahn-Anbindung untersucht und dann auch verfolgt wird.

Der nächste Punkt betrifft das Thema Lärm. Die Behandlung des Punktes Lärm – und das ist auch eine persönliche Anmerkung – hat mich erschreckt. Die mangelnde Koordination der Prognose und des Gesundheitsgutachtens – ich erinnere an die Diskussion mit den LEQ-Werten – und die nicht durchgeführte Summationsbetrachtung verschiedener Lärmarten fand



ich erschreckend, da der Aspekt des Lärms später für die Abwägungsentscheidung der Bezirksregierung ein ganz entscheidender Punkt ist. Man hätte vom Antragsteller doch verlangen können, dass in diesem Erörterungstermin nachvollziehbare und abgestimmte Prognoseergebnisse vorgelegt werden. Wenn man sich anschaut, wie stark schon jetzt die kommunalen Schulen in Korschenbroich und durchaus auch in Willich an den zumutbaren Grenzen liegen bzw. wie diese schon überschritten werden, kann man sich vorstellen, was passieren wird, wenn die zusätzlichen Aspekte – also Summationswirkung und die Anpassung der LEQ-Werte – Berücksichtigung finden. Dann werden die Grenzwerte mit Sicherheit überschritten.

Der nächste Punkt, den ich ansprechen möchte, ist der Punkt Umweltbelange. Wir haben diese Diskussion gerade noch einmal geführt und es ist auch alles sehr ausführlich dargelegt worden. Ich möchte noch eine persönliche Anmerkung machen: Ich fand es trotz der Ausführungen von Herrn Gathen ein starkes Stück, wie mit der Frage der Ausgleichsflächen und deren Einbeziehung umgegangen wurde.

(Beifall bei den Einwendern)

Der vorletzte Punkt betrifft das Thema Sicherheitsaspekte. In der Diskussion mit den Gutachtern und den Gegengutachtern der Kommunen in diesem Erörterungstermin ist sehr schön dargelegt worden, dass ein Risiko vorliegt. Die Stadt Korschenbroich kommt zu der eindeutigen Einschätzung, dass dieses Risiko nicht tolerierbar ist.

Der letzte Punkt betrifft das Thema Flughafensystem. Dieses Thema ist für mich immer die große Unbekannte. Im Prinzip gibt es aus Sicht der Stadt Korschenbroich nur zwei Alternativen. Entweder man kommt zu der klaren Aussage, dass ein Flughafensystem nicht weiter verfolgt wird, oder es müssen – wenn man das nicht tut – alle Gutachten, die bisher vorgelegt wurden, in Bezug auf diese Problematik überarbeitet werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Auswirkungen von dem Flughafensystem von Düsseldorf müssen dann in diesem Verfahren untersucht werden.

Das waren die Punkte, die ich ansprechen wollte. Wie Sie sich sicherlich denken können, ist das Ergebnis, dass die Stadt Korschenbroich den Ausbau des Verkehrslandeplatzes in aller Konsequenz – wie in unserem schriftlichen Antrag schon dargelegt – ablehnen wird. Die Nachforderungen in Bezug auf bestimmte Gutachten und die Forderung, neue Gutachten anzufertigen, sind als hilfsweises Vorgehen aufzufassen. Bei den Kernpunkten Prognose, Lärmbelastung und Sicherheitsgefährdung ist nämlich überhaupt keine Nachbesserung möglich – weil es einfach nichts nachzubessern gibt. Die Ergebnisse sind so eindeutig, dass eine Nachbesserung nicht notwendig und zielführend ist. Insofern werden wir – anders als die Stadt Willich – auch keine Forderungen in die Richtung stellen, dass die Bezirksregierung

dieses oder jenes berücksichtigen muss, wenn sie dem Antrag nachkommt. Wir stehen vielmehr auf dem Standpunkt, dass es aus Sicht der Stadt Korschenbroich eine positive Bescheidung durch die Bezirksregierung nicht geben kann. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. Als nächster hat Herr Schmitz das Wort.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Ich kann den Schlusssatz meines Vorredners nur bestätigen. Ich kann mir auch nicht vorstellen, dass eine Genehmigung dieses Flughafens erfolgen kann. Trotzdem hätte ich ganz gern ein paar konkrete Angaben zu dem Thema der finanziellen Auswirkungen, insbesondere konkrete Angaben für die betroffenen Hausbesitzer. Herr Prof. Johlen hat schon recht allgemeine Angaben gemacht, die für mich als Hausbesitzer aber überhaupt nicht greifbar sind. Er hat sinngemäß gesagt, die Bezirksregierung werde das schon machen und Ausgleichsleistungen festsetzen; es gäbe viele Gerichtsurteile. Es gab aber überhaupt keinen konkreten Anhaltspunkt, an dem man sich orientieren könnte. Ich habe selbst eine Immobilie in dem betroffenen Bereich. Man kann durchaus schon Grundangaben zum Wertverlust für Hausbesitzer machen.

(Folie: Skizze Flughafen Mönchengladbach)

Sie sehen auf der Skizze in dem inneren Kreis den Flughafen, links und rechts davon die Einflugschneise. Der große Kreis ist der 4 km- bis 6 km-Kreis, der die Fläche mit den unmittelbar Betroffenen in der Umgebung des Flughafens markiert. Mir liegt die Information vor, dass durchaus Wertverluste von 30 % bis 40 % eintreten können. Bei einem Immobilienwert von 500.000 € ist das eine sehr große Verlustsumme, über die wir reden, nämlich 150.000 € bis 160.000 €. Ich bin jetzt zwar in Rente, aber für diesen Betrag musste unendlich lange arbeiten. Ich möchte konkret wissen, ob diese Angabe von 30 % bis 40 % stimmt und ob es zu einem Ausgleich kommen wird. Ich möchte beispielhaft einige Punkte auf der Skizze benennen, damit man einmal erkennen kann, was da dahinter steckt und was da gemacht wird. Innerhalb der Einflugschneise habe ich drei Punkte konkretisiert: im Abstand von 4 km bis 5 km, von 6 km und von 8 km. Innerhalb der Zone der direkt Betroffenen habe ich einen Punkt markiert, der ungefähr 2,2 km vom Scheitelpunkt der Einflugschneise entfernt ist. Ich fordere Sie auf, konkrete Angaben diesbezüglich zu machen und zu sagen, wie hoch der Wertverlust von Ihnen angesetzt wird, ob dieser im vollen Umfang ausgeglichen wird und wie das geschehen soll.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber bitte konkret und nicht schwammig!

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Zerbe.

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

Ich möchte einmal ganz konkret auf Ihren Wohnort eingehen. Wenn ich mir das Lärmgutachten anschau, dann kann ich für Viersen-Mitte – das ist nicht weit von Ihnen entfernt – einen äquivalenten Dauerschallpegel von 33,7 dB(A) und einen mittleren Maximalpegel von 58 dB(A) feststellen. Wenn ich diese Werte sehe, möchte ich behaupten, dass es hinsichtlich Ihrer Immobilie überhaupt keine Beeinträchtigungen gibt.

(Lachen bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schmitz.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Das ist typisch für Ihre Antworten. Es ist typisch, dass Sie irgendetwas behaupten, was noch nicht einmal mit den regionalen Gegebenheiten übereinstimmt. Ich wohne an der Grenze Gladbach – und das ist nicht Viersen-Mitte! Schlimm, oder? Aber es geht gar nicht um mich. Ich wollte eigentlich anhand von Beispielen in der kritischen Zone der Einfugschneise und einem Beispiel, das innerhalb der kritischen Zone von 3 km bis 4 km – also in der Nähe meines Grundstücks – liegt, konkrete Angaben dazu haben, ob die 30 % bis 40 % Wertverlust stimmen und wie dieser ausgeglichen werden soll. Einer meiner Vorredner hat heute Morgen gesagt, der Wertverlust werde überhaupt nicht ausgeglichen. Das wäre ein Riesenhammer!

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Her Zerbe.

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

Herr Schmitz, noch einmal: Wenn Sie auch nicht unmittelbar in Viersen-Mitte wohnen, wofür ich Lärmwerte genannt hatte, sondern wenn Sie etwas weiter südlich wohnen und vielleicht ein bisschen mehr Lärm haben, gibt es keine Beeinträchtigung. Ich bleibe dabei.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Dr. Mager möchte noch etwas ergänzen.

**Dr. Andreas Mager (Antragstellerin):**

Herr Schmitz, wenn ich Sie richtig verstanden habe, ging es Ihnen nicht darum, wie Sie persönlich mit Ihrem Haus betroffen sind, sondern darum, wie es allgemein aussieht.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich kann und darf darauf nicht antworten, weil ich kein Anwalt bin. Ich würde aber Herrn Prof. Johlen bitten, ganz klar zu beantworten, ob es einen Entschädigungsanspruch für Wohneigentum und gewerbliche Objekte, die nicht direkt durch Baumaßnahmen, sondern nur durch den Schall betroffen sind, gibt, der über Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzfenster und Klimaanlage hinausgeht. Gibt es dafür Rechtsgrundlagen, ja oder nein? Das war das, was Herr Schmitz wohl fragen wollte; ich habe das jetzt einmal ganz präzise auf den Punkt gebracht. Ich könnte dazu auch etwas vorlesen, möchte aber erst einmal Herrn Prof. Johlens Meinung hören.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Schmitz, Sie hatten sich noch zu Wort gemeldet.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Ich komme darauf später noch einmal zurück.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Gut. Dann hat Herr Prof. Johlen das Wort.

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

Für Wertminderungen als solche gibt es nie eine Entschädigung. Man muss immer fragen, worauf die Wertminderungen beruhen. Wenn man eine Villa hat und auf eine grüne Wiese und einen Wald davor schaut und dann dieses Wiesen- und Waldgelände bebaut wird, sinkt der Wert des Grundstückes um 30 % bis 40 %, denn man schaut nicht mehr auf äsende Rehe, sondern auf Häuser und Autos. Dafür gibt es aber keine Entschädigung. Für die Veränderung der Umwelt gibt es keine Entschädigung. Entschädigungen gibt es nur für konkrete Beeinträchtigungen, wenn diese ein bestimmtes Maß überschreiten. Es gibt auch Entschädigungen für Lärm. Aber für einen Maximalpegel von 58 dB(A) außen gibt es keine Entschädigung. Bei etwas gehobener Unterhaltung in einem normalen Büro ist man ja schon bei 60 dB(A).

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. Herr Schmitz hat noch eine Ergänzung.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Umso mehr muss die Bezirksregierung prüfen, ob das unsinnige Vorhaben, einen Flughafen zu bauen, wirklich gerechtfertigt sein kann – nicht wegen des Wertverlustes allein, sondern wegen des Verlustes des Lebensraumes und der Natur und der Werte, die vernichtet werden. Ich meine nein!

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Schmitz. Als letzter Redner hat Herr Radke, der schon lange gewartet hat, das Wort. Bitte schön, Herr Radke.

**Horst Radke (Einwender):**

Ich wohne seit 55 Jahren in Korschenbroich bzw. Kleinenbroich. Die Entwicklung des Flughafens Düsseldorf und des Flugplatzes Mönchengladbach habe ich hautnah miterlebt. Ich erinnere mich, dass Mitte der Siebzigerjahre Erwerber von Eigenheimen, deren Häuser in der Lärmzone des Düsseldorfer Flughafens lagen, von Bauträgern getäuscht, feststellen mussten, dass sie ein wertloses, lärmbelastetes Grundstück erworben hatten. Die Erwerber hatten gegen den Betreiber des Flughafens gerichtlich geklagt und den Prozess chancenlos verloren. Ich habe nicht begriffen, wie die Bauträger es geschafft hatten, eine Baugenehmigung für die lärmbelasteten Grundstücke zu bekommen. Die Untere und Obere Baubehörde hätten die Pflicht gehabt, die Erwerber dieser Grundstücke durch ein Bauverbot zu schützen. Durch dieses Bauverbot wären die Voreigentümer berechtigt gewesen, laut § 8 des Fluglärmgesetzes eine angemessene Entschädigung in Geld zu erhalten, denn die Grundstücke hatten durch die Lärmbelastung eine nicht nur unwesentliche Wertminderung erfahren. Den Erwerbenden der Eigenheime wäre die Enttäuschung Ihres Lebens, ein durch Täuschung wertloses, lärmbelastetes Grundstück erworben zu haben, erspart geblieben. Die zuständigen Baubehörden haben durch Unterlassung dieses Bauverbotes den Flughafenbetreiber Düsseldorf begünstigt und den Erwerbenden dieser Eigenheime großen finanziellen und in der Folge auch körperlichen Schaden zugefügt.

Ich habe mir die Lärmzonen für den künftigen Mönchengladbacher Flughafen in den Antragsunterlagen angesehen. Sie sind offensichtlich bewusst falsch dargestellt, um im Vorfeld einen großen Teil der Ansprüche auf Wertminderung abzuwürgen.

(Beifall bei den Einwendern)

Als ich das neue Firmenlogo des Flugplatzes Mönchengladbach zum ersten Mal sah, war mir klar, dass die Flughafengesellschaft Düsseldorf und die Flugplatz GmbH Mönchengladbach miteinander fusioniert hatten. Die Flughafengesellschaft Düsseldorf ist mit der Startbahnverlängerung des Mönchengladbacher Flugplatzes in der Lage, alle Flugzeuge, die zur Zeit in Düsseldorf starten und landen, nach Mönchengladbach umzuleiten. Sie äußerte im Antrag die Absicht, den Flughafen Düsseldorf für interkontinentale Fluglinien auszubauen. Die betroffenen Korschenbroicher Bürger werden durch die Startbahnverlängerung des Mönchengladbacher Flugplatzes einer Lärmbelastung ausgesetzt, die derjenigen im Düsseldorfer Flughafenbereich gleichkommt und zusätzlich durch den Ausbau des Düsseldorfer Flughafens für die interkontinentalen Flüge belastet.

Durch die Lärmbelastung infolge der Startbahnverlängerung des Mönchengladbacher Flugplatzes wäre eine Nutzung der betroffenen Wohngebiete in ihrer bisherigen Form nicht mehr

möglich. Dadurch haben alle betroffenen Eigentümer einen Anspruch wegen Wertminderung, da mit der Genehmigung der Startbahnverlängerung die bisher zugelassene bauliche Nutzung der betroffenen Wohngebiete nicht mehr möglich und somit durch die Baubehörde aufgehoben wäre. Es wäre die Aufgabe der Genehmigungsbehörde, wenn sie dem Antrag zur Startbahnverlängerung zustimmt, dafür zu sorgen, dass alle betroffenen Eigentümer laut § 8 des Fluglärmsgesetzes eine angemessene Entschädigung in Geld für die nicht nur unwesentliche Wertminderung ihrer Grundstücke erhalten. Die Genehmigungsbehörde dürfte, wenn sie dem Antrag zur Startbahnverlängerung zustimmt, ohne allen betroffenen Bürgern den berechtigten Anspruch auf Entschädigung in Geld für die Wertminderung ihrer Grundstücke zuzusprechen, wohl wissen, dass dies eine einseitige Begünstigung des Antragstellers wäre und somit für sie eine strafrechtliche Komponente hätte.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Genehmigungsbehörde sollte ihren Bürgern eine Studie vorlegen, die belegt, dass durch den Ausbau des Mönchengladbacher Flugplatzes den vorhandenen Flughäfen Weeze-Laarbruch, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück und Dortmund kein wirtschaftlicher Schaden zugefügt wird. Diese Flughäfen existieren bereits. Die Bürger erwarten von Ihnen, dass Sie sich verpflichtet fühlen, für die bereits vorhandenen Flugplätze die Existenz zu sichern. Mit dem Ausbau des Mönchengladbacher Flugplatzes wird nur das Ziel verfolgt, die Vormachtstellung des Düsseldorfer Flughafens auszubauen. Dies geschieht zum Schaden der Flughäfen Weeze-Laarbruch, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück und Dortmund und zum Schaden einer dicht besiedelten Region. Es ist offensichtlich, dass der Ausbau des Mönchengladbacher Flugplatzes unserem Land mehr Schaden als Nutzen bringt.

Deshalb stelle ich folgenden **Antrag**:

Um Schaden von unserem Land abzuwenden und um der Genehmigungsbehörde eine objektive Entscheidungshilfe an die Hand zu geben, sollte der Antragsteller eine Aufstellung der Kosten für die Entschädigung aller betroffenen Grundstückseigentümer offen legen und nachweisen, dass mit dem Ausbau des Mönchengladbacher Flugplatzes den vorhandenen Flughäfen unseres Landes kein wirtschaftlicher Schaden zugefügt wird.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Radke, Ihren Antrag nehmen wir als Anregung mit auf. Es gibt jetzt noch zwei Nachfragen von Herrn Houben und Herrn Kruse, bitte.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Herr Prof. Johlen, Sie haben eben gesagt, dass es bei den von Ihnen genannten Maximalpegeln keinerlei Entschädigungen gibt. Wie sieht das denn für die Betroffenen in Kleinenbroich-Eickerend aus, wo wir Maximalpegel im Bereich von 83 dB(A) bis 84 dB(A) haben? Sehen Sie, dass uns dort Schadensersatzansprüche zustehen, oder hören wir die Flugzeuge dort auch nicht?

(Beifall und Heiterkeit bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielleicht will Herr Kruse seine Frage direkt daran anschließen?

**Hans Kruse (Einwender):**

Meine Frage hat sich erledigt. Genau das wollte ich auch fragen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Gut. Wer antwortet auf Seiten der Antragstellerin? – Herr Prof. Johlen, Sie haben das Wort.

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

Meine Antwort wird Sie wiederum nicht befriedigen. Ich kann nur Folgendes sagen: Bei Werten wie 83 dB(A) außen nähern wir uns einem Bereich, in dem die Bezirksregierung durchaus die Auffassung vertreten kann, dass zum Ausgleich widerstreitender Interessen eine Ausgleichszahlung zu erfolgen hat. Ich muss aber immer darauf hinweisen, dass es immer das Ziel von Ausgleichsmaßnahmen ist, zu gewährleisten, dass im Inneren von Gebäuden – dieser Bereich wird von der Rechtsprechung geschützt – eine ungehinderte Kommunikation und ein ungehindertes Arbeiten möglich ist. Das ist gewährleistet, wenn im Innenraum Maximalpegel von 55 dB(A) nicht häufig überschritten werden. Ich weiß nicht, ob Sie eine Vorstellung davon haben, wie laut das ist: Das entspricht dem Geräusch in einem leisen Büro, in dem sich zwei unterhalten und einer auf seinem Laptop tippt – da ist man schon bei 55 dB(A). Wenn der Lehrer in der Klasse mit erhobener Stimme spricht, ist man schon bei 60 dB(A). Ziel ist also immer, dieses Ziel von 55 dB(A) im Innenraum zu erreichen. Wenn die Erreichung dieses Ziels nicht gewährleistet ist, kann die Bezirksregierung gegebenenfalls Ausgleichsmaßnahmen festsetzen.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke. Es gibt noch eine Nachfrage von dem Herr in der hinteren Reihe, bitte.

**Herr Hoffmann (Einwender):**

Wenn schon ein leichtes Tippen und ein leicht erhöhtes Sprechen 55 dB(A) entspricht, meinen Sie nicht, dass wir dann mit den Flugzeugen definitiv höhere Lärmwerte haben werden?

Wenn schon eine leicht erhobene Stimme über 55 dB(A) liegt, überschreiten wir diesen Wert mit dem Fluglärm definitiv.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke schön. Eine allerletzte Nachfrage hat noch Herr Houben.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Ich habe noch eine Frage an Herrn Prof. Johlen. Wie wäre das, was Sie sagten, denn abzuwickeln? Müssten in jedem Objekt Messungen gemacht werden oder kann die Bezirksregierung sozusagen lokale Abwägungen treffen und bestimmen, dass Gebäude in einem bestimmten Areal in den Bereich fallen, in dem ohne weitere Prüfung ein Ausgleich auf Kosten der Antragstellerin erfolgen muss?

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Darauf kann ich Ihnen gern antworten, Herr Houben. Es besteht die Möglichkeit, im Planfeststellungsbeschluss ein Entschädigungsgebiet festzulegen. Ich denke, in diese Richtung gingen auch die Ausführungen von Herrn Prof. Johlen. Wir haben das gestern schon angesprochen. Über konkrete Werte müssten wir uns erst noch Gedanken machen; dazu kann ich im Erörterungstermin noch nichts sagen.

Eine allerletzte Nachfrage hat jetzt noch Herr Kruse. Danach möchte ich aber wirklich die Nachfragen beenden.

**Hans Kruse (Einwender):**

Ich habe den Eindruck, dass wohl ein paar Zahlen vertauscht worden sind. In Bezug auf einen Redner von vorhin haben Sie, Herr Prof. Johlen, sich auf mittlere Maximalpegel von 55 dB(A) bezogen. Sie haben gesagt, dass dem Mann dafür nichts zusteht. Herr Houben hat Sie nach einem mittleren Maximalpegel von ca. 80 dB(A) gefragt und Sie haben ihm entgegnet, dass Maßnahmen dann in Frage kommen, wenn der äquivalente Schallpegel bei 55 dB(A) liegt. Die Frage lautet, wie es bei einem Maximalpegel von 80 dB(A) ist.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Danke, Herr Kruse. Herr Kames, bitte.

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

Auch Herr Houben hat nicht von einem mittleren Maximalpegel von 80 dB(A) gesprochen. Wenn ich Herrn Houben richtig verstanden habe, ist er von maximalen Einzelschallpegeln ausgegangen. Das ist natürlich ein großer Unterschied. Mittlere Maximalpegel in einer Größenordnung von 80 dB(A) sind in der gesamten Untersuchung nicht ermittelt worden. Der



eben genannte Wert für Viersen-Mitte war in der Tat ein mittlerer Maximalpegel von 58,2 dB(A). Ich kann Ihnen gern heraussuchen, wie hoch für Viersen-Mitte der tatsächliche Einzelmaximalpegel ist. – Der äquivalente Dauerschallpegel von 33,7 dB(A) für Viersen-Mitte entspricht einem mittleren Maximalpegel von 58,2 dB(A). Das ergibt maximale Einzelschallpegel bis zu 63 dB(A). In dem Spektrum von 60 dB(A) bis 65 dB(A) als maximalem Einzelschallpegel an der genannten Stelle geht es um eine Häufigkeit von 2,8 Tagesereignissen. Sie sollten also nicht Einzelschallpegel mit mittleren Maximalpegeln gleichsetzen. In der Tat hätte man bei einem mittleren Maximalpegel von 80 dB(A) ein großes Problem.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Eine wirklich allerletzte Nachfrage hat Herr Kruse noch.

**Hans Kruse (Einwender):**

Ich habe nur Ihre Werte zitiert. Wir haben am Eickerend einen mittleren Maximalpegel von 80,8 dB(A) und an der Maternus-Grundschule von 78,6 dB(A). Wir haben täglich bis zu 70 Lärmereignisse zwischen 70 dB(A) und 85 dB(A). Daraus resultiert ein mittlerer Maximalpegel von 78,6 dB(A); das ist also ein mittlerer Pegel aller Ereignisse über 55 dB(A). So verstehe ich das jedenfalls.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Herr Kames, bitte.

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

Richtig, im Bereich Eickerend gehen die maximalen Einzelschallpegel in der Tat über 80 dB(A) hinaus – das ist sicherlich nicht neu und geht ja aus den Werten hervor. Aber Herr Houben hat sich vorhin auf die maximalen Einzelschallpegel bezogen. Diese sind dem Lärmgutachten zu entnehmen. Man kann sich jetzt wieder den Wert von Eickerend und von der Maternus-Grundschule anschauen: In Eickerend beträgt der maximale Einzelschallpegel 83 dB(A) mit erhöhter Häufigkeit der Ereignisse, womit auch der höhere mittlere Maximalpegel zustande kommt – aber das war jetzt ein Einzelschallpegel.

**Verhandlungsleiterin Felia Hörr:**

Vielen Dank, Herr Kames. Ich sehe keine Nachfragen und schließe damit den Tagesordnungspunkt 10. Es ist 13:25 Uhr und wir machen eine Stunde Pause.

(Pause von 13:25 Uhr bis 14:25 Uhr)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wir setzen die Erörterung fort und kommen zu

## **Tagesordnungspunkt 11: Sonstige Stellungnahmen**

Der erste Redner ist Herr Peter-Jasper Meerheim. Ist er anwesend? – Das ist noch nicht der Fall. Vielleicht können wir tauschen. Herr Houben, wollen Sie zuerst sprechen und anschließend Herr Meerheim?

### **Wolfgang Houben (Einwender):**

Das ist meinerseits kein Problem.

### **Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Dann hat Herr Wolfgang Houben das Wort, bitte.

### **Wolfgang Houben (Einwender):**

Ich habe gerade noch zu Frau Rothe gesagt, dass ich gut vorbereitet bin – ich hoffe, ich werde dem gerecht. Ich habe mich zu dem aktuellen Tagesordnungspunkt noch vor der Mittagspause auf die Rednerliste setzen lassen, nachdem ich heute morgen ein bisschen im Internet recherchiert und mir ein Interview mit Herrn Zerbe aus der „Neuss-Grevenbroicher Zeitung“ vom 28. Dezember 2002 ausgedruckt hatte. Ich denke, wir müssen anhand dessen noch einmal beleuchten, wie zuverlässig Aussagen und Ankündigungen der Flughafengesellschaft Mönchengladbach sind. Ich will es mir und Ihnen allen jetzt nicht antun, dieses Interview von vorn bis hinten vorzulesen. Allerdings kann ich allen nur empfehlen, es einmal ganz zu lesen, denn es stehen sehr viele spannende Dinge darin. Zuerst möchte ich eine Frage der Redakteure zitieren:

Der Widerstand im Kreis Neuss mit seinen acht Städten und Gemeinden ist ja flächendeckend. Überrascht Sie die Geschlossenheit dieses Widerstandes?

Man muss dazu ergänzen, dass die Stadt und der Kreis Neuss zu jenem Zeitpunkt nicht in der Front der Flughafengegner waren; das kam erst später. Die Antwort von Herrn Zerbe lautete:

Es überrascht mich jedenfalls nicht positiv. Aber wir wollen erst einmal sehen, wie die Entwicklung weitergeht. Wir haben uns vorgenommen, unsere Argumente in die Öffentlichkeit zu bringen und zu versuchen, den einen oder anderen noch von unseren Argumenten zu überzeugen.

Dass das mit dem Überzeugen durch Argumente nicht funktioniert hat, zeigt sich daran, dass im Mai 2003, also fünf Monate später, ein Wandlungsprozess eingesetzt hat, der am Ende die Städte und Kreise Neuss und Viersen und die Stadt Tönisvorst ebenfalls auf die Seite der

Ausbaugegner gebracht hat. Das heißt also, dass die Argumente das Gegenteil von Überzeugung bewirkt haben. Sie haben bei den Betroffenen den Widerstand verstärkt.

Die nächste Frage der Redakteure betraf die Wirtschaftlichkeit:

Stichwort Wirtschaftlichkeit. Mönchengladbach schreibt seit Jahren tiefrote Zahlen. Und zwar so rot, dass sich die Frage nach dem Sinn einer Startbahnverlängerung stellt.

Herr Zerbe antwortete darauf wie folgt:

Man muss sich genau anschauen, wo diese roten Zahlen herkommen. Wir haben seit 1994 rund 60 Millionen Mark in Mönchengladbach für den ersten Ausbau investiert.

Ich darf alle daran erinnern, dass wir stets die Salomitaktik, die in Mönchengladbach seit Anfang der Neunzigerjahre verfolgt wurde, beklagt haben und dass wir immer deutlich gemacht haben, dass der Ausbau häppchenweise betrieben und das wirkliche Ziel vor uns geheim gehalten wird. Daran hat sich nach unserer Auffassung bis heute nichts geändert; ich werde später in meinem Resümee darauf zurückkommen. Aber jetzt möchte ich noch einmal auf die 60 Millionen DM zu sprechen kommen, die verspekuliert und hinausgeworfen worden sind – anders kann man das nicht nennen. Diese 60 Millionen DM haben in keiner Form dazu beigetragen, den Flughafen wirtschaftlich interessant zu machen. Jetzt sollen diesen 60 Millionen DM, die bereits verschleudert worden sind, 120 Millionen € hinterhergeworfen werden. Das ist etwas, was ich nicht verstehen kann.

In der nächsten Frage zielten die Redakteure darauf ab, wie das Standing des Flughafens über die Zeit zu sehen ist. Herr Zerbe antwortete darauf:

Wir sind jetzt seit dem vergangenen Jahr mit dem Verfahren dran und rechnen mit ein bisschen Optimismus in den Jahren 2004 oder 2005 mit einer Planfeststellung. Diese Durststrecke müssen wir durchstehen.

Die Frage der Redakteure daraufhin war:

Glauben Sie denn, dass man das überhaupt schaffen kann? Sie müssen ja auch mit dem Widerstand der Bürgerinitiativen und Parteien im Kreis Neuss rechnen. Würden Sie auch bis 2008 durchhalten, wenn sich das Verfahren verzögert.

Darauf antwortete Herr Zerbe wie folgt:

Meine Hoffnung ist nach wie vor, 2006 ans Netz zu gehen.

Ich denke, spätestens heute ist der Tag, diese Hoffnung zu begraben. Schon rein technisch kann 2006 eigentlich nicht mehr in Frage kommen – oder höchstens im Dezember 2006. Wer weiß das schon?

Die nächste Frage aus dem Interview und der Vergleich mit dem, was Herr Zerbe uns diese Woche erzählt hat, ist viel spannender als dieses Vorgeplänkel. Die Frage der Journalisten lautete:

Heißt das, Sie setzen auch weiterhin auf Billigfluglinien?

Darauf antwortete Herr Zerbe:

Also wir haben bis heute nicht auf Billigflüge gesetzt.

Letzte Woche hat er uns erzählt, Billigflüge seien das Allheilmittel für Mönchengladbach; einen Billig-Carrier nach Mönchengladbach zu bekommen, der Ferienflüge anbiete, könnte den Flughafen interessant machen. Die Journalisten fragten damals nach:

Auf welchem Feld wollen Sie sich denn tummeln? Gerade erst ist United Airlines in Konkurs gegangen.

Auf diese Antwort gab Herr Zerbe eine sehr umfangreiche Antwort, aus der ich nur zwei Sätze zitieren möchte:

Wenn Sie heute für 29 € ein Ticket kaufen, dann haben Sie im Grundsatz eine Spotmenge im Flugzeug gekauft.

Das ist, denke ich, im Grundsatz richtig.

Sie werden auf Dauer keine Fluggesellschaft finden, die alle ihre Plätze für 29 € anbietet. Das ist betriebswirtschaftlich gar nicht möglich.

