

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	9
Tagesordnungspunkt 4 Flugsicherheit	9
Ferdinand Lutter (Einwender):	9
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	9
Ferdinand Lutter (Einwender):	9
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	11
Hans-Günter Welke (Antragstellerin):	11
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	11
Ferdinand Lutter (Einwender):	12
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	12
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	12
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	12
Ferdinand Lutter (Einwender):	12
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	16
Ferdinand Lutter (Einwender):	16
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	17
Ferdinand Lutter (Einwender):	17
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	19
Gerhard Rademacher (Einwender):	19
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	19
Gerhard Rademacher (Einwender):	20
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	20
Gerhard Rademacher (Einwender):	20
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	20
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	20
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	21
Gerhard Rademacher (Einwender):	21
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	21
Gerhard Rademacher (Einwender):	22
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	22
Gerhard Rademacher (Einwender):	22
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	22
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	22
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	23
Gerhard Rademacher (Einwender):	23
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	23
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	23
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	23
Gerhard Rademacher (Einwender):	23
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	24
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	24
Gerhard Rademacher (Einwender):	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	24
Gerhard Rademacher (Einwender):	24
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	24
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	24
Gerhard Rademacher (Einwender):	24
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	24
Gerhard Rademacher (Einwender):	25
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	25
Gerhard Rademacher (Einwender):	25
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	25
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	25
Gerhard Rademacher (Einwender):	25
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	25
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	26
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	26
Gerhard Rademacher (Einwender):	26
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	27

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	27
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	28
Gerhard Rademacher (Einwender):	28
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	28
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	28
Gerhard Rademacher (Einwender):	28
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	29
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	30
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	30
Gerhard Rademacher (Einwender):	30
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	30
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	30
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	31
Gerhard Rademacher (Einwender):	31
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	33
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	33
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	33
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	33
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	34
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	34
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	34
Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):	34
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	35
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	36
Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	36
Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	36
Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	37
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	37
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	37
Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):	37
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	38
Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):	38
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	38
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	38
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	38
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	38
Christiane Gertrud Goldermann (Stadt Korschenbroich):	39
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	39
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	39
Christiane Gertrud Goldermann (Stadt Korschenbroich):	39
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	39
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	39
Ferdinand Lutter (Einwender):	39
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	40
Ferdinand Lutter (Einwender):	40
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	40
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	40
Herbert Schäfer (Einwender):	40
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	40
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	40
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	41
Herbert Schäfer (Einwender):	41
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	41
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	41
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	41

Hans Wilke (Einwender):.....	42
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	42
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	42
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	42
Ulrich Mischke (Einwender):.....	42
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	43
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	43
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	43
Ulrich Schulze (Einwender):.....	43
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	44
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	44
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	44
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	44
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	44
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	45
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	45
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	45
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	45
Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):.....	45
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	46
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	46
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	46
Rolf Ewald (Betroffener):	46
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	58
Rolf Ewald (Betroffener):	58
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	58
Rolf Ewald (Betroffener):	58
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	59
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	59
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	60
Wolfgang Dreiack (Vertreter):	61
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	72
Herbert Gorecki (Einwender):.....	72
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	72
Herbert Gorecki (Einwender):.....	72
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	72
Herbert Gorecki (Einwender):.....	73
Wolfgang Dreiack (Vertreter):	73
Herbert Gorecki (Einwender):.....	73
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	74
Wolfgang Dreiack (Vertreter):	74
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	74
Hans-Günter Welke (Antragstellerin):	74
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	75
Herbert Gorecki (Einwender):.....	75
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	75
Rolf Ewald (Betroffener):	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Wolfgang Dreiack ():	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	77
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	77
Christoph Lange (Einwender):	77
Martin Rothe (Einwender):	77
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	77
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	77
Martin Rothe (Einwender):	78
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	80
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	80
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	80

Christoph Lange (Einwender):	80
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	81
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	81
Christoph Lange (Einwender):	81
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	81
Christoph Lange (Einwender):	81
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	85
Christoph Lange (Einwender):	86
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	86
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	86
Christoph Lange (Einwender):	86
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	86
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	87
Christoph Lange (Einwender):	87
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	87
Wolfgang Houben (Einwender):	87
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	87
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	88
Wolfgang Houben (Einwender):	88
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	89
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	89
Christoph Lange (Einwender):	89
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	91
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	91
Christoph Lange (Einwender):	94
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	94
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	94
Christoph Lange (Einwender):	94
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	96
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	96
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	97
Wolfgang Houben (Einwender):	97
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	97
Christoph Lange (Einwender):	97
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	99
Christoph Lange (Einwender):	99
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	100
Christoph Lange (Einwender):	100
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	101
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	101
Martin Rothe (Einwender):	101
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	101
Martin Rothe (Einwender):	102
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	102
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	103
Christoph Lange (Einwender):	104
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	104
Christoph Lange (Einwender):	104
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	104
Christoph Lange (Einwender):	104
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	104
Christoph Lange (Einwender):	104
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	104
Christoph Lange (Einwender):	104
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	105
Wolfgang Houben (Einwender):	105
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	109
Martin Rothe (Einwender):	109
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	109
Wolfgang Houben (Einwender):	110
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	111

Wolfgang Houben (Einwender):	111
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	111
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	111
Wolfgang Houben (Einwender):	112
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	113
Wolfgang Houben (Einwender):	113
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	113
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	113
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	113
Herbert Gorecki (Einwender):	113
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	114
Herbert Gorecki (Einwender):	114
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	114
Ulrich Schulze (Einwender):	114
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	116
Ulrich Schulze (Einwender):	116
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	120
Ulrich Schulze (Einwender):	120
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	121
Ulrich Schulze (Einwender):	121
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	121
Ulrich Schulze (Einwender):	121
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	122
Ulrich Schulze (Einwender):	122
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	123
Ulrich Schulze (Einwender):	123
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	124
Ulrich Schulze (Einwender):	124
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	124
Ulrich Schulze (Einwender):	125
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	125
Ulrich Schulze (Einwender):	125
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	126
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	126
Ulrich Schulze (Einwender):	126
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	126
Ulrich Schulze (Einwender):	126
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	127
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	127
Ulrich Schulze (Einwender):	127
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	128
Jürgen Nägeler (Einwender):	128
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	129
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	129
Martina Stall (Stadt Willich):	129
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	130
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	130
Martina Stall (Stadt Willich):	130
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	131
Martina Stall (Stadt Willich):	131
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	131
Martina Stall (Stadt Willich):	131
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	132
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	132
Wolfgang Houben (Einwender):	132
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	132
Martina Stall (Stadt Willich):	133
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	133
Martina Stall (Stadt Willich):	134

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	134
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	134
Martina Stall (Stadt Willich):	134
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	135
Martina Stall (Stadt Willich):	135
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	135
Martina Stall (Stadt Willich):	135
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	136
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	136
Martina Stall (Stadt Willich):	136
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	136
Ulrich Mischke (Einwender):	136
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	141
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	141
Wolfgang Houben (Einwender):	142
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	142
Wolfgang Houben (Einwender):	142
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	142
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	142
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	143
Jürgen Nägeler (Einwender):	143
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	143
Jürgen Nägeler (Einwender):	143
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	143
Jürgen Nägeler (Einwender):	143
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	144
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	144
Jürgen Nägeler (Einwender):	144
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	144
Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):	144
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	145
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	145
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	146
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	146
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	146
Jürgen Nägeler (Einwender):	146
Wolfgang Houben (Einwender):	146
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	147
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	147
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	147
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	148
Wolfgang Houben (Einwender):	148
Jürgen Nägeler (Einwender):	148
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	150
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	150
Jürgen Nägeler (Einwender):	152
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	153
Jürgen Nägeler (Einwender):	153
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	154
Ferdinand Lutter (Einwender):	154
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	157
Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):	157
Ferdinand Lutter (Einwender):	157
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	158
Ferdinand Lutter (Einwender):	158
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	158
Ferdinand Lutter (Einwender):	158
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	159
Friedrich Schraetz (Einwender):	159

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	161
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	161
Dr. Jochen Hild (Antragstellerin):	161
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	166
Friedrich Schraetz (Einwender):	166
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	167
Friedrich Schraetz (Einwender):	167
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	167
Lars Siewert (Stadt Willich):	168
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	169
Lars Siewert (Stadt Willich):	169
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	169
Lars Siewert (Stadt Willich):	169
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	169
Lars Siewert (Stadt Willich):	169
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	169
Lars Siewert (Stadt Willich):	169
Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):	171
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	171
Wolfgang Houben (Einwender):	171
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	171
Jürgen Nägeler (Einwender):	171
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	172
Lars Siewert (Stadt Willich):	172
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	172
Lars Siewert (Stadt Willich):	172
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	173
Lars Siewert (Stadt Willich):	173
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	173
Lars Siewert (Stadt Willich):	173
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	173
Lars Siewert (Stadt Willich):	173
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	174
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	174
Lars Siewert (Stadt Willich):	174
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	174
Lars Siewert (Stadt Willich):	174
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	175
Lars Siewert (Stadt Willich):	175
Dr. Jochen Hild (Antragstellerin):	178
Lars Siewert (Stadt Willich):	178
Dr. Jochen Hild (Antragstellerin):	179
Lars Siewert (Stadt Willich):	179
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	179
Ferdinand Lutter (Einwender):	179
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	179
Herbert Schäfer (Einwender):	180
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	180
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	180
Herbert Schäfer (Einwender):	180
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	180
Herbert Schäfer (Einwender):	180
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	180
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	180
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	181
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	181
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:	181
Wolfgang Houben (Einwender):	181
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	181

Ferdinand Lutter (Einwender):.....	181
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	181
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	182
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	182
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	182
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	182
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	182
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	182
Dr. Jochen Hild (Antragstellerin):.....	183
Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:.....	184

Beginn: 10:00 Uhr

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Guten Morgen, meine Damen und Herren! Wir setzen den Erörterungstermin fort und machen mit dem Tagesordnungspunkt 4 weiter, den wir gestern schon sehr ausführlich und detailliert erörtert haben:

**Tagesordnungspunkt 4
Flugsicherheit**

Vorab gebe ich noch einen kurzen organisatorischen Hinweis: Ich habe gesehen, dass viele, die jetzt noch auf der Rednerliste stehen, zu diesem Thema bereits gestern zu Wort gekommen sind. An sie richte ich die Bitte, sich auf neue Gesichtspunkte zum Thema Flugsicherheit zu beschränken, damit auch diejenigen, die noch nicht zu Wort gekommen sind, ihre Belange hier in der von ihnen gewünschten Ausführlichkeit vortragen können. In diesem Zusammenhang erinnere ich daran, dass wir vereinbart haben, dass wir uns an eine Redezeit von etwa zehn Minuten halten wollen. Ich denke, so können wir jetzt auch weiter verfahren.

Der Nächste auf der Rednerliste ist Herr Lutter, den ich hier vorne an das Rednerpult bitte. – Herr Lutter, Sie haben das Wort.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Einen schönen guten Morgen! Ich bin der Ferdinand Lutter aus Willich-Schiefbahn, Bürgerverein gegen Fluglärm e. V. in der Stadt Willich. Frau Hörr, ich muss etwas klarstellen: Flugsicherheit hat bei mir einige Unterpunkte. Beispielsweise ist, wie ich finde, das Vogelschlaggutachten ein Thema für sich. Das kann ich nicht in die allgemeine Flugsicherheit – Kreuzungspunkte usw. – hineinpacken. Das Klimagutachten ist für mich ein Punkt für sich, das ich separat und nicht in einem Abwasch behandeln möchte. Sehe ich das so richtig oder sehe ich das nicht richtig?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sie können das machen, wie Sie möchten, Herr Lutter. Da Sie die beiden Punkte angesprochen haben, weise ich darauf hin, dass das neue Gesichtspunkte sind, die wir bisher noch nicht erörtert haben. Dann können Sie ja Ihren Schwerpunkt darauf legen.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Genau so ist es, ja. – Ich will Ihnen zunächst ein paar positive Dinge sagen, soweit sie denn positiv sind: Gestern Morgen eine Meldung im Westdeutschen Rundfunk: Die Kinder, die heute leben, werden 100 Jahre alt. Das ist positiv. Positiv ist weiterhin – diese Meldung stammt von ein paar Tagen zuvor –, dass diese heutigen Kinder bis zu ihrem 80. Lebensjahr

arbeiten müssen, da es immer weniger Kinder gibt. Das ist ja auch positiv; die Leute über 55 Jahre werden dann wieder zum Arbeiten gebraucht.

(Folie: Fotomontage)

Nun lege ich ein Foto auf: „Bahn frei für die lange Startbahn“. Ich weiß gar nicht, was es eigentlich soll, was der Förderkreis da macht. Die sollen sich doch lieber um andere Dinge kümmern. Beispielsweise gibt es überall reichlich Straßen voller Schlaglöcher. Anstatt hier 2.500 m Beton in die Landschaft zu verstreuen, sollte man lieber die Schlaglöcher zumachen.

Wer da so verschämt oben herüberguckt, ist die ehemalige Oberbürgermeisterin Bartsch. Das neue Zeitalter in Mönchengladbach: In der Altstadt Mönchengladbachs sind Videokameras angebracht, sodass man beispielsweise sehen kann, wer nachts Randalie macht. Dieser kritische Bericht darüber sagt dann: Wer will denn schon gefilmt werden, wenn er nachts in der Gladbacher Altstadt mit einer Frau ist, von der seine Frau nichts wissen darf? Das nur nebenher. Das sind also einige positive Botschaften, die ich Ihnen übermitteln wollte.

Jetzt wollen wir wieder ernst werden. Ich hatte gestern schon die Rundflüge angesprochen, die wir hier rund um den Flugverkehrslandeplatz Mönchengladbach zu erleiden haben. Da möchte ich auf Art. 2 des Grundgesetzes verweisen, das einmal in grauer Vorzeit von klugen Leuten nach dem Zusammenbruch, dem Kriegsende, entwickelt wurde. Nach diesem Art. 2 wird überhaupt nicht verfahren. Hier wird gemacht, was man will. Ich hatte gestern ja danach gefragt. 120 Schulflüge in der Stunde haben die Anwohner von Mönchengladbach zu erleiden. Dazu sollen nun Linienflieger kommen. Wie das koordiniert werden soll, ist gestern gar nicht klar geworden, auch nicht die Unfallgefahr über dem Flugplatz Mönchengladbach sowie über Willich, Schiefbahn, Neersen, Kleinenbroich, Korschenbroich, Herrenshoff usw. Aber das wird sich dann von selbst klären.

Ich hatte auch nachgefragt, welche Lotsen das dann steuern werden. Es war auch nicht so ganz klar, ob es die aus Langen bei Frankfurt oder die Düsseldorfer oder sogar die Mönchengladbacher machen. Da wurde von einer Telefonstandleitung geredet, die immer in Betrieb sei. Ich hatte darauf hingewiesen, wie es in der Schweiz bei dem Bodenseeunglück aussah: Eine Leitung war belegt, die andere war kaputt, drei Lotsen waren im Einsatz. Zwei gingen weg, der eine arme Teufel, der das dann richten sollte, hat es natürlich nicht gepackt.

(Folie)

Deshalb beachten Sie einmal den Kollisionspunkt 4 oder Kreuzungspunkt 4, wie er genannt wird. Die Schweizer haben aus dem Bodenseeunglück gelernt. Beim Flughafen Zürich gibt es ja einige Probleme mit dem Anflug. Ich habe gestern schon gesagt, dass dort eine kleine Maschine im Dunkeln und bei schlechtem Wetter im Landeanflug verunglückte, weil sich der jüngere der beiden Piloten gegenüber dem älteren, der die Maschine zum ersten Mal flog,

nicht durchsetzen konnte. Deswegen fielen die runter; es gab 23 Tote, glaube ich. Aber die Schweizer haben gelernt und für den Flughafen Zürich-Kloten in Bezug auf Kreuzungspunkte und das Durchstarten etwas gemacht: Sie haben die Abstände für den Fall des Durchstartens wesentlich vergrößert, damit es da nicht zu Problemen kommt. Zürich ist sowieso dauernd im Gespräch, weil ein Landeanflug über Süddeutschland geht und man mit einem Staatsvertrag nicht weiterkommt.

Deswegen auch hier wiederum: Wenn man die Gefahr sieht, die von Mönchengladbach ausgeht – Kreuzungspunkt über Neuss-Grefrath oder über Büttgen mit dem Verkehr von Düsseldorf –, dann frage ich die Bezirksregierung, wie man einen solchen Antrag überhaupt annehmen kann. Den hätte man von vornherein zurückweisen müssen. Eine solche Gefahr darf man den Menschen doch eigentlich nicht zumuten.

Wenn es einmal knallen sollte – ich bin sicher, dass der Antrag genehmigt wird, weil der Herr Büssow das so wollte –, dann stellt sich die Frage, welche Versicherung eigentlich an die Hinterbliebenen zahlt: Wer ist da zuständig? Ist es der Pilot, der den Fehler gemacht hat und tot ist – der hat ja ohnehin nichts mehr –, ist es die Fluggesellschaft, die Linie, oder ist es dann der Flughafen Düsseldorf oder der Lotse im Tower? Wer ist denn dann derjenige, der belangt werden kann, um an die Hinterbliebenen zu zahlen? Wer weiß das? Gibt es dafür Versicherungen? Ist das die Münchener Rück oder überhaupt eine Rückversicherung, die da zahlen muss? Das geht ja in die Millionen hinein, wenn über Neuss-Grefrath 20.000 bis 40.000 I herunterplumpsen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lutter, Herr Welke möchte Ihnen gerne antworten. – Bitte, Herr Welke.