Auch diese Einschätzung ist richtig. Aber: Der Eindruck, der in diesem Interview erweckt werden soll, nämlich dass Billigfluggesellschaften für Mönchengladbach uninteressant sind und eine noch kurzlebigerer Erscheinung darstellen, als das nun tatsächlich der Fall ist, ist falsch. Ich will damit nicht verhehlen, dass auch ich Billigfluglinien nicht für eine dauerhafte Erscheinung halte. Es ist einfach ruinös, was da getrieben wird. Das Engagement der großen Airlines im Billigsegment kann letztlich nur den Sinn haben, die Billigfluglinien auszuhungern, den Markt auf ein paar wenige auszudünnen, dann die Preise wieder anzuheben und so rentabel zu werden. Anders kann das gar nicht funktionieren.

Wichtig ist, zu erkennen, dass Herr Zerbe es vor zwei Jahren noch weit von sich gewiesen hat, Billigfluglinien nach Mönchengladbach holen zu wollen. So viel sei zum Vertrauen in diesem Verfahren gesagt.

Weiter geht es in dem Interview um die Jobverteilung zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach. Auf die Frage danach, wie Herr Zerbe sich das vorstelle, sagte er:

Es wird zwar manchmal vermutet, es gäbe dirigistische Mechanismen, die man anwenden könnte, aber das ist nicht so. Die Standortwahl für oder gegen einen Flughafen wird nur bei der Airline getroffen.

Dass das so ist, hat Herr Dr. Krieger uns gestern deutlich genug bestätigt. Aber das bedeutet auch, dass es keine Chance für Mönchengladbach gibt – denn die Airlines treffen die Entscheidung. Wir haben die Meinungen der Airlines, die Herr Udo Schiffer von airpeace eingeholt hat, gestern von der BARIG präsentiert bekommen. Die BARIG ist kein Wettbewerber von Mönchengladbach und auch keine große Fluglinie, die sich selber die Konkurrenz vom Leib halten will, sondern das ist die Vereinigung aller Fluglinien, die deren gemeinsame Positionen vertritt.

Wieder etwas weiter im Interview fragten die Journalisten:

Andererseits soll die Verlängerung der Startbahn ja mehr Verkehr ermöglichen, was unweigerlich eine Erhöhung der Lärmbelastung zur Folge hat.

Herr Zerbe antwortete darauf:

Das sehen wir nicht so.

Die Gutachten, die uns vorgelegt wurden, haben ganz klar belegt, dass wir in der Region natürlich mit mehr Lärm als vor dem Ausbau belastet werden. Solche Aussagen können unser Vertrauen in die Glaubwürdigkeit der Flughafengesellschaft nicht stärken, sondern bestätigen uns in unseren Zweifeln.

Bei dem nächsten Punkt ist das ähnlich. Frage der Journalisten:

Eine andere Klage vieler Bürger geht dahin, dass zu viele Ausnahmegenehmigungen das Nachtflugverbot umgehen.

Herr Zerbe sagte dazu:

Wir haben heute eine Betriebsgenehmigung von 6 bis 22 Uhr. Es ist auch nicht unser Ziel, eine Ausweitung zu beantragen.

In dem Antrag, über den wir hier seit vier Wochen diskutieren, ist eine Ausnahme von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr enthalten. Herr Zerbe lag wieder daneben.

Nächste Frage der Journalisten:

Daneben sorgen sich viele Bürger, dass sich gefährliche Flugkreuze entwickeln; dass Zusammenstöße wie am Bodensee wahrscheinlicher werden.

Herr Zerbe antwortete abwägend:

In ganz Deutschland gibt es viele solcher Kreuze. Das ist keine Besonderheit zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach.

Merkwürdig ist nur, dass der Gutachter Fricke keine einzige Stelle in der Welt als Beispiel nennen konnte, an der eine vergleichbare Landebahnkonfiguration vorhanden ist, und an der man zeigen kann, dass es funktioniert. Es wird einfach nur nach dem Motto abgewiegt: Das ist alles völlig normal! Das macht alles gar nichts!

Eine der nächsten Fragen an Herrn Zerbe lautete:

Aber den Widerstand von allen Parteien im Kreis Neuss wird man ja kaum in die Protestierer-Ecke nach dem Vorbild der Startbahn West stellen können.

Dazu Herr Zerbe:

Sicher nicht, ich kann Ihnen aber auch 100 Gegenbeispiele bringen, wo Leute sagen: macht weiter, ihr tut genau das Richtige.

Wir haben heute morgen die Klage – ich glaube sie kam von Herrn Berndt – gehört, dass niemand hier gewesen sei, der für den Flughafenausbau gesprochen hätte. Auch Herrn Zerbe ist es in den vier Wochen nicht gelungen, irgendjemanden, der nicht dem Antragsteller selbst direkt zuzuordnen ist herzubringen, der sich für den Flughafenausbau ausspricht. Man muss sich also ernsthaft fragen, was es mit den 5.000 Stimmen für den Ausbau, auf sich hat.

Die nächste Frage der Redakteure lautete:

Ist der weitere Ausbau auch von kleinen Flughäfen volkswirtschaftlich sinnvoll, oder müssten nicht viel mehr andere Verkehrswege gefördert werden, wie z. B. die Bahn?

An dieser Stelle lautete die Frage ganz klar, ob es sinnvoll ist, kleine Flughäfen auszubauen. Die Antwort von Herrn Zerbe zielte aber auf die Bahn. Das ist genau das, was wir häufig bei ihm erleben: Er drückt sich um den Kern der Frage! So antwortete er:

Sie sind mit dem Zug von Neuss nach München fünf Stunden unterwegs.

Das ist durchaus korrekt.

Und wenn Sie zurück müssen, dann sind es zehn. Das heißt, einen Tagetermin kriegen sie mit dem Zug nicht hin. Strecken ab 400 Kilometern sind mit dem Auto oder mit dem Zug überhaupt schwierig darstellbar.

Das ist alles richtig, beantwortet aber die Frage nach dem volkswirtschaftlichen Sinn des Vorhabens der Flughafengesellschaft überhaupt nicht, sondern umgeht diese – und zwar wenig elegant.

Als wir in den ersten Tagen in diesem Verfahren das Thema Bedarf diskutiert haben, haben wir häufig gehört, dass man die Entwicklung in der Umgebung nicht absehen konnte. Deshalb ist die nächste Frage aus dem Interview besonders interessant:

Wie bewerten Sie denn die Bemühungen von Weeze, in die zivile Luftfahrt stärker einzusteigen?

Die Antwort von Herrn Zerbe lautete:

Das ist der Versuch, ein ähnliches Modell wie Hahn zu fahren. Die Fläche dort beträgt ja über sechs Quadratkilometer. Es ist eine Start- und Landebahn vorhanden, die zurzeit schon mit 2.400 Metern genutzt werden darf. Es ist ebenso eine Betriebsregelung da. Das ist der ganz normale Versuch, am Marktgeschehen teilzunehmen. Da kann man den Weezern auch nur die Daumen drücken.

Als wir in diesem Erörterungstermin über Bedarf diskutiert haben, wurde so getan, als hätte man bei der Erarbeitung der Unterlagen überhaupt noch keine Ahnung davon gehabt, dass es die Absichten von Weeze überhaupt irgendwann einmal geben könnte. In dem Interview hören wir von Herrn Zerbe selber, dass er bereits Ende 2002 sehr wohl wusste, was in Weeze vor sich geht.

Das Thema der letzten Frage der Journalisten haben wir in dem Erörterungstermin ebenfalls lang und breit diskutiert:

Was machen Sie denn, wenn das Planfeststellungsverfahren nicht von dem Erfolg gekrönt sein wird, den Sie sich erhoffen?

Die Antwort von Herrn Zerbe darauf lautete:

Das ist eine boshafte Frage. Bis heute gibt es wenige Verfahren, die nicht durchgegangen sind.

An dieser Stelle des Interviews klingt bei Herrn Zerbe ganz deutlich an, dass er die Genehmigungsbehörde, den Regierungspräsidenten auf seiner Seite sieht und dass das ganze schon klappen wird. Die Argumente, um die es wirklich geht und die in dem ganzen Interview von den Journalisten abgeklappert werden, macht er in seinem letzten Satz zunichte und sagt: Das ist immer gut gegangen. Das haben wir immer durchbekommen. Warum sollen wir darüber nachdenken, was passiert, wenn es nicht genehmigt wird? Über diese Nullvariante haben wir in dem Verfahren auch hinlänglich diskutiert.

Ich denke, die Punkte, die ich aus dem Interview herausgezogen habe, beleuchten unser geringes Vertrauen in die Zuverlässigkeit der Aussagen der Antragstellerin. Wer will, kann das ganze Interview auf der Webseite der „Neuss-Grevenbroicher Zeitung“ vom 28. Dezember 2002 finden.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Houben. Herr Zerbe, möchten Sie erwidern?

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

Herr Houben, es wäre sicherlich gut, wenn Sie allen Interessierten das Interview vollständig zur Verfügung stellen würden. Dann bekommt man nämlich nicht nur die aus dem Zusammenhang herausgerissenen Sätze vorgelegt. Was dabei herauskommt, zeige ich Ihnen jetzt an einem Beispiel. Die Frage der „NGZ“ in dem bewussten Interview lautet:

Heißt das, Sie setzen auch weiterhin auf Billigfluglinien?

Antwort von mir:

Also wir haben bis heute nicht auf Billigflüge gesetzt.

Soweit haben Sie, Herr Houben, das vorgelesen, es dann kommentiert und mir Unredlichkeit vorgeworfen. Sie haben aber nicht weitergelesen. Der Rest der Antwort lautete aber:

Denn wir haben immer noch das Problem, so interessant wir auch für die eine oder andere Billigfluglinie sein würden, dass wir die techni-



schen Voraussetzungen nicht haben. Denn diese Linien setzen in der Regel Boeing 737 oder andere Großraumflugzeuge ein und diese Maschinen können in Mönchengladbach nicht operieren.

Mit dem sinnentstellenden Zitieren eines Satzes, drehen Sie den Akzent so, wie Sie ihn möchten, wie er aber in dem Interview nicht vorhanden ist. Das scheint auch bei manchen Politikern ein beliebtes Phänomen zu sein, Herr Houben.

Ich gehe jetzt auch noch einmal auf das Thema Nachtflug ein. Auch insofern haben Sie nicht vollständig zitiert. Die Frage der „NGZ“ lautete:

Eine andere Klage der Bürger geht dahin, dass zu viele Ausnahmegenehmigungen das Nachtflugverbot umgehen.

Jetzt lese ich dazu einmal meine ganze Antwort vor:

Wir haben heute eine Betriebsgenehmigung von 6 bis 22 Uhr.

Betriebsgenehmigung von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr heißt, dass wir in dieser Zeit starten und landen können, dass der Flughafen also voll im Betrieb ist.

Es ist auch nicht unser Ziel, eine Ausweitung zu beantragen.

Dazu muss ich ganz klar sagen, dass wir keine Ausweitung der Betriebsgenehmigung für Starts und Landungen beantragt, sondern eine Ausnahmegenehmigung für verspätete Landungen. Herr Houben, wenn Sie aus einem Interview mit mir zitieren, dann sollten Sie das auch vollständig tun und nicht Sätze aus dem Kontext reißen und versuchen, dem Interview einen Sinn zu geben, der darin nicht enthalten ist. Weiter möchte ich das nicht kommentieren. Vielen Dank.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Houben, bitte.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Herr Zerbe, ich habe an keiner Stelle den Sinn entstellt oder verdreht, sondern ich habe jeweils nur die Kernaussage herausgegriffen. Ich kann Ihnen das am Beispiel der Billigflieger deutlich machen.

Die Frage lautete:

Heißt das, Sie setzen auch weiterhin auf Billigfluglinien?

Ihre Antwort begann folgendermaßen:

Also wir haben bis heute nicht auf Billigflüge gesetzt.

Wenn das, was Sie uns diese Woche vorgetragen haben, und das, was in der Zeitung steht, kompatibel sein soll, dann hätten Sie sagen müssen: „Ja, wir würden gern eine Billigfluglinie in Mönchengladbach haben, aber – –“ Dann müsste sich der Rest dessen, was Sie in dem Interview gesagt haben, anschließen; dann wäre es in Ordnung. Aber Sie haben ausdrücklich gesagt:

Also wir haben bis heute nicht auf Billigflüge gesetzt.

Das impliziert, dass Sie das auch in Zukunft nicht tun wollen. Weiterhin haben Sie gesagt, Sie hätten im Übrigen keine entsprechende Start- und Landebahn. Das müssen Sie schon zugeben. Zu der Überschreitung der Betriebszeiten sagten Sie:

Wir haben heute eine Betriebsgenehmigung von 6 bis 22 Uhr. Es ist auch nicht unser Ziel, eine Ausweitung zu beantragen. Dass es in Einzelfällen passieren kann, dass ein Mal eine Maschine, aus welchen Gründen auch immer, spät raus kommt und dann fünf Minuten nach zehn ankommt, das kann schon Mal passieren. Aber das ist nicht die Regel.

Sie haben jetzt nicht beantragt, dass Maschinen, die kurz nach 22:00 Uhr eintreffen, noch landen dürfen, sondern Sie haben beantragt, dass sie die volle Stunde bis 23:00 Uhr dazu nutzen dürfen. Das ist in den Augen der Betroffenen, die unter den An- und Abflugschneisen wohnen, der Versuch einer Ausweitung des Betriebs. Denn wir kennen die Effekte aus Düsseldorf und wissen, wie deutlich diese Grenze dort ausgenutzt wurde. Ich erinnere nur daran, wie viele Einwender diese Regelung in diesem Verfahren genannt haben: Scheunentor!

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe, bitte.

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

Herr Houben, ich muss Sie bitten, unseren Antrag zu lesen und nicht an diesem Interview „herumzuphilosophieren“. Auf Seite 2 unseres Antragsschreibens heißt es ganz einfach und platt:

Unter Berücksichtigung und Beibehaltung der für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach bereits genehmigten täglichen Betriebszeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr, wird hiermit zur Sicherung der Flugbe-

triebsabläufe ergänzend nachfolgende Verspätungsregelung beantragt.

Nicht mehr und nicht weniger wurde beantragt.

(Unruhe bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. Herr Peter-Jasper Meerheim ist noch nicht wieder anwesend. Damit schließen wir diesen Tagesordnungspunkt. Ich rufe den

**Tagesordnungspunkt 12:  
Verschiedenes**

auf. Als ersten Redner rufe ich Herrn Heinz Amfaldern auf. – Er ist nicht anwesend. Dann ist Herr Hoersch an der Reihe. – Der ist auch nicht anwesend. Ist Herr Bürgermeister Heyes schon anwesend? – Das ist auch nicht der Fall. Ist Frau Weinmann anwesend? – Sie hat eben schon gesprochen. Frau Simon hat das Wort.

**Ingrid Simon (Einwenderin):**

Ich möchte Herrn Mischke und Herrn Houben für ihre Ausführungen besonders danken; dazu ist nichts mehr zu sagen. Man kennt mich aus den ersten Tagen als „Lieschen Müller“. Ich möchte mich jetzt aber richtig vorstellen: Ich bin Mitglied der Viersener Bürgerinitiative gegen den Flughafen Mönchengladbach e.V. Viersen ist mein zwölfter Wohnort – und das war eine schlechte Wahl. Unsere Familie ist sehr betroffen von unserer Fehlentscheidung nach Viersen zu ziehen. Ich könnte mir etwas Schöneres vorstellen, als die Wochen in diesem Erörterungstermin und an diesem Ort zu verbringen.

Anfang der Woche haben wir die Problematik mit dem Wasser zur Kenntnis genommen. Heute möchte ich die Bezirksregierung bitten, einen **Antrag** der Bürgerinitiative Viersen zu den Akten zu nehmen, der die Gewässeränderung beim Ausbau des Flughafens Mönchengladbach betrifft. Die Grundlage ist § 9 des Luftfahrtgesetzes. Herr Lutter hat am Anfang der Woche ein Papier verlesen, dem wir uns inhaltlich anschließen möchten. Soll ich das jetzt einmal verlesen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wie Sie wollen.

**Ingrid Simon (Einwenderin):**

Gut, dann kann ich mir das ja auch sparen. Der Text ist nämlich inhaltlich identisch mit dem der Stadt Willich, weil das inhaltlich nicht zu verbessern war. Ich möchte unseren Vertrag der

Bezirksregierung zu den Akten überreichen und der Antragstellerin in dreifacher Ausfertigung zur Unterschrift vorlegen und um Rückgabe bitten.

(Ingrid Simon [Einwenderin] überreicht Schriftstücke an Vertreter der Bezirksregierung und der Antragstellerin)

Nun möchte ich mich wieder anderen Dingen zuwenden. Vieles ist in den letzten Tagen schon angemerkt worden und ist nicht verbesserungsfähig. Deshalb gestatten Sie mir in der gebotenen Kürze noch eine persönliche Anmerkung: Im Laufe der Anhörung ist mir das Grauen begegnet: Falsche Aussagen, nebulöses Verschleiern von Absichten, Verbiegen von Wahrheiten, Ignoranz, Auskunftsverweigerung und Überheblichkeit sind seitens der Antragstellerin an der Tagesordnung.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber am schlimmsten finde ich den bedenkenlosen Willen, wegen der eigenen Vorteile ein Heer von Mitmenschen um Gesundheit, Schlaf, Lebensqualität und sogar um die Existenz zu bringen.

(Beifall bei den Einwendern)

Diese Menschen haben in Jahrzehnten eisern für ihre Altersvorsorge gespart, und jetzt werden sie abgespeist, indem sie ein Doppelfenster bekommen und das Dach trotzdem noch lärmdurchlässig ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Meine Herren Antragsteller, diese Ellbogenmaxime ist illegitim und unanständig. Herr Tümpel hat gestern den Vortrag von Herrn Lange massiv als Stimmungsmache gerügt. Zumindest hat Herr Lange es aber geschafft, überhaupt eine Reaktion auf ein trauriges Ereignis hervorzulocken. Es ist nach dieser langen Zeit der unzumutbaren Versuche, die Betroffenen zu verdummen, durchaus zu verstehen, dass einige derbe Worte von Herrn Lange gefallen sind. Sehr vielen Betroffenen hat er mit seinem Vortrag aus der Seele gesprochen, da dem Bürger einfache Worte lieber sind als die vornehm ausgedrückten, nichtssagenden Ausweichmanöver. Ich will nicht auch noch die christlichen Werte bemühen. Aber meine Herren, die von der Antragstellerin bezahlt werden, falls Sie Christen sind, sollten Sie sich schon einmal mit Opferkerzen eindecken. Ich kann mir vorstellen, dass Sie jetzt denken, dass Sie nun auch noch eine Betschwester ertragen müssen. Nein, ich gehöre Ihrer Religion nicht an. Ausschließlich mein Handeln zeugt von christlicher Gesinnung. Ich habe mir immer die Parität aufs Panier geschrieben.

Herr Zerbe, falls Sie irgendwann gewillt sind nachzudenken, hören Sie sich die Gedanken eines aus christlicher Sicht Wilden an: „Die Erde gehört uns nicht allein. Sie gehörte unseren

Vätern und soll auch unseren Kindern gehören.“ Das sagte Sitting Bull. Einen Gedanken von Franz von Assisi möchte ich Ihnen eigentlich nicht mehr zumuten, aber er lautet folgendermaßen: „Alle Kreaturen sind Geschöpfe eines Vaters und daher des Menschen Brüder.“ Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Frau Simon. Als nächsten rufe ich Herrn Hans-Joachim Berndt auf. – Sie ziehen Ihre Meldung zurück. Dann rufe ich Herrn Jens Hoffman auf. – Er möchte auch nicht sprechen. Dann hat Herr Meurer das Wort.

**Heinz Meurer (Einwender):**

Herr Marten, meine Damen und Herren, unter diesem Tagesordnungspunkt möchte ich etwas, worüber wir teilweise schon in der Vergangenheit gesprochen haben, aufgreifen, und zwar das Thema eines Flughafensystems für Nordrhein-Westfalen. Vielleicht ist das, was ich ergänzen möchte, für die Bezirksregierung und für alle anderen, die zuhören, doch ganz interessant. Die Frage lautet zunächst einmal: Ist die Erhöhung der Stundeneckwerte in Düsseldorf der einzige Ausweg? Warum soll man nicht die in Nordrhein-Westfalen vorhandenen Kapazitäten besser nutzen? Ist denn nur das Flughafensystem Mönchengladbach/Düsseldorf eine Lösung für die Zukunft? Luftverkehrsgesellschaften bedienen einen überregionalen Markt. Deshalb muss auch die Flughafensituation in Nordrhein-Westfalen überregional gesehen werden. Ein Ballungsraum wie Nordrhein-Westfalen kann sich Städteegoismus und „Klein-Klein-Denken“ nicht mehr leisten. Nordrhein-Westfalen ist nicht nur Düsseldorf, Nordrhein-Westfalen ist in Zukunft auf weltweite Anbindung angewiesen. Wenn in Nordrhein-Westfalen im Zusammenhang mit Luftverkehr über Kapazitäten gesprochen oder geschrieben wird, wird die Existenz des Flughafens Köln/Bonn mit seiner hohen Kapazität völlig ignoriert. Das wurde auch in den letzten Tagen und Wochen hier im Verfahren deutlich. Warum eigentlich bleibt unerwähnt, was der Ballungsraum Nordrhein-Westfalen besitzt? Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt hat Köln/Bonn, bezogen auf die Bahnkapazität, immerhin auf einen der vordersten Plätze im Vergleich zu den deutschen Verkehrsflughäfen gesetzt. Die Initiative Luftverkehr hat in ihrem Masterplan vom Oktober 2004 Folgendes dokumentiert:

An Kapazitäten mangelt es am Flughafen Köln/Bonn im Gegensatz zu vielen anderen Flughäfen nicht. Der Flughafen verfügt über eine der größten Reserven an Start- und Landebahnkapazitäten im deutschen Luftverkehr.

Meines Erachtens ist es also falsch, nach anderen Konzepten zu suchen oder zu planen, die nicht annähernd gleiche Zukunftsperspektiven wie ein System für ganz Nordrhein-Westfalen

haben. Auch das Argument, Wettbewerb zwischen Düsseldorf und Köln müsste erhalten bleiben, passt nicht mehr. Denn in Zukunft wird der Wettbewerb auf anderer Ebene stattfinden. In Zukunft wird sich nur ein System wie Düsseldorf plus Köln/Bonn im europäischen und internationalen Wettbewerb behaupten können.

Die Luftverkehrssituation in Nordrhein-Westfalen hat in den letzten Jahren aus dem Zwang heraus, dass es in Düsseldorf einen gewissen Engpass gibt, de facto ein System Düsseldorf plus Köln entwickelt. Aufgrund der Tatsache, dass in Düsseldorf in den von den Luftverkehrsgesellschaften gewünschten Tagesrandzeiten wenig bzw. keine Kapazität vorhanden war, sind z. B. 2003 in Köln/Bonn viele Flugbewegungen durchgeführt worden – wenn auch von Low-Cost-Carriern. Sie sind durchgeführt worden, weil in Köln/Bonn alles vorhanden war, was für die Abwicklung von Flügen erforderlich ist. Daraus lässt sich ableiten, dass es falsch ist, mit allen Mitteln zu versuchen, dort – nämlich in Mönchengladbach – Kapazität zu schaffen, wo es nur unter größten Schwierigkeiten bzw. gar nicht möglich ist. Die Möglichkeiten an den beiden großen Flughäfen in Nordrhein-Westfalen verbieten es einfach, an einem Platz wie Mönchengladbach ohne Rücksicht auf die Bevölkerung, ohne Rücksicht auf die Umwelt und ohne Rücksicht auf die Kosten eine neue Start- und Landebahn zu fordern, die letztlich doch nicht die Kapazität bringt, die in Zukunft gefragt sein wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Es muss endlich das realisiert werden, was in der DLF-Studie und in den Ausführungen zum Ausdruck kommt. Ein System Düsseldorf plus Köln/Bonn hat bereits 2004 das, was in Zukunft der Luftverkehrsmarkt fordert: Bahnkapazität, Infrastruktur und eine Anbindung über die Schiene an die Großflughäfen in Frankfurt und in Europa, z. B. Paris. Köln/Bonn wird Düsseldorf nicht nur entlasten können, Köln/Bonn wird Düsseldorf sehr gut ergänzen. Und eines ist jetzt schon sicher: In Köln/Bonn ist bereits 2005 vorhanden, was in Mönchengladbach nicht annähernd oder gar nie geschaffen werden kann.

(Beifall bei den Einwendern)

Mit Blick auf die vorgenannten Gesichtspunkte noch mehr Kapazitäten in Nordrhein-Westfalen zu erlauben, ist absolut unverständlich und unverantwortlich. Bei einer deutlichen Kapazitätsreserve am Flughafen Köln/Bonn und einer weiteren, ebenfalls deutlichen Kapazitätsreserve in Weeze sowie am Flughafen Dortmund, muss die Forderung nach einer neuen Start- und Landebahn in Mönchengladbach zur Entlastung Düsseldorfs als Kapazitätswahnsinn bezeichnet und abgelehnt werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Das ist nicht nur die Meinung vieler Bürger und Betroffener, sondern auch Luftverkehrsexperten von Fluggesellschaften vertreten diese Ansicht. Es ist nicht wettbewerbsfördernd und wirtschaftlich sogar falsch, den Fluggesellschaften an jeder Ecke Flughäfen und Startbahnen

einzurichten und anzubieten, die sich dann das Überangebot zunutze machen und die Flughäfen gnadenlos gegeneinander ausspielen. Beispiele gibt es genug. Dann sind diese Klein-Klein-Flughäfen keine Jobmaschinen mehr für die entsprechende Region, sondern dann sind diese Klein-Klein-Flugplätze nur noch Hartz IV-Betriebe und fordern zum Überleben Unterstützung von der öffentlichen Hand. Auch dafür gibt es genug Beispiele in Deutschland.

(Beifall bei den Einwendern)

Der vielverwendete Einwand, Fluggesellschaften ließen sich nicht vorschreiben, wo sie fliegen, greift auch nicht mehr. Diese Behauptung wird von den Fluggesellschaften im eigenen Interesse aufgestellt – insbesondere in Nordrhein-Westfalen mit seinem dichten Netz an Verkehrsflughäfen. Denn viele Fluggesellschaften orientieren sich bereits zunehmend zu den Plätzen, die die günstigsten Konditionen anbieten bzw. die zu einer für sie günstigen Zeit Kapazität frei haben. Die Fluggäste müssen sich dann daran anpassen. Es kann einfach nicht mehr nur noch nach den Interessen der Flughafenbetreiber gehen, die als Wegbereiter der Fluggesellschaften auftreten und in jeder Region eine Start- und Landebahn einfordern, die dann von den Fluggesellschaften nach eigenem Ermessen genutzt wird oder nicht. Die Fluggesellschaften ihrerseits müssen endlich einmal lernen, die Möglichkeiten und die hohen Kapazitäten, die auch die Politik in Nordrhein-Westfalen ermöglicht haben – z. B. am Flughafen Dortmund – effektiver zu nutzen, denn umgekehrt findet ja auch nicht jeder Fluggast an jedem Flughafen sein gewünschtes Flugziel.

Die Kooperationsverweigerung Düsseldorfs und der überzogene Egoismus bis hin zum Namensstreit mit dem Flughafen Weeze sind für die Flughafensituation in Nordrhein-Westfalen und somit auch für den Ballungsraum Nordrhein-Westfalen ausgesprochen negativ zu bewerten. Ich meine, das muss im Interesse Nordrhein-Westfalens ein Ende haben. Was kann die Bezirksregierung tun? Sie kann und soll nicht das operative Geschäft der Fluggesellschaften bestimmen.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber sie kann und soll – und die Flughafensituation in Nordrhein-Westfalen gebietet es meines Erachtens – die Schaffung von neuen, zusätzlichen Start- und Landebahnen mit zusätzlichen Kapazitäten in Nordrhein-Westfalen ablehnen und dadurch die Nutzung der vorhandenen Möglichkeiten und Kapazitäten erwirken.

(Beifall bei den Einwendern)

Das oft genannte Argument, man habe Angst, dass die Fluggesellschaften z. B. nach Amsterdam ausweichen würden, greift nicht mehr. Denn wer will uns wirklich glauben machen, dass die Fluggesellschaften sich den enormen Markt im Ballungsraum Nordrhein-Westfalen entgehen lassen? Das glaubt doch niemand! Ein Flughafensystem Nordrhein-Westfalen, das heißt Düsseldorf plus Köln/Bonn oder umgekehrt, bedeutet auch, dass bezogen auf die Ka-

pazität der zweitgrößte Flughafen in Deutschland entstünde, der Ballungsraum Nordrhein-Westfalen einen internationalen Großflughafen hätte, für die Zukunft gerüstet wäre und durch die Möglichkeit und Flexibilität, viele Flugbewegungen pro Stunde abzuwickeln, ein hervorragendes Angebot an die Luftverkehrsgesellschaften hätte.

Ein Flughafensystem Köln/Bonn plus Düsseldorf würde ganz leicht alle Segmente des zukünftigen Luftverkehrs bedienen können. Es wäre genügend Potential vorhanden. Das System hätte eine sehr starke Position im zentraleuropäischen Raum und wäre kostenneutral, da alle wichtigen Erfordernisse für einen zukunftsorientierten Flugbetrieb – in Düsseldorf und vor allem in Köln/Bonn – vorhanden sind. Ich denke nur an die hervorragende ICE-Anbindung in Köln/Bonn, wo der Bahnhof nur hundert Schritte vom Check-in entfernt ist. Weiterhin könnte es durch ein solches Flughafensystem zu einer möglichen Entlastung über die Kompromissroute MODRU 5 T kommen. Ein Eingriff in die Raumordnung des Bereiches Mönchengladbach wäre nicht nötig; auch eine Änderung des GEP 99 wäre nicht mehr nötig. Ebenso wenig wäre ein Eingriff in die Naturschutzgebiete, die hier mehrfach erwähnt wurden, notwendig und es entstünden keine zusätzlichen neuen Sicherheitsrisiken, wie z. B. die Kreuzungsbereiche, die durch Düsseldorf und Mönchengladbach entstehen, oder das Tanklager. Es gäbe auch keine neuen, extrem aufwändigen Infrastrukturmaßnahmen am und um den Flugplatz Mönchengladbach. Es wären keine öffentlichen Mittel für Änderungen der Infrastruktur um den Flugplatz Mönchengladbach erforderlich. Es würden keine zusätzlichen Probleme für den operativen An- und Abflugbetrieb der beiden zu nahe zusammenliegenden Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach entstehen.

Ich möchte noch einige wenige Experten zu Wort kommen lassen, und zwar Herrn Prof. Dr. Baum vom Institut für Verkehrswissenschaften der Universität Köln, der sich im Verkehrsausschuss des Landtages sehr deutlich für einen internationalen Verkehrsflughafen in Nordrhein-Westfalen und für eine sehr enge Kooperation zwischen Düsseldorf und Köln/Bonn ausgesprochen hat, und zwar unter anderem auch wegen der nicht genutzten Bahnkapazität in Köln/Bonn. Aber auch eine Aussage von Herrn Kropp, Leiter der Abteilung Konzernpolitik der Lufthansa, besagt, dass in Düsseldorf und Köln/Bonn zusammen genügend Potential sei; es müsse nur genutzt werden.