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Frau Vorsitzende, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Lutter, ich beantworte jetzt erst einmal nur die Frage nach der Versicherung: Alle Luftfahrzeuge, die am Flugverkehr teilnehmen, sind natürlich versichert; sie sind mit sehr hohen Summen haftpflichtversichert, die für ein Großflugzeug – das hängt vom maximalen Startgewicht ab – in die 100 Millionen € gehen. Sollte es zu einem Unfall kommen – zu dem unwahrscheinlichen Fall eines Unfalls, muss ich sagen, weil es Gott sei Dank doch sehr selten passiert – – Aber im Falle Überlingen sind alle Beteiligten, das heißt, die beiden Flugzeuge, die zusammengestoßen sind, die Schweizer Flugsicherung und sogar die Bundesrepublik Deutschland, weil der Unfall über der Bundesrepublik Deutschland stattgefunden hat, in eine Art Versicherungspool eingetreten und die Opfer sind entsprechend den Richtlinien entschädigt worden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Welke. – Herr Lutter, bitte.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Sie wissen, welche Anwälte nach dem Bodenseeunglück tätig waren, um Ansprüche abzuwehren? Ist Ihnen das bekannt? – Ist gut, lassen wir das.

(Folie)

Hier ist eine schöne Abbildung von einem Kollegen von Airpeace, wo der Kreuzungspunkt noch einmal gezeigt ist, an dem es zum Problem kommt. Ein Durchstarten bei einem Fehlanflug passiert hin und wieder schon einmal, wenn auch nicht sehr oft. Aber man sollte dieses Kriterium immer bedenken, weil es dabei um Menschenleben geht.

Die Wirbelschleppen hatten wir auch schon angesprochen. Über den Unfall von New York-Queens ging es ja lange hin und her; ein abschließender Bericht liegt noch gar nicht vor. So ist es meistens, wenn es irgendwo geknallt hat. Die Berichte kommen auch nur ganz selten an die Öffentlichkeit. Warum eigentlich?

Jetzt noch zu einem anderen Thema:

(Folie)

Wir haben am Flugplatz Mönchengladbach Flugschüler en masse; es gibt dort zwei oder drei Flugschulen. Gibt es da inzwischen eigentlich auch eine Hubschrauberschule? Man hört hin und wieder so ein Ding dort recht laut herumfliegen. Gestern hat mich jemand angesprochen, der in der Nähe wohnt, und hat gesagt, er habe doch Bedenken, wenn da auch eine Hubschrauberschulung durchgeführt wird. Herr Zerbe müsste es ja wissen. Gibt es da eine Hubschrauberschule? – Gibt es nicht? Aber da fliegt immer ein Hubschrauber, nicht?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ja, bei uns ist seit langen Jahren eine Gesellschaft am Platz, die Hubschrauber betreibt und Helikopterflüge durchführt, z. B. auch Ambulanzflüge.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Gut. – Im aufgelegten Bild sind zwei eckige Fluglinien gezeichnet; das sind also die Kurven für die Schulflieger. Die sind einmal ein bisschen höher, dann wieder ein bisschen niedriger, dann kommen sie auch einmal ein bisschen dichter zusammen. Irgendwann waren einmal zwei Schulflieger sehr dicht zusammen, dann kam noch ein dritter dazu. Da habe ich den

Herrn Braun von der Bezirksregierung einmal gefragt, ob das mit den Flugschülern eigentlich nicht gefährlich sei. Darauf hat er ganz lakonisch gesagt: Ja, die üben gerade einen Formationsflug. Drei Flugschüler nebeneinander, versetzt, allenfalls 50 m auseinander, haben also einen Formationsflug geübt. Das war ja vielleicht auch das, was über Sankt Tönis passierte, wo zwei Schulflugzeuge aufeinander gefallen sind; einer der Schüler musste dadurch sterben. Das war sicherlich auch die Übung eines Formationsfluges.

Weil wir hier sehen, dass da in der Stunde fünf kleine Schulflugzeuge – Cessna oder Piper – ihre Runden drehen und dazwischen noch eine große 737 oder ein Airbus geschaltet werden sollen, hatten wir gestern schon gefragt, wie man das bezüglich der Wirbelschleppen oder überhaupt koordinieren kann. Flugschüler sind ja nun des Fliegens noch gar nicht mächtig. Ich habe einen Bekannten, den Siegfried – er ist inzwischen 81 Jahre alt –, der Kriegsfieger war und ein Flugzeug am Flugplatz Mönchengladbach hatte. Wegen Herzproblemen fliegt er schon seit zehn Jahren nicht mehr. Der sagte, das sei mit den kleinen Dingen gar nicht so einfach, vor allem, wenn man es lernen muss. Man muss ja zwölf Flugstunden im Jahr nachweisen, um den Schein zu behalten. Die machen natürlich keine Platzrunden, die fliegen dann wegen der einen Stunde mal eben ein bisschen in Richtung Sankt Tönis oder Grefrath. Wenn man einmal zusammenrechnet, wie viele Flugschüler da im Jahr beschult werden und ihren Schein erhalten, und bedenkt, dass jeder von ihnen dann immer seine zwölf Stunden im Jahr nachweisen muss – im Durchschnitt jeden Monat eine –, damit er seine Lizenz nicht verliert, dann kommt man auf eine ungeheure Massierung an solchen Kleinflugzeugen gerade an einem Flugplatz wie Mönchengladbach. Das erleben wir natürlich immer bei schönem Wetter. Bei schlechtem Wetter dürfen die sowieso nicht fliegen.

(Folie)

Hier sehen Sie die Flugspuren von Düsseldorf. Dieses Bildchen ist schon ein bisschen älter; aber Sie sehen, wie massiv da geflogen worden ist. In Düsseldorf sind 38 Abflüge und 38 Landungen pro Stunde erlaubt; man redet jetzt davon, dass man 45 haben möchte. Im Gespräch waren sogar 55 bis 65, die eine namhafte Fluglinie erreichen wollte. Da war gestern die Frage, wo sie das eigentlich noch unterbringen wollen.

(Folie)

Um dies einmal zu verdeutlichen, zeige ich hier die Landeanflüge, die wild über unser Gelände hinweggehen. In erster Linie geht das alles über Kleinenbroich, Korschenbroich, Büttgen und Neuss in die Landeanflüge hinein. Das soll also noch ein bisschen mehr werden; die Düsseldorfer wollen ja noch 45 Landungen mehr nach 22 Uhr haben. Die Abstände, die ein Flugzeug einhalten muss, wurden gestern einmal erklärt. Wenn irgendetwas auf der Landebahn in Düsseldorf passiert, dann muss sie innerhalb von 45 Sekunden geräumt sein. Was machen denn dann die anderen, die noch wie eine Perlenkette dahinter sind? Man kann das schön sehen, wenn man beispielsweise von Düsseldorf nach Willich fährt, wie die Lämpchen

da oben einen großen Kreis beschreiben. Wer will denn die Landebahn in Düsseldorf in 45 Sekunden räumen, wenn noch zehn andere dahinter sind, die auch runter wollen?

Gestern hatte ich etwas gezeigt, aber nicht ganz ausgeführt: Da war ein Flugzeug aus der Türkei – das ist schon ein bisschen länger her –, das in Berlin-Schönefeld landen sollte. Es hat es nicht gepackt und ist dreimal durchgestartet. Dann hat man es nach Düsseldorf dirigiert; aber es hat es nur bis Hannover geschafft und hat noch für zwei Minuten Sprit im Tank gehabt. Daher möchte ich an etwas erinnern, was gestern hier gar nicht herauskam: Eine namhafte deutsche Ferienfluggesellschaft kam irgendwo aus dem Süden und Pilot und Kopilot haben sich gestritten, wie viel Sprit noch im Tank ist. Das hätte überhaupt nicht mehr gereicht. Belgrad wäre für eine Notlandung gut gewesen, um wieder nachzutanken. Die sind ohne Kraftstoff in Wien heruntergekommen. Frage an den Herrn Welke – – Er braucht es gar nicht zu beantworten. So etwas passiert, wenn ein älterer und ein jüngerer Pilot nebeneinander sitzen. Der Jüngere zieht grundsätzlich immer den Kürzeren; das ist im Leben normalerweise so.

Wo will man denn da jetzt noch mehr Anflüge auch auf Mönchengladbach unterbringen? Im Antrag ist gesagt worden, man beantrage gleich die Verspätungsregelung bis 23 Uhr. Gestern klang es an: Exakt um 22.55 Uhr wollten in Düsseldorf acht Maschinen gleichzeitig herunter. Das geht dann bis Mitternacht oder sogar ein bisschen darüber hinaus. Dazwischen wollen wir dann noch ein paar für Mönchengladbach haben. Dieses Chaos sollte die Bezirksregierung erst gar nicht genehmigen; das ist ganz einfach für uns alle zu gefährlich.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Ein Hurra, das Neersener Kreuz wird endlich ausgebaut.

(Karte)

Das heißt, man muss dann über das Kreuz, das Sie da sehen, noch eine Hochstraße legen, damit man wieder alle Ziele besser erreichen kann. Im Moment sind ja zwei Ohren abgeschnitten, sagte unser Bürgermeister einmal; er ist froh, dass es da endlich weitergeht, damit nicht der LKW-Verkehr weiter durch Schiefbahn läuft. Schiefbahn ist ein schönes kleines Örtchen. Als wir hinzogen, war es noch relativ klein; inzwischen haben wir an die 12.000 Einwohner. Aufgrund der Mautgebühren – es ist ja prima, dass die LKW für die Autobahn zahlen müssen – fahren so einige woanders entlang. Was ich eigentlich fragen wollte: Wie sieht es denn mit großen Verkehrsmaschinen aus, die da landen oder starten sollen, wenn das Neersener Kreuz noch ein bisschen höher kommt? Können die da nicht eventuell anstoßen oder wird es da nicht sehr knapp? Oder werden die Autofahrer, die in Richtung Düsseldorf-Flughafen fahren wollen, nicht erschreckt oder sonst etwas? Ist also überhaupt schon einkalkuliert, dass das Neersener Kreuz ausgebaut werden soll? Bisher hat es ja eigentlich

mehr am Geld gemangelt. Das Ganze mangelt im Land Nordrhein-Westfalen ohnehin am Geld.

(Folie)

Dann immer wieder der Herr Büsow: Wir brauchen bessere Verkehrsanbindungen an den Flughafen Mönchengladbach, sagte er. Es ist ja nur ein Verkehrslandeplatz. Weiß denn der Herr Büsow eigentlich gar nicht, dass eine S-Bahn von Mönchengladbach über Neuss bis Wuppertal fährt? Umsteigen kann man zum Flughafen Düsseldorf natürlich am Hauptbahnhof Düsseldorf. Es gibt eine S-Bahn von Solingen-Ohligs bis in den Flughafen Düsseldorf hinein, wie es die rote Linie abbildet. Wieso dann noch eine S-Bahn, verlängert vom Kaarster See über Schiefbahn zum Flugplatz Mönchengladbach und weiter nach Mönchengladbach? Wir brauchen eine Entlastung der Autobahnen für die Leute, die arbeiten müssen. Es gibt ja noch welche, die arbeiten müssen; sie würden gerne eine Anbindung zwischen Schiefbahn, Neersen und Viersen und vielleicht noch ein bisschen weiter haben, damit sie nicht immer auf die Autobahn müssen. Zum einen wird der Sprit immer teurer, zum anderen gibt es Staus usw. Das wäre etwas! Genauso ist es in Richtung Wuppertal. Wieso in dieser Richtung noch eine zusätzliche Regional- oder S-Bahn? Das sollte sich der Herr Büsow doch einmal ein bisschen genauer angucken. Er weiß wahrscheinlich gar nicht, was da eigentlich läuft.

Dann beziehe ich mich noch einmal auf den Piloten der Vereinigung Cockpit – den Namen werde ich jetzt nicht sagen –: Die Statistik spricht für sich. Eine kleine Airline hat bei 200.000 Flugstunden einen Totalverlust. Bei den großen Airlines mit über 100 Flugzeugen ist es nur alle 500.000 Stunden. Das hat der Herr Welke gesagt: Hin und wieder knallt es eben mal! Es ist nur die Frage, wo es dann knallt. 40 % der Unfälle – das sagt alles der Pilot von der Pilotenvereinigung Cockpit – passieren während der Landung, 24 % während des Anflugs, 17 % beim Start und nur 8 % während der eigentlichen Reiseflugzeit. Das ist also dann, wenn einmal irgendetwas in großer Höhe nicht stimmt. Auf die Höhenlage muss ich noch einmal zurückkommen. Ich hatte sie im Zusammenhang mit dem Klimagutachten erwähnt, Frau Hörr. Das betrifft insgesamt die Sicherheit der Menschheit. Zu den Wirbelschleppen sagte der liebe Herr Pilot noch, dass ein Jumbo ein tiefer fliegendes Flugzeug zum Absturz bringen kann. Es gab ja genügend Dokumentationen im Fernsehen.

(Karte)

Wir in der Bundesrepublik Deutschland leben mitten in Europa. Manche sagen, Deutschland sei der Nabel der Welt; aber das stimmt nicht. All dieses Schwarze ist der Flugverkehr über Grund, wie man so schön sagt. Diese Karte ist auch schon ein bisschen älter, etwa von 1999. Wegen der Billigflieger müsste das noch viel schwärzer sein. Wir haben also, wie ich gestern schon erwähnte, eigentlich genug Flugverkehr in der Luft. Wo will man die Dinger denn noch unterbringen?

(Folie: Flugplan)

Zur Ergänzung noch eine Kleinigkeit. Wir bekommen hier natürlich über die normale Hausantenne das niederländische Fernsehen. Die normale Hausantenne habe ich inzwischen abgeschafft und bin auf den Satelliten angewiesen. Aber auch da bekommt man einen holländischen Fernsehsender. Die haben natürlich genau wie das Fernsehen des Westdeutschen Rundfunks immer die Flughäfen im Videotext. Ich habe mal reingeguckt, was zum Flughafen Amsterdam-Schiphol – – Wir hatten auch einmal eine Woche Urlaub da oben an der Nordseeküste in Holland gemacht; die Gegend dort ist wunderschön. Ich habe damals nur zwei Flugzeuge in einer Woche gesehen, mehr nicht. Aber zurück zur Sache: Ich habe mich gewundert, dass unter einer Flugnummer bei Amsterdam drei, vier, fünf verschiedene Gesellschaften stehen, die immer dasselbe Flugzeug benutzen. Das heißt, die packen die Flugzeuge voll und fliegen dann erst. Bei uns in Deutschland hat jede Fluggesellschaft ein Flugzeug und einen Slot am Düsseldorfer Flughafen oder sonst wo. Wenn die Maschine dann nur zu einem Drittel belegt ist, dann fliegt sie eben mit einem Drittel. Wir haben Verwandtschaft in Berlin; es ist nur noch die Cousine Helga. Als sie im vergangenen Jahr wieder einmal hier war – sie kommt immer im Mai zu uns, sie will einmal aus der Großstadt raus – sagte sie zu mir: Stell dir mal vor, 30 Leute waren wir in dem großen Vogel von einer Gesellschaft mit einem englisch klingenden Namen. Nachdem sie wieder in Berlin war, rief sie an und sagte: Ich bin wieder zu Hause. Die haben zwei Flüge zusammengepackt, aber wir waren doch nur 60 Leute in der großen Maschine. Was soll der Quatsch, dass man hier leere Maschinen hin- und herfliegen lässt? Deswegen habe ich das einmal mitgebracht. Da heißt es nämlich – das ist in diesem Flugplan dünn gedruckt –: Diese Flüge werden von der Air Berlin durchgeführt. Wenn Sie sich im Videotext unseren Flughafen Düsseldorf angucken, die Air Berlin und die HF dahinter, gleiche Zeit, gleicher Flugsteig. Die machen das inzwischen schon, die haben es geschnallt, dass man da ganz einfach zusammenarbeiten soll. Was da rechts dünn gedruckt ist – –

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lutter, angesichts der Zeit, in der Sie jetzt bereits Ihre Ausführungen machen, bitte ich darum, dass Sie zum Schluss kommen und Ihre Ausführungen – –

Ferdinand Lutter (Einwender):

Frau Hörr, hier soll ein Jahrhundertbauwerk gebaut werden. Sie müssen 17.000 Menschen, die Einwendungen geschrieben haben, auch ein ganz klein bisschen Zeit geben. Das sagte Ihnen gestern auch der Herr Faulenbach da Costa. Er hatte sich dreimal angemeldet und hat gewartet und gewartet, ist aber nicht drangenommen worden. Ich möchte doch sehr darum bitten! Hier soll ein Jahrhundertbauwerk geschaffen werden. Ich kenne noch das Tausendjährige Reich, das nur 13 Jahre gehalten hat, als dessen Ende kam. Der Flugplatz, der hier ausgebaut werden soll, soll 100 Jahre halten. Deswegen hatte ich eben auch das Foto von dem kleinen, dreijährigen Mädchen gebracht. Sie wird, wie wir hoffen, 100 Jahre alt und soll

unser Haus auch in 100 Jahren noch ohne Fluglärm bewohnen. Ich bitte also schon darum, dass wir da unsere Einwände vortragen können.