Im Masterplan vom Oktober 2004 zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur ist eindeutig Folgendes festgeschrieben:

Neue Flughäfen sollen grundsätzlich nicht genehmigt werden, da dies nicht mehr bedarfsgerecht ist. Dies ist auch im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrs mit dem Ziel der Erhaltung eines effektiven Umweltschutzes.



Dieser Masterplan dient der zukunftssicheren Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland, wurde von der Initiative Luftverkehr für Deutschland erarbeitet und steht unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministeriums.

Zum Schluss möchte ich noch bemerken, dass der Masterplan nur unter sehr geringer Beteiligung des drittgrößten deutschen Flughafens, nämlich des Flughafens Düsseldorf, geschaffen wurde. Ein System Düsseldorf plus Köln/Bonn hätte sicherlich mehr Einfluss nehmen können, und zwar zum Vorteil des Landes Nordrhein-Westfalen. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Meurer. Als nächsten rufe ich Herrn Gerd Zenses auf. – Er ist nicht anwesend. Dann hat Herr Theo Schmitz das Wort.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Ich möchte den Vertretern der Bezirksregierung Düsseldorf die Frage stellen, wie es jetzt weitergeht. Das ist vielleicht noch ein bisschen früh. Aber wann ist nach Abschluss der Erörterung mit einer Entscheidung zu rechnen und wie wird die veröffentlicht?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wir werden uns in der nächsten Woche zusammensetzen und beraten, welche Schlussfolgerungen – Stichwort Ergänzung und Nachforderung von Gutachten etc. – wir ziehen. Je nachdem, wie wir dann entscheiden, werden wir eine Zwischenentscheidung treffen oder aber, wenn wir der Meinung sind, dass alles aufbereitet ist, um über den Antrag selbst zu entscheiden, dafür alles vorbereiten. Sollte es zu einem Planfeststellungsbeschluss kommen, werden wir sicherlich einige Wochen daran arbeiten müssen. Ich hoffe, dass wir vor Ende des Jahres abschließend einen Planfeststellungsbeschluss auf den Tisch des Hauses legen können. Dieser Planfeststellungsbeschluss – ob nun positiv oder negativ sei dahingestellt – wird dann dem Antragsteller und den Trägern öffentlicher Belange zugestellt. Da die Bürgerbeteiligung so groß war, wird nicht jedem einzelnen Einwender ein Bescheid zugeschickt. Der Planfeststellungsbeschluss wird – das wird vorher entsprechend bekannt gemacht – öffentlich ausgelegt. Dann können Sie diesen Beschluss studieren. Wenn Antragsteller, Einwender oder Träger öffentlicher Belange damit nicht einverstanden sind, besteht die Möglichkeit der Klage, und zwar unmittelbar beim Oberverwaltungsgericht in Münster.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Wo wird der Beschluss dann ausgelegt?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Der wird in den 17 Kommunen ausgelegt, in denen auch die Antragsunterlagen ausgelegt worden sind.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Wird man Mitteilungen über den Zwischenbericht bekommen, z. .B. über die Frage, ob weitere Gutachten eingeholt werden?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das ist zwar im Verwaltungsverfahrensgesetz nicht vorgesehen, aber wir müssten uns überlegen, in welcher Form wir das bekannt machen. Es gibt ja auch Möglichkeiten, Entscheidungen über die Presse bekannt zu machen.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Das würden Sie dann aber machen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das hängt natürlich davon ab, was wir an Zwischenschritten beschließen.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Mir liegt daran – und ich glaube, dass Sie dem auch nachkommen werden –, dass das für die Vielzahl der Betroffenen – für die Initiativen und die Einzelbetroffenen – öffentlich und transparent sein wird.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Sie haben uns ja kennen gelernt. Sie bekommen nachher noch unsere Telefonnummer und können uns jederzeit während der Dienstzeiten anrufen und fragen, wie der Verfahrensstand ist, oder uns auffordern, etwas schneller zu machen. Das können Sie gern machen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Theo Schmitz (Einwender):**

Wir werden Ihnen sicherlich genügend Zeit einräumen. Für uns alle ist vor allem das Ergebnis interessant. Wir hoffen fest, dass es nicht dazu kommen wird, dass wir zusätzlich belastet werden.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Schmitz, zu dem Thema gibt es noch zwei Nachfragen. Gestatten Sie, dass die dazwischengeschoben werden.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Ja.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Dann zunächst bitte Herr Mischke.

**Ulrich Mischke (Einwender):**

Herr Marten, wer bekommt das Wortprotokoll und wie kann man das gegebenenfalls einsehen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das hatte ich zu Beginn des Erörterungstermins gesagt. Das Wortprotokoll bekommen der Antragsteller und die Träger öffentlicher Belange. Zudem wird es wie ein Planfeststellungsbeschluss ausgelegt. Ich kann mir auch vorstellen, dass man mit den Bürgerinitiativen einen Weg findet, ihnen das Wortprotokoll vielleicht direkt zuzustellen, damit sie das dann innerhalb ihrer Organisationen verteilen.

In der hinteren Reihe gab es noch eine Nachfrage, bitte.

**Ingo Wöltke (Stadt Viersen):**

Ich wollte nur einmal darauf hinweisen – weil Herr Schmitz gerade fragte, wie es nun weitergeht –, dass man nicht außer Acht lassen darf, dass dieses Planfeststellungsverfahren ein Verfahren ist, welches in engem Zusammenhang mit einem regionalplanerischen Verfahren zu sehen ist. Bei diesem ist die Entscheidung des Regionalrates voraussichtlich auf die Zeit nach der Sommerpause im September vertagt worden. Der Planfeststellungsbeschluss muss ja auch andere öffentlich-rechtliche Vorschriften nachvollziehen; es kann ja zu einer Gebietsentwicklungsplanänderung kommen.

Ich fände es am besten, wenn die ganze Sache schon auf regionalplanerischer Ebene zu Grabe getragen würde, weil gewisse Dinge, auf die wir bei der GEP-Änderung immer wieder verwiesen haben, stets auf nachfolgende Verfahren verschoben wurden. Der Bedarf war z. B. ein ganz wichtiger Belang. Frau Stall hatte ja von einer so genannten Regionalprognose gesprochen, die im Rahmen des GEP nicht erbracht wurde. Deshalb sind wir nach wie vor mit der Bedarfsermittlung mehr als unzufrieden.

Meine Frage ist, wie die Abstimmung nun abläuft. Der Regionalrat wird sich sicherlich sein Bild machen, wenn er den erheblichen Widerstand in diesem Verfahren sieht und die immer neuen Argumente hört, die dabei auftauchen. Es wäre vielleicht auch ganz fair zu sagen, dass es da auch Querbezüge gibt. Wie, Herr Marten, läuft das beispielsweise in Ihrer Behörde ab? Die Städte und beteiligten Kommunen, die gegen den Ausbau sind, sind sehr rege dabei, die Informationen weiterzutragen; das ist vollkommen klar. Sie sitzen im gleichen Ge-

bäude und kennen sich untereinander. Ich kenne das aus unserer Stadtverwaltung: Da hört man sich als Stadtplaner auch an, was die Leute vom Umweltamt oder vom Straßenbauamt machen, und die hören sich an, was wir machen. Meine Frage ist, inwieweit bei Ihnen ein Informationsaustausch stattfindet? Die Vorlage von der Abteilung 6 ist ja nun im Umlauf; die Regionalräte haben sie bekommen, müssen aber erst einmal weitersehen. Meine Frage betrifft die Informationen, die man in diesem Verfahren gewinnt. Viele Sachen sind einfach verschoben worden, wozu ich nur sagen kann, dass das eine Schmach für die Regionalplanung als solche ist. Das ist jetzt nicht nur gegen das Luftfahrtdezernat gerichtet. Gewisse Sachen hätten in der Regionalplanung ermittelt werden müssen. Ich würde darum bitten, dass Sie diese Zusammenhänge Herrn Schmitz mitteilen, da ich sie für sehr wichtig halte. Ich weiß nicht, inwieweit bekannt ist, wie diese Verfahren miteinander verwoben sind. Danke.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Darauf kann ich gern eingehen. Der Regionalrat befindet natürlich selbst darüber, wann er worüber entscheidet. Er hat die für den 1. Juli 2005 geplante Entscheidung mit Rücksicht auf diesen Erörterungstermin vertagt und hat gesagt, er wolle sich im September damit beschäftigen. Ich kann mir vorstellen, dass der Regionalrat mich bzw. mein Dezernat bitten wird, in der vorbereitenden Planungsausschusssitzung – gegebenenfalls auch im Regionalrat selbst, der am 22. September 2005 tagt – Bericht darüber zu erstatten, wie wir die Sachlage sehen. Er hat es natürlich auch in der Hand, weiter zu verschieben und abzuwarten, bis die Planfeststellungsbehörde einen Entwurf oder einen Beschluss vorlegt. Da ist er autonom; ich kann nur beratend tätig werden. Die Wahrscheinlichkeit, dass er erst einmal hören will, welchen Eindruck die Planfeststellungsbehörde in diesem Erörterungstermin gewonnen hat, ist sehr groß; sonst hätte er sich wohl auch nicht vertagt.

Herr Hoffmanns hatte sich noch gemeldet, bitte.

**Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich):**

Ich habe noch eine Nachfrage zu der Vielzahl von Forderungen aus diesem Verfahren, die die Nachbesserung bzw. Neuerstellung von Gutachten angehen. Sie hatten gesagt, Sie würden anschließend entscheiden, was diesbezüglich zu tun sei. Wird es denn noch eine Zwischenstufe geben, in der wir als Träger öffentlicher Belange bzw. die Initiativen noch einmal eine Chance bekommen, sich über die Inhalte dieser nachgereichten Gutachten zu informieren? Bekommen wir dann auch noch einmal die Möglichkeit, zu diesen neuen Gutachten Stellung zu beziehen? Oder ist es so, dass Sie die Gutachten anfordern und selbst bewerten, ohne Träger öffentlicher Belange und Initiativen noch einmal zu beteiligen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Dazu hat Herr Rechtsanwalt Sommer ja schon einiges gesagt. Wenn Sie den theoretischen Fall nehmen, dass wir den Antrag ablehnen, dann brauchen wir keine neuen Gutachten. Dann hat sich das Thema von selbst erledigt.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn wir der Meinung sind, die Gutachten müssten ergänzt werden, und wenn die dann auch vorgelegt werden, stellt sich die Frage der neuen Drittbetroffenheit und der neuen Anstoßwirkung. Das heißt, es stellt sich die entscheidende Frage, ob die Gutachten erneut ausgelegt werden müssen. Wenn dem nicht so ist, kann die Planfeststellungsbehörde ohne Beteiligung Dritter selbst über den Inhalt befinden. Aber das ist eine Frage, die man jetzt nur sehr hypothetisch beantworten kann. Das Verwaltungsverfahrensgesetz sieht eigentlich nur dann einen Neuanlauf des Verfahrens vor, wenn neue Rechte Dritter betroffen werden. Das wird man im Einzelfall prüfen müssen, insbesondere bei der spannenden Frage der Flächen für das Vorhaben und der Ausgleichsflächen, die wir in den vergangenen Tagen des Öfteren diskutiert haben. Da ist es sicherlich sehr kritisch, ob man in die Neuauslegung gehen muss oder nicht.

Herr Hoffmanns, bitte.

**Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich):**

Es ist doch aber richtig, dass wir in dem Zwischenbericht, den Sie angekündigt haben, über das Prozedere im Rahmen dieser Frage auch informiert werden?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Nicht notwendigerweise.

**Dieter Hoffmanns (Stadt Korschenbroich):**

Dann würde ich das gern als Bitte an die Bezirksregierung formulieren.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Das würde sich natürlich anbieten. Wir haben nun so intensiv an diesem Fall zusammengearbeitet, dass es dazu gehört, dass man sich gegenseitig informiert. Aber es ist kein verfahrensrechtlicher Schritt, der vom Verwaltungsverfahrensgesetz vorgegeben wird. Das gilt natürlich alles auch für den Antragsteller, der genauso gespannt wie Sie ist, wie es weitergeht.

Herr Schmitz, bitte.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Eine kritische Bemerkung möchte ich noch zum Thema Bedarf und wirtschaftliche Auswirkungen machen. Denn die Frage nach dem Bedarf war für meine Begriffe überhaupt nicht beantwortet. Dazu gab es ja einige Anträge, die da nachgehakt haben. Das war ein Wackelposten, genau wie das Thema der Auswirkungen auf die vorhandenen Betriebe und der Verlust von Arbeitsplätzen. Das betrifft ja nicht nur 23 Arbeitsplätze im landwirtschaftlichen Bereich, wie flapsig gesagt wurde; es hängen ganz klar feststellbar viele Arbeitsplätze bei den

Gewerbetreibenden daran. Beispiele dieser Art haben wir in diesem Verfahren genug gehört. Dieses Thema sowie auch das der Gesamtkapazität müsste man dringend noch einmal objektiv untersuchen.

Ich habe noch eine Frage zu dem theoretischen Fall, dass die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde positiv sein könnte. Hätten Klagen dagegen dann aufschiebende Wirkung oder könnte der Betreiber mit dem Vorhaben anfangen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Soviel ich weiß, haben Klagen gegen den Bau von Flughäfen keine aufschiebende Wirkung. Aber Sie können natürlich im Eilverfahren die aufschiebende Wirkung beantragen.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Im Eilverfahren also?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja, richtig.

**Theo Schmitz (Einwender):**

Herzlichen Dank. Ich will jetzt den vielen Argumenten zu den Sachthemen, die wir in den letzten Wochen angesprochen haben, nicht mehr viel hinzufügen. Einige Forderungen habe ich gestern schriftlich eingereicht; die liegen Ihnen vor. Ich will aber einen Satz eines Kollegen aus dem Kreis hier wiederholen, der mir in der Mittagspause auf meine Frage, ob er am Nachmittag noch zusammenfassend etwas sagen möchte, geantwortet hat: „Ich weiß nicht, ob ich das kann. Ich bin so aufgewühlt.“ Auch ich möchte zum Schluss dieses Verfahrens deutlich machen, dass ich wirklich erschrocken bin über die Eingriffe, die Mensch, Natur und Lebensraum erleiden müssten. Ich habe mir nie vorstellen können, das so etwas möglich ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich bin wirklich zornig, wenn ich an das Thema Kindergärten und Schulen denke. Es wurde gesagt, die Kinder müssten ins Haus gehen und dann komme man unter die maximalen Lärmgrenzen. Wirklich schrecklich!

(Beifall bei den Einwendern)

Ich bin auch zornig über die Art der Unterlagenvorbereitung und die Stellungnahme der Antragstellerin. Dazu kann ich auch nur sagen: Wirklich schrecklich! Ich bin schließlich sehr zornig darüber, in welcher Weise Scheinvorteile und Scheinargumente teilweise mit wissenschaftlichem Hintergrund dargestellt werden, obwohl zusätzliche Flughafenkapazität in keiner Weise wirtschaftliche Vorteile für den Raum NRW bringt. Ich bitte Sie zu verstehen, dass man unter diesen Gegebenheiten wirklich sehr zornig sein kann. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Schmitz. Ich sehe, dass Herr Bürgermeister Heyes eingetroffen ist. Wenn Sie wollen, können Sie das Wort ergreifen.

**Josef Heyes (Stadt Willich):**

Guten Tag, Herr Marten und meine sehr geehrten Damen und Herren, mir ist es sehr wichtig, in diesem Verfahren aus Sicht des Bürgermeisters noch einmal Stellung zu nehmen, weil ich mich sehr um die Wohn- und Lebensqualität in unserer Stadt Willich Sorge, falls es zu dem Flughafenausbau kommt. Die Gefahr für die Stadt Willich sehe ich in dem Verlust der Eigenschaft, Ort der Familie und Ort der Lern- und der Bildungsbasis zu sein. Deshalb möchte ich mit dem Thema Kindergärten beginnen. Wir haben genau unter der Abflugschneise den Kindergarten an der Pappelallee, den Vinhoven-Kindergarten und die Vinhoven-Schule liegen. Das Gebäude, das jetzt noch umgebaut und ergänzt wird, ist Basis für einen viergruppigen Kindergarten. Der Kindergarten soll dann auch Freiflächen nutzen und es besteht die Gefahr, dass die Kinder das bei einem Ausbau nicht können. Kinderentwicklung und -entfaltung nur im geschlossenen Bereich hat pädagogische Nachteile; das brauche ich hier nicht näher auszuführen. Das gleiche gilt für die Vinhoven-Schule, die als Grundschule im Bereich des Umweltschutzes sehr aktiv und engagiert ist. Die Schüler engagieren sich, um die Umwelt lebenswert zu gestalten. Die Kinder, die sich wirklich vertieft mit diesem Thema befassen, werden dann in voller Härte mit dem Gegenteil konfrontiert – mit einer Lärmbelastung und einer Einschränkung der Lehr- und Lebensqualität in dieser Schule. Denn gerade in der Zeit des Schulunterrichtes gibt es Startphasen und die wenigen Unterrichtspausen können von den Kindern nicht draußen genutzt werden. Die Kinder wollen in den Pausen auf dem Schulhof – das heißt im Freien – spielen und toben. Das würde nur eingeschränkt oder gar nicht mehr möglich sein.

Weiterhin liegen die Verwaltungsbauten der Willicher Stadtverwaltung – das sind das Schloss Neersen und das Technische Rathaus – in der Abflugschneise. Die sind ebenfalls von der Lärmbelastung erfasst und stark beeinträchtigt. Die startenden sechs Maschinen der Debonair wurden seinerzeit als noch auszuhalten bzw. nicht störend empfunden. Aber wenn es dann Schlag auf Schlag sehr viele Starts und gegebenenfalls, je nach Wetterlage, Landungen gibt, ist die Arbeitskonzentration der Mitarbeiter sehr in Frage gestellt. Ich sehe dies als problematisch an.

In der Abflugschneise liegt auch der Ortsteil Neersen. Die Wohnqualität dort wird eingeschränkt und die Immobilien verlieren an Wert. Schon jetzt ist zu vernehmen, dass ein Wertverfall festzustellen ist und dass Leute, die ihre Immobilie berufsbedingt verkaufen wollen, wegen der in Aussicht gestellten Verlängerung der Start- und Landebahn des Regionalflughafens Mönchengladbach nicht mehr den Preis erzielen, den sie seinerzeit gezahlt haben.

Die Lärmbelastungen, aber auch die Abgasbelastungen, die für Neersen prognostiziert werden, treffen auch den Ortsteil Schiefbahn, denn Schiefbahn ist ein Straßendorf, das sich fast entlang der gesamten nördlichen Seite des Flughafens zieht. In der Vergangenheit konnten die spät landenden Maschinen bis zum Unterbroich hin gehört werden. Es wurde vor allen Dingen durch die Bremsgeräusche registriert, dass die Maschinen landeten. Diese Geräusche würden durch die Anzahl der Flugzeuge noch verstärkt werden.

Zur Infrastruktur: Wir merken heute schon, dass das Autobahnkreuz Neersen viel zu klein ist; zur Zeit sind auch noch die einzelnen Anbindungen auf die Autobahnen abgebunden. Wir merken die starke Belastung hierdurch schon in den Ortsteilen Schiefbahn und Willich. Wenn der Ausbau in dem vorgesehenen Umfang erfolgen wird, ist damit natürlich ein erhöhter Pkw-Verkehr verbunden. Die Autos fahren dann, verstärkt von Krefeld kommend, über die alteingesessenen Ortsstraßen zum Flughafen. Das ist nicht erträglich. Dieser Verkehr ist über die Ortsteile nicht abzuwickeln. Es ist eine unbedingte Forderung, dass für den Fall des Ausbaus eine entsprechende ÖPNV-Anbindung über die Regiobahn erfolgt. Die sollte dann aber nicht direkt im Zusammenhang mit dem Ausbau stehen, sondern könnte höchstens eine Entlastungsfunktion darstellen.

Der Flächenbedarf für den Ausbau des Flughafens und für die Verlängerung der Start- und Landebahn, aber auch der Flächenbedarf für die Ausgleichsflächen ist immens und hat bereits Auswirkungen in Bezug auf die Verknappung von Pachtland für die Landwirtschaft. Der Preis für die Flächen steigt bereits. Das ist nicht mehr zu verantworten, weil wir mittelständische Landwirte haben, die von der Betriebsgröße her auf diese Flächen angewiesen sind. Bei reduzierten Erlösen aus dem Verkauf landwirtschaftlicher Produkte wären die erhöhten Pacht- und Kaufpreise, die für die Grundstücke verlangt werden, nicht mehr zu bewerkstelligen.

Gestern Abend hatten wir die Premiere von William Shakespeares „Was Ihr wollt“ bei den Schlossfestspielen in Neersen. Im Schossinnenhof finden, wie Ihnen sicherlich bekannt ist, im 22. Jahr die Schlossfestspiele in Willich-Neersen mit sehr großem Erfolg statt. Wir hatten Spitzenbesucherzahlen von 25.000 Besuchern und liegen in den letzten Jahren immer zwischen 22.000 und 25.000 Besucherinnen und Besuchern. Schon der Landeanflug des Düsseldorfer Flughafens ist bei Schönwetterlage störend, aber nicht so störend, dass die Schlossfestspiele in Neersen unterbrochen werden müssten oder dadurch gefährdet wären. Aber sie werden gefährdet sein, wenn es zu den Zeiten, in denen die Freilichtbühne ihre Theaterstücke aufführt, zu den vermehrten Starts und Landungen am Mönchengladbacher Regionalflughafen kommt. Das ist nicht zu vertreten, weil von den Schlossfestspielen in Willich-Neersen die gesamte Region profitiert. Das ist ein stiller Standortfaktor – gerade für Industriebetriebe. Wer sich die Liste der Sponsoren ansieht, der stößt auf Unternehmen aus der Region, die sich mit dem Standort und mit der Region identifizieren. Die sagen, dass sie für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein Kulturangebot haben wollen, hinter dem sie ste-



hen und das sie auch finanziell unterstützen. Allein schon durch die Lärmbelastung wäre der Tod der Schlossfestspiele vorauszusehen, vor allem würde das Sponsoring der Schlossfestspiele zusammenbrechen.

Im Interesse der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Willich bitte ich den Regionalrat – und Sie, die Bezirksregierung darauf hinzuwirken, dass die Start- und Landebahn des Regionalflughafens Mönchengladbach nicht ausgebaut wird, weil eine immense Minderung der Lebens- und Wohnqualität in Willich damit einherginge. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Bürgermeister Heyes. Ich sehe, dass auf der Rednerliste auch Herr Bürgermeister Dick steht. Es würde sich ja anbieten, wenn Sie direkt im Anschluss an Herrn Heyes das Wort ergreifen. Herr Bürgermeister Dick, bitte.

**Heinz Josef Dick (Stadt Korschenbroich):**

Herzlichen Dank, Herr Marten. Meine Damen und Herren, die Stadt Korschenbroich verfolgt seit Jahren mit Argusaugen die Entwicklung am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach und hat sich in den ganzen Jahren immer gegen die Salamtaktik gewandt, z. B. als es hieß, der Verkehrslandeplatz müsse aus irgendwelchen Gründen anderes Fluggerät aufnehmen. Wir haben geklagt und oft verloren. Im letzten Verfahren haben wir aber durchaus einen Teilerfolg gehabt, weil geklärt wurde, dass unsere Maternus-Grundschule durchaus in dem Einflussbereich des Flughafens liegt.

Ich möchte mich bei allen, die sich in dem Planfeststellungsverfahren eingebracht haben, bedanken, insbesondere bei den Bürgern, die hier ehrenamtlich sitzen und sich mit sehr viel Zeit und großem Engagement der Sache gewidmet und das Verfahren – jedenfalls ist das mein Eindruck – mit sehr viel Sachkompetenz begleitet haben. Ich möchte also meinen Dank allen, die sich eingebracht haben, aussprechen.

(Beifall bei den Einwendern)

Mir ist im Ergebnis die mangelhafte Qualität der Unterlagen aufgestoßen, die im Planfeststellungsverfahren vom Antragsteller vorgelegt worden sind. So ist es mir auch von meinen Mitarbeitern immer wieder geschildert worden, denn als Bürgermeister kann man nicht alles selbst verfolgen. Wir haben nach wie vor keinen Nachweis dafür, dass der Bedarf des Ausbaus gegeben ist. Der kann aber auch nicht erbracht werden. Das ist für mich ganz selbstverständlich, da wir in der Gegend genug Großflughäfen haben. Das ist schon viele Male vorgetragen worden und deshalb wiederholt man sich in der Argumentation häufig. Aber auch wenn Argumente mehrfach vorgetragen werden, werden sie nicht falsch. Es ist einfach ein Fakt, dass wir Weeze-Laarbruch, Köln/Bonn und Düsseldorf in der Nähe haben. Eine

wesentlich bessere Kooperation dieser Flughäfen würde manches erleichtern und würde insbesondere den Ausbau eines Verkehrslandeplatzes, der so nahe an den Wohnorten der Bevölkerung liegt, absolut überflüssig machen.

(Beifall bei den Einwendern)

Für das Bestreben, aus einem reinen „Kirchturmsdenken“ heraus den Flughafen Mönchengladbach ausbauen zu wollen, habe ich kein Verständnis. Für mich ist der Begriff der Region wesentlich weiter als für manche andere gefasst. Ich meine nicht allein Mönchengladbach, Willich und Korschenbroich, wenn ich von Region rede. Der Begriff Region ist wesentlich weiter gefasst und umspannt auch die anderen Gebiete am Niederrhein. Sie reicht durchaus bis Köln. Ich möchte festhalten, dass die Befürchtungen in Bezug auf die Lärmauswirkungen in dem ganzen Planfeststellungsverfahren von keiner Seite entkräftet worden sind. Die Lärmauswirkungen – und da nehme ich den Blick der Stadt Korschenbroich ein – würden unsere Ortsteile betreffen. Insbesondere die Bürger von Kleinenbroich und Herrenshoff wären erheblich von den Lärmauswirkungen betroffen. Was der Kollege Heyes für seine Stadt dokumentiert hat, gilt natürlich auch für unsere Stadt. Die Bürger hätten mit dem erheblichen Verlust von Wohnqualität verbunden mit dem entsprechenden Wertverlust von Grund und Boden zu rechnen. Die Auswirkungen des Lärms auf unsere Schulen, insbesondere auf die Maternus-Grundschule, ist nicht zu vernachlässigen. Die Forderung, die Kinder sollten immer in den Räumen bleiben, ist absolut illusorisch. Ich denke, mit solchen Vorschlägen kann kein ernsthafter Mensch überhaupt umgehen. Es handelt sich um eine neu errichtete, sehr moderne Grundschule mit einem sehr schönen Außengelände, auf die wir auch recht stolz sind. Wir wollen diese Schule natürlich auch weiterhin mit Leben füllen und nicht in irgendeiner Form durch einen völlig überflüssigen Verkehrslandeplatz gefährdet wissen.

(Beifall bei den Einwendern)

Dass ein Kindergarten in der Nähe ist, brauche ich nicht zu sagen. Dass wir in der Zukunft Kindergärten und Schulen auch unter dem politischen Aspekt stärker verkoppeln wollen, wissen alle. Das darf nicht durch den Ausbau eines Verkehrslandeplatzes gefährdet werden.

Sicherheitsaspekte sind in diesem Verfahren vielfach diskutiert worden. Ich betone aber noch einmal, dass sich über unserem Stadtgebiet zwei Linien kreuzen würden. Das nehmen wir sehr ernst. Das hat nicht nur etwas mit Lärm, sondern auch mit Sicherheit zu tun. Diese Sicherheitsaspekte sind in dem Verfahren nicht genügend beachtet worden. Insbesondere sind die Bedenken in Bezug auf die prognostizierten Risiken nicht entkräftet worden, sodass selbstverständlich die Sorgen und Ängste in der Bevölkerung weiterhin zu Recht die Oberhand haben.

Aus unserer Sicht ist die verkehrliche Anbindung des Flugplatzes im Planfeststellungsverfahren überhaupt nicht richtig ausgearbeitet worden. Das ist eine weitere Lücke, die ich festhal-

ten muss. Bezüglich der Ausgleichsflächen hat überhaupt kein Gespräch mit den Eigentümern stattgefunden. Die Interessen der Stadt Korschenbroich werden betroffen sein. Es ist überhaupt nicht berücksichtigt worden, dass die Stadt Korschenbroich längst ein Suchraumkonzept für Ausgleichsflächen dargelegt hat. Es muss berücksichtigt werden, wo wir, in Absprache mit der Landwirtschaft, unsere Ausgleichsflächen hin haben wollen. Das ist überhaupt nicht in das Verfahren eingegangen.

Ich stelle somit erhebliche handwerkliche Fehler in diesem Verfahren fest. Im Grunde genommen müsste der Antragsteller seinen Antrag ganz zurückziehen und das Ganze – wenn er das überhaupt will – neu aufgreifen. Aber das Beste wäre, wenn wir keinen Neuanlauf bekommen. Ich kann nur an die Bezirksregierung appellieren, das, was hier vorgetragen wurde, sehr sorgfältig auszuwerten, es ernst zu nehmen und die Entscheidung gut abzuwägen. Ich bin mir sicher, dass sie das auch tun wird, und bin mir sicher, dass sie bei der Entscheidung dazu kommen wird, dass der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach überflüssig ist. Herzlichen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Bürgermeister Dick. Als nächsten rufe ich Herrn Gerd Zenses auf.

**Gerd Zenses (Einwender):**

Herr Marten, meine sehr verehrten Damen und Herren, zunächst spreche ich in einem kurzen Statement als Wirtschaftsförderer der Stadt Willich und anschließend als Vorsitzender eines Vereines und als Anwohner in der unmittelbaren Einflugschneise des Flughafens zu Ihnen.

Zu dem Thema Stadt Willich möchte ich noch einmal ganz kurz darauf hinweisen, dass wir im Jahr 2001, also vor dem Bau der Ilvericher Brücke, eine Befragung Willicher Unternehmen durchgeführt haben. Diese Studie stammt von Herrn Prof. Dr. Rüdiger Hamm, der für Sie ein Gutachten in Sachen Verkehrslandeplatz Mönchengladbach angefertigt hat, nämlich in Sachen Jobmaschine. Aber darauf gehe ich gleich noch einmal ein. In dieser Umfrage sollte Auskunft darüber gegeben werden, welcher der beiden nahe gelegenen Flughäfen – Düsseldorf oder Mönchengladbach – für die Unternehmen die größere Bedeutung besitzt. 66 % der Unternehmen würden nach Fertigstellung der Rheinquerung bei Ilverich den Flughafen Düsseldorf und knapp 30 % der Unternehmen den Flughafen Mönchengladbach für wichtiger erachten. 5 % der Willicher Unternehmen zeigten sich unentschieden und stufte beide Flughäfen als ähnlich bedeutsam ein. Dazu ist zu sagen, dass es natürlich für den Geschäftsmann wunderbar war, bei einem Flug nach Basel, Straßburg, Wien, London usw. eine Viertelstunde vor Abflug einchecken und sein Auto kostenlos parken zu können. Das war es dann aber auch; Ferienflieger braucht ein Geschäftsmann nicht.