Es geht ja um die Slots. Deswegen sage ich hier: Von Leipzig nach Alicante fliegt nur die Air Berlin, die HF hat das zwar auch im Programm stehen, aber die packen dann die Fluggäste zusammen. Ich hatte schon einmal vor 14 Tagen erwähnt, man fliegt von Paderborn nach Dortmund, weiter nach Münster, dann weiter nach Nürnberg und dort packt man die Fluggäste um, damit die Maschine halbwegs voll ist. Es gibt also in diesem Sinne überhaupt keinen Bedarf. Wenn in dem Flugplan steht, dass die AB und die HF gleichzeitig fliegen, und wenn ich dann durchzähle und morgens zwischen 6 und 7 Uhr gerade auf 30 Abflüge komme, von denen einige tatsächlich zusammengepackt sind, sodass vielleicht nur 25 tatsächliche Abflüge herauskommen – das wollte ich eigentlich sagen –, dann frage ich: Wo ist denn da der Bedarf für 38 oder 45 oder sogar 55 Abflüge? Das ist doch alles getürkt, was hier abläuft. Man möchte nur im Voraus so etwas haben.

Ich sehe eigentlich für uns, die wir gearbeitet haben – – Viele unserer Einwender müssen noch arbeiten gehen. Sie bedauern sehr, dass sie hier nicht teilnehmen können; aber das nur nebenher. Also, ich frage: Wer könnte es denn eigentlich regeln – der Herr Dr. Schwarz vom Flughafen Düsseldorf? –, dass Maschinen erst abfliegen, wenn sie mindestens zu 70 % und nicht bloß zu 30 % oder zu 40 % besetzt sind? Auf der anderen Seite sagt nämlich der Chef der Lufthansa, man solle bitte Kerosin sparen, damit man in zehn Jahren noch fliegen könne. Kürzlich war eine entsprechende Notiz in der Zeitung; der Herbert Schäfer hat sie mir freundlicherweise übergeben.

Wir haben einmal in Düsseldorf dem Schah von Persien mit seiner Soraya zugejubelt; die waren im Park-Hotel am Hofgarten. Der gute Mann sagte damals, als er noch Schah war, das Erdöl sei viel zu kostbar, um es zu verbrennen; man solle das Öl für spätere Zeiten sparen. Um jetzt wieder auf den Iran zu kommen: Die wollen zwei Atomkraftwerke bauen, weil sie im Jahre 2010 kein Erdöl mehr haben werden. Dann ist die Energie futsch, in die Luft geblasen. Warum sollen wir also halb gefüllte Flugzeuge durch die Luft schicken, wenn ein volles Flugzeug besser wäre? Man würde dann nicht unnötig 20.000 l Kerosin verbraten.

Jetzt schaue ich wieder auf meinen Zettel. Ich habe noch etwas Leckeres für Sie.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lutter, noch fünf Minuten würde ich Ihnen geben. Dann sollten Sie zum Ende kommen.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Länger brauche ich auch nicht mehr. – Zur Flugsicherheit: Diese Genehmigung wird eine vorsätzliche Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und der Menschen in der Region darstellen. Das Grundgesetz sollten Sie sich einmal ansehen. Gefahren kann man abwenden. Deswegen stelle ich hier einen **Antrag**:

Die Flughafengesellschaften Düsseldorf, Weeze und Mönchengladbach sollten sich an einen Tisch setzen, um die Zusammenarbeit abzustimmen. Weeze ist ausgebaut, hat eine sehr lange und gute Startbahn und ist so auch schon für mehr Fluggäste gerüstet.

In Klammern füge ich hinzu – das muss nicht ins Protokoll aufgenommen werden –: bevor Amsterdam Weeze kassiert. Da sind die Holländer – das haben wir gestern ein paar Mal gehört – wesentlich fortschrittlicher und denken auch ein bisschen weiter.

Dann etwas, was nicht in den Antrag gehört: Wenn es also beim Kreuzungspunkt 4 wirklich knallen könnte, sollte man vielleicht Luftalarm geben – es gibt ja überall noch die Luftschuttsirenen –, damit die Menschen in Neuss-Grefrath die Luftschutzräume und -keller aufsuchen. Man kann danach wieder Entwarnung geben. Diesen Heulton kennen sie ja noch; die Entwarnung war eine Minute Dauerton. Also nochmals an Sie: Bitte Genehmigung versagen!

Ich komme zum Schluss.

(Folie)

Hier können Sie einmal sehen, was die Fluglinien alles machen müssen, um die Plätze in ihren Flugzeugen voll zu kriegen: Der Rubel ist los, wir verlosen 100 Tickets. Sie müssen nur bei einem Restaurant Essen gehen oder einen Hamburger verzehren; dann haben Sie die Chance, einen Freiflug zu gewinnen. Das ist doch wirklich schön in Deutschland, oder?

Damit bedanke ich mich erst mal. – Nein, nein, Moment noch! Die Giganten sind am Himmel. Einer ist ja schon ein bisschen geflogen. Das ist ja toll; ich wäre gern einmal dabei, wenn die ganzen Flugzeuge gezeigt werden. Ich habe nichts gegen das Fliegen, nichts gegen Flugzeuge. Ein Cousin von mir – ich hatte ihn immer bewundert, als er 1939/40 in schmucker Uniform da stand – wurde über dem Mittelmeer abgeschossen. Das noch zum Fliegen.

(Folie)

„Westdeutsche Zeitung“ von heute: Dortmund fliegt in tiefrote Zahlen. Im letzten Jahr hatten sie mit 28 Millionen € Verlust rote Zahlen und jetzt geht es noch ein bisschen weiter runter. Mein Neffe wohnt in der Nähe. Er fragte: Kann es sein, dass die Easy Jet von Dortmund weg will? Ich antwortete: Ich weiß es nicht, kann sein. Das sind ja die Billigflieger. – So, damit schönen Dank erst mal.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Lutter. Viele Dinge, die Sie angesprochen haben, hatten wir bereits gestern sehr ausführlich erörtert. Daher gebe ich jetzt Herrn Rademacher vom Deutschen Aero-Club das Wort. – Bitte.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Sehr geehrte Frau Hörr, sehr geehrte Damen und Herren! Wenn wir aus der gestrigen Diskussion eine gesicherte Erkenntnis haben mitnehmen können, dann ist es die: Der Luftraum bietet nur beschränkte Kapazitäten. Je näher der Flugverkehr an einem Flugplatz stattfindet, desto präziser muss er im Sinne der Flugsicherheit geführt werden. Die Aufnahmefähigkeit des Luftraums für Flugverkehr hängt in starkem Maße von der Durchmischung und der Dichte des Flugverkehrs ab. Im Falle von Mönchengladbach spielt insbesondere die räumlich enge Beziehung zu Düsseldorf eine entscheidende Rolle. Aber es sind auch – das wurde gestern nicht so angesprochen – die Verkehre anderer Standorte wie die des Flughafens Köln/Bonn bei der Planung zu berücksichtigen. Die Frage, die Sie als Behörde letztendlich beantworten müssen, lautet daher: Ist den Antragsunterlagen schlüssig zu entnehmen, dass der beabsichtigte Flugverkehr von und nach Mönchengladbach sicher abgewickelt werden kann? Die Antwort darauf sollte eigentlich den eingereichten Unterlagen, insbesondere dem Flugsicherheitsgutachten der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung, zu entnehmen sein.

Vorgeschaltet: Im Antragstext wird auf Seite 2 ausgeführt:

In der Vergangenheit wurde eine Regelung zum Vorrang der Flugverkehre von und nach Düsseldorf ... praktiziert. Um eine Optimierung der Flugverkehre Düsseldorf und Mönchengladbach zu erreichen, wurde nunmehr am 20.02.2003 eine Vereinbarung zwischen der Flughafen Düsseldorf GmbH und der FMG getroffen, die nicht mehr von einem generellen Vorrang der Flugverkehre von und nach Düsseldorf ausgeht. Am 09.05.2003 wurde eine dieser Vereinbarung entsprechende Betriebsabsprache zwischen der FMG und der DFS getroffen. Zum Zeitpunkt der Antragstellung ist noch nicht genau abzusehen, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form die DFS diese Betriebsabsprache umsetzt.

Den Unterlagen, den sieben Ordnern, ist diese Betriebsabsprache nicht zu entnehmen. Frage: Liegt die Betriebsabsprache vom 09.05.2003 der Bezirksregierung Düsseldorf vor?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sie ist hier in diesem Termin von Herrn Zerbe gezeigt worden. Das ist in der ersten Woche der Fall gewesen.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Dann stelle ich den **Antrag**,

dass diese Betriebsabsprache allen am Verfahren Beteiligten zur Verfügung gestellt wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das nehmen wir zu Protokoll, Herr Rademacher.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Ich danke. – Entgegen dem Antragstext wird im Anhang des Flugsicherheitsgutachtens auf der Seite 87 durch die DFS festgestellt:

In der IFR-Betriebsgenehmigung für den Flugplatz Mönchengladbach ist die Prioritätenregelung zugunsten des Flugplatzes Düsseldorf verankert.

In Kapitel 7 des Gutachtens, Interdependenzen, wird das Vorhandensein der Prioritätenregelung aus Sicherheitsgründen als unabdingbar dargestellt. Frage: Wie sind diese absolut konträren Aussagen im Antragstext und im Flugsicherheitsgutachten zu erklären? Diese Frage richtet sich vielleicht an die Antragstellerin.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Die Frage gebe ich an den Antragsteller. – Herr Fricke, bitte.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Fricke für die Firma GfL, die das Flugsicherheitsgutachten erstellt hat. – Herr Rademacher, wir hatten ja gestern bereits kurz über das Thema Prioritätenregelung gesprochen. Sie haben eben auch richtig die Terminlagen wiedergegeben, die zu dem Zeitpunkt galten, als diese Betriebsabsprache formal schriftlich geändert worden ist. Das war im Mai 2003. Zuvor wurde das Sicherheitsgutachten erstellt. Nun könnte man den Eindruck erhalten, wir hätten hier eine veraltete Daten- oder Kenntnislage verwandt, um das Sicherheitsgutachten zu erstellen. Wir haben aber demgegenüber gestern von der DFS auch die eindeutige Aussage erhalten, dass aktuell die Prioritätenregelung de facto weiterhin greift, dass also die DFS dem Luftverkehr nach Düsseldorf Vorrang gewährt, sodass also zugegebenermaßen – Herr Lindenmayer hat das gesagt – diese Prioritätenregelung gerade in den letzten Jahren aufgrund der Verkehrssituation und der Verkehrsmengen von Mönchengladbach eigentlich keine Bedeutung hatte. Das bedeutet, es gab keine Engpasslagen. Das war die Aussage.

Die Streitigkeiten um das Thema, ob sie nun aufgehoben wird oder nicht, sind – das möchte ich noch sagen, ohne in den juristischen Part einzutreten, der mir nicht zusteht – für das Sicherheitsgutachten, wie ich gestern schon deutlich zu machen versuchte, nicht primär bedeutsam. Entscheidend für die Bewertung der Sicherheit ist es, dass es zu jedem Zeitpunkt eine ganz klare Verfahrensregelung gibt, wie man die Verkehrsströme zu und von den beiden Flugplätzen steuert und überwacht. Dies konnten wir als lückenlos feststellen; das sind die vier Fälle, die wir gestern lange diskutiert haben. Ob nun die Prioritätenregelung greift oder nicht, hat letztendlich nur darauf Einfluss, welche Bedienqualität, sage ich einmal, in Mönchengladbach erreicht werden kann. Sie würde ohne Prioritätenregelung sicherlich günstiger für den Flughafen Mönchengladbach ausfallen – das ist logisch –, weil dann natürlich eine Gleichberechtigung der Flugverkehre gegeben wäre. Aber unabhängig davon ist die Bedienqualität nichts, was mit dem Thema Sicherheit direkt zu verknüpfen ist.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Rademacher.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Aber letztendlich stellt sich die Frage – dies wird dann die Behörde zu bewerten haben –, was de facto im Jahre 2015 zu erwarten sein wird. Da ist eine Prioritätenregelung nach meiner Ansicht schon von entscheidender Bedeutung; denn es geht dann ja um die Frage, ob die prognostizierten Bewegungen tatsächlich in Mönchengladbach abgewickelt werden können oder nicht. Insofern ist die Prioritätenregelung sicherlich von gehöriger Bedeutung.

Die Frage, die sich damit im Zusammenhang stellt, ist ganz einfach folgende: Die DFS hat gestern ausgeführt, die Prioritätenregelung sei vorhanden und werde zugunsten von Düsseldorf ausgelegt. Im Antragstext heißt es, es sei eine Vereinbarung zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach getroffen worden. Ist diese Vereinbarung für die Umsetzung einer Änderung dieser grundsätzlichen Politik der DFS überhaupt relevant, ja oder nein? In diesem Zusammenhang stellen sich natürlich auch die Fragen an das Land, insbesondere hier an die Genehmigungsbehörde: Von welcher Prioritätenregelung gehen Sie aus? Weiter darauf aufbauend: Ist dieser Standpunkt letztendlich mit demjenigen abgestimmt, der in Deutschland über alles, was den Luftverkehr angeht, zu entscheiden hat, nämlich dem BMVBW? Fragen an die Behörde.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das werden wir im Rahmen der Prüfung dieses Antrags zu prüfen und zu entscheiden haben.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Da fühle ich mich – das muss ich ganz ehrlich sagen – ein bisschen getäuscht. Das ist vielleicht ein bisschen übertrieben. Eigentlich sind das ja die Dinge, die im Vorfeld auf den Tisch gelegt werden müssen, um das hier zu bewerten und zu beurteilen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wir sind hier in einem Erörterungstermin. Hier sollen alle Punkte noch einmal auf den Tisch, damit sie im Nachgang zu diesem Erörterungstermin von uns als Planfeststellungsbehörde auch entschieden und bewertet werden können.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Wenn eine so grundlegende Aussage wie die Prioritätenregelung schon infrage gestellt ist, dann muss man sich natürlich weiter fragen, wie es sich mit den ganzen Zahlen verhält, die sowohl in der Prognose als auch als Basis des Flugsicherheitsgutachtens zurate gezogen wurden. Wie verhält es sich da mit dem Wahrheitsgehalt? Das sollten wir vielleicht als Nächstes einmal überprüfen.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Gestern wurde eine ganze Reihe von Parametern, die in die Bewertung der Flugsicherheit einfließen, genannt und so gemixt, dass auch für mich persönlich, der ich mich mit der Luftfahrt beschäftige, letztendlich kein klares Bild herauskommen konnte. Die Grundlage der Prognose bilden ja die tatsächlich erfassten Flugbewegungen des Jahres 2000. Für die Prognose wird eine Verkehrssteigerung von 34 % angenommen, was in Bezug auf 2000 eine Anzahl von 59.742 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten ergäbe. Wir haben gestern die Frage schon beantwortet – insofern kann es relativ kurz wiederholt werden –, auf welchem Zahlenmaterial diese Prognose beruht. Wenn ich es richtig verstanden habe, haben Sie für den IFR-Verkehr die Zahlen von ARC, also dem Airport Research Center, zugrunde gelegt. Das bezog sich auf die Flüge nach Instrumentenflugregeln, wenn ich es richtig verstanden habe.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Bitte, Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Diese Ausführungen bezogen sich ausschließlich auf die Bestimmung des sogenannten Spitzentages oder der Spitzenstunde. Ich hatte ja ausgeführt, dass für die Sicherheit grundsätzlich nicht bedeutsam ist, den Durchschnitt einer sechsmonatigen Periode, also von 180 Tagen, zu betrachten; vielmehr muss man die Peaktage, also die Maximalbelastungen, die im System herrschen, analysieren. Dafür bedurfte es der Modellierung eines Spitzentages. Dieser Spitzentag setzte sich aus den IFR-Verkehranteilen zusammen, die die Firma

ARC zugeliefert hat – das ist richtig –; es war Bestandteil der Prognose, wenn auch dort nicht aufgeführt. Das hatten wir gestern umfassend diskutiert. Auf diese IFR-Bewegungszahl wurden dann die lokalen VFR-Verkehrsmuster aufgeprägt. Das waren die beiden Beulen, die Sie sicherlich noch in Erinnerung haben. In Summe ergaben sie beispielsweise für das Jahr 2015 47 Bewegungen in der Spitzenstunde.