Das Argument „Jobmaschine“ halte ich in dem Zusammenhang ohnehin für verfehlt. Wäre der Flughafen z. B. für Grefrath konzipiert, hätte er die gleichen Wirkungen. Man kann also den Effekt Jobmaschine mit dem Standort Mönchengladbach eigentlich nicht verknüpfen. Das Thema Jobmaschine hängt mit dem Flughafen selbst zusammen. Daher möchte ich an dieser Stelle die Aussagen von Herrn Bürgermeister Heyes unterstützen. Klar ist – das ergeben die letzten Umfragen ganz eindeutig -: Der Flughafen des Gewerbegebietes Willich-Münchheide mit rund 7.500 Beschäftigten und 420 Unternehmen aus zurzeit 19 Nationen braucht den Flughafen Düsseldorf, und zwar möglichst mit einer Verlängerung der Landebahn, damit Direktflüge von Düsseldorf nach Tokio möglich werden. Wir haben mittlerweile 42 Unternehmen aus dem ostasiatischen Raum. Der Wunsch unserer Unternehmen ist der Ausbau des Flughafens Düsseldorf. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun möchte ich ein Wort als Vorsitzender der St. Konrad-Schützengilde Grenzweg verlieren. Wir haben unsere Eingabe zu diesem Thema natürlich gemacht, aber ich möchte noch einmal unterstreichen, dass Veranstaltungen beim Schützenfest unmittelbar in der Einflugschneise des Flughafens – das heißt, die Maschinen donnern in einer Höhe von ca. 200 m über uns hinweg – von vielen Unterbrechungen begleitet würden. Ich kann dazu nur sagen: Auch Brauchtum hat in unserem Land noch Platz. Wir würden unsere jährlichen Schützenfeste natürlich gerne ungestört durchführen können. Auch von daher bitten wir um Rücksicht. Wir wollen nicht darunter leiden, dass derartige Schützenfeste nicht mehr stattfinden können. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun darf ich mich noch als Privatmann – ich bewohne das Grundstück Grenzweg 80 – zu Wort melden. Unsere Familie bewohnt dieses Grundstück, seitdem es den Grenzweg gibt, also seit 1933. In den letzten Jahren wurden wir auf diesem Grundstück von einer Vielzahl von Lärmemissionen heimgesucht. Vor allen Dingen hat die B7 entsprechende Auswirkungen, aber auch die Bahnlinie und zukünftig natürlich auch die weitere Entwicklung in Sachen „Eiserner Rhein“, denn jedenfalls im Moment ist ja davon auszugehen, dass die Trasse Mönchengladbach – Krefeld, die unmittelbar am Grenzweg vorbeiführt, davon betroffen sein wird. Wenn man diese Lärmquellen addiert, kommt man, so ein Lärmgutachten für die Stadt Willich, zu dem Schluss, dass das Grundstück, was meine Familie bewohnt, im roten Bereich des Lärminderungsplans der Stadt Willich aufzuführen ist. Wenn die Einflugschneise genau über dem Grundstück liegen würde, käme auch diese Lärmemission hinzu. Man muss dann wohl leider Gottes zuversichtlich sein, dass auch im Hausinneren die heute Mittag angesprochene Grenze von 55 dB(A) bei weitem überschritten würde. Das wäre schade.

Zu den möglichen Wertminderungen der Grundstücke möchte ich sagen: Alle Anwohner am Grenzweg sind nach wie vor der Auffassung, dass es sehr wohl eine sehr deutliche Wert-

minderung geben wird. Nach den Gutachterwerten aus dem Jahre 2004 liegen wir bei 170 €/m<sup>2</sup>, im Jahr davor waren es 175 €/m<sup>2</sup>. Das heißt, schon zum jetzigen Zeitpunkt fällt der Preis, obwohl der Flughafen noch nicht neu eröffnet ist. Ich denke, dass nach der Neueröffnung eine sehr deutliche wertmäßige Korrektur nach unten erfolgen wird. Daher ist absehbar, dass durch den Verursacher Flughafen Wertminderungen eintreten werden. Ob die dann so ohne Weiteres zu schlucken sind und ob man sich dagegen nicht wehren kann, das wage ich zu bezweifeln.

Ich bitte die Bezirksregierung um die genaueste Einhaltung der Daten und – soweit es erforderlich ist – um Anmahnung von Nachbesserungen bei den vorgelegten Gutachten, die nach unserer Auffassung alle so nicht haltbar sind. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Als nächster könnte Herr Ewald das Wort ergreifen.

**Rolf Ewald (Betroffener):**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, liebe Frau Hörr! Im Laufe des heutigen Vormittags habe ich mir das Thema noch einmal vorgenommen und eine „Rückwärtsrechnung“ angestellt. Leider habe ich das jetzt nur handschriftlich vorliegen; es ist auch optisch nicht sehr schön geworden. Aber ich denke, alles ist einigermaßen zu erkennen.

(Folie: Handschriftliche Skizze)

Der Gutachter hat festgestellt, dass es im Jahre 2015 etwa 2,8 Millionen Passagiere/Jahr geben wird. Das kann man ja vom Jahr 2015 auf das Jahr 2005 zurückrechnen. Ich habe einmal 2,1 Millionen Passagiere/Jahr angesetzt. Das ist natürlich nur eine Hypothese; man kann den Wert durch 2,2 Millionen Passagiere/Jahr oder 2,3 Millionen Passagiere/Jahr ersetzen. Ein solches Wachstum von 2,1 Millionen Passagiere/Jahr auf später 2,8 Millionen Passagiere/Jahr setzt natürlich ein steigendes Realeinkommen und eine sinkende Arbeitslosigkeit voraus, was ich im Augenblick für ziemlich unwahrscheinlich halte. Aber seien wir Optimisten und glauben, dass es mit der neuen Regierung wieder bergauf geht! Möglicherweise kommen wir auf die Zahl von 2,8 Millionen Passagiere/Jahr.

Auf der Skizze steht die eine der dunklen Säulen für den rückgerechneten Wert von 2,1 Millionen Passagiere/Jahr. Die Differenz zwischen den 2,1 Millionen Passagiere/Jahr und den 2,8 Millionen Passagiere/Jahr ist das Wachstum. Aus Erfahrung wissen wir, dass die 2,1 Millionen Passagiere im Jahr 2005 aus einem Umkreis von 50 km um Mönchengladbach herum kommen, und zwar aus den Städten Mönchengladbach, Viersen, Krefeld, Düsseldorf usw. Ich frage mich mit Blick auf den Sprung von 2,1 Millionen Passagiere im Jahr 2005 auf 2,8 Millionen Passagiere im Jahr 2015 aber Folgendes: Warum sollte jemand aus Düsseldorf

oder Duisburg, der den Weg zum Flughafen Düsseldorf gut kennt und möglicherweise eine Kundenbindungskarte von LTU hat, nach Mönchengladbach gehen?

Ich erinnere an die Kundenbindungskarte „Miles&More“ von Lufthansa, bei der man die gesammelten Meilen auch privat nutzen kann, und an die Kundenbindungsprogramme von dba, Air France, Iberia und der anderen Fluggesellschaften in Düsseldorf. Mir ist des Weiteren bekannt, dass der Flughafen Köln/Bonn eine eigene Kundenbindungskarte hat. Wenn Sie dort Mitglied werden, können Sie, glaube ich, einmal im Jahr – zumindest als Reisebüro-mitarbeiter – für 50 € kostenlos im Duty-Free-Shop einkaufen.

Das alles bedeutet: Die im Augenblick an die benachbarten Flughäfen Niederrhein, Düsseldorf und Köln/Bonn gebundenen 2,1 Passagiere/Jahr werden sich in zehn Jahren nicht anders verhalten; ich sehe dafür keinen Grund. Im Englischen haben wir den Ausdruck „Beaten Tracks“, was so viel wie „eingetretene Pfade“ heißt. Weil sich also beim Bestehenden nichts ändern wird, steht eigentlich nur die Differenz zwischen dem, was heute aus der Region abfliegt, und dem, was bis zum Jahr 2015 hinzukommt, zur Disposition. Wir können also nicht von einem Sprung von 0 Passagiere/Jahr auf 2,8 Millionen Passagiere/Jahr sprechen, sondern höchstens von einem Zuwachs von 700.000 Passagiere/Jahr.

Aber auch hinter diese Zahl mache ich einmal ein ganz dickes Fragezeichen. Denn ich weiß, wie schwierig es ist, Fluggesellschaften an einen Flughafen zu binden. Die Airlines können doch auch rechnen. Ich hatte schon einmal diese M-Rotation vorgestellt. Denken Sie einmal an eine Fluggesellschaft aus Tunesien. Die fliegt von Tunis nach Nordrhein-Westfalen, von Nordrhein-Westfalen nach Tunis, zurück nach Nordrhein-Westfalen und anschließend wieder nach Tunis. Eine solche Fluggesellschaft hat in der Region acht Anflugpunkte. Warum soll sie ausgerechnet nach Mönchengladbach fliegen? Ich weiß es nicht, ich verstehe es nicht und ich habe bis heute noch keine Antwort auf diese Frage bekommen.

Aus dem, was ich vorgestellt habe, sehen Sie, dass es ganz eindeutige USPs – Unique Selling Propositions, also besondere Heraushebungsmerkmale wie z. B. einen S-Bahn- oder ICE-Anschluss an den Flughäfen Düsseldorf oder Köln/Bonn – gibt. Es gibt ja genügend Reiseveranstalter, die zu dem Flugschein die Anreise zum Flughafen kostenlos dazugeben; das wird sich in den nächsten zehn Jahren sicherlich in diese Richtung weiterentwickeln. In diesen zehn Jahren kommt dann auf einmal jemand mit einem Zauberstab und zieht die Airlines nach Mönchengladbach? Herr Vorsitzender, ich verstehe es nicht. Ich habe 30 Jahre in diesem Geschäft gearbeitet, aber ich verstehe es nicht.

Wir haben vor zwei oder drei Tagen in der Rheinischen Post ein Interview mit dem Vorsitzenden der Geschäftsführung von German Wings lesen können. German Wings hat 6.000 Slots in Düsseldorf beantragt. Wenn jetzt tatsächlich im kommenden Herbst 20.000 Slots in Düsseldorf freierwerden sollten, dann können Sie davon ausgehen, dass German Wings – dahinter steht ja bekanntlich die Lufthansa – Himmel und Hölle in Bewegung

setzen wird, um diese 6.000 Slots zu bekommen. Dann hätten wir schon den ersten Abwanderer vom Flughafen Köln/Bonn zum Flughafen Düsseldorf. Ich sagte früher schon einmal: Der Teufel macht immer auf den größten Haufen. Daran wird sich nichts ändern. Der Leidtragende ist immer der Kleinste.

Ich bin vor kurzem Richtung Wildenrath geflogen und habe aus dem Fenster geschaut. Was sehe ich? Brüggen. Da liegen direkt neben der Autobahn liegt eine 3.000 m lange, 45 m breite Bahn, die fix und fertig ist. Da schaut kein Mensch hin. Und wir machen uns hier Gedanken um neuen Beton!

(Beifall bei den Einwendern)

Ein Weiteres verstehe ich nicht. Gerade habe ich mir noch die Anflugkarte von Dortmund vorgenommen. Wir wissen: Je höher ein Platz liegt, umso länger muss die Bahn sein. Daraus kann ich ableiten: Je niedriger ein Platz liegt, umso kürzer kann die Bahn sein. Der Platz von Dortmund hat eine Elevation von 422 Fuß, Mönchengladbach hat eine Elevation von 125 Fuß. Dortmund hat eine Startbahn von 2.000 m Länge. Wenn ich einigermaßen denken kann, kann man schlussfolgern, dass die Bahn von Mönchengladbach auch kürzer sein könnte. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Ewald, wir haben in den letzten Tagen viel von Gesetzesnovellen gesprochen, die in Kraft treten oder die nicht in Kraft getreten sind. Da kann ich nur sagen: Sie können von Glück sagen, dass das Antidiskriminierungsgesetz nicht in Kraft getreten ist. Sonst hätten Sie sich die Anrede „Sehr geehrter Herr Vorsitzender, liebe Frau Hörr!“ nicht erlauben können.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Wenn man so viele Stunden zusammen gesessen hat, dann sei so ein Kalauer einmal erlaubt! Nun aber zum Ernst der Lage zurück. Herr Houben, Sie haben das Wort.

**Wolfgang Houben (Einwender):**

Danke schön. Die Veranstaltung neigt sich dem Ende zu, auch wenn Frau Schwerdtfeger heute Morgen eine Verlängerung beantragt hat. Meine Überzeugung ist: Auch wenn wir noch eine weitere Woche hier verbringen würden, wäre der erreichbare Erkenntnisgewinn voraussichtlich relativ gering.

Ich will mit dem beginnen, was einige meiner Vorredner, die auch ein Fazit gezogen haben, an das Ende ihrer Ausführungen gestellt haben: Wir sind mit großen Erwartungen und mit

vielen Befürchtungen in dieses Verfahren gegangen. Ich selber habe ziemlich viel Zeit investiert, aber in den 16 Tagen, die wir hier verbracht haben, auch eine ganze Menge zurückbekommen und vor allem viel gelernt. Ich habe eine ganze Menge Leute neu kennen gelernt, mit denen ich sehr vertrauensvoll und eng zusammenarbeiten konnte. Ich habe die Versammlungsleitung erlebt und kennen gelernt und kann sagen: Unsere Befürchtungen haben sich nicht bewahrheitet. Bitte nehmen Sie das als Lob. Unserer Meinung nach haben Sie das gut gemacht.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn ich sage, ich habe viel gelernt, dann meine ich das wirklich so. Ich habe vor allen Dingen und an erster Stelle gelernt, mich hinzustellen und – ohne viel Papier in der Hand – die Fäden zusammen zu ziehen. Man hat mir hin und wieder vorgehalten, das sei ein wenig unsortiert gewesen. An vielen Stellen lag das aber sicher daran, dass man – wenn man zwischen zwei Wortmeldungen zehn bis zwölf Stunden gegessen hat – sehr viele Punkte gesammelt hat, die man dann abarbeiten will. Diese Punkte mussten auch abgearbeitet werden – ich konnte das nicht einfach wegdrücken – und sie ließen sich auch nicht in eine bessere Reihenfolge bringen. Es wurde eben innerhalb eines Tages ganz verschiedene Themenkreise diskutiert. Von dieser Stelle mein Dank an alle, mit denen ich zusammenarbeiten durfte.

Bevor zu meinem vorbereiteten Papier komme, sollte ich zuerst für uns alle noch einmal sagen, warum ich hier stehe: Ich stehe hier erstens als von den Auswirkungen eines Ausbaus direkt Betroffener. Ich stehe hier zweitens als Mitglied des Rates der Stadt Korschenbroich; die Stadt Korschenbroich hat mich wegen meines Engagements in den Fluglärmaktivitäten in die Lärmschutzkommission entsandt, deren stellvertretender Vorsitzender ich bin. Ich hoffe, dass ich meine Aufgaben immer vernünftig wahrgenommen habe.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber lassen Sie mich nun zum Resümee der Gesamtveranstaltung kommen. Ich habe versucht, das Folgende ein wenig zu ordnen, und habe die Ausführungen unter die Überschriften „Allgemeines“, „Lärm“, „Bedarf“, „Risiko“, „Gesundheit“, „Umwelt“, „Technische Planung“ und „Schlussbemerkungen“ gestellt.

Zum Punkt „Allgemeines“. Ich möchte damit beginnen, mich einmal in die Position der Auftraggeber – ich denke z. B. an Herrn Kirchhartz – der hier die Antragstellerin vertretenden Personen zu versetzen. Wenn ich Herr Kirchhartz wäre und mir anschauen würde, was die Herren Zerbe, Peters, Krieger, Kames, Tümpel und anderen abgeliefert haben, dann hätte ich eine Menge Kritik zu üben. Herrn Dr. Krieger habe ich gestern schon sehr deutlich gesagt, was ich von dem, was er gemacht hat, halte. Deswegen möchte ich mit seiner Person beginnen. Er wurde uns als der Stratege des Flughafens Düsseldorf angekündigt. „Strategie und Marketing“ steht, glaube ich, auf seiner Visitenkarte. Ich will nicht sagen, dass wir in den



Initiativen seinen Auftritt gefürchtet haben, aber wir haben durchaus mit Respekt darauf gewartet, weil wir glaubten, er würde uns einiges vortragen und präsentieren. Jetzt habe ich aber erlebt, was hier abgelaufen ist: Er hat uns nichts, aber gar nichts mitgebracht, was wir nicht bereits in den ersten Tagen diskutiert haben. Das war wirklich wenig.

Zu Herrn Zerbe. Der medizinische Gutachter hatte es auf den Punkt gebracht: Die Antragstellerin hatte ein Problem mit ihrer Umgebung. Sie hatte ein Kommunikationsproblem in Bezug auf die Städte und Gemeinden. Sie hatte ein Vertrauensproblem. Wie ich vorhin schon einmal gesagt habe, traut und glaubt man ihr nicht. Seit 1991 erleben wir diese Salami-taktik. Immer wieder haben wir darauf aufmerksam gemacht, dass wieder einmal ein Antrag nur ein Bausteinchen in der Gesamtarbeit war, die ein Ziel hat, das nicht offengelegt werden soll. In dem vorhin erwähnten Interview in der „Neuss-Grevenbroicher Zeitung“, das im Übrigen für jeden, den es interessiert, bei mir auf dem Tisch liegt und kopiert werden kann, sagte Herr Zerbe selber zu dem Antrag von 1994, dass das nur der erste Schritt sei. Wenn wir nach den weiteren Schritten gefragt haben, haben wir nie eine Antwort bekommen. Es war ein Kennzeichen dieses Erörterungstermins, keine Antwort zu bekommen. Immer wieder haben wir keine Antworten auf unsere Fragen bekommen. Dafür gibt es zwei mögliche Gründe. Entweder konnten Sie keine Antworten auf unsere Fragen geben – diese Fälle gab es sicherlich – oder Sie wollten keine Antworten auf unsere Fragen geben. Das alles hat mit Vertrauen und Aufbau von Vertrauen zu tun. Natürlich gibt es auch Fragen, bei denen ich volles Verständnis dafür habe, dass Sie nicht antworten, weil man als Chef eines Unternehmens nicht auf jede Frage, die zum Innenleben gestellt wird, antworten kann. Aber auf Fragen, die sich auf das beziehen, was Einfluss auf die Menschen hat, muss man antworten können und wollen.

Den Herren Zerbe, Peters, Krieger usw. halte ich zudem mangelndes Engagement in der Sache vor. Bei niemandem von Ihnen hatte ich den Eindruck, dass er von ganzem Herzen bei der Sache ist, dass er den Flughafen haben will, dass er dahintersteht. Bei den Betroffenen habe ich ganz oft festgestellt, dass sie mit vollem Herzen aufgestanden sind und vorge-tragen haben. Das ist aber nicht alles: Schlampige Vorarbeit, mangelhafte Gutachten, Fehler in der Koordination, das Auslegen von falschen Unterlagen – das alles zeigt, mit wie wenig Aufmerksamkeit das Vorhaben bei der Flughafengesellschaft bearbeitet worden ist.

Leider ist Herr Tümpel jetzt nicht mehr auf dem Podium. Aber ich muss etwas zu ihm sagen. Herr Tümpel saß an einem der ersten Tage hier und kritisierte die Slot-Auswertung von Herrn Lange. Er kritisierte ihn ganz massiv und warf ihm vor, dass alles falsch sei. Herr Tümpel kam zu mir an meinem Platz und wollte mir Unterlagen über die tatsächliche Slot-Situation zur Verfügung stellen. Dafür hat er vier Wochen Zeit gehabt, hat es aber nicht ge-tan. War ihm das nicht wichtig? Hat er das vergessen? Ich weiß es nicht. Das alles zeigt aber, dass man nicht bei der Sache geblieben ist. Es ist ja nicht so, dass ich die Unterlagen haben will; ich weiß, dass Herr Lange Recht hat. Es geht mir nur um das Verhalten.

Alles in allem waren die Naturschutzverbände, die Träger öffentlicher Belange und wir von den Initiativen besser vorbereitet und konnten die Antragstellerin immer wieder in die Situation bringen, keine Antwort auf unsere Frage geben zu können. Wenn Sie eine Antwort nur nicht geben wollten, muss man sich fragen, warum das so war. Teilweise war der Grund sicherlich, dass Ihre wahren Ziele entlarvt worden wären. Aber dazu kommen wir an anderer Stelle.

Kommen wir zu einem Punkt, über den wir bereits heute Morgen gesprochen haben, nämlich zu den Vertretern der Befürworter. Herr Zerbe, in Ihrem Interview haben Sie gesagt, Sie könnten uns 100 Menschen bringen, die sagen, man solle so weitermachen. Darauf sind Sie vorhin nicht zurückgekommen. Deswegen muss ich das einmal sagen. Bis auf drei Lobbyisten des Fördervereins traten hier keine Vertreter der Befürworter auf. Niemand von NVV, Stadt Mönchengladbach, Stadt Düsseldorf, Rat der Stadt Mönchengladbach, Rat der Stadt Düsseldorf, kein normales Mitglied des Fördervereins, keiner der Unternehmer aus der Region und keiner der privaten Befürworter ist hier aufgetreten. Das heißt: Die Genehmigungsbehörde muss das Gewicht von Einwendungen auch an dem gezeigten Engagement messen. Man kann es nicht einfach so stehen lassen, dass in den vier Wochen – die lang genug waren und uns alle genug Kraft gekostet haben – kein Engagement von der Befürworterseite gab.

(Beifall bei den Einwendern)

Wie Herr Kirchhartz damit umgeht, kann ich nicht beurteilen. Ich erspare Ihnen zu sagen, was ich tun würde.

Lassen Sie uns zu dem Punkt „Lärm“ kommen. Es geht um den An- und Abflug in ca. 200 m Höhe über den Ortslagen Kleinenbroich und Willich, über Schulen, Kindergärten, Sportanlagen, Verwaltungs- und Wohngebäuden. Eben haben das die beiden Bürgermeister deutlich gemacht. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf das Immobilienkaufprogramm der Fraport AG, das für alle Bereiche gilt, wo in einer Höhe von weniger als 300 m geflogen wird. In diesem Verfahren wurde das zur Seite gewischt, als interessierte es niemanden. Lärm hat für uns in Kleinenbroich eine ganz besonders hohe Bedeutung, weil wir durch den Lärm des Anflugs auf Düsseldorf bereits ganz erheblich betroffen sind. Ich finde es mehr als bedauerlich und halte es sogar für einen Fehler, dass der Fluglärm durch den Anflug auf Düsseldorf und der Fluglärm, der originär in Mönchengladbach entsteht, in den vorgelegten Lärmgutachten nicht gemeinsam bewertet wurden.

Kommen wir zum Punkt „Bedarf“. Die Ergebnisse des Gutachtens von Prof. Hamm wurden im Antrag explizit als Begründung für den Antrag herangezogen. Prof. Hamm hat hier gestanden und deutlich gesagt: Alles das, was er ausgerechnet habe, setze einen funktionierenden und prosperierenden Flughafen voraus. Er hat mit keinem Wort gesagt, dass sich aus seinen Berechnungen die Notwendigkeit eines Flughafens ableiten lässt. Auf meine

Rückfrage, was wäre, wenn die 3 Millionen Passagiere von Düsseldorf aus fliegen würden, hin hat er geantwortet, dass dann in der Region im Wesentlichen – abgesehen von den Arbeitsplätzen, die direkt dem Flughafen zuzuordnen sind – genau das Gleiche passieren würde. Er selbst liefert in seinem Gutachten also keinerlei Begründung für den Antrag.

Auf die Frage der Akzeptanz bei Industrie, Handel und Gewerbe in der Region will ich nicht weiter eingehen. Ich denke, das haben wir deutlich genug beleuchtet. Es gibt aber einen Punkt, zu dem ich noch etwas sagen möchte, nämlich zur Frage der Repräsentativität seiner Umfrage. Diesen Streit hat er, als er letzten Donnerstag hier gewesen ist, ganz bewusst nicht wieder aufgenommen, weil er wusste, dass er an dieser Stelle nicht richtig liegt und dass die Umfrage nicht wirklich repräsentativ ist. Trotzdem mag sie aus bestimmten Gesichtspunkten heraus ganz interessant sein. Für uns ist der interessanteste Punkt aber, dass nur drei der befragten Unternehmen den Mönchengladbacher Flughafen für unentbehrlich hielten und nur ca. 50 Befragte eine gewisse Abhängigkeit von dem Flughafen angaben. Wie diese Unternehmensbefragung zu bewerten ist und was sie zu bedeuten hat, kann man als Außenstehender nicht wirklich beurteilen, wenn man nicht den Fragebogen kennt, mit dem sie durchgeführt worden ist. Insofern behalte ich mir eine nachträgliche Bewertung vor; an dieser Stelle möchte ich das nicht tun.

Der zweite Gutachter, der für die Bewertung des Bedarfs herangezogen wurde, war Herr Prof. Wolf mit seiner Prognose des Verkehrsaufkommens. Ich habe mir das Papier von Herrn Prof. Wolf heute Morgen noch einmal sehr genau angesehen und mir einige Stellen herausgeschrieben, anhand derer ich aufzeigen möchte, dass sich auch aus dem Gutachten von Herrn Prof. Wolf ein Bedarf nicht ableiten lässt und dass er selbst sagt, dass das so ist. Auf Seite 6 im vorletzten Absatz schrieb er:

Zur Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens im Linien- und Touristikverkehr werden vor allem die Luftverkehrsmatrix des Statistischen Bundesamtes, die Fluggastbefragung aus dem Jahr 1998 und ergänzende Unterlagen des Flugplatzes Mönchengladbach verwendet.

Weiter schrieb er – und darauf komme ich gleich noch zurück –:

Wesentliche Randbedingung ist die Entwicklung der Situation am Flughafen Düsseldorf.

Auf Seite 9 geht es im letzten Absatz um den vorausgegangenen Debonair-Konkurs im November 1998:

Zwar wird seit dem Frühjahr 1999 München wieder werktags dreimal und sonntags einmal durch EAE angefliegen, der Rückgewinn der Passagiere gelang jedoch nur zum Teil.

An dieser Stelle bestätigt sich das, was wir die ganze Zeit über diskutiert haben. Wenn man einen Passagier hatte – und Debonair hatte offenbar eine gewisse Zahl von Passagieren – und man diesen erst einmal verloren hat, dann ist er weg und kommt nicht so einfach wieder. Der ist zu einer anderen Fluggesellschaft und einem anderen Flugplatz gewechselt und für den Rückgewinn dieses Passagiers bedarf es mehr, als das gleiche Ziel zum gleichen Preis wieder anzubieten. Herr Prof. Wolf sagt das in der zitierten Stelle seines Gutachtens sehr deutlich, indem er sagt, dass der Rückgewinn der Passagiere nur zum Teil gelang. Auf Seite 23 geht es im vorletzten Absatz um das Flugangebot:

Demgegenüber führen touristische Flugangebote, Flugziele, Fluggerät und Preise auf dem Flugplatz Mönchengladbach gerade wegen seiner schnellen Erreichbarkeit für die Urlauber aus der Region zu Zeit- und Komfortvorteilen.

Das ist so vollkommen richtig. Wenn man in Mönchengladbach Touristikverkehr anbietet, führt das zu einer schnelleren Erreichbarkeit und zu Komfortvorteilen. Aber, ich bitte Sie, sich an die Bilder zu erinnern, die ich im Erörterungstermin für Weeze-Laarbruch in Bezug auf das Einzugsgebiet gezeigt habe. Bei Weeze-Laarbruch gab es einen nennenswerten Anteil an Kunden aus Münster/Osnabrück. Die wohnen in der Nähe des Flughafens Münster/Osnabrück, von dem aus touristische Ziele angefliegen werden, fliegen aber von Weeze-Laarbruch. Das heißt also, allein die Nähe zum Kunden bedeutet für einen Flughafen nicht automatisch, den Kunden auch gewonnen zu haben. Das Kriterium der Nähe hat für die Passagiere nicht den ersten Rang; möglicherweise hat es sogar den letzten Rang, weil das Kriterium Preis allen anderen vorangeht.

Ich möchte noch einmal auf die andere zitierte Passage zurückkommen, nach der die Situation am Flughafen Düsseldorf nur Randbedingung ist. In dem Gutachten von Herrn Prof. Wolf bleiben alle Entwicklungen, die weltweit untersucht, beobachtet und ausgewertet wurden – ich nenne die Akteure noch einmal: Booz Allen Hamilton, Boston Consulting, Initiative Luftverkehr, BARIG usw. –, unberücksichtigt. An keiner Stelle wird auf die Differenziertheit des Wachstums des Luftverkehrsmarktes in der Welt Bezug genommen. Sind das alles Dummköpfe, die sich das ausgedacht und untersucht haben? Oder spielt das für Mönchengladbach einfach alles keine Rolle? Liegt Mönchengladbach irgendwo außerhalb der Welt? Ich sehe das nicht so; ich sehe Mönchengladbach mittendrin. Denn wenn Mönchengladbach außer der Welt wäre, wäre Korschenbroich es auch – und das ist es sicherlich nicht.

Betrachten wir einige andere Punkte. Die Stichworte sind „Flughafensystem“, „Ausbau Mönchengladbach“ und „Erhöhung der Stundeneckwerte in Düsseldorf“; entsprechende Anträge liegen in dieser Reihenfolge vor. Weitere Punkte sind daneben die Diskussion über das Zweibahnssystem und über die Bahnverlängerung in Düsseldorf. Ich hatte in meinem Manuskript geschrieben, dass Herr Dr. Krieger gestern, am Donnerstag, gesagt hat, das Thema Flughafensystem werde nicht mehr verfolgt. Herr Tümpel sagte dazu, dass eine längere

Bahn Voraussetzung für ein Flughafensystem sei. Das war es, was ich aus meinem Gedächtnis heraus notiert habe. Ich lese Ihnen jetzt etwas anderes vor. Herr Mischke hat mir einen Auszug aus dem vorläufigen Wortprotokoll von gestern gegeben. Daraus möchte ich etwas zitieren, was genau zu diesem Thema passt:

Deshalb ist dieser Antrag, über den wir hier reden, auf eine Startbahnverlängerung da, dass erst einmal die Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssten, dass eine entsprechende Verteilung vorgenommen werden könnte.

Das heißt, ich unterstelle Herrn Dr. Krieger, dass er versucht hat, uns hinters Licht zu führen, als er gesagt hat, ein Flughafensystem werde nicht weiter verfolgt. Ich meine, dass Herr Tümpel das entscheidende Argument dafür entflechte, indem er zu uns sagte, alles sei in Ordnung: Man müsse zuerst einmal den Flughafen in Mönchengladbach auf eine ordentliche Bahnlänge ausbauen und dann würde man sich dem Thema Flughafensystem schon wieder widmen. Was ist der Knackpunkt an dieser Geschichte? Wir sind gerade bei der Diskussion über den Bedarf und ich habe gerade versucht aufzuzeigen, wie schwierig die Situation in Bezug auf den Bedarf in Mönchengladbach ist und wie unmöglich es ist, diesen Bedarf nachzuweisen. Wenn aufgrund des vorliegenden Antrages, der Ausbau des Flughafens Mönchengladbach genehmigt würde, dann stiege Düsseldorf wieder in das Thema Flughafensystem ein. Das ist das Ergebnis, wenn man die Aussagen von Herrn Dr. Krieger und Herrn Tümpel richtig kombiniert. Das macht auch Sinn, weil nur das Flughafensystem die Möglichkeit bietet, den Verkehr nach Mönchengladbach zu leiten. Die Möglichkeit, dass die Airlines freiwillig nach Mönchengladbach kommen, ist nicht vorhanden. Insofern ist der vorliegende Antrag eine Täuschung der Betroffenen und der Genehmigungsbehörde. So kann man das nicht machen! Das Wortprotokoll – gut, dass es schon in der vorläufigen Form vorliegt – belegt dieses ganz klar: Der eine Düsseldorfer sagt, man würde das Flughafensystem nicht weiter verfolgen, das mache ohnehin keinen Sinn. Der andere Düsseldorfer sagt, zuerst einmal müsse man den Antrag durchbekommen und dann könne man sich dem Thema Flughafensystem widmen. Das ist ein wichtiger Punkt in dem Verfahren. Ich weiß nicht genau, welche Konsequenz das für die Entscheidung der Bezirksregierung haben wird. Ich glaube jedenfalls nicht, dass das einfach abzuwiegen ist. Denn der jetzt vorliegende Antrag beschreibt die Ziele der Flughafengesellschaften Mönchengladbach und Düsseldorf nicht offen und ehrlich. Das trifft genau das, was ich eingangs zum Thema Salamtaktik sagte.

(Beifall bei den Einwendern)

Man versucht immer wieder, uns hinters Licht zu führen. Ich will den Punkt Bedarf damit abschließen. Ich denke, es ist ausreichend beschrieben, dass diesbezüglich nichts gelingt.

Ich möchte zum Punkt „Risiko“ kommen. Das ist eine ganz schwierige Sache, die wir im Erörterungstermin sehr ernsthaft diskutiert haben. Ich habe mir heute Morgen das Gutachten

von Herrn Prof. Fricke noch einmal angesehen und will versuchen, zusammenhängend darzustellen, was mir dabei aufgefallen ist. Wir haben zahlreiche Fragen zum Kreuzungsverkehr speziell über Kleinenbroich gestellt. Die Fragen wurden uns – ich werde das gleich näher erklären – nicht beantwortet. Ganz im Gegenteil: Auf Seite 77 stellt Herr Prof. Fricke unter der Überschrift „Konsequenzen“ fest, dass es aufgrund der Lagebeziehungen keine Defizite gäbe, die im Flughafen Düsseldorf begründet wären. Ich zitiere wörtlich aus diesem Abschnitt:

Alle anerkannten Defizite beziehen sich auf Einschränkungen der Luftraumkapazität in Mönchengladbach.

In den Berechnungen in Bezug auf die Kreuzung der an- und abfliegenden Maschinen und die Staffelungen nach Höhe und Abstand wird mit keinem Wort auf die Wirbelschleppenproblematik sich kreuzender Verkehre eingegangen. Auf Nachfragen wurde in vernebelnder Weise immer nur über hintereinander fliegende Maschinen gesprochen. Auch auf wiederholte Rückfrage gab es keine Antwort zur Frage der sich kreuzenden Verkehre. Eigene Recherchen von mir führten zu keinem einzigen Hinweis, ob jemals irgendwo die Frage sich kreuzender Luftverkehre und Wirbelschleppen untersucht worden ist. Wenn Wolfgang Houben keinen Hinweis findet, bedeutet das natürlich noch lange nicht, dass es so etwas nicht gibt; diesen solchen Eindruck möchte ich nicht erwecken. Aber es erscheint nachvollziehbar, dass es so etwas nicht gibt, da Herr Prof. Fricke auf häufige Nachfrage weltweit keine vergleichbare oder auch nur ähnliche Bahnkonfiguration angeben konnte. Ich behaupte also nicht, dass das nicht untersucht worden sei, nur weil ich bei Recherchen im Internet keinen Hinweis darauf gefunden habe. Aber wenn Herr Prof. Fricke ein Beispiel hätte angeben können, hätte er das gemacht. Dass er das nicht getan hat, muss es einen Grund geben. Ich denke, der Grund ist, dass das unsere Bedenken an dieser Stelle nur verschärfen würde.

Festgestellt wurde von Herrn Prof. Fricke, dass wir in unserer Region – auch ohne Berücksichtigung der Wirbelschleppenproblematik – im Vergleich zu Frankfurt ein etwa zweihundert Mal höheres Risiko zu tragen haben. Das sollte uns gerade wegen der Schulen, Kindergärten, Sportanlagen und Wohngebiete für viele tausend Menschen zu denken geben. Ich weiß, dass wir immer wieder entgegengehalten bekommen, der Luftverkehr sei die sicherste Art überhaupt, sich auf der Erde bzw. über der Erde zu bewegen. Das bezweifelt niemand von uns; wir sehen das genauso. Aber wenn man die Risikoverteilung beim Luftverkehr betrachtet, erkennt man, dass sich das Risiko zu einem ganz wesentlichen Teil auf die ersten Minuten nach dem Start und vor der Landung verteilt. Und das sind genau die Gebiete, über die wir hier sprechen, nämlich die Flugbahnen über Willich und Kleinenbroich. Das sind genau die Abschnitte, die in den ersten Minuten überflogen werden; genau in diesen Gebieten haben wir die Masse des überhaupt vorhandenen Risikos zu tragen. Darauf bezieht sich Herr Prof. Fricke und sagt, an dieser Stelle sei das Risiko in Mönchengladbach zweihundertmal so hoch wie in Frankfurt.

(Beifall bei den Einwendern)

Das Thema „Gesundheit“ – das ist mein nächster Punkt – zählt nicht unbedingt zu den Themen, von denen ich besonders viel verstehe; deshalb kann ich jetzt nur ganz kurz darauf eingehen. Was aber bei mir angekommen ist, ist, dass bei dem lärmgesundheitslichen Gutachten im Wesentlichen nur auf die Fragen bezüglich organischer Schäden eingegangen wurde und dass im Wesentlichen keine Berücksichtigung von Schlafstörungen, Konzentrationsstörungen und anderer durch Lärm verursachter Schäden erfolgt ist. Bei Schlaf- und Konzentrationsstörungen wurde als einziges Hilfsmittel immer wieder vorgeschlagen, das Fenster zuzumachen; im Zweifel sollte auch eine Lüftungsanlage bezahlt werden. Das ist ein bisschen wenig. Von Lüftungsanlagen und Schallschutzfenstern kann ich Ihnen als Anlieger der Landstraße 361 etwas erzählen. Ich glaube, ich habe schon gesagt, dass unser Haus ca. 50 m von der Mittellinie dieser Straße entfernt liegt. Wir haben im Rahmen einer Baumaßnahme Mittel für Schallschutzfenster und eine Lüftungsanlage bekommen. Bei den Fenstern reichte der uns zur Verfügung gestellte Betrag geadeso aus, die notwendigen Fenster auch wirklich zu installieren; es entstand für uns nicht die Notwendigkeit, selber zuzuschießen. Frau Schwerdtfeger erwähnte heute Morgen schon die Summe von 400 € für eine Lüftungsanlage; ich habe nachgelesen, dass in einem anderen Planfeststellungsbescheid ebenfalls eine Summe von 400 € für eine Lüftungsanlage vorgesehen ist. Uns wurden im Rahmen der Baumaßnahme 600 DM für eine Lüftungsanlage angeboten. Wir haben damals entschieden, dieses Angebot nicht anzunehmen, weil ein altes Gebäude wie das unsere selbst gar nicht dicht genug ist, um eine Lüftungsanlage sinnvoll erscheinen zu lassen. Wenn man in ein derart altes Gebäude Schallschutzfenster einbaut, kann man – anders als bei modernen Gebäuden – in der Regel die Rollladenkästen nicht mitersetzen. Man hat also sowieso die Schallbrücke von draußen nach drinnen. Das Schallschutzfenster ist also nicht ausreichend – von der Luft, die durch den Kasten hindurchkommt, ganz abgesehen. Das heißt, viele Maßnahmen machen an manchen Gebäuden überhaupt keinen Sinn und an anderen Gebäuden reichen die 400 € für eine wirklich komfortable Lösung nicht aus. Ich habe dieser Tage gesagt, meine Tochter habe ein Haus inklusive Lüftungsanlage gebaut. Selbst wenn man die 400 € für jedes Fenster dieses Gebäudes nimmt, wären die Kosten der Lüftungsanlage von diesen paar Euros immer noch nicht gedeckt.

Das Thema „Umwelt“ ist uns allen sehr präsent. Wir haben es heute Morgen unter den Gesichtspunkten der Existenzgefährdung der Landwirte und der Fragen bezüglich des Ausgleichs und der Ausgleichsflächen noch einmal diskutiert. Da gibt es so viele offene Fragen, dass dieses Thema aus unserer Sicht nicht so leicht abzuhandeln ist, auch wenn es für den einen oder anderen Sonderweg eine juristisch sichere Verfahrensweise geben sollte. Aber für viele Landwirte ist die Umsiedlung an einen anderen Platz keine Lösung. Der eine oder andere von uns ist mit dem Platz, an dem er lebt, verbunden und nicht verpflanzbar.

Ich komme zum Punkt „Technische Planung“. Diesbezüglich erinnere ich noch einmal an die vielen parallelen Verfahren, über die wir diskutiert haben, also den Ausbau in Mönchengladbach, die S-Bahn, die landseitige Erschließung und das parallel laufende Ready Mix-Verfahren. Einige davon gehören nach unserer Auffassung unbedingt zusammen. Der aus meiner Sicht wichtigste Punkt ist die Frage der S-Bahn-Verbindung, und zwar nicht um den Flughafen Mönchengladbach an die S-Bahn anzuschließen, sondern um der Regiobahn ein größeres Einzugsgebiet zu geben. Derzeit ist die Situation so, dass die Städte Kaarst und Korschenbroich wegen des Flughafenanschlusses überhaupt kein Interesse an einem Weiterbau der S-Bahn haben. Denn es macht ja keinen Sinn, auf der einen Seite mit dem Willen hier zu sitzen, den Ausbau zu verhindern, und auf der anderen Seite den verkehrlichen Anschluss des Flughafens zu betreiben. Das macht aus Sicht der lokalen Politik keinen Sinn. Sollte der Flughafen nicht ausgebaut werden und sollten sich die Städte Mönchengladbach, Korschenbroich und Willich auf eine sinnvolle Nutzung dieses Geländes verständigen – für die Stadt Korschenbroich kann ich nach meiner Kenntnis aus dem Rat sagen, dass wir dazu bereit sind –, dann wäre die Situation in Bezug auf die S-Bahnlinie, die den Menschen die Möglichkeit geben soll, mit dem öffentlichen Personennahverkehr zur Arbeit zu kommen, eine ganz andere. Auf jeden Fall aber darf man die Möglichkeit, die S-Bahntrasse, die ja in Teilen vorhanden und vorgesehen ist, fertigzustellen, nicht dadurch verbauen, dass man die Trasse an den Rand des jetzigen Flughafengebietes in die Naturschutzgebiete hineindrängt. Das kann man so nicht machen.

Die landseitige Anbindung – insbesondere meine ich die Friedrich-Kreutzer-Straße in Korschenbroich – ist ebenfalls so eine Sache, die sich sehr nach Erpressung der Beteiligten anhört. Wenn ich mich richtig an die erste Woche erinnere, hieß es dazu, dass man, wenn man erst einmal die Genehmigung für den Flughafen in der Tasche habe, die Stadt Korschenbroich schon dazu bewegen werde, auch die Genehmigung für diese Straße zu erteilen bzw. sie werde eine entsprechende Auflage zu rechnen haben, einen diesbezüglichen Antrag positiv zu bescheiden. Ich denke, dass man bei vernünftiger Kooperation mit den Nachbarn anders vorgeht.

Ich möchte zu meinen „Schlussbemerkungen“ kommen. Der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach ist tot. Herr Marten muss nur noch den Totenschein ausstellen.

(Beifall bei den Einwendern)

Alle Ausbaumaßnahmen, auf die ich eingangs schon aufmerksam gemacht habe – z. B. 1991 Düsenflugverkehr, 1994 Instrumentenlandesystem usw. –, hatten bisher keinen Erfolg. Ich darf zum wiederholten Male aus dem Antrag zum Instrumentenlandesystem von 1994 zitieren. Darin stand noch: „Es gibt keine Alternative zu Mönchengladbach.“ Für diese Nicht-Alternative wurden in der Zeit von 1994 bis 2002 insgesamt 60 Millionen DM aus unserer Sicht zum Fenster hinausgeworfen. Nun sollen für den weiteren Ausbau 120 Millionen € hinterhergeworfen werden. Das gleicht dem Stopfen eines kleinen Lochs mit einem großen. Das



wichtigste an dieser Stelle: Auch der vorliegende Antrag zeigt so, wie er begründet ist, keine Aussicht auf Erfolg.

Herr Marten, Sie und Ihre Mitarbeiter haben nun die nicht beneidenswerte Aufgabe, die in den vier Erörterungswochen gewonnenen Erkenntnisse in eine gerichtsfeste Entscheidung umzusetzen. Darum beneide ich Sie wirklich nicht. Aber ich wünsche Ihnen eine glückliche Hand dabei.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Houben. Es ist 16:46 Uhr und ich denke, wir haben uns eine Pause vor dem Endspurt verdient. Ich unterbreche den Erörterungstermin deshalb für eine halbe Stunde.

(Unterbrechung von 16:46 Uhr bis 17:22 Uhr)

Wir setzen den Erörterungstermin fort; wir sind noch beim Tagesordnungspunkt 12. Zunächst möchte ich mit Ihnen über die Rednerliste reden. Als nächste Redner habe ich auf der Rednerliste Herrn Hoersch, Frau Rothe, Herrn Rohde und Frau Eggert. Alle vier sind aber gleichzeitig auf die 18:00 Uhr-Liste gesetzt, sodass ich davon ausgehe, dass ich sie jetzt nicht berücksichtige, sondern nur auf der 18:00 Uhr-Liste. Gibt es dagegen Protest? – Das ist nicht der Fall. Dann haben wir noch Herrn Amfaldern auf der Liste. Ist er mittlerweile eingetroffen? – Das ist auch nicht der Fall. Damit schließe ich diese Liste und wir widmen uns jetzt nur noch der 18:00 Uhr-Liste. Es haben danach das Wort: Herr Hoersch, Frau Zünkler, Frau Rothe, Herr Tack, Herr Rohde, Herr Amfaldern und Frau Eggert. Wenn Sie noch weitere Wortmeldungen haben, melden Sie diese bitte jetzt an, damit wir eine Übersicht darüber bekommen, wer noch reden möchte.

Ich rufe als nächsten Herrn Hoersch auf. – Er ist nicht anwesend. Dann ist Frau Zünkler die nächste.

**Birgit Zünkler (Einwenderin):**

Ich wohne im Willicher Norden. Ich war am Anfang des Erörterungstermins schon einmal hier und habe noch einige Ergänzungen zu meiner schriftlichen Einwendung und zu meinen mündlichen Einwendungen, die ich am 3. Juni 2005 vorgetragen habe.

Zunächst geht es mir heute noch einmal darum, meine private, persönliche Betroffenheit darzulegen. Wie gesagt, komme ich aus dem Willicher Norden. Wir sind seit September 2003 von der Flugroute MODRU 5 T betroffen. Diese Abflugroute vom Düsseldorfer Flughafen hat dazu geführt, dass morgens ab kurz nach 6:00 Uhr die Flugzeuge direkt über unser Haus fliegen. Seitdem sind auch meine Kinder jeden Tag um 6:15 Uhr wach. Ich habe drei

Kinder. Ein Sohn von mir besucht die integrative Einrichtung Alperhof und ist ein integrativ anerkanntes Kind. Das heißt, er hat besonderen Förderbedarf. Für mich persönlich ist es natürlich sehr schwierig, wenn mein Sohn um 6:15 Uhr aus dem Schlaf gerissen wird. Das führt dazu, dass sich seine gesamten Probleme über den Tag hinweg verstärken. Meine Befürchtung ist einfach, dass sich diese Probleme durch weiteres Flugaufkommen noch verstärken werden und dass wir mit Warteschleifen, Überflügen und anderem im Willicher Norden zu rechnen haben, wenn der Flughafenausbau Mönchengladbach realisiert wird.

Soviel zu meiner persönlichen Betroffenheit. Nun möchte ich darauf zurückkommen, dass es sich bei der Tageseinrichtung Alperhof um eine Einrichtung handelt, die sowohl beim Bau als auch bei den laufenden Betriebskosten vom Land Nordrhein-Westfalen gefördert wurde bzw. wird. Das ist nicht nur bei Kindergärten der Fall, sondern natürlich auch bei Schulen. Meine älteste Tochter besucht die Schule Willicher Heide und mein Sohn soll ab dem nächsten Jahr die integrative Hubertusschule in Schiefbahn besuchen. Mein Anliegen ist es aufzuzeigen, wie widersinnig es ist, dass auf der einen Seite das Land diese guten Einrichtungen fördert und finanziell unterstützt und sie dann auf der anderen Seite durch Ausbauprojekte wie z. B. am Flughafen Mönchengladbach zunichte gemacht werden bzw. in erheblichem Maße gefährdet werden würden.

Zur persönlichen Betroffenheit kann ich noch ergänzen, dass ich zuvor zehn Jahre in Kleinenbroich, im Bereich Rhedung, gewohnt habe. Da hatte ich den Landeanflug von Düsseldorf; das heißt, wir hatten bei Ostwind die Flieger alle zwei Minuten über dem Kopf. Ich weiß also, wovon ich rede, wenn ich von Fluglärm spreche. Ich denke, viele Anrather, Neersener und Schiefbahner Bürger wissen das noch nicht so ganz. Ich hoffe, dass sie diese Erfahrung auch nicht machen müssen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ergänzend zu meiner schriftlichen Einwendung möchte ich einige Anträge stellen. Es wurde bei der Berechnung des Passagierpotenzials das Potenzial der konkurrierenden Flughäfen in der Umgebung, das heißt unter anderem von Köln/Bonn und von Weeze, nicht berücksichtigt. Die Berechnung des Passagierpotenzials gründet auf Annahmen über das zukünftige Potenzial, ist aber nicht durch Fakten bestimmt. Ich **beantrage** deshalb,

dass das Passagierpotenzial der umliegenden und konkurrierenden Flughäfen, unter anderem von Köln/Bonn und Weeze, durch die Flughafengesellschaft Mönchengladbach geprüft wird, dass die Flughafengesellschaft Mönchengladbach diese Prüfung der Bezirksregierung Düsseldorf vorlegt und dass diese das Ergebnis in ihren Abwägungsprozess einbezieht.

Ferner **beantrage** ich,

dass das Gutachten in geeigneter Form allen Betroffenen und damit auch mir öffentlich bekannt gegeben wird.

Zum Thema des betriebswirtschaftlichen Risikos möchte ich ergänzen, dass sich an einem regionalen Flughafen in der Regel nur wenige Fluggesellschaften ansiedeln bzw. dass der Flugverkehr nur von einer Fluggesellschaft dominiert wird. Stellt diese dann ihren Betrieb z. B. aus operativen Gründen ein, bricht ein Großteil des Luftverkehrsmarktes an dem Flugplatz weg, wodurch eine große Abhängigkeit des Flugplatzes von einem einzigen Anbieter entsteht. Das führt zu einem immensen betriebswirtschaftlichen Risiko. Aus diesem Grund **beantrage ich** des Weiteren,

dass in den Abwägungsprozess einbezogen wird, dass durch die Abhängigkeit des Flughafens Mönchengladbach von wahrscheinlich nur einer einzigen Fluggesellschaft oder einem einzigen Touristikanbieter ein erhebliches wirtschaftliches Risiko besteht, dessen Konsequenzen letztlich nur mit öffentlichen Mitteln abgefangen werden können.

Darüber hinaus **beantrage ich**

eine von unabhängiger Seite geprüfte Kalkulation der Investitionskosten und einer betriebswirtschaftlichen Planrechnung des Flughafens. Auch diese ist den Betroffenen in geeigneter Form bekannt zu geben und in den Abwägungsprozess einzubeziehen.

Zur Beschäftigungsprognose habe ich am 3. Juni 2005 schon einiges gesagt. Ich bitte insofern um eine Kontrollpersonalkostenberechnung, die darzulegen hat, dass die prognostizierte Beschäftigtenzahl mit den Wirtschaftsaktivitäten des Flughafens finanziert werden kann.

Ich habe auch noch eine Verfahrensfrage. Mich interessiert, wann das Wortprotokoll den Betroffenen zur Verfügung gestellt werden kann und wann wir das in schriftlicher Form vorliegen haben werden.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Der vereinbarte Termin ist das Ende der Schulferien.

**Birgit Züнкler (Einwenderin):**

Wie wird das dann veröffentlicht werden? Übers Internet? Nein, ich denke nicht. Das wird dann persönlich zugestellt, oder?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wir haben diese Frage heute Morgen schon einmal angesprochen. Wir wollen das Wortprotokoll dem Antragsteller, den Trägern öffentlicher Belange und den Bürgerinitiativen zur Verfügung stellen und gleichzeitig in den 17 Auslegungsgemeinden auslegen.

**Birgit Zünkler (Einwenderin):**

Das heißt, dass ich z. B. in der Stadt Willich alle Wortbeiträge mit namentlicher Nennung einsehen kann?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Richtig.

**Birgit Zünkler (Einwenderin):**

Ich kann also sowohl die Meldungen als auch die Erwidierungen einsehen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Wenn Sie das gesamte Protokoll lesen wollen, müssen Sie aber ein bisschen Zeit investieren.

**Birgit Zünkler (Einwenderin):**

Ja, aber es ist dann vermutlich zumindest nach Verhandlungstagen sortiert?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja.

**Birgit Zünkler (Einwenderin):**

Insgesamt lautet meine wahrscheinlich schon mehrfach geäußerte Bitte an die Bezirksregierung, alle Bedenken und Einwendungen der Betroffenen abzuwägen. Wir hoffen, dass Sie zu einem für die Bürger der umliegenden Kommunen positiven Ergebnis kommen werden. Ich fordere daher, den Antrag der Flughafengesellschaft Mönchengladbach abzulehnen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Frau Zünkler. Herr Berndt hatte sich noch einmal gemeldet, bitte.

**Hans-Joachim Berndt (Einwender):**

Danke schön für die Worterteilung. Meine Frage: Wenn das hier eine nichtöffentliche Sitzung ist, darf das Protokoll dann trotzdem veröffentlicht werden? Bei nichtöffentlichen Stadtratssitzungen wird immer der nichtöffentliche Teil aus den Protokollen, die man sonst allgemein

nachlesen kann, herausgelassen. Hier gibt es solche Beschränkungen nicht? Also war es sinnlos, die Sitzung als nichtöffentlich zu erklären, wenn man dann doch alles veröffentlicht.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Nein, das ist nicht ganz richtig. Der Personenkreis, der Einblick nehmen kann, ist natürlich auf diejenigen Betroffenen und Einwender beschränkt, die am Verfahren beteiligt waren. – Es kann also nicht jeder Jupp Schmitz aus Wuppertal Einblick nehmen.

**Hans-Joachim Berndt (Einwender):**

Er kann sich das Protokoll aber von seinem Freund Friedrich Schmitz aus Tönisvorst leihen.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Solche Freunde muss man haben!

Wir gehen in der Rednerliste weiter. Ist Herr Karl-Heinz Tack anwesend? – Bitte sehr, Herr Tack, Sie haben das Wort.

**Karl-Heinz Tack (Einwender):**

Sehr verehrte Damen und Herren, ich komme aus Kleinenbroich und wohne seit 70 Jahren in der Rhedung 28. Zunächst verweise ich hier auf unseren schriftlichen Widerspruch gegen den Flugplatzausbau der Stadt Mönchengladbach vom 5. April 2004 bei der Bezirksregierung in Düsseldorf. Diesen Widerspruch möchte ich durch die folgenden Darlegungen untermauern. Wenn die Stadt Mönchengladbach einen Verkehrsflugplatz will und dabei scheinweise einen Segelflugplatz und Sportflugplatz zu einem Verkehrsflugplatz ausbauen möchte, dann soll sie die Ein- und Ausflugkorridore über ihr Stadtgebiet legen.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie soll nicht den Fluglärmterror und die Luftverschmutzung auf die angrenzenden Städte legen, denn diese angrenzenden Städte lehnen die Flugplatzerweiterung ja alle ab. Der schon jetzt vorhandene Fluglärm der einfliegenden Flugzeuge zum Düsseldorfer Flugplatz direkt über unserem Grundstück mit einem Wohnhaus für fünf Familien in der Rhedung 28 in Kleinenbroich macht jeden Aufenthalt auf der Terrasse oder Garten mit normaler Unterhaltung unmöglich. Über unserer Grundstücksgrenze ist auch noch genau der Kreuzungspunkt für die einfliegenden Flugzeuge zum Flugplatz Mönchengladbach – nur mit einer noch viel niedrigeren Flughöhe. Dieses Szenario haben wir ja schon erlebt, bis 2003/2004 auch die Berlinair vom Mönchengladbacher Flugplatz verschwand. Aber nach der Startbahnverlängerung sollen ja noch größere Flugzeuge in Mönchengladbach starten und landen. Was uns

dann an Lärmterror und Luftverschmutzung zugemutet wird! Das alles hat mit Lebensqualität und körperlicher Unversehrtheit überhaupt nichts mehr zu tun.

(Beifall bei den Einwendern)

Zudem können wir unseren Garten für Gemüseanbau und körperliche Erholung dann endgültig vergessen, weil dort kein längerer Aufenthalt mehr möglich sein wird. Für Fluglärm gibt es keine Schallschutzmauern, auch nicht für den Dreck, der dazugehört. Die Entfernung von uns zum Flughafen beträgt ca. 2,5 km bis 3 km; die Flughöhe liegt bei ca. 200 m. Nach neuesten Befunden werden ab einem LEQ von 55 dB(A) schon erhebliche Belastungen angenommen. Unsere Frage lautet: Welche Dezibelwerte sind von einer Boeing 737 im Landeanflug bei noch ca. 200 m Höhe zu erwarten?

Lärmgutachten, gestützt auf das Fluglärmgesetz aus dem Jahre 1971, sind wohl eine Art Freiwildzone, in die man an Dezibelwerten und Lärmzonen alles so hineinschreiben kann, wie es für den Antragsteller am günstigsten ist. Dieses Gefühl wird man ja auch nicht los, wenn man sich diese Gutachten ansieht. Man braucht sich ja nur den Entwurf für ein neues Fluglärmgesetz des Bundeskabinetts vom 26. Mai 2005 anzusehen, mit dem selbst die Vorgabe aus Brüssel noch unterlaufen wird. Damit ist nach der Bundesvereinigung gegen Fluglärm auch der künftige europäische Standard „nicht mehr gewährleistet“.

Nach dem Urteil des LG Köln, Az 10-0-505/99, kann man keinem zumuten, nur noch mit geschlossenen Fenstern und Türen in einem Haus zu leben.

(Beifall bei den Einwendern)

Es wurde nicht der Mittelwert des Fluglärms, sondern der Spitzenpegel berücksichtigt. Dieser Lärmterror ist nicht nur eine ungeheuerliche nervliche und physische Schikane, sondern macht auch krank. Dies ist von ärztlicher Seite längst anerkannt worden. Eine Steigerung des hier Dargelegten in Bezug auf den Lärm und die Abgasbelastungen wird noch erreicht, wenn Flugzeuge nicht direkt landen können und in niedriger Höhe ihre Warteschleifen über uns ziehen. Auf die daraus resultierenden Crashpunkte mit Flugzeugen vom Düsseldorfer Flughafen ist ja schon ausgiebig hingewiesen worden. Dieses alles wird mit dem Argument der Arbeitsplätze, ohne Rücksicht darauf, was man Menschen damit antut, vom Tisch gefegt.

(Beifall bei den Einwendern)

Hat nicht auch der Mensch mit seiner Gesundheit ein zu berücksichtigendes Schutzgut im Sinne einer Umweltverträglichkeitsprüfung? Wird uns die körperliche Unversehrtheit nicht durch Gesetze garantiert? Kein Gewerbebetrieb mit Lärm oder Luftverschmutzung kann in einem Wohngebiet eine Tätigkeit aufnehmen. Ja selbst eine laute Unterhaltung oder ein Lachen ist nach 22:00 Uhr im Garten oder auf der Terrasse untersagt.

(Beifall bei den Einwendern)

Anderenfalls steht die Polizei vor der Tür. Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h innerorts hat eine Herabsetzung des Lärmpegels zur Folge. Es darf nicht die Frage unerwähnt bleiben, was die Menschen für den Wertverlust ihrer Immobilie erhalten. Dieser Wertverlust wird ja im Bereich der Start- und Landekorridore mit 30 % beziffert. Auch wir haben für unsere Altersvorsorge eine Immobilie mit fünf Wohneinheiten geschaffen.

Wir sind aus den oben dargestellten Gründen sowie aufgrund unseres schriftlichen Widerspruchs vom 5. April 2004 gegen einen weiteren Ausbau des Flughafens Mönchengladbach und bitten die Bezirksregierung Düsseldorf, diesen Antrag abzulehnen. Die von mir hier gemachten Ausführungen gelten auch für alle Mitbewohner des Hauses Rhedung 28 in Kleinenbroich. Diese sind meine Ehefrau Eva Tack sowie Torsten Jörgensen, Ulrike Jörgensen, Beate Schmitz, Uwe Schmitz, Reinhard Tack, Bernhard Schröders, Elisabeth Schröders sowie meine Enkelkinder Svea, Mirja, Hannah und Pia. Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Tack. Herr Berndt hat sich noch einmal zu Wort gemeldet, bitte.

**Hans-Joachim Berndt (Einwender):**

Herr Tack hat nach den Daten für die Boeing 737 nachgefragt. Vielleicht bekommen Sie die vom Antragsteller. Wenn nicht, bekommen Sie sie – wie immer – von mir. In 2,5 km Entfernung betragen die Daten für den Landeanflug einer Boeing 737 häufig ungefähr 82 dB(A), maximal 85 dB(A). Sie bekommen aber Entschädigung! Sie haben zwölf Personen aufgezählt: Also bekommen Sie 24 Stück Ohropax von der Flughafengesellschaft!

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwender)

Für Startlärm müssen Sie leider umziehen. Meine Tabelle beginnt nämlich erst ab einem Abstand von 5 km. Dafür betragen die Daten häufig 78 dB(A), maximal 84 dB(A). Sie können die Kurve auf 2,5 km weiterziehen und liegen dann ungefähr bei 90 dB(A). Das ist in Frankreich offiziell gemessen worden; das haben sich nicht bloß Bürgerinitiativen ausgedacht. Es sind Fluggesellschaften, die Ihnen das richtige Material zur Verfügung stellen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Nun Herr Ewald, bitte.