Für die restliche Durchschnittsbetrachtung – auch das externe Risiko wird ja auf einen langfristigen Horizont gerechnet – benutzt man ebenfalls, wie es die Lärmrechner tun, die Daten der sechs verkehrsreichsten Monate. Sie haben gerade die Zahl für 2015 genannt. Diese Daten sind in dem Datenerfassungssystemformat formalisiert niedergelegt. Dieses Format ist ebenfalls von der Prognose bereitgestellt und in unser System implementiert worden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Fricke. – Herr Rademacher, bitte.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Verstehe ich es richtig, dass der Anteil der Flugbewegungen nach Sichtflugregeln aufgrund der Annahmen der Flugplatzgesellschaft prognostiziert wird?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Fricke? – Bitte, Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Was die Allgemeine Luftfahrt angeht, hat man natürlich auch die Flugbewegungen des Jahres 2000 berücksichtigt. Wenn Sie im Prognosegutachten nachschauen, werden Sie feststellen, dass Herr Prof. Wolf auch einen längeren Zeitraum betrachtet hat. Aufgrund dieser gesamten Daten – Entwicklung der Allgemeinen Luftfahrt auch einige Jahre zurück – hat er dann eine Prognose erstellt, wie der weitere Verlauf der Allgemeinen Luftfahrt für das Jahr 2015 aussehen wird und welche Einschränkungen letztendlich die Allgemeine Luftfahrt bei dem dort prognostizierten IFR-Betrieb zu erwarten haben wird.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Kames. – Herr Rademacher.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Bei den Bewegungszahlen – jetzt kommen wir einmal auf das Prognoseszenario zu sprechen – wird also nicht zwischen IFR- und VFR-Verfahren unterschieden. Das macht es für uns bei den Tagesverläufen so schwer, das Ganze nachzuvollziehen. Ist es richtig, dass der angegebene Maximalwert von 61 Flugbewegungen pro Stunde im Referenzjahr auf Angaben der FMG beruht?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Das ist korrekt: tatsächlich durchgeführter Flugbetrieb.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Meine Frage an die Bezirksregierung: Hat eine Überprüfung dieser Datenbasis stattgefunden und, wenn ja, mit welchem Ergebnis? Stimmen die Zahlen mit denen der DFS und mit den Erhebungen des Landes Nordrhein-Westfalen überein?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Eine endgültige Überprüfung hat naturgemäß noch nicht stattgefunden; sonst hätten wir uns ja in diesem Punkt schon festgelegt. Dies wird aber natürlich im Nachgang zu diesem Erörterungstermin geschehen.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Es könnte also sein, dass in dieser Referenzstunde des Jahres 2000 mit 61 Bewegungen z. B. – das war damals noch möglich – vier F-Schlepps rausgegangen und in derselben Stunde wieder gelandet sind und damit 16 Bewegungen generiert haben? Das ist also theoretisch möglich? Das ist eine Annahme, eine Behauptung; ich habe dies nicht geprüft. Aber damals hat noch Segelflugbetrieb in Mönchengladbach stattgefunden.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ich habe den Umfang des Segelflugbetriebs im Jahr 2000 noch in recht guter Erinnerung. Wenn ich mich da an einen Spitzentag erinnere, der auch da zugrunde gelegt worden ist, fand nach meiner Erinnerung gar kein F-Schleppbetrieb statt. Was wohl eine Rolle spielte, war an einem Maximaltag der sehr hohe Anteil von Platzrundenflügen im Schulflugbetrieb.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Rademacher, bitte.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Noch einmal zusammengefasst: Es könnte also theoretisch sein, dass in diese Maximalbewegungen eine Zahl von vielleicht unter zehn Segelflugbewegungen eingeflossen ist, die letztendlich mit als Begründung dafür herangezogen werden, dass IFR-Verkehr in Mönchengladbach als möglich berechnet wird.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Es waren überhaupt keine Segelflugbewegungen darin enthalten.

Gerhard Rademacher (Einwender).

Das wird, denke ich, das Land letztendlich bei der Überprüfung der Basisdaten herausfinden.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Wir haben nur über Motorflugbewegungen geredet.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Ich wollte ja auch nur auf diesen Punkt aufmerksam machen. – Wir sind jetzt beim Prognosegutachten. Welche Verteilung zwischen IFR und VFR liegt dem zugrunde? Im Flugsicherheitsgutachten stehen etwas widersprüchliche Aussagen. Auf Seite 5 wird ausgeführt, dass 23,4 % IFR-Verkehr und 76,6 % VFR-Verkehr angenommen würden. Ist das richtig?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Rademacher, das ist richtig. Auf Seite 50 werden diese Zahlen genannt. Allerdings stehen oben auf der Seite die Originaleingangsdaten für alle Prognosezahlen. Dort liegt der IFR-Verkehrsanteil bei 48,6 % und der Anteil des VFR-Verkehrs bei 51,4 %. Auf dieser Basis wurden dann auch alle Durchschnittsberechnungen – Sie finden dazu in diesem Gutachten viele Zahlen – angestellt. Die Zahlen unten, die Sie eben zitiert haben, waren die errechnete Zusammensetzung in der Spitzenstunde. Das soll also heißen – das ist für einen Flughafen mit einem hohen VFR-Verkehrsanteil auch typisch –, dass er die Spitzen mit einem größeren Anteil an VFR-Verkehr bedient, als es im Durchschnitt der Fall ist. Dadurch ergeben sich – auch das hatten wir gestern diskutiert – die Möglichkeiten dieser hohen Verkehrsabwicklung. Typischerweise sind es also Wochenenden mit Schönwetterbedingungen, wo in der Spitzenstunde intensiv geflogen wird. Das kommt selten vor; dann aber wird intensiv geflogen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Das heißt, dass in der Stunde, in der in Mönchengladbach der meiste Verkehr stattfinden soll oder rein rechnerisch stattfinden muss, von einem geringen IFR-Verkehr ausgegangen wird. Aber letztendlich muss das Kunststück gelingen, dass Sie der Vorgabe von Seite 17 entsprechen, die besagt, dass 45 % des prognostizierten Spitzentages mit Luftfahrzeugen der MEDIUM-Klasse erfolgen müssen. Das sind Boeing 737 und andere. Ich kann mir nicht vorstellen – auch wenn es gestern einmal angesprochen wurde, dass dies unter theoretischen Bedingungen möglich sei –, dass Visual Approaches als Standardverfahren angesehen werden. Sie dürften die absolute Ausnahme darstellen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ich konnte diese beiden Zahlen eben nicht so schnell nachvollziehen; ich versuche, es zu reflektieren. Es ist aber so, wie Sie es, glaube ich, auch gesagt haben. Wir haben einen so genannten Traffic Mix im Prognosejahr – das steht auf Seite 17 – mit einem MEDIUM-Anteil von 46 % im Durchschnitt und 45 % in der Spitzenstunde, was ungefähr das Gleiche ist. Diese 45 % verrechnen sich jetzt in der Spitzenstunde auf 23 % IFR-Verkehr insgesamt. Das heißt – natürlich unterstellt, dass der MEDIUM-Verkehr IFR-Verkehr ist, wie Sie es eben auch proklamiert haben –, dass über den Daumen die Hälfte des IFR-Verkehrs MEDIUM-Flieger sind. In der Spitzenstunde verbleiben davon 12 %.

Wir hatten diese Zahlen zusammenzubringen, damit sich das auch mit der Diskussion um die TAAM-Simulation wieder schließt. Wenn Sie jetzt dieses Quotierungsmerkmal nehmen und über den Daumen ein Viertel IFR-Verkehr und drei Viertel VFR-Verkehr von 47 Bewegungen in der Spitzenstunde nehmen, dann kann man daraus etwa 12 Bewegungen schlussfolgern; 25 % von 47 sind etwa 12 Bewegungen in der Spitzenstunde. Das ist der IFR-Verkehr. Wenn Sie dies in typischerweise sechs Starts und sechs Landungen aufteilen, dann passt dies mit der TAAM-Simulation und dem dortigen Nachweis zusammen, den wir explizit im Zusammenhang mit Düsseldorf in diesem Sicherheitsgutachten nicht erbracht haben. Aber in dem Szenario von der TAAM 43 können Sie erkennen, dass diese Bewegungszahl bei 45 unterstellten Bewegungen in Düsseldorf funktioniert. Das war die Aussage, die sich dann auch hier im Sicherheitsgutachten reflektiert.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Fricke. – Herr Rademacher.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Das ist ein bisschen schwer zu verstehen, weil ja verschiedene Werte, nämlich die von Spitzenstunden und Spitzentagen, für den Außenstehenden, der die Zahlen nicht so kennt, sehr schwer auseinander zu dividieren sind. Ich denke, bei der Bezirksregierung wird sicherlich einer mehrere Tage daran sitzen, um dies schlüssig nachvollziehen zu können. Letztendlich geht es, wie gesagt, um die Frage, ob das, was die Antragstellerin beantragt hat, nach den heutigen Erkenntnissen und den eingereichten Unterlagen überhaupt abzuwickeln sein wird. Da wird einer sehr, sehr lange rechnen müssen.

Mein Eindruck ist ein relativ einfacher: Hier wird aufgrund der Verschiebungen der Sichtweisen irgendwo der Versuch gemacht, das Verhältnis zwischen IFR und VFR so lange zu rechtzuschieben, dass diese 47 Bewegungen als abwickelbar erscheinen. Ob damit das Passagieraufkommen abzuwickeln sein wird, habe nicht ich letztendlich zu beurteilen. Aber es ist natürlich grundsätzlich zu hinterfragen, ob dies tatsächlich möglich sein wird.

Wir haben in dieser Tagesverteilung etwas gesehen, was eigentlich untypisch ist – das ist gestern auch schon herausgekommen –; denn das gesamte deutsche Flughafensystem ist ja in ein internationales System eingebunden. Wir haben gestern gelernt, dass die Leute morgens aus Male abfliegen und dann aufgrund der hohen Geschwindigkeiten mehr oder weniger zeitgleich in Deutschland ankommen. Es ist schon erstaunlich, dass sich die Verteilungskurven in Mönchengladbach dann ganz anders und mit ganz anderen Zeiten als bei vergleichbaren Flughäfen in Köln oder Düsseldorf darstellen sollen. Auch dies ist meiner Ansicht nach wiederum ein Indiz dafür, dass die verschiedenen Parameter solange hin- und hergeschoben wurden, bis es endlich ein einigermaßen passendes Bild ergab.