**Rolf Ewald (Betroffener):**

Ich möchte noch gern ein paar Bemerkungen loswerden. Ich **beantrage**

ein Gutachten, aus dem hervorgeht, warum im Jahre 2015 ca. 2,8 Millionen Passagiere dieser Region, die derzeit von Düsseldorf, Köln/Bonn und Niederrhein fliegen, dann ausgerechnet ihre traditionellen Wege nach Düsseldorf, Köln/Bonn und Niederrhein verweigern und sich auf Mönchengladbach stürzen sollen.

Damit sollte auch die Frage beantwortet werden, mit welchem USP, also mit welchem Herausstellungsmerkmal, die Antragstellerin Airlines für Mönchengladbach gewinnen will, die derzeit schon die freie Wahl zwischen Paderborn, Dortmund, Münster/Osnabrück, Niederrhein, Düsseldorf, Köln/Bonn und Mönchengladbach in Nordrhein-Westfalen haben. Ich möchte die Bezirksregierung bitten, das der Antragstellerin abzuverlangen.

Des Weiteren erinnere ich an ein am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach operierendes Unternehmen, das ein Befürworter des Ausbaus ist oder zumindest sein müsste: die Firma Vibroair, die „Viehof Brothers“, die mit einer Hawker Siddeley 125 fliegt, und zwar von Düsseldorf aus, weil die Start- und Landebahn in Mönchengladbach zu kurz ist. Dieses Unternehmen habe ich in diesem Raum als Vertreter der Befürworter vermisst.

Jetzt habe ich noch ein persönliches Anliegen. Herr Marten, Sie sagten vorhin, man sollte Freunde haben. Das nehme ich jetzt einmal sehr ernst. Herr Zerbe, so wie Sie mit den Nachbarn umgehen, so treten Sie selbst Ihrer Stammkundschaft vor das Schienbein.

(Beifall bei den Einwendern)

Dazu möchte ich nur zwei Dinge erwähnen. Ich fliege selber. Ich schaue bei Gelegenheit schon einmal auf die Rechnung und da fällt mir in Mönchengladbach z. B. die Position „Instrumentenanfluggebühr für Sichtflieger“ auf. Das ist genauso eine Geldschneiderei wie die Tatsache, dass Sie als Monopolist sich weigern, das preiswertere Mogas-Flugbenzin für Flugzeuge der neueren Generation zur Verfügung zu stellen. Mein Vorschlag ist: Schaffen Sie sich Freunde, nicht Feinde.

Ich möchte ferner noch eine Randbemerkung machen, einen Gedanken äußern, der mir vorhin durch den Kopf gegangen ist. Ich glaube es ist Zeit, dass ein runder Tisch eingesetzt wird, an dem einerseits die Gemeinden Korschenbroich und Willich und andererseits die Flughafengesellschaft zusammensitzen. So könnte man das vergiftete Klima zwischen diesen drei Partnern zu einer friedlichen Koexistenz transferieren. Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Ewald. Ich rufe jetzt Herrn Thomas Rohde auf.



**Thomas Rohde (Einwender):**

Guten Abend, sehr geehrter Herr Marten, sehr geehrte Frau Hörr, sehr geehrte Damen und Herren! Auch heute stehe ich wieder sehr hypernervös vor Ihnen. Ich habe etwas in Form einer Gliederung vorbereitet und werde versuchen, das im Einzelnen jetzt auszuführen. Ich hoffe, das gelingt mir.

Als Berufstätiger habe ich leider nicht jeden Tag die Möglichkeit gehabt, an dieser Veranstaltung teilzunehmen. Ich würde gern zu mehreren Themen Stellung nehmen. Da ich aber die Fakten aus den Pro- und Contra-Gutachten nicht kenne, bleibt mir nur, zu den Themen Stellung zu nehmen, bei denen ich anwesend war. Meine Anwesenheit beschränkte sich auf den Zeitraum nach 16:00 Uhr. Somit bin ich auf die Ausführungen aus dem genannten Zeitraum angewiesen. Alle nun folgenden Zahlen und Fakten wurden während dieser Zeit besprochen und sind nicht widerlegt worden, sodass ich davon ausgehe, dass sie richtig sind. So möchte ich nun einige Gedanken entwickeln, die mich bewegen und die dazu dienen sollen, den einen oder anderen Punkt der Antragsstellerin zu entkräften bzw. zu hinterfragen. Meine erste Stellungnahme betraf den Themenkomplex „Lärm und Abgase“. Auch diesmal habe ich nebenher wieder einige polemische Spitzen eingearbeitet – ich kann eben nicht anders. Heute behandle ich die Punkte „Bedarf“, „Technik und Verkehr“ und „Umwelt und Soziales“. Zum Schluss möchte ich noch ein paar allgemeine Gedanken vorbringen. Ich wäre dankbar, wenn mir jemand die in meiner Stellungnahme auftauchenden Fragen beantworten könnte. Arbeiten wir nun meine Punkte nach und nach ab.

Zuerst komme ich zum Punkt „Bedarf“. Ich beginne diesen Punkt mit einer Frage. Sie sagten, dass Sie keine konkreten Anfragen von Fluggesellschaften hatten, weil Sie keine 2.400 m lange Bahn vorweisen konnten. Wie sieht es nach Einbringung der Unterlagen aus? Haben Sie jetzt Anfragen? – Ich denke nicht. Es sieht doch wohl, da Düsseldorf 70 % der Anteile an Mönchengladbach hält, so aus, dass Sie nur vorgeschoben werden, um für Düsseldorf die dritte Bahn zu bauen.

(Beifall bei den Einwendern)

Da Sie ein Flughafensystem planen, brauchen Sie auch keine Anfragen von Fluggesellschaften, da diese von Düsseldorf nach Mönchengladbach ausgegliedert werden würden. Ich frage mich aber: Warum? Vielleicht um den Anrainern um Düsseldorf etwas entgegenzukommen; ich nenne nur das Stichwort „Lärmverlagerung“. Warum aber beantragt Düsseldorf dann eine Erhöhung der Stundeneckwerte? Und das vor dem Hintergrund, dass es auch heute dort noch freie Slots gibt? Nimmt man die freien Slots, die Stundeneckwerterhöhung und die dritte Bahn in Mönchengladbach zusammen, bedeutet das, bei optimaler Auslastung, eine Zunahme des Flugverkehrs in der gesamten Region von 40 %. Ich bin zwar kein Fachmann und habe diese Zahl jetzt nur geschätzt, denke aber, dass sie realistisch ist. Wer soll dieses Überangebot überhaupt noch nutzen? Muss denn unbedingt jeden Tag zehnmal nach Berlin, London, Rom und Madrid oder sechsmal nach München, Mailand und Barcelona ge-

flogen werden? Rechnen Sie jetzt noch den Flughafen Köln/Bonn dazu. Welch eine unverantwortlich sinnlose Verschwendung von Ressourcen ist das? Noch unverantwortlicher – ich würde beinahe sagen körperverletzend – sind die Auswirkungen auf Flora, Fauna, Mensch und Klima. Die Atmosphäre ist ja noch nicht warm genug, bauen wir also noch einen Flughafen! Oder warum brauchen wir eine intakte Natur? Es gibt doch Dokumentationen darüber im Fernsehen.

Ihre Prognose beläuft sich auf 2,8 Millionen Passagiere pro Jahr. Wieso wird der Flughafen dann so geplant, dass er auch 9 Millionen Passagiere im Jahr abfertigen könnte? Diese Zahl wurde von Seiten der Antragstellerin nicht widerlegt und ermöglicht eine beinahe grenzenlose Ausweitung des Flugverkehrs in Mönchengladbach. Ich möchte dazu einen Artikel aus dem „Handelsblatt“ vom 31. Mai 2005 vorlesen. Unter der Überschrift „Experten warnen vor Flughafen-Ruinen“ wurde darin eine Studie vorgestellt:

Mehr als die Hälfte aller europäischen Airports steht bald im Abseits – Ausbau in Kassel in der Kritik

Mehr als die Hälfte aller Flughäfen in Europa ist nicht auf den radikalen Wandel der Luftfahrt vorbereitet. Insbesondere in Deutschland drohen einige Standorte den Anschluss zu verlieren und damit langfristig Marktanteile im Luftverkehr abzugeben. Zu diesem alarmierenden Ergebnis kommt eine Studie der Unternehmensberatung Booz Allen Hamilton, die dem Handelsblatt exklusiv vorliegt.

„Am künftigen Wachstum der Luftfahrt nehmen nur noch wenige Flughäfen nennenswert teil. Der Rest steht erst am Anfang einer tiefgreifenden Restrukturierung“, sagte Studien-Autor Jürgen Ringbeck dem Handelsblatt. Angesichts des Passagieransturms auf Billigflieger hätten auch etablierte Fluglinien wie Lufthansa oder British Airways ihre Kosten erheblich gesenkt. Viele Airports indes seien bisher „weitgehend untätig gewesen“, heißt es kritisch in der Studie. Erst allmählich lösen sich viele aus ihren öffentlichen Eigentümerstrukturen und versuchen, damit auch konkurrenzfähige Kostenstrukturen durchzusetzen. Ihre Haupteinnahmequelle, Start- und Landegebühren, steht bereits jetzt deutlich unter Druck. Die meisten der 140 größeren Flughäfen in Europa müssten deshalb „massiv ihre Effizienz erhöhen“ und außerhalb des Fluggeschäfts Erlösquellen suchen, sagte Ringbeck.

Der absehbare Ausleseprozess unter den Flughäfen wird zwischen Hamburg und München mehr Verlierer bringen als anderswo. Denn mit 77 Standorten, die über eine Start- und Landebahn von mehr als

2.400 Meter verfügen, hat Deutschland die dichteste Flughafenstruktur Europas. „Das Problem ist, dass Deutschland nie einen bundesweiten Ansatz bei der Flughafenplanung verfolgt hat“, sagt Hamburgs Flughafenchef Michael Eggenschwiler. Infrastrukturmaßnahmen für Flughäfen sind in Deutschland Ländersache.

Das führt zu bundesweit höchst umstrittenen Ausbauten wie aktuell in Kassel-Calden. Für die Erweiterung des nordhessischen Flughafens sind Investitionen von 151 Millionen € vorgesehen; davon will das Land Hessen 108 Millionen € selbst übernehmen. Der Airline-Branchenverband BARIG, der in Deutschland 110 Fluggesellschaften vertritt, beklagt eine „Verschwendung von Steuergeldern“, weil sich das Einzugsgebiet mit dem vorhandener Flughäfen überlappe. Für Airlines sei die Attraktivität des nordhessischen Flughafens „gleich null“, heißt es in einem BARIG-Schreiben. „Diese dezentrale Flughafenpolitik ist unsinnig und eklatant wettbewerbsverzerrend“, wettet auch Eurowings-Vorstandschef Friedrich-Wilhelm Weitholz. Er verweist auf den „Wildwuchs“ in Nordrhein-Westfalen und auf regional subventionierte Standorte wie Dortmund oder Weeze-Laarbruch: Dort werden Billigfliegern Sonderkonditionen eingeräumt, die zu Verlusten im Flughafenbetrieb führen. „Verpackt wird das Ganze unter dem Deckmantel der regionalen Strukturförderung“, schimpft die Lufthansa in ihrem jüngsten Politikbrief.

Den Ausbau immer neuer Provinzpisten halten auch neutrale Branchenbeobachter für sinnlos: Gemessen an den Kosten pro Arbeitsplatz, seien derlei Subventionen „schlimmer als im Kohlebergbau“, sagt Daniel Stelter von Boston Consulting. Er hält stattdessen den Ausbau des Lufthansa-Drehkreuzes Frankfurt für entscheidend, um im Wettbewerb mit größeren Gegnern wie London-Heathrow und Paris nicht noch weiter zurückzufallen. Auch Booz Allen unterstützt eine zentral gelenkte Flughafenpolitik: „Der Subventionswettbewerb deutscher Kommunen macht volkswirtschaftlich keinen Sinn. Das System trägt sich nicht“, sagt Berater Ringbeck. Die Gelder, die man in neue Ausbauten stecke, könnten teilweise gesellschaftlich besser eingesetzt werden.

Zu den wenigen künftigen Gewinnern zählt Booz Allen Hamilton im Segment der großen Flughafenbetreiber London-Heathrow, Frankfurt oder München, die ihre Prozesse durch Restrukturierung bereits deutlich optimiert hätten. Lobend erwähnen die Berater auch das

Konzept des Flughafens Kopenhagen sowie die strategische Neuorientierung an den Standorten Köln/Bonn und Wien. Auf viele Airports aber sieht Booz Allen Hamilton schwere Zeiten zukommen: „Das Risiko besteht darin, erheblich unausgelastete Kapazitäten im Flughafenbereich zu schaffen.“

Das war der Artikel aus dem „Handelsblatt“. Jetzt habe ich noch ein Schreiben von der BARIG vom 29. Juni 2005. Ich weiß nicht, ob das hier schon vorgetragen wurde.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja, es wurde schon vorgetragen.

**Thomas Rohde (Einwender):**

Gut, dann brauche ich das nicht noch einmal zu tun.

Jetzt komme ich zum Punkt „Technik und Verkehr“. Sie planen 24 Vorfeldstellplätze. Ich würde gern wissen, wie Sie auf diese Zahl kommen. Ihre Antwort, dass man für Werkstätten, Langzeitparker usw. Plätze abziehen muss, leuchtet mir ein. Wenn wir dabei einmal von zehn Plätzen ausgehen, bleiben noch 14 Plätze übrig. Bei der geplanten Umdrehzeit von 70 Minuten und den prognostizierten 2,8 Millionen Passagieren ist dies völlig überdimensioniert. Oder haben Sie bereits die Pläne für eine Betriebserweiterung parat? Das würde die oben angesprochene Dimensionierung erklären. Das Argument in Bezug auf Großveranstaltungen im Stadion ist nämlich fadenscheinig und lächerlich. Welche Großveranstaltung kann man denn hier im Stadion erwarten? Konzerte und Fußball – das ist es. Konzerte sind in 99 % der Fälle lokale Ereignisse, zu denen die Leute mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln kommen. Das gleiche gilt für nationalen Fußball. Sollte der VfL, was ich ihm von Herzen gönne, eines Tages international spielen, müsste der Gegner schon aus einer Stadt kommen, die von hier angeflogen wird. Oder soll zusätzlicher Flugverkehr entstehen, wenn es eine andere Stadt ist? Ausnahmegenehmigungen im Flugverkehr werden nämlich niemals verweigert. Da wir gerade von Stellplätzen reden, möchte ich noch die Frage stellen, wie der Grundwasserschutz am Flughafen aussieht – sowohl für alle bebauten Flächen wie Vorfeld, Rollwege, Bahn usw. als auch für nicht bebaute Rasen- bzw. Sicherheitsflächen. Ist alles so, dass da keine Schadstoffe durchsickern können? Das Grundwasser liegt nämlich nur 1 m unterhalb der Oberfläche und Grundwasser steht nicht, sondern es fließt. Es gibt Wasserschutzgebiete in der Gegend und in Gärten wird das Gemüse auch mit Grundwasser gegossen. Wer soll das dann noch essen?

(Beifall bei den Einwendern)

Das Stichwort Rollbahn bringt mich auf eine andere Frage. Das Bodenniveau befindet sich auf 37,5 m über NN. Das Grundwasser liegt bei 36,5 m über NN. Sie sagten, dass Sie, um

auch bei höherem Grundwasser völlig sicher zu sein, die Rollbahn um ca. 1 m höher legen wollen. Die Oberfläche ist damit bei 38,5 m über NN. Ist das richtig?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Kames?

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

Die jetzige Start- und Landebahnschwelle liegt bereits über 38 m über NN. Der von Ihnen genannte Wert von 37,5 m über NN ist der Wert des so genannten Flughafenbezugspunkts, der sich auf der Mitte der jetzigen Start- und Landebahn befindet.

**Thomas Rohde (Einwender):**

Alles klar, damit hat sich meine nächste Frage erledigt. Ich habe aber zur verkehrlichen Anbindung noch einige Fragen. Sie sagten, dass dies nicht Sache der Antragstellerin bzw. nicht Sache der Planfeststellung ist. Wie kommen die Leute denn dann zu ihrem ausgebauten Flughafen? Sollen die vielleicht mit dem Fallschirm abspringen? In Anbetracht der absolut leeren öffentlichen Kassen, sollte von dieser Seite kein Geld zu erwarten sein. Davon abgesehen wehre ich mich vehement, ein privates Unternehmen mit öffentlichen Geldern zu subventionieren. Dazu zählt auch die verkehrliche Anbindung.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie sagten auch, zunächst soll alles erst einmal so bleiben und später dann nach und nach ausgebaut werden. Es sind ja nicht nur die Passagiere, die zum Flughafen kommen müssen. Es kommen auch noch Verkehr verursacht durch Kerosinlieferungen und durch Catering, Ladeverkehr für Ladengeschäfte und sonstiger Verkehr hinzu. Gerade in Bezug auf die Kerosintransporte sollte eine möglichst große und sichere Verkehrsanbindung Pflicht sein. Außerdem sollte dies ein absoluter Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sein, denn ohne diese Anbindung wird die Bevölkerung aufs Allerhöchste gefährdet und der Flughafen erst recht nicht angenommen.

Da wir gerade über Finanzen reden, möchte ich gern wissen, wie Ihr Projekt finanziert wird. Es ist ja nicht nur die neue Bahn, die gebaut wird. Es kommen auch noch Terminal, Tanklager, Vorfeld, Werkstätten, Landaufkäufe, Ausgleichsflächen und vieles mehr dazu. Nach meiner Schätzung gehen die Investitionen in die 100 Millionen €. Diesbezüglich möchte ich gern wissen, wie das finanziert wird.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe.

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

Die von Ihnen genannte Größenordnung von 100 Millionen € ist nicht ganz verkehrt. Wir werden vermutlich eine gemischte Finanzierung durch Gesellschafter und Bankdarlehen haben. Öffentliche Kredite sind, anders als an anderen Flughäfen, nicht vorgesehen.

**Thomas Rohde (Einwender):**

Danke schön. Jetzt komme ich zu den Ausgleichsflächen und damit zum Punkt „Umwelt“. Sie sprechen immer von eingriffsnahen Kompensationsflächen. Eingriffsnah bedeutet für mich, dass die Flächen in einem gewissen Umkreis des Flughafens liegen. Wer soll diese nutzen, wenn die Flugzeuge teilweise auch darüber hinwegdonnern? Zudem sind die Ausgleichsflächen weit verstreut. Unsere jetzigen Naturschutzgebiete sind für mich zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar und zusammenhängend. Um die Ausgleichsflächen zu erreichen, müsste ich zum Teil ins Auto steigen und so die Luft durch meine Abgase zusätzlich verpesten und Energie verschleudern. Doch selbst dann hätte ich immer noch nicht das Naturerlebnis, wie es jetzt besteht. In diesem Fall wird der Begriff Naherholung ad absurdum geführt. Flora und Fauna sind bei noch so guten Vorsätzen nicht ersetzbar. Auch die Kontamination des Bodens mit Abgasen in den Flugschneisen lässt eine vernünftige Bewirtschaftung nicht mehr zu. Wer übernimmt hierfür den Ausgleich? Zur Natur zählt auch das Klima. Schon heute ist die Luft dermaßen belastet, dass im Sommer fast kein Tag vergeht, an dem kein Ozonalarm herrscht. Jetzt soll noch der Flughafen dazukommen – nein danke! Mit der Vernichtung der Umwelt, der Gesundheit, der Kultur, der Bildung, der nicht mehr zu nutzenden Freizeitinfrastruktur wie Radwege und Sportplätze, der Schulen und anderer öffentlicher Einrichtungen wird in schwindelerregender Weise soziales und gemeinschaftliches Vermögen vernichtet. Hinzu kommt die Vernichtung von privatem Vermögen durch den Wertverlust sämtlicher im Umkreis liegender Immobilien, der ebenfalls sicherlich in die Hunderte Millionen Euro gehen wird. Ich frage jetzt, mit welcher Begründung jemand soviel Geld vernichten möchte. Bestimmt nicht mit der Begründung der Antragstellerin! Dies alles steht in überhaupt keinem Verhältnis zueinander.

(Beifall bei den Einwendern)

Zum Schluss habe ich noch ein paar allgemeine Anmerkungen. Wie schon mehrfach erwähnt, wird sich in zunehmendem Maße nicht an die vorgeschriebene Flugroute MODRU 5 T gehalten. Des Weiteren ist im letzten Jahr vermehrt festzustellen gewesen, dass von Düsseldorf aus geradeaus durchgestartet wird, genau über mein Grundstück und damit über Schiefbahn hinweg. Welche Flugroute ist das eigentlich? Das habe ich bis heute noch nicht herausgefunden.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe den Eindruck, dass die Deutsche Flugsicherung ihren eigenen Laden nicht im Griff hat. Da können die Herren sagen, was sie wollen. Die Tatsachen sprechen für sich. Vor diesem Hintergrund ist es unverantwortlich, eine Flugkreuzung bei Kaarst zu schaffen.

Jetzt komme ich noch einmal zu den schriftlichen Einwendungen. Es gab 4.000 Pro- und 17.000 Contra-Einwendungen. Ich habe eine ganz einfache Frage, die Herr Zerbe mir vielleicht beantworten kann. Wieso hat während der gesamten Zeit, abgesehen vom Eröffnungstag, niemand von der Pro-Partei hier gesprochen? Anscheinend haben diese Leute ein Anliegen in Bezug auf den Flughafen. Aber wo sind sie? Und wo bleibt eigentlich die Stadt Mönchengladbach? Die hat doch angeblich ein so großes Interesse an dem Flughafen. Wo ist deren Vertreter, der eigentlich an dem gesamten Verfahren hätte teilnehmen müssen?

(Beifall bei den Einwendern)

Es scheint mit dem Rückhalt und dem öffentlichen Interesse sowohl der Pro-Fraktion als auch der Stadt Mönchengladbach nicht weit her zu sein. Die Flughafengegner waren stets präsent. Ich selbst war an 50 % der Tage anwesend, wenn auch nach der Arbeit und unter weiteren terminlichen Schwierigkeiten. Ich habe meine erste Stellungnahme zum Thema „Lärm“ abgegeben und gebe heute diese Stellungnahme ab, um zu zeigen, dass ich diesen Flughafen nicht will. Und was ist mit den Befürwortern? Nichts! Anscheinend will auch von diesen niemand den Flughafen. Warum also sitzen wir dann hier?

(Beifall bei den Einwendern)

Zum Schluss möchte ich die bereits angesprochenen Verfahrensfragen erweitern. Je nach Beantwortung meiner Fragen bitte ich schon jetzt zu entschuldigen, wenn das Lob von Herrn Houben an die Bezirksregierung doch noch einen kleinen Kratzer bekommt. Vielleicht kann mir die Bezirksregierung weiterhelfen. Es geht um die Auslegungszeiträume der Gutachten für die Planfeststellung. In Willich lagen die Unterlagen im Jahr 2004 eine Woche vor den Osterferien, zwei Wochen in den Osterferien und eine Woche nach den Osterferien aus. Ich war in der Ferienzeit, wie viele andere auch, im Urlaub. Mir blieben lediglich ein paar Tage Zeit, Einsicht zu nehmen. Ich zitiere jetzt aus dem Düsseldorfer Amtsblatt Nummer 14 vom 3. April 2004:

Antrag auf Planfeststellung gemäß § 8 Luftverkehrsgesetz

Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 59, Fischerstraße 2, 40474  
Düsseldorf

An die Einwohnerinnen und Einwohner

Luftverkehr; Antrag auf Planfeststellung gemäß § 8 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach

Im Folgenden wird das Vorhaben kurz vorgestellt und dann geht es folgendermaßen weiter:

Gemäß § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG NRW) werde ich jedem, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden können, die Möglichkeit geben, Einsicht in die Antragsunterlagen zu nehmen und Anregungen und Bedenken schriftlich oder zur Niederschrift vorzubringen.

Zu diesem Zweck werden die Antragsunterlagen vom 19. April bis zum 19. Mai 2004 einschließlich im Zimmer 3148 des Bauverwaltungsamtes Brinckmannstr. 5, 40225 Düsseldorf, während der Dienststunden montags-donnerstags von 9.00 Uhr bis 16.00 Uhr und freitags von 9.00 Uhr bis 14.00 Uhr zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt.

Jetzt kommt meine Erklärung dazu. Der 19. April 2004 war genau der erste Montag nach den Osterferien. Ich frage, wo da der Gleichbehandlungsgrundsatz bleibt. Wieso bekommt die am wenigsten betroffene Gemeinde den besten Auslagetermin? Ein Schelm, wer Böses dabei denkt! Ich habe Ihnen dazu bereits am 15. April 2004 eine zugegebenermaßen emotionale schriftliche Stellungnahme zukommen lassen, die ich jetzt zitieren möchte:

Betrifft: Bürgerbeteiligung zum Flughafenaustritt Mönchengladbach

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich zum Zeitpunkt der Auslegung zur Einsichtnahme der Pläne meine Meinung, die wahrlich keine Einzelmeinung ist, darlegen und beginne mit einer simplen, aber trotzdem schwer zu beantwortenden Frage:

Für wie dumm hält Ihre Behörde eigentlich die Bürger?

Glauben Sie nicht, dass wir am meisten betroffenen Bürger merken, dass wir hier verschaukelt werden sollen? Warum sonst haben Sie die Pläne rein zufällig in den Osterferien, der Woche davor und der Woche danach in Willich ausliegen?

Der Hintergedanke ist, dass während der Osterferien ca. 30 % der betroffenen Bürger im Urlaub sind und somit keine Gelegenheit ha-



ben, die Pläne einzusehen. In der Woche davor sind diese mit den Urlaubsvorbereitungen beschäftigt. Die Woche danach ist mit Schmutzwäsche waschen, Garten in Ordnung bringen, im Beruf wieder einarbeiten vollständig ausgefüllt. Hipp-hipp-hurra, 30 % weniger Einsprüche!

Ich beantrage hiermit als direkt betroffener Bürger eine Verlängerung der Auslagefrist in Willich um 2 Wochen! Ich werde mich auf jeden Fall mit den Mitbetroffenen und meinem Anwalt beraten, ob man gegen diese von Ihnen gewählten Termine klagen kann. Hintergrund für diese Überlegung ist der Auslagetermin in Düsseldorf ab 19.04.2004. In dieser Stadt ist nicht ein Bürger direkt von dem geplanten Ausbau betroffen, bekommt aber den besten Termin außerhalb aller Schulferien. Wir in Willich empfinden das als riesige Sauerei, ich nenne das dreckige Politik!

Ich entschuldige mich hiermit für die nicht ganz glückliche Formulierung, die ich gern zurücknehmen möchte.

Ich bitte Sie nun, nein ich verlange von Ihnen eine Stellungnahme zu dem oben ausgeführten Thema. Außerdem erwäge ich eine Dienstaufsichtsbeschwerde bei der Landesregierung. Wir Bürger brauchen uns nicht alles gefallen zu lassen. Wir sind das Volk.

Mit trotzdem freundlichen Grüßen

Thomas Rhode

Eine Stellungnahme zu meinem Schreiben ist bis heute nicht erfolgt.

Ich möchte mich aber ganz zum Schluss noch dem Lob von Herrn Houben ausdrücklich anschließen und wünsche Ihnen, werter Herr Marten, und Ihren Mitarbeitern viel Fortune bei der schwierigen – aus meiner Sicht natürlich nicht schwierigen – Entscheidung, die Sie nun zu treffen haben.

Dieses Verfahren war für mich persönlich sehr befruchtend, weil jede Seite die Argumente und Sorgen der anderen Seite in sich aufnehmen konnte. Man hat einmal mitbekommen, wie es um die ganze Sache steht. Das alles ist mehr oder weniger befriedigend aufgenommen worden. Teilweise herrschte auch Unmut im Auditorium. Dieser Unmut kam aber aus der Sorge heraus und ist daher vielleicht zu entschuldigen. Ich jedenfalls habe in diesem Verfahren viel gelernt. In diesem Sinne: Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Rhode. Ich hoffe, dass Sie viel gelernt haben. Vielleicht würden Sie auch heute nicht mehr so argwöhnen, wie Sie das vielleicht vor einem Jahr getan haben. Die Auslagetermine haben nichts mit der bösen Absicht irgendeiner anonymen Bezirksregierung, die Bürger reinlegen will, zu tun. Vielmehr schreibt das Verwaltungsverfahrensgesetz vor, wie solche Anträge auszulegen sind. Da wird nicht zwischen Schulferien und Schulzeit unterschieden; vielmehr ist das ganze Jahr gleich. Nicht die Bezirksregierung bestimmt den Auslegungstermin, sondern jede der 17 Kommunen, die von uns angeschrieben worden ist, muss in dem Auslegungstermin die Unterlagen ortsüblich bekannt machen. Es gibt Kommunen, die einen kurzen Vorlauf haben, und es gibt Kommunen, die einen längeren Vorlauf haben. Das hängt davon ab, wann das Amtsblatt erscheint oder worin sonst ortsüblich bekannt gemacht wird. Aber alle Werktage werden als gleich erachtet – ob nun Schulferien sind oder nicht. Daher kommt es dazu, dass in der einen Kommune der Auslegungstermin zufällig mit in die Ferien hineinfällt und in der anderen nicht. Es gibt niemanden, der das von hinten als Großer Bruder steuert. Das ist Zufall.

Dann gab es noch die Frage, weshalb wir auf Ihr freundliches Schreiben nicht sofort reagiert haben. Es ist nun einmal Sinn dieses Erörterungstermins, dass man sich mit den Einwendern auseinandersetzt. Wenn wir allen 21.000 Einwendern geschrieben hätten, säßen wir heute noch daran und es gäbe noch keinen Erörterungstermin. Das ist also durchaus üblich und nicht böswillig gemeint. Herr Rhode, bitte.

**Thomas Rohde (Einwender):**

Mein Schreiben betraf auch nicht meine Einwendung, sondern es betraf lediglich den Auslagetermin. Deswegen habe ich das noch einmal zur Sprache gebracht.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut, wir haben das zur Kenntnis genommen.

Ist Herr Walter Ingmanns anwesend? – Ja, dann hat er jetzt das Wort. – Herr Ingmanns, darf ich Sie noch einmal kurz zurückstellen? Herr Berndt hat nämlich noch eine Nachfrage.

**Walter Ingmanns (Einwender):**

Ja, gern.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Gut, dann hat zunächst Herr Berndt das Wort und anschließend Sie.

**Hans-Joachim Berndt (Einwender):**

Herr Rohde, dadurch dass Sie in den Osterferien waren, ist Ihnen einiges erspart geblieben. Die Antragsunterlagen umfassten sieben Akten. Es ist eine Zumutung, dass ein Bürger sie-

ben Akten durchhackern soll. Ich habe sieben Tage auf dem Amt, auf dem die Akten ausgelegt waren, verbracht. Man wusste überhaupt nicht, wo man anfangen wollte. In der ersten Akte gab es zwar eine Zusammenfassung. Aber wenn man tiefer in die Sache vorstoßen wollte, konnte kein Mensch mehr durchblicken. Wir haben im Verfahren ja gesehen, wie schwer sich selbst die Gutachter getan haben, die Akten zu überblicken. Es muss doch eine andere Möglichkeit geben, den Bürgern das Planfeststellungsverfahren in konzentrierter Form vorzulegen. Ich fand es unmöglich, wie das gelaufen ist. Ich habe Dreiviertel der Akten in Kopie bei mir zu Hause stehen, weil ich sie in Windeseile abfotografiert habe. Zum Lesen bin ich aber nicht gekommen. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr. Herr Ingmanns, Sie haben das Wort.

**Walter Ingmanns (Einwender):**

Herr Marten, meine sehr verehrten Damen und Herren, ich komme aus Willich-Neersen und bin Mitglied im Rat der Stadt Willich. Ich möchte in erster Linie noch einmal die Sichtweise der Neersener Bürger vorstellen. Vorab fordere ich entschieden, den Planfeststellungsantrag abzulehnen.

(Beifall bei den Einwendern)

Eine Vorbemerkung möchte ich zu einem formalen Gesichtspunkt, der mir immer wieder störend aufgefallen ist, machen. Die Antragstellerin sitzt auf einer Ebene mit der Genehmigungsbehörde. Warum konnte man nicht von vornherein dafür sorgen, dass die Antragstellerin und die Antragsgegner auf einer Ebene sitzen?

(Beifall bei den Einwendern)

Dadurch, dass Antragstellerin und Genehmigungsbehörde auf der gleichen Ebene sitzen, wird ein Eindruck erzeugt, den ich nicht gut finde.

Ich vertrete als Ratsmitglied den Willicher Stadtteil Neersen. Wenn der Flughafen ausgebaut wird, wird Neersen zerstört. Das will ich zunächst einmal festhalten. Neersen wäre dann nicht mehr bewohnbar, es würden die Schlossfestspiele zerstört, die Bevölkerung würde unheimlich leiden, insbesondere die Schüler. Neersen verliert durch einen Flughafenausbau seine Wohnqualität.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte ferner auf die Beschwichtigungsversuche von Herrn Zerbe eingehen. Es ist unerhört, dass Sie sagen, das würde alles nicht so schlimm werden. Wären Sie, Herr Zerbe, bereit, nach Neersen zu ziehen? Wenn Sie glaubwürdig sein wollen, müssten Sie das bejahen.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Im Bereich der Pappelallee in Willich-Neersen wird in Kürze ein neuer Kindergarten gebaut werden. Es werden da auch neue Baugrundstücke ausgewiesen. Die Stadt Willich ist Eigentümerin dieser Grundstücke und wäre gerne bereit, Ihnen dort ein Baugrundstück zur Verfügung zu stellen.

(Beifall bei den Einwendern)

Wären Sie, Herr Zerbe, bereit, nach Neersen zu ziehen?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe, bitte.

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

Ich weiß gar nicht, ob man in so hohem Alter seinen Wohnort noch verlassen sollte.

(Lachen bei den Einwendern – Zurufe von den Einwendern: Es gibt in Neersen eine hervorragende Wohnqualität Herr Zerbe!)

– Das glaube ich. Ich wohne seit 1973 in Kempen. Meine Frau arbeitet dort als Lehrerin und meine Söhne sind dort zur Schule gegangen. Ich habe in Kempen viele Freunde und ich fühle mich mit meiner Familie dort wohl. Wir stehen ebenfalls unter dem Einfluss des Luftverkehrs; wir wohnen nämlich in der Einflugschneise des Greffather Sportflughafens.

(Lachen bei den Einwendern)

Auch wir kennen MODRU 5 T und halten es in Kempen – salopp gesagt – trotzdem aus.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Ingmanns, bitte.

**Walter Ingmanns (Einwender):**

Wenn Sie in Neersen wohnten, wären Sie in fünf Minuten am Flughafen.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie würden Fahrtzeit sparen und Wohnqualität gewinnen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte jetzt zu einem weiteren Aspekt kommen. Ich kenne mich ein wenig mit Zahlen aus und habe mich unheimlich über das Gutachten von Herrn Prof. Hamm und die diesem Gutachten zugrundeliegenden Voraussetzungen gewundert. Ich stelle hiermit folgenden **Antrag**:

Die Bezirksregierung soll ein unabhängiges Gutachten in Auftrag geben, das die Untersuchung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Flughafenausbaus auf den gesamten Niederrhein bzw. das gesamte Rheinland zum Inhalt hat.

Es muss nämlich einmal untersucht werden, ob neben den Flughäfen Köln, Düsseldorf und Weeze ein weiterer Flughafen aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive Sinn macht.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich stelle außerdem den folgenden **Antrag**:

Die Bezirksregierung soll ein betriebswirtschaftliches Gutachten in Auftrag geben, das eine Prognose über die zukünftige Situation der Flughafengesellschaft zum Inhalt hat.

Ich vermute nämlich, dass die Flughafengesellschaft für die öffentliche Hand letztlich zu einem Millionengrab werden wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte mich abschließend kurz fassen: Ich bitte noch einmal darum, den Planfeststellungsantrag abzulehnen. Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Herr Ingmanns. Ich rufe Frau Käthe Müller auf.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Guten Tag, Herr Vorsitzender und meine Damen und Herren! Ich sagte gestern bereits, dass jeder Tag in diesem Erörterungstermin zu einem Erlebnis wird – positiv wie negativ. Es tauchen immer wieder Fragen auf, auf die ich gern eine Antwort hätte.

Ich möchte noch einmal ganz kurz begründen, weshalb ich regelmäßig in diesem Verfahren erscheine und für mich und meinen Mann Jürgen Müller spreche. Als Eigentümer von selbstgenutztem Wohnraum in Willich-Neersen sind wir gegen den geplanten Flughafenaus-

bau und die damit einher gehenden Lärmerhöhungen, die für uns nicht zumutbar sind. Die mit dem Ausbau verbundene drastische Erhöhung der Flugbewegungen, der Lärm- und Schadstoffbelastungen und der Unfallgefahr, die in Mönchengladbach dem Vernehmen nach 200 Mal höher als in Frankfurt/Main sein soll, führt zu einer sehr starken Beeinträchtigung unseres Rechts auf Lebensqualität. Jedes Auto muss aller zwei Jahre zum TÜV. In diesem Verfahren aber wird mit Lärmschutzvorschriften, die über 30 Jahre alt sind, gearbeitet. Macht das Sinn? Müsste man nicht mit besseren, zeitgemäßerer Vorschriften arbeiten? Ist ein Auto gefährlicher als z. B. die Flugzeuge, die demnächst auf uns zukommen sollen?

(Beifall bei den Einwendern)

Für mich persönlich ist ein Punkt wichtig, der hier überhaupt nicht angesprochen wurde. Viele mögen darüber lächeln, aber für mich ist der folgende Punkt sehr wichtig und deshalb trage ich ihn auch vor: In dem vom Ausbau betroffenen Gebiet leben nicht nur sehr viele betroffene Menschen, sondern auch sehr viele Tiere. Ich bin aktive Tierschützerin. Tiere sind besonders lärmsensibel. Sie haben im Vergleich zu uns Menschen ein viel sensibleres Gehör. Diese Tiere zu schützen ist mir persönlich, meiner Familie und vielen Tierschützern und -liebhabern wichtig. Unsere Familie lebt seit fast 30 Jahren mit Hunden, die für uns – wie für viele andere Einwander auch – ein wichtiger Bestandteil des Lebensalltags geworden sind. Mit Ihnen verbringen wir unsere Freizeit; sie tragen zu unserem allgemeinen Wohlbefinden bei. Tiere haben keine Lobby! Als engagierte Tierschützerin ist es mir wichtig, für die Tiere zu sprechen, damit ihnen unzumutbare Lärmquellen erspart bleiben.

(Beifall bei den Einwendern)

Der geplante Neubau der Start- und Landebahn stellt eine Gefährdung und Verletzung meiner bzw. unserer körperlichen Unversehrtheit gemäß Art. 2 des Grundgesetzes dar. Ich weise immer wieder darauf hin, dass gerade Art. 2 Abs. 2 des Grundgesetzes eine enorme Bedeutung für uns Menschen hat. Ich bin selbstständig und erledige einen Teil meiner Arbeit in meinem Büro zu Hause. Unter dem Einfluss von Fluglärm telefonieren zu müssen, dürfte ein großes Problem werden. Ich betreibe eine Software-Hotline. Wie soll ich meinen Kunden erklären, dass ich aller sieben Minuten eine Sprechpause machen muss? Meine Kunden rufen die Hotline an, weil sie ein Problem haben. Diese Probleme können auch wirtschaftlicher Art sein. Wenn ein Kunde EDV-Probleme hat und über die Hotline um Hilfe bittet, erwartet er sofortige Hilfe. Es kann also nicht als Entschuldigung gelten, wenn ich dem Kunden sagen muss, dass gerade eine Maschine über das Haus hinweg donnert und er zwei Minuten warten muss, bis alles wieder ruhig ist und seine Probleme bearbeitet werden können. Fünf Minuten später fliegt dann die nächste Maschine über das Haus, was wieder eine Unterbrechung von zwei Minuten zur Folge hat. Wenn das in Zukunft so ist, kann ich schon jetzt sagen, dass ich mein Geld nicht mehr mit meinem jetzigen Beruf verdienen kann.

(Beifall bei den Einwendern)

Mehr als 30 Jahre der Arbeit und Entbehrungen für unser Haus – und damit für unsere Altersvorsorge – sollen wegen ein paar Federstrichen der Genehmigungsbehörde umsonst gewesen sein? Es fällt mir und vermutlich auch vielen anderen sehr schwer, mit diesem Gedanken zu leben.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte den folgenden **Antrag** stellen:

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens muss vor der Entscheidung der Bezirksregierung eine vollständige Prüfung aller Sicherheitsaspekte in Bezug auf den Flughafenausbau, auch der für den Katastrophenfall, vorgenommen werden. Dazu zählen insbesondere die Aspekte in Bezug auf die An- und Abfahrtswege und eine platzeigene Feuerwehr.

Man kann nämlich nicht erwarten, dass z. B. die Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr in Neersen in ihrer Freizeit für einen vollkommen überflüssigen und unsinnigen Flughafen bereit stehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Es gibt in Willich-Neersen eine starke Belastung durch Lärm, Abgase und Kerosinnebel. Deshalb stelle ich einen weiteren **Antrag**:

Bei der Entscheidung der Bezirksregierung muss eine Gesamtbeurteilung aller Kriterien vorgenommen werden.

Auf meine Frage in Bezug auf die Tanklager in der vergangenen Woche hin versuchte man, meine Ängste zu entkräften, indem man mir sagte, dass Kerosin, ähnlich wie Diesel, nicht hochexplosiv sei. Ich habe mich darüber informiert und auch im Erörterungstermin etwas dazu gehört: Der Brennpunkt von Diesel liegt bei ca. 80 Grad Celsius, der von Kerosin liegt bei ca. 55 Grad Celsius. Was will man uns hier eigentlich als Wahrheit verkaufen?

(Beifall bei den Einwendern)

Selbst wenn man den Angaben der Antragstellerin glaubt, taucht die nächste Frage auf: Was ist mit den Abgasen? Gestern wurde in Bezug auf die Endausbaustufe des Flughafens die Zahl 4 Millionen l Kerosin – das kann man sich bildlich fast gar nicht vorstellen – genannt. Was ist mit den Ausdünstungen? Wie werden die riesigen Kerosintanks entlüftet? Wohin werden sie entlüftet? Ich stelle mir als technischer Laie vor, dass man die über Schornsteine entlüftet. Das dürfte aber nicht möglich sein, da die Schornsteine den Flugzeugen doch im Weg sein würden. Sehe ich das falsch?

(Beifall bei den Einwendern)

Leider ist das Planfeststellungsverfahren fast zu Ende. All diese Fragen hätten in den letzten Tagen von den Vertretern der Antragstellerin besser beantwortet werden können. Denn es ist davon auszugehen, dass die meisten Betroffenen Bürger sind, die keine Fachkenntnisse haben und Laien sind. Diesen Bürgern hätte man mit offeneren und verständlicheren Antworten entgegenkommen müssen. Das ist einfach ein Akt der Höflichkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

In diesem Zusammenhang fällt mir eine Aussage von Herrn Kames aus den letzten Tagen ein. Er wurde gefragt, wie viel Kerosin derzeit am Flughafen Mönchengladbach gelagert wird. Herr Kames antwortete, es seien 80 m<sup>3</sup>. Auf Nachfrage hin konnte oder wollte er nicht sagen, wie viele Liter das sind. Herr Kames, es sind, glaube ich, 80.000 l. Das klingt schon ein wenig gefährlicher als 80 m<sup>3</sup>, die für die meisten Bürger hier eher harmlos klingen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte auf das Lärmgutachten zurückkommen. Diesbezüglich wurden in den letzten Tagen sehr unterschiedliche Aussagen gemacht, was vielleicht auf die unterschiedlichen Messpunkte in Willich-Neersen zurückzuführen ist. Ich wohne in der Hermann-Brangs-Straße 43. Ich möchte von einem Vertreter der Antragstellerin gern wissen, wie der maximale Schallpegel bzw. der Wert in Bezug auf das Lärmereignis dort ist. Es wurde von drei unterschiedlichen Zahlen gesprochen. Es wurde ein mittlerer Wert, ein Wert bei 30 Ereignissen und ein Wert bei 40 Ereignissen genannt. Diese Zahlen würde ich gern noch einmal hören, da ich vergessen habe, sie mir in den letzten Tagen zu notieren.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Zerbe, bitte.

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

Wir müssen diese Werte erst kurz heraussuchen. Wir würden sie Ihnen dann aber aufschreiben, sodass Sie sie mitnehmen können.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Kann ich heute noch damit rechnen?

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

Ja, natürlich.



**Käthe Müller (Einwenderin):**

An die Gefahr der sich kreuzenden Flugrouten mag ich gar nicht denken. Schon jetzt habe ich – und das gilt auch für meine Familie – damit ganz massive psychische Probleme. Es dürfte den meisten klar sein, dass Probleme und Krankheiten dieser Art nicht messbar sind. Man muss sie einfach als gegeben hinnehmen. Sie wirken sich in vielerlei Hinsicht aus, z. B. in Form von Schlafstörungen, die ich mir als Berufstätige nicht leisten kann. Was müssen wir Neersener Bürger noch alles hinnehmen und ertragen? Was sollen wir tun, wenn wir das alles nicht mehr ertragen können? Uns sind die Hände gebunden; wir sind Gefangene unseres Eigentums. Wer kauft unser Haus und will dort leben, wo wir heute gern leben und auch in Zukunft noch gern leben möchten?

(Beifall bei den Einwendern)

Was ist, wenn wir aus gesundheitlichen Gründen unser Eigentum aufgeben müssen? Ich betone: aufgeben müssen, nicht wollen! Wir müssten dann zu einem Preis verkaufen, der unter dem tatsächlichen Verkehrswert liegt. Unsere Existenz, und die aller Betroffener, kann von diesem Preis abhängen. Was ist, wenn wir unseren Lebensabend mit dem erzielten Preis nicht finanzieren können? Wo gehen wir dann hin?

(Beifall bei den Einwendern)

Vielleicht gibt es aber doch eine Lösung des Problems. Alle Neersener sollten jetzt gut zuhören. Wir sollten, wenn wir an unserem Lebensabend kein Geld mehr haben, nach Mönchengladbach ziehen. Mönchengladbach ist die Stadt in Nordrhein-Westfalen, die die höchste Sozialhilfeempfängerquote haben soll. Da sind wir demnächst vielleicht gut aufgehoben. Wir können uns dann bei den Sozialhilfeempfängern einreihen – Hauptsache Mönchengladbach hat einen funktionierenden Flughafen!

(Beifall bei den Einwendern)

Eine weitere Frage ist, wer die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen bezahlt – Schallschutzmaßnahmen, die wir ja eigentlich gar nicht wollen. Wir haben eine funktionierende Doppelverglasung; wir haben vor 20 Jahren unser Haus mit doppelter Schallisolierung gebaut. Wer trägt den immensen Aufwand, der mit Schallschutzmaßnahmen an einem Haus, das im nächsten Jahr einhundert Jahre alt wird, verbunden ist? Aber Schallschutzmaßnahmen werden an einem solchen Haus ohnehin nicht zu realisieren sein; ein solches Haus kann man nicht schalldämmen. Das ist technisch nicht möglich. Wer bezahlt uns den Gärtner, der unseren Garten in Ordnung halten muss? Ich werde dazu keine Lust mehr haben, weil ich ihn nicht mehr nutzen kann. Warum soll ich ihn dann selbst in Ordnung halten?

Unsere Altersversorgung ist eine zweite Immobilie in Willich-Neersen. Wie lange wird der Mieter noch die volle Miete zahlen? Wer zahlt uns den Ausfallbetrag, wenn er es nicht mehr

macht? Die Mieteinnahmen sind ein Teil unserer Altersversorgung. Für dieses Geld haben wir gearbeitet und haben darauf Steuer und Sozialversicherungsbeiträge gezahlt; es handelt sich nicht um Schwarzgeld.

Ich möchte noch ein sehr heikles Thema ansprechen. Die Finanzierung unserer Immobilie steht; wir müssen nichts mehr bezahlen. Was ist aber mit jungen Familien, die in den letzten Jahren in den betroffenen Gebieten gebaut haben? Vielen Familien wurde von den Banken vorgegaukelt, dass diese 60 %, 70 % oder 80 % finanzieren würden. Ich möchte ein Beispiel bilden: Ein Haus, das 200.000 € wert ist, wird zu 70 % finanziert. Das heißt, 140.000 € werden finanziert und 60.000 € Eigenleistung mussten selbst erbracht werden. Demnächst wird es einen Wertverfall von 25 % geben. Das bedeutet, dass das Haus in meinem Beispiel noch 150.000 € wert sein wird. Die Bank wird das Haus aber nicht weiterhin mit 140.000 € beleihen, wenn es nur noch 150.000 € wert ist; das wäre eine Überfinanzierung, die die Banken nicht mitmachen. Was ist dann mit diesen Familien? Die stehen vor dem Ruin. Hat sich darüber auch nur ein Mensch Gedanken gemacht?

(Beifall bei den Einwendern)

Das sind Fragen über Fragen. Wer beantwortet sie? Werden wir diese Antworten in der Entscheidung der Bezirksregierung lesen? Können Sie sich, sehr geehrte Damen und Herren der Bezirksregierung, vorstellen, dass wir Angst um unsere Existenz haben? Wir haben Angst um die Zukunft unserer Tochter. Sie wohnt ebenfalls in Neersen und ist auch betroffen. Unser Recht auf Eigentum gemäß Art. 14 des Grundgesetzes wird massiv beeinträchtigt.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte ein weiteres Beispiel bilden: Es wird davon gesprochen, dass man mit 2,8 Millionen Passagieren in Mönchengladbach rechnet. Ich gehe davon aus, dass die 2,8 Millionen Menschen, die in Mönchengladbach abfliegen, auch irgendwie wieder landen müssen. Im Durchschnitt sind das nach Adam Riese 7.671 Passagiere pro Tag. Die 7.671 Personen, die pro Tag starten werden und dann ja auch wieder landen müssen, werden nach meiner Schätzung etwa 70 Starts und Landungen pro Tag verursachen. Insgesamt sind das 140 Flugbewegungen pro Tag. Multipliziert man diese 140 Flugbewegungen mit 365 Tagen, kommt man auf 51.100 Flugbewegungen, die wir Bürger pro Jahr hinnehmen müssten, damit 7.671 Menschen pro Tag in den Urlaub fliegen können.

(Beifall bei den Einwendern)

Es wurde vorhin von einer Verdoppelung bzw. sogar von einer Verdreifachung der Passagierzahl gesprochen. Bei einer Verdoppelung erhöhen sich auch die mit den 51.100 Flugbewegungen verbundenen Lärmbelastungen und -emissionen auf Belastungen, die denen bei

102.200 Flugbewegungen entsprechen. Das sind keine Prognosen, sondern ganz einfache Berechnungen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das Antrags- und Planfeststellungsverfahren muss als Gesamtheit bewertet werden. Das wichtigste Gut ist der Mensch – und er sollte es auch bleiben. An seine Stelle sollte nicht eine prognostizierte und in keiner Weise errechnete Wirtschaftlichkeit treten.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir müssen einen massiven Wertverlust an Mieteinnahmen hinnehmen, weil der Bedarf durch den geplanten Flughafen bedient werden soll. Sind wir, die von einem Ausbau betroffenen Bürger, unmündige Bürger? Haben wir keine Rechte?

Haben Sie Fragen auf all meine Antworten? Vielleicht kann Herr Zerbe mir persönlich weiterhelfen. Herr Zerbe, ich biete Ihnen unser Haus zum Tausch an. Wir wohnen in Neersen; Sie wohnen - eben wurde es gesagt - in Kempen. Ich würde gerne nach Kempen ziehen, meine Tochter, die in Kempen arbeitet und dann nicht mehr fahren müsste, übrigens auch. Wir tauschen allerdings nicht mit einem Wertausgleich, der im Jahr 2005 maßgeblich wäre, sondern nach einem, der 1999/2000 realistisch war. Dann haben wir den Vorteil, dass wir demnächst ruhig wohnen, und Sie müssten nicht mehr jeden Tag in der Woche von Kempen nach Mönchengladbach fahren.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie haben dann den Vorteil, dass Ihr Arbeitsplatz, der Flughafen Mönchengladbach, nur fünf Minuten von Ihrer Haustür liegt.

(Beifall bei den Einwendern)

Zur Bezirksregierung. In der letzten Woche habe ich von einem Ihrer Mitarbeiter – ich glaube, es war Herr Klinger – gehört, dass er im Hochsauerlandkreis wohnt. Er weiß genau, wie dort die Wohnqualität ist. Er arbeitet in Düsseldorf und nimmt, was ich sehr gut finde, die Fahrt in Kauf. Ich denke einmal, er fühlt sich dort wohl; sonst würde er das nicht auf sich nehmen. Genau so fühlen wir uns in Neersen wohl. Wir wollen da nicht weg.

Ihre Behörde wird von Steuergeldern finanziert. Der Vertreter der Landesregierung, Ihr Arbeitgeber, wurde auch von uns Neersener Bürgern gewählt – gewählt, um alle Bürger zu vertreten und um in deren Sinn zu handeln. Heute hörte ich zufällig im Radio, dass ein Mitglied des Deutschen Bundestages gesagt hat, der Staat sei für die Menschen da, nicht die Menschen für den Staat. Vielleicht sollte man das einmal bedenken.

(Beifall bei den Einwendern)

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist das Interesse des Verkehrslandesplatzes Mönchengladbach an einem Ausbau, insbesondere an dem Neubau einer verlängerten Start- und Landebahn, gegen die gesundheitlichen und wirtschaftlichen Interessen der betroffenen Bewohner abzuwägen. Dabei muss der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zwischen Ökonomie, körperlicher Unversehrtheit und Eigentumsrechten der Anlieger gewahrt werden. Dies scheint mir in vielen Punkten eindeutig nicht der Fall zu sein. Die Begründung für den Ausbau, nur mit einem Neubau einer Start- und Landebahn von 2.320 m Länge könne der Verkehrslandeplatz in Mönchengladbach wettbewerbsfähig bleiben, ist falsch. Dieser Verkehrslandeplatz – in den 1950er Jahren war es noch ein Segelflugplatz – war nachweislich nie wettbewerbsfähig. Selbst die besten Prognosen lassen Zweifel an dem Ausbauplan nicht verschwinden.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Planrechtfertigung – und somit das Gesamtvorhaben – basiert hinsichtlich Nachfrage und Bedarf im Wesentlichen nicht auf tatsächlichen Werten der letzten Jahre, sondern lediglich auf optimistischen Prognosen und Wunschvorstellungen einiger weniger Damen und Herren, die wohl um ihre Arbeitsplätze bangen. Wir bangen um viel mehr.

(Beifall bei den Einwendern)

Die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zur Verkehrsanbindung werden in unzulässiger Weise von der öffentlichen Hand bezahlt werden müssen, denn der Flughafen und die Flughafengesellschaft werden nicht die Kosten für die Straßenverkehrsanbindung etc. tragen. Künftige, bis zu einem eventuellen Baubeginn zu erwartende Kostensteigerungen sind in den Unterlagen nirgendwo kalkuliert und auch nicht prognostiziert.

Wir haben unserer Tochter vor vielen Jahren – soweit es unsere Möglichkeiten zuließen – eine glückliche und gute Zukunft versprochen. Ich weiß nicht, ob wir dieses Versprechen noch einhalten können. Das wird sehr vielen Eltern so gehen. Vorsorglich erheben wir Einspruch gegen jeglichen Ausbau, jeglichen Neubau und jegliche Erweiterung des Verkehrslandeplatzes in Mönchengladbach. Wir legen vorsorglich auch Einspruch ein gegen den Ausbau, den Neubau und die Erweiterung des Flughafensystems Düsseldorf/Mönchengladbach. Wir erwarten eine eingehende Abwägung unserer Belange.

Ich will noch auf einige Punkte von vorhin eingehen, die zum Teil aus dem Kreis der Zuhörer kamen. Ich möchte einfach einmal darauf hinweisen, dass man sich seitens der Genehmigungsbehörde Gedanken darüber machen muss, was es für viele Einwender bedeutet, dass sie hier ihre Sorgen und Ängste persönlich vorgetragen haben, die sich gegen den geplanten Ausbau richten. Dazu gehört sehr viel Mut – es ist Mut der Verzweiflung.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte mich zum Schluss noch bei allen Beteiligten und Mitwirkenden der Bürgerinitiativen für das bedanken, was sie in den letzten Monaten, in den letzten Jahren in dieser Angelegenheit für alle Bürger getan und geleistet haben. Ich möchte mich aber auch bei den Damen und Herren der Bezirksregierung für die aus meiner Sicht faire Arbeit bedanken.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich hoffe, dass Sie wirklich alle Punkte – gerade die Punkte der betroffenen Bürger – doppelt und dreifach höher werten als die Punkte der Wirtschaft. Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Vielen Dank, Frau Müller. Eine Zusatzfrage von Herr Schraetz.

**Friedrich Schraetz (Einwender):**

Es wurde öfters über Kerosin gesprochen. Ich möchte zur allgemeinen Aufklärung etwas über Kerosin sagen. Zunächst einmal muss ich Frau Müller korrigieren: Der Flammpunkt von Kerosin liegt – Methode Abel Pensky, DIN 51755 – bei 38 Grad Celsius. Man kann also sagen, dass eine Vergasung schon bei normalen Sommertemperaturen zu Explosionen führen kann. Diese Information ist aus einem Sicherheitsdatenblatt der ESSO AG entnommen, das das Turbo Fuel A-1, das Kerosin der ESSO AG, betrifft.

Man kann ja einfach einmal allgemein die möglichen Gefahren nennen, die von Kerosin ausgehen. Ich nenne dazu einmal die relevanten Kennzahlen und die dazugehörigen Erklärungen:

- R 10: Entzündlich.
- R 65: Gesundheitsschädlich: kann beim Verschlucken Lungenschäden verursachen.
- R 38: Reizt die Haut.
- Langanhaltender und wiederholter Hautkontakt kann zu Hautreizungen und Dermatitis, eventuell verbunden mit einem erhöhten Hautkrebsrisiko, führen.
- Dämpfe in hoher Konzentration können Reizungen an Augen und Atemwegen verursachen und narkotisierend wirken.

- Bei Verschlucken oder anschließendem Erbrechen kann Flüssigkeit in die Lunge gelangen. Dadurch können schwerwiegende Lungenschädigungen und sogar der Tod hervorgerufen werden.
- Entsprechende Vorsichtsmaßnahmen beim Umgang mit diesem Produkt sind zu beachten. Für eine ausreichende Belüftung ist zu sorgen.

Man sieht also ganz eindeutig, dass das kein ungefährlicher Stoff ist, der da in der Nähe eines Wohngebietes in sehr großer Menge gelagert wird.

**Karl-Heinz Tack (Einwender):**

Dazu habe ich eine Frage. Wird Kerosin in den Triebwerken vollständig verbrannt oder gibt es Rußpartikel, die ausgestoßen werden und die die Luft verunreinigen?

**Hans Kruse (Einwender):**

Zu dieser Sache fällt mir etwas ein, was mir schon die ganze Zeit am Herzen liegt. Beziehen sich die Ausführungen zum Tanklager nur auf Kerosin? Was machen Sie mit den Propellerflugzeugen, die mit Flugbenzin betrieben werden? Wo ist das Lager für das Flugbenzin, das einen deutlich niedrigeren Flammpunkt hat? Ist das in der Nähe oder ist das ein Teil des Kerosinlagers?

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Kames.

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

Das Flugbenzinlager, das wir heute ja schon haben, ist nicht in der Nähe des projektierten Kerosinlagers, sondern einige hundert Meter entfernt. Zur Frage, ob Kerosin komplett verbrannt wird: Auch bei der Kerosinverbrennung wird es Rußrückstände geben; es wird also nicht vollständig verbrannt. Es gibt aber – das muss ich dazu sagen – bis heute auch keine Rußfilter.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Kames, haben Sie schon die Zahlen für Frau Müller?

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

Ja, die habe ich. Die wollte ich Frau Müller jetzt überreichen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Damit komme ich zur Rednerliste zurück. Als nächstes ist Herr Ulrich Hoersch an der Reihe.

**Ulrich Hoersch (Einwender):**

Ich wohne seit über 20 Jahren in Schiefbahn. Wir besitzen dort eine Doppelhaushälfte. Wir haben drei Kinder im Alter von acht, zehn und zwölf Jahren. Der Flughafen hat uns mehrfach beschäftigt, zuletzt bei der Diskussion zur Einführung des ILS. Zum damaligen Zeitpunkt mussten wir unser Haus wegen der Kinder ausbauen, denn die normalen Häuser sind, was die Kinderzimmer angeht, nicht für drei Kinder vorgesehen. Wir haben uns damals sehr intensiv mit der Frage beschäftigt, ob wir wohnen bleiben oder ob wir die 100.000 DM für den Ausbau nehmen und woanders hinziehen. Damals sind wir nach Kaiserswerth, das ungefähr im selben Abstand wie Schiefbahn zum Flughafen Düsseldorf liegt, gegangen. Das Ergebnis war ernüchternd: Man erlebt nicht nur Starts und Landungen mit abenteuerlichem Lärm. Man erlebt auch die Schubumkehr bei der Landung und beim Bodenmanöver. Man steht in einem permanenten Kerosinnebel. Das gleiche gilt, bei entsprechender Wetterlage, für Schiefbahn.

Mit Blick auf die hier ablaufenden Diskussionen möchte ich nicht irgendwelche Gutachten kritisieren. Man muss, glaube ich, zwei Sachen gegeneinander abwägen: Was will die Allgemeinheit und was ist unsere persönliche Betroffenheit? Die persönliche Betroffenheit liegt darin, dass die Städte Kleinenbroich, Willich und anliegende Gemeinden in der Einflugschneise Neubaugebiete errichtet haben. Das heißt: Die Planung dieses Flughafens erfolgt diametral zum Landesentwicklungsplan.

(Beifall bei den Einwendern)

Das ist ein absoluter Vertrauensbruch. Damals, beim Hausausbau, hat man uns im Rahmen der Erteilung der Baugenehmigung gesagt, mit ILS werde das alles sicherer, das bräuchten die Düsseldorfer, damit es nicht zu Kollisionen kommt, aber einen Flughafenausbau werde es nicht geben, denn es gebe den Landesentwicklungsplan und da stehe das nicht drin. So haben wir damals 100.000 DM investiert. Wenn wir wegziehen wollten und man einen Wertverlust von nur 25 % ansetzt, wäre das für die Katz gewesen. Das wäre eine immense Kapitalvernichtung.

Wir haben uns im Gebiet von Kaarst umgehört, und ich will etwas zum Thema Kerosin sagen. Auf den Gartenmöbeln auf den Kaarster Terrassen befinden sich große schwarze Flecken, die von den Flugzeugen kommen.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Heyes und Herr Ingmanns haben die Schlossfestspiele gerühmt, die jetzt gefährdet sind. Herr Ingmanns, Sie haben vorgeschlagen, dass Herr Zerbe nach Neersen zieht. Ich habe einen besseren Vorschlag: Herr Zerbe wäre die Idealbesetzung für die Figur des Richter Adam im Zerbrochenen Krug. Ich glaube, das Engagement können wir blind aussprechen.

(Beifall bei den Einwendern)

Für uns wäre diese Gegend mit einem ausgebauten Flughafen schlicht unbewohnbar. Mit einem gewissen Kapitaleinsatz kann man da weg ziehen – nach dem Motto: nach uns die Sintflut. Wenn man den Betrieb des ausgebauten Flughafens Mönchengladbach einmal simulieren könnte, dann hätten Sie alle Bürger direkt hier sitzen. Manche glaube es nur noch nicht.

Mir ist bewusst, dass die Belange der Allgemeinheit vorzugehen scheinen. Man kann nur sagen: Love it, leave it or change it. Und ich will noch eins sagen: Das immer wieder bemühte Argument der neuen Arbeitsplätze ist genauso viel wert wie die Müntefering'sche Reichensteuer.

(Beifall bei den Einwendern)

Beides ist Volksverdummung. Müntefering bekommt keine Mehreinnahmen; die Leute sind nur schneller weg.

Noch etwas zum Punkt der Arbeitsplätze: Sie vernichten Arbeitsplätze. Flughäfen sind Dienstleister in der Globalisierung. Das heißt, sie haben Überkapazitäten und es gibt zwischen den Flughäfen Verdrängungswettbewerb. Der Landesentwicklungsplan sieht keinen Ausbau des Flughafens Mönchengladbach vor. Mit jeder Flugverbindung – es ist heute wegen der ganzen Subventionierung billiger, mit dem Flugzeug in den Urlaub zu fahren als mit dem Auto – geht Kaufkraft verloren. Für die Firmen bedeutet das: Die Arbeitsplatzabwanderung über den Transportdienstleister Flughafen wird beschleunigt, speziell bei Überkapazitäten und Preiskampf. IT-Experten wie ich werden beim Aufbau von Fabriken etc. im Ausland benötigt. Aber die produktiven Leute verlieren ihren Arbeitsplatz. Das sind Globalisierungsthemen, die Überkapazitäten im Flughafenbau zur Folge haben. Ihre 100 Millionen € bekommen Sie, Herr Zerbe, nach Basel II von den Banken nicht ohne Sicherheiten; das dürfen die gar nicht. Sie müssen also Bürgschaften haben. Bürgen muss dann aber das Land.

(Beifall bei den Einwendern)

Was wir gerade gesehen haben, ist doch die LTU-Arena. Auch da haben wir Überkapazitäten; die Probleme sind sofort da.

Ein letzter Punkt. Die Verschuldung des Staates für solche Investitionen – Straßenbau, Übernahme von Bürgschaften etc. – belastet unsere Arbeitskosten, denn wir müssen dafür Steuern zahlen. Diese Arbeitskostenerhöhungen sind Teil unseres Problems mit der Arbeitslosigkeit. Wenn die öffentliche Hand solche Dinge fördert, lädt sie uns die Last auf, die über Steuern abgetragen werden muss. Der volkswirtschaftliche Kreislauf führt zu einer wesentlich erhöhten Verschuldung, Abgabenlast und damit höheren Arbeitskosten. Das heißt, Sie vernichten mit solchen Strukturprogrammen unsere Arbeitsplätze.



(Beifall bei den Einwendern)

Das ist genauso wie bei Herrn Müntefering und seiner Reichensteuer. Ich bedanke mich, wünsche der Bezirksregierung eine glückliche Hand und bin – sollte es zu einer Genehmigung kommen – auf die Begründung bezüglich des Landesentwicklungsplans, auf den die Städte vertraut haben, gespannt. Die Neubaugebiete befinden sich direkt in der Einflugschneise. Das passt nicht zusammen. Vertrauen zu schützen gehört mit zu Ihren Aufgaben. Ich bedanke mich.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Hoersch. Herr Kames, Sie haben noch einmal um das Wort gebeten.

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

Ich war vorhin bei Frau Müller. Sie hat mich gebeten, die aus den Unterlagen zu ermittelnden Werte noch einmal vorzutragen. Wie bereits mehrfach erwähnt, haben wir im Rahmen der Bearbeitung der Einwendungen zusätzliche Lärmpunkte ermittelt. Für die Hermann-Brangs-Straße in Willich-Neersen ist für den Betrieb im Jahre 2015 ein äquivalenter Dauerschallpegel von  $LEQ 4 = 51,0 \text{ dB(A)}$  und ein mittlerer Maximalpegel von  $69,7 \text{ dB(A)}$  prognostiziert worden. Der auch in den ausgelegten Unterlagen enthaltene Einzelpunkt, der zu dieser Straße am nächsten gelegen ist, ist Neersen-Ortmitte; dieser Punkt ist wenige hundert Meter südöstlich der Hermann-Brangs-Straße. Ich will die Werte als Anhaltswerte nennen: Dort ist der äquivalente Dauerschallpegel  $53,0 \text{ dB(A)}$  – ist also höher als auf der Hermann-Brangs-Straße – und der mittlere Maximalpegel  $71,3 \text{ dB(A)}$ . Es war auch der maximale Einzelschallpegel ausgewiesen worden, der mit  $79,0 \text{ dB(A)}$  für den Betrieb im Jahr 2015 prognostiziert wurde. Diesen Wert möchte ich auch als maximalen Einzelschallpegel für die Hermann-Brangs-Straße ansetzen. Jedenfalls kann er dort nicht höher als an einem Ort sein, der zur Anfluggrundlinie näher gelegen ist, kann also auch nicht höher als in Neersen-Ortmitte sein.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Frau Müller, möchten Sie dazu etwas sagen?

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Danke für die Erklärung. Aber meinerseits tauchen noch ein paar Fragen auf. Ich erinnere mich an einen hier gezeigten Plan, auf dem die An- und Abflugschneise rot eingezeichnet ist. Wahrscheinlich gehen Sie von den Optimalpunkten aus; es gibt wohl eine Art Ist-Linie. – Jetzt wird mir gerade dieser Plan gegeben; ich werde ihn auflegen.

(Folie: Plan)

Hier erkennen Sie diese vorgegebene Linie. Wir wohnen etwas, ungefähr 300 m Luftlinie, daneben. Dort soll der Wert nach der Aussage von Herrn Kames 51 dB(A) betragen. Entschuldigen Sie bitte, aber wer mir weiß machen will, dass im Flugverkehr eine Linie ganz genau eingehalten wird und dass die Flugzeuge nicht auch einmal etwas näher als 300 m bei uns vorbeifliegen, der muss erst einmal aufstehen!

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Kames.

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

Ich hatte Ihnen vorhin erläutert, dass es sich natürlich um einen Ab- und Anfluggrundlinie handelt. In den ganzen Lärmberechnungen sind selbstverständlich auch Streuungen berücksichtigt worden. Ihr Grundstück liegt einige hundert Meter seitlich dieser Grundlinie. In den eben genannten Lärmwerten sind aber nicht nur die An- und Abflüge auf der Grundlinie enthalten, sondern auch die berühmte-berühmten Platzrundenflüge, die im südlichen Bereich von Neersen, im Bereich der Autobahn stattfinden. Auch das strahlt zur Seite ab. Man hat deshalb auch keinen liniengenauen Lärmwert ermittelt, sondern hat Korridorbreiten von bis zu 2 km oder 3 km berücksichtigt. Fakt ist aber doch auch, dass nicht zu weit von dieser Grundlinie entfernt geflogen werden kann. Man muss doch schließlich beim Landen die Landebahn auch treffen. Die Streuung ist nahe an der Landebahn deshalb nicht so groß. Aber in den Berechnungen sind – ich kann es nur noch einmal wiederholen – trotzdem die noch immer möglichen Streuungen enthalten. Und nochmals: Sie sind in Ihrem Bereich nicht nur durch die An- und Abflüge, sondern auch durch die Platzrundenflüge, die ja auch heute schon stattfinden, betroffen.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Könnten Sie eine Garantie – auch wenn ich die eigentlich gar nicht haben will – übernehmen, dass jedes Flugzeug, das irgendwann – aus meiner Sicht: hoffentlich nie – über unserem Gebiet starten oder landen wird, diese Ideallinie einhält? Können Sie das zusagen? Das ist, als ob Sie mir irgendetwas aus Grimms Märchen vorlesen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Kames.

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

Ich sagte es zu Ihnen, Frau Müller: Je näher ich an einer Landebahn bin, umso geringer ist der Spielraum, links oder rechts von der Grundlinie zu fliegen. Ich habe die Landebahn dann

doch vor mir und muss sie treffen. Wenn ich fliegen würde, ich würde die Grundlinie einhalten.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Frau Müller.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Ja, gut, es mag sein, dass ich Ihnen das in Ihrem Einzelfall glauben kann. Aber ich glaube nicht denen, die demnächst da oben rumkriechen. Denen kann man heute schon nicht glauben, denen kann man heute schon nicht vertrauen. Darum wird sich – auch dieses Thema hatten wir schon oft genug zur Sprache gebracht – auch nicht gekümmert. Man kann die Flugsicherung anrufen, aber es kommt immer nur zu fadenscheinigen Ausreden: Der eine ist es nicht gewesen, der andere ist es nicht gewesen. Für uns ist Fakt: Auf uns kommt ein Szenario zu, das sich heute keiner vorstellen mag.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch eine Frage stellen, die ich vorhin vergessen habe. Wir haben heute schon ganz massiv mit den Warteschleifen zu tun, die für den Flughafen Düsseldorf geflogen werden müssen. Das ist insbesondere der Fall bei Ostwindlagen und damit bei Schönwetterlagen. Wo fliegen demnächst die Flugzeuge, die in Mönchengladbach landen wollen, ihre Warteschleifen? Mir kann keiner erzählen, dass alles, was nach Mönchengladbach fliegt, ohne Warteschleifen auskommt.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Kames.

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

Auch diese Frage ist schon mehrfach beantwortet worden. Ein Warteschleifenverfahren für Mönchengladbach existiert im Bereich des Funkfeuers „Lima“, das über dem Bereich des Wohnorts von Herrn Zerbe, also in Kempen, liegt. Allerdings ist das in Flughöhen jenseits der 4.000 Fuß; es gibt also keine niedrigen Warteschleifen. Der zweite Bereich für ein Warteschleifenverfahren, das auch heute schon für Mönchengladbach Gültigkeit hat und an dem sich auch nichts ändern wird, liegt, grob gesagt, im Bereich Erkelenz, also im Bereich des Tagebaugebiets. Durch die Flugsicherung veröffentlichte Warteschleifenverfahren wird es einmal im Norden und einmal im Süden des Platzes geben, und zwar in Höhen ab 4.000 Fuß, also ab 1.200 m. Es wird definitiv keine Warteschleifenverfahren über Willich, über Neersen, über Korschenbroich und auch nicht über Mönchengladbach geben.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Entschuldigung, aber die Flugzeuge treffen dann über Kempen mit MODRU 4 T zusammen, nicht mit den Flugzeugen zum Düsseldorfer Flughafen, oder?

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

Sehen Sie, das hat mit der Sicherheit des Luftverkehrs zu tun. Das wird so gestaffelt, dass die Flugzeuge nicht zusammentreffen.

**Käthe Müller (Einwenderin):**

Ihr Wort in Gottes Ohr!

(Beifall und Heiterkeit bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Als nächste Rednerin steht Frau Doris Rothe auf der Liste. Oder möchten Sie Ihrem Mann, Martin Rothe, den Vortritt lassen? – So soll es sein. Aber vorher gibt es noch eine Nachfrage von Herrn Berndt, bitte.

**Hans-Joachim Berndt (Einwender):**

Es wurde eben über Kerosin gesprochen. Die genannten Daten gelten für nicht verbranntes Kerosin, das sich auf dem Boden ausbreitet. Wenn es in der Luft abgelassen wird – z. B. hat die Lufthansa 1997 weltweit 474 t Kerosin abgelassen –, dann verdampft es im Unterdruck; das ist nicht das Problem. Weniger gut ist, dass Kerosin 25 % Additive hat, damit es bei sehr hohen und bei sehr niedrigen Temperaturen verbrennen kann. Die Verbrennung dieser 25 % Additive – das sind Halogene, Chrom, Kalziumsalze, Borsäure, Ester, Glycerin, Phenol, Phosphorsäure usw. – erzeugt Dioxin und anderes; das ist das Gefährliche. Leider wird immer nur über die hörbaren Schäden gesprochen, nicht aber über die unsichtbaren Sachen, die gerade beim Start – wenn richtig Schub gegeben wird, wird nie zu 100 %, sondern höchstens zu 90 % verbrannt – entstehen.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Berndt. Nun Herr Rothe, bitte.

**Martin Rothe (Einwender):**

Sehr geehrte Herr Marten, meine Damen und Herren, gestatten Sie mir zum Abschluss des Anhörungstermins im Auftrag von allen Bürgerinitiativen und in Absprache mit unserem Rechtsanwalt, Herrn Sommer, den ich heute Mittag zu meiner Abschlussrede noch kurz befragt habe, einige Einschätzungen zu dem Verfahren und den inhaltlichen Auseinandersetzungen.

Bemerkenswert war im Erörterungstermin, wie stark sich die Flugplatzgesellschaft in die Enge treiben ließ und wie schlecht sie inhaltlich vorbereitet war.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie hatte sich offenbar nicht auf eine so intensive Auseinandersetzung eingestellt. Die Betroffenen sind sehr entschieden und sehr kompetent aufgetreten. Klar scheint zu sein, dass es aufgrund der ausgelegten Unterlagen in nächster Zeit keinen Planfeststellungsbeschluss geben kann. Der Vorhabensträger wird noch erheblich nachzubessern haben, wenn er sein Vorhaben tatsächlich durchsetzen möchte.

Ich möchte nicht zu viel sagen. Die wichtigsten Punkte jedoch betreffen die Frage des Bedarfs. Zunächst zu dem Gutachten von Prof. Wolf. Prognosen können eintreten oder auch nicht. Gerichte fordern zur Bedarfsfeststellung aber hinreichende Sicherheit. Von hinreichender Sicherheit wollte aber nicht einmal Prof. Wolf selbst ausgehen. Seine Prognose widerspricht methodisch dem tatsächlichen Marktgeschehen. Es gibt keine Fluggesellschaft, die Verkehr von Mönchengladbach anbietet. Der Verkehr konzentriert sich auf Düsseldorf. Herr Dr. Krieger hat zutreffend zu Protokoll gegeben, die Fluggesellschaften würden entweder von Düsseldorf fliegen wollen oder an andere Standorte abwandern.

Eine Verkehrsaufteilung zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach geht an den tatsächlichen Verhältnissen vorbei. Es konnte nicht eine Fluggesellschaft namentlich benannt werden, die bereit wäre, einzelne Flüge auf Mönchengladbach zu verlagern. Das Vorhaben wie auch die Prognose widersprechen landesplanerischen Vorgaben. Aus der aktuellen Vorlage an den Regionalrat ergibt sich, dass ein Zielabweichungsverfahren – das ist überhaupt noch nicht zur Sprache gekommen – zur Bereinigung des Widerspruchs der Planung gegenüber landesplanerischen Zielen für erforderlich gehalten wird. Ein Vorhaben, das gegen landesplanerische Ziele verstößt, ist aber nicht genehmigungsfähig. Die Prognose zaubert einen Bedarf herbei, den die Landesplanung gerade nicht erkennt. Das Vorhaben und die Prognose widersprechen dem Flughafenkonzept 2010, das durch einen Landtagsbeschluss demokratische Legitimation erhalten hat und als Konkretisierung der landesplanerischen Maßgaben angesehen werden muss. Die öffentlichen Verkehrsinteressen des Landes Nordrhein-Westfalen stehen dem Vorhaben daher entgegen. Der Vorhabensträger selbst räumt ein, dass sich durch ein beantragtes Flughafensystem mit Düsseldorf – dessen Festsetzung allerdings aussteht, da das Verfahren bei der EU-Kommission noch nicht einmal anhängig ist – kein zusätzliches Argument für eine Bedarfsfeststellung ergibt.

Aus dem Antrag auf Festsetzung eines Flughafensystems ergeben sich – das ist im Vortrag von Herrn Sommer etwas zu kurz gekommen – über Art. 8 Abs. 1 der EU-Verordnung Nr. 2408/92 und über die bereits bestehenden Betriebsbeschränkungen nach § 6 LuftVG für den Flughafen Düsseldorf Möglichkeiten einer Verkehrssteuerung. Eine solche Verkehrssteuerung kann zu einer völlig anders gearteten Zusammensetzung der Flugzeuge in der Zukunft, und damit im Prognosezeitraum, führen, als sie im Verfahren vorgelegt wurde. Solange an dem Antrag auf Zulassung eines Flughafensystems festgehalten wird, müssen die möglichen Auswirkungen einer Verkehrsverteilung dargelegt und neue Prognosen vorgelegt werden.

Ich komme zum Thema „Sicherheit“. Im Erörterungstermin hat sich herausgestellt, dass aus Sicherheitsgründen infolge des Konflikts der Flugrouten der Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach, erhebliche Einschränkungen bestehen. Sachverständigenaussagen haben das bestätigt. Da die Prioritätenregelung zugunsten des Flughafens Düsseldorf nicht aufgehoben wird, wird es bei diesem Konflikt bleiben. Da Düsseldorf eine weitere Ausdehnung seiner Kapazitäten plant, wird sich der Konflikt verschärfen. Die sich daraus ergebende Konsequenz ist vor allem, dass der prognostizierte Bedarf in Mönchengladbach gar nicht richtig sein kann. Die zweite Konsequenz ist, dass der Verkehr nur in den Stunden verlagert werden kann, in denen in Düsseldorf Verkehrsbeschränkungen auf wenige Flugbewegungen existieren, das heißt ab 20:00 Uhr. Der Flugverkehr kann folglich nur abends und nachts mit dem Ziel einer Entlastung des Flughafens Düsseldorf nach Mönchengladbach verlagert werden.

Ich möchte jetzt zu den Sekundäreffekten kommen. Die über die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze und monetärer Wertschöpfung prognostizierten so genannten Sekundäreffekte des Flugplatzausbaus beruhen auf einem erkennbar verfälschten und damit unverwertbaren Parteigutachten.

(Beifall bei den Einwendern)

Dass die begutachtende Institution Mitglied im Verein zur Förderung des Flugplatzes ist, mag zunächst nur ein Indiz für ihre Parteilichkeit sein. Wenn das Gutachten dann aber von deutlich über den Prognosen des Vorhabensträgers liegenden Passagierzahlen ausgeht, wird es kritisch.

Ich möchte noch etwas zu den im Verfahren diskutierten Varianten sagen: Nach fünf Wochen, die der Erörterungstermin schon dauert, fehlen immer noch eine Prüfung der Nullvariante und eine Prüfung der Abwicklung des Verkehrs.

Das Thema „Lärm“ ist ausreichend beleuchtet worden. Ermittlungen über Höhendifferenzen sind im Gutachten nicht berücksichtigt worden. Ich nenne nur LEQ(3) als Stichwort; aber das ist ja allen hier bekannt.

Zum Schluss möchte ich zum Thema „Naturschutz“ kommen. Die Kompensationsplanung kann nicht durch einen Planvorbehalt verschoben werden, da der Vorhabensträger nicht darlegen kann, dass eine Entscheidung noch nicht möglich ist. Die Probleme der Flächenverfügbarkeit und der Realisierbarkeit des Kompensationskonzepts müssen im Verfahren geklärt werden. Aufgrund der bisherigen Untätigkeit des Vorhabensträgers diesbezüglich wird das Verfahren insofern wohl erheblich verzögert werden. Änderungen bedürfen der erneuten Beteiligung auch der anerkannten Naturschutzverbände. Herr Marten, ich möchte noch einmal darum bitten, dass Sie die Äußerungen von Herrn Rechtsanwalt Sommer denen von Herrn Prof. Johlen noch einmal gegenüberstellen und die verschiedenen Rechtsansichten, die heute Morgen noch einmal diskutiert wurden, genau abwägen.

Meine Damen und Herren, ich habe zum Schluss die angenehme Pflicht, mich zu bedanken. In erster Linie gilt mein Dank den fünf Vertretern der Bezirksregierung.

(Beifall bei den Einwendern)

Diese Damen und Herren haben über fünf Wochen hinweg ihren Kurs beibehalten, der mit uns auch abgesprochen war. Ich hatte in meinen Reihen selbst Probleme, den Kurs beizubehalten. Ich denke, wir können froh sein, dass wir das geschafft haben. Herzlichen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Es ist in meinen Augen Anzeichen eines hohen Maßes an Demokratie in unserem Lande, dass es ein solches Verfahren, wie wir es durchgezogen haben, gibt und dass wir Ihnen Herr Zerbe und Herr Kames, so gegenüberreten konnten. Sie sind nun einmal unser Gegner und deshalb haben wir Sie manchmal sehr stark attackiert. Wir werden uns in der 32b-Kommission weiter mit Ihnen auseinandersetzen, Herr Zerbe.

Ich möchte noch einmal positiv auf Herrn Tümpel hinweisen. Sie, Herr Tümpel, sind mit Ihrer jovialen Art durch das Verfahren gegangen. Dafür herzlichen Dank!

Ich habe natürlich auch den Trägern öffentlicher Belange zu danken, mit denen wir in grandioser Art und Weise zusammenarbeiten konnten. Wir waren immer auf dem gleichen Informationsstand. Mit den Naturschutzverbänden haben wir freundschaftliche Verbindungen und ich möchte mich bedanken, dass das alles so toll gelaufen ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Bei meinen Freundinnen und Freunden, meinen Mitstreiterinnen und Mitstreitern, brauche ich mich an dieser Stelle nicht zu bedanken. Das werde ich gleich nach dem Ende des Erörterungstermins machen.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass sich die von Herrn Marten beschriebene Streitkultur wirklich bewährt hat. Ich wünsche Ihnen, Herr Marten, dass Sie Verfahren dieser Art künftig in ähnlicher Weise durchführen können. Herzlichen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Herr Schäfer, Sie wollten noch etwas sagen, bitte.

**Herbert Schäfer (Einwender):**

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Zunächst möchte ich, der ich für den BUND schon einige größere Erörterungstermine begleitet habe, Ihnen, Herr Marten, meinen Dank aussprechen.

Sie sitzen da so erhöht. Die Burg ist äußerlich geblieben, aber aus der Burg wurde oft genug gewunken nach dem Motto: Jungens, macht weiter! Mädchen, verliert den Mut nicht! Das ist gut so.

Zu den Vertretern der Antragstellerin möchte ich nur eines sagen: Man muss auch „jönne könne“!

(Beifall und Heiterkeit bei den Einwendern)

Zum Schluss möchte ich sagen, dass ich dieses Verfahren durchgehalten habe, weil ich Demokratie gelernt habe. Ich bin Jahrgang 1934 und habe im Nachkriegsdeutschland erlebt, wie um die Demokratie gerungen worden ist. Deshalb habe ich auch oft genug zu den anderen Einwendern, wenn sie am Schluss eines Verhandlungstages mit den Nerven am Ende waren, gesagt: Das ist Demokratie! Das bedeutet auch Schutz von Minderheitenmeinungen.

(Beifall bei den Einwendern)

Dafür bin ich sehr dankbar und zitiere die Worte Voltaires: „Freund, ich verstehe Dich nicht, aber ich werde immer dafür kämpfen, dass Du geschützt wirst.“

(Beifall bei den Einwendern)

Den Mitstreiterinnen und Mitstreitern, den Freundinnen und Freunden sage ich: Nur Mut! Wir haben z. B. die Nierstalstraße verhindert. Sie endet heute an der Autobahnausfahrt Mönchengladbach-Neuwerk. Wir haben eine Müllverbrennungsanlage, die für Neersen geplant war, verhindert. Wir haben das Niersauenkonzept in den Landschaftsplänen 6 und 9 mitgestalten können. Der Widerstand hat sich in diesen Fällen sichtlich gelohnt. Wir werden auch hier Widerstand leisten. Nur Mut! Das rufe ich allen Beteiligten zu, nicht aber der Antragstellerin – die soll der Mut verlassen!

(Beifall und Heiterkeit bei den Einwendern)

#### **Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Die letzte Rednerin ist noch nicht eingetroffen und deshalb möchte auch ich noch ein paar persönliche Bemerkungen machen. Wir, die Mitarbeiter der Bezirksregierung, haben in diesem Verfahren versucht, unseren Job zu machen. Ich glaube, das ist ganz ordentlich gelungen. Aber nicht nur wir, sondern auch viele Bürger, viele Träger öffentlicher Belange und die Antragstellerin haben sich fünf Wochen lang bemüht. Ich möchte zwei Personen, die nicht so stark im Vordergrund standen und doch ständig ihren Job für ihre Gruppierungen gemacht haben, stellvertretend danken:

Ich möchte zunächst Frau Vicenzotti-Ballauff dafür danken, dass Sie in diesem Verfahren Ihre Bürgerinitiative fleißig unterstützt haben. Sie saßen mir immer gegenüber. Ich konnte in



Ihr freundliches Gesicht schauen. Das hat mir gut getan! Ich hoffe, meine Grimassen waren nicht zu schlimm für Sie. Sie haben sich jedenfalls nicht ablenken lassen. Weiterhin möchte ich Frau Reisepatt danken, die für die Antragstellerin im Hintergrund kräftig gearbeitet hat. Dieser Dank soll nicht nur in Worten bestehen. Man ist ja Kavalier! Deshalb stehe ich auf und möchte mich mit diesen Blumensträußen bei Ihnen bedanken.

(Verhandlungsleiter Ulrich Marten übergibt zwei Blumensträuße –  
Beifall bei den Einwendern und der Antragstellerin)

Frau Petra Eggert steht noch auf der Rednerliste. Ist sie mittlerweile eingetroffen? – Das ist nicht der Fall.

Dann können wir – es ist jetzt kurz vor 19.30 Uhr – den Erörterungstermin schließen. – Aber ich sehe, dass Herr Zerbe noch etwas sagen möchte.

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

Danke, dass ich sofort das Wort bekommen habe.

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Ja, das war nicht immer so!

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

Das ist richtig! – Sehr geehrter Herr Marten, sehr geehrte Frau Hörr, sehr geehrte Damen und Herren! Auch mir ist es ein Anliegen, am Ende des Erörterungstermins noch ein paar kurze Anmerkungen zu machen. Ich werde mich etwas kürzer fassen, sodass wir alle die Möglichkeit haben, heute vielleicht einmal pünktlich in den Feierabend nach Hause zu gehen.

Ich bedanke mich bei den Damen und Herren der Bezirksregierung für ein – auch wenn wir es nicht immer leicht mit Ihnen hatten – auch aus meiner Sicht faires Verfahren. Die Flughafengesellschaft ist im Rahmen der Erörterung mit Kritik bedacht worden. Für mich persönlich war es die erste Erörterung eines solchen Vorhabens und deshalb auch eine besondere Erfahrung. Manche Kritik hätte ich mir sachbezogener gewünscht. Das gilt insbesondere im Hinblick auf die Gutachterergebnisse. Ich bin davon überzeugt, dass der Luftverkehr in Mönchengladbach so sicher wie an jedem anderen Platz in Europa ist. Wenn ich diese Überzeugung nicht hätte, würde ich nicht zu diesem Vorhaben stehen. Viele der Betroffenen und Redner aus Willich-Neersen und Korschenbroich haben ihre Sorgen und Ängste zum Ausdruck gebracht. Auch für uns, die Vertreter der Antragstellerin, sind diese vier Wochen eine ganz eigene Erfahrung gewesen. Seien Sie versichert, dass wir diese Sorgen und Ängste ernst nehmen.

Ich glaube nach wie vor, dass die Verwirklichung des beantragten Projektes erfolgreich werden wird und dass es zu einer nachhaltigen Stärkung der Region führen wird. Ich sage Ihnen zu, im Dialog mit Ihnen zu bleiben. Dieser Vorschlag ist ja nicht nur heute, sondern schon mehrmals geäußert worden. Wir haben ein Defizit in Bezug auf den Dialog miteinander gehabt. Mir ist in den letzten Wochen klar geworden, wie wichtig dieser Dialog ist und dass er, wenn unser Vorhaben genehmigt werden würde, noch wichtiger werden würde. Wenn sich die Flughafengesellschaft auch ein Wachstum des Verkehrs an unserem Flugplatz wünscht, so werde ich mich, wo es geht, darum bemühen, die Beeinträchtigungen für unsere Nachbarn so gering wie möglich zu halten. Deshalb biete ich an, mich regelmäßig mit jeweils zwei oder drei Bürgern der Städte Willich und Korschenbroich, stellvertretend für alle Bürger dieser Städte, und mit Vertretern der hier angesprochenen Kindergärten und Schulen zu treffen und zu besprechen, was besser gemacht werden kann. Ich sehe dieser Zusammenarbeit mit Freude entgegen und hoffe, dass sie fruchtbar und konstruktiv sein wird.

Für heute verabschiede ich mich von Ihnen. Ich wünsche Ihnen eine gute Heimfahrt und schöne Ferien – wo immer Sie sie verbringen mögen. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

**Verhandlungsleiter Ulrich Marten:**

Danke sehr, Herr Zerbe. Ich rufe noch einmal Frau Petra Eggert auf. – Sie ist nicht da.

Ich bedanke mich für Ihre Engelsgeduld und schließe um 19:32 Uhr den Erörterungstermin.

Schluss: 19:32 Uhr

**Verhandlungsleiter:**

**Protokollführer:**

(Dr. Carsten Jungmann)

(Christian Bochmann)