(Beifall bei den Einwendern)

Die konkrete Frage, die sich daraus ergibt, ist ganz einfach folgende: Was passiert in Mönchengladbach, wenn zeitgleich die Spitzen in Düsseldorf starten bzw. landen? Es wird vom Tagesverlauf her sicherlich im IFR-Verkehr nicht anders sein.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Fricke, bitte.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Rademacher, es ist natürlich nicht schön, wenn man hört, dass man hier vermutlich hin- und hergeschoben habe, bis es passt. Wir hatten dazu gestern schon erläutert – wir hatten auch zugesagt, dass wir diese Information sicherstellen –, wie die Tagesganglinie entstanden ist. Das ist ja in der Prognose selbst nicht dargelegt worden. Die Ausprägung dieser Tagesganglinien dürfen Sie jetzt innerhalb der 15 Prognosejahre natürlich nicht mit Köln/Bonn oder Düsseldorf vergleichen, sondern nur mit einem mit Mönchengladbach vergleichbaren Flughafen. Dort wurde meines Wissens – dies wird der Kollege Wolf dann noch einmal klarstellen – im Wesentlichen auf Dortmund abgehoben, um auf Basis real existierenden Verkehrs die Tagesganglinie zu konstruieren, die in Zukunft in Mönchengladbach erwartet wird.

Wichtig ist nun – auch dies mache ich noch einmal deutlich –, dass die Tagesganglinien auf den Seiten 15 und 16 des Sicherheitsgutachten dargestellt sind. Sie haben dort also typischerweise morgens um 10 Uhr eine Zahl von Flugbewegungen, die zwar keine Spitze, aber doch einen erhöhten Wert darstellt, dann haben Sie noch eine Spitze – ich rede jetzt über Starts – zwischen 10 und 12 Uhr und dann eine geringere zwischen 17 und 18 Uhr. Wenn man sich die Flugpläne kleinerer Airports ansieht – Nürnberg kann man nicht mehr ganz dazuzählen –, dann erkennt man, dass dieses Szenario nicht völlig abwegig ist. Wir werden das noch einmal genau darlegen können. Ich denke, die Begründungen hierfür sind sehr einleuchtend.

Der zweite Punkt, der mir wichtig ist, damit hier mit dem VFR-Anteil kein falsches Bild aufkommt, ist folgender: Entscheidend für die Abwickelbarkeit der Verkehre von MGL und Düs-

seldorf ist natürlich in erster Linie der IFR-Verkehr. Um ihn geht es hier auch im Rahmen der Simulation; das dürfen wir nicht vergessen. Die TAAM-Simulation selbst, die diese Interaktion darstellt, betrachtet die IFR-Verkehre. Wichtig ist hier nicht – unabhängig davon, was wir im Modell im Detail sagen –, ob es in der Spitzenstunde 47 Flugbewegungen sind, wovon soundso viele VFR sind, oder ob es nur 43 sind und wir vier VFR-Flieger abziehen. Entscheidend ist für die Interaktion zu Düsseldorf die Aussage, dass hier in der Spitzenstunde 12 Bewegungen im IFR-Betrieb erwartet werden. Diese waren, wenn ich mich recht entsinne, in der TAAM-Simulation sogar überboten worden, wo mit 14 Bewegungen gearbeitet wurde. Die 14 versus 45 – also die Spitzenstunde gleich die Maximalauslastung in Düsseldorf nach derzeitiger Beantragung – sind als verzögerungsfrei abwickelbar belegt worden. Es ist wichtig, dass man auch auf diesen Fokus schaut.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Fricke. – Herr Rademacher.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Ich widerspreche Ihnen nur ungern. Aber wenn man sich das Schaubild auf Seite 16 anguckt, dann werden dort zwar Starts und Landungen aufgeführt, aber es wird dort nicht zwischen IFR und VFR unterschieden. Wiedergegeben in der Zeichnung sind Starts und Landungen; es wird nicht unterschieden. Also wird es den meisten genauso wie mir ergehen: Es ist nicht nachvollziehbar.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ich biete konkret an, dass wir dazu die Tabellen nachliefern. Dann haben Sie ein Zahlenwerk, in dem die IFR und VFR enthalten sind.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

– Ja, ich sage das ganz einfach für den Erkenntnisgewinn. Ich habe versucht, dies deutlich zu machen, weil hier hinten die Quote steht, wie viele Bewegungen es in der Spitze sind. Sie haben also beide Werte in absoluten Zahlen. Ich gebe Ihnen Recht, wenn ich hier auf die Beschriftung gucke, dass Sie das daran nicht erkennen können. Das können wir Ihnen gern einreichen. Aber es ist für die Frage, die Sie gestellt haben – die Frage der Abwickelbarkeit beider Verkehre –, nicht entscheidend. Das wollte ich deutlich machen.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Gut, letztendlich wird die Bezirksregierung zu beurteilen haben, ob das möglich sein wird oder nicht. Ich ziehe für mich an dieser Stelle ein kleines Zwischenfazit: Für mich ist offen-

sichtlich, dass die Prognose für 2015 auf Zahlenmaterial der Antragstellerin beruht. Irgendwo muss man schon die seherischen Fähigkeiten der Flughafengesellschaft Mönchengladbach loben; denn eine solche Vorhersage für das Jahr 2015 machen zu können, ohne Kunden zu haben, bedarf meiner Ansicht nach schon einer gewissen Erleuchtung. Dies gilt erst recht, wenn dann auch noch vorhergesagt wird, wie man seine VFR-Kunden über den Tagesverlauf da und da hinschiebt, sodass das Bild letztlich rund wird. Auch hier darf man nicht vergessen, dass kommerzielle Flugschulen unter VFR, aber auch IFR in Mönchengladbach Schulung durchführen. Herr Zerbe, das wird sicherlich ein interessantes Gespräch mit dem Geschäftsführer der Schule, wenn Sie sagen, Sie könnten ihn von dann bis dann dort nicht gebrauchen. Aber lassen wir dies einmal beiseite.

Für mich drängt sich, wie gesagt, trotzdem nach wie vor die Vermutung auf, dass hier durch Schönrechnen die maximale Abwicklung dargestellt werden soll, um auf diese Weise den Bedarf für den Ausbau zu rechtfertigen.

(Beifall bei den Einwendern)

Aufgrund der Aussagen, die gestern seitens der DFS auch im Zusammenhang mit der TAAM-43-Simulation getätigt wurden, halte ich persönlich diesen Versuch schon für sehr zweifelhaft, wenn nicht für gescheitert.

(Beifall bei den Einwendern)

Auf Seite 24 des Flugsicherheitsgutachtens wird darauf hingewiesen, dass sich aufgrund der Lagebeziehung von Düsseldorf und Mönchengladbach die An- und Abflugwege kreuzen und somit gegenseitig beeinflussen. In Kapitel 7 wird diese Thematik vertieft und abschließend auf den Punkt gebracht:

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

Es wird genannt, aber – das haben wir gestern schon bemerkt – es wird nicht quantifiziert. Wie lassen sich diese Einschränkungen der Luftraumkapazität quantifizieren? Letztendlich sitzt in der Behörde jemand, der sicherlich über den gleichen Sachverstand wie ich, vielleicht auch über mehr Sachverstand als ich verfügt und der sagen muss, ob dies machbar ist oder nicht. Dem Sicherheitsgutachten ist es meiner Ansicht nach nicht zu entnehmen. Also noch einmal die Frage: Wie lassen sich diese Einschränkungen nachvollziehbar quantifizieren?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Fricke, bitte.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Rademacher, Sie waren doch gestern auch hier. Ich denke, Sie wissen, dass wir deutlich gemacht haben, dass das Sicherheitsgutachten kein Kapazitätsgutachten in dem Sinne ist, dass Sie hier die Interaktion mit Mönchengladbach inkludiert sehen. Dazu gibt es ja den TAAM-Bericht der DFS, die TAAM 43. Sie hat, was ja zumindest für die nahe Zukunft zu erwarten ist, gut abgebildet: Sie hat die Spitzenstunde für MGL – das haben wir eben ausgeführt – abgebildet und sie hat den erwarteten Wert reflektiert, der jetzt in der Beantragung für Düsseldorf steht. Darüber hinaus hat sie in dem sogenannten Zukunftsszenario sogar noch die erweiterte Zahl von 55 Bewegungen mit inkludiert und dort gesagt, sie hätten Verspätungen, aber in MGL gehe noch etwas. So waren, glaube ich, die Ausführungen von Herrn Lindenmayer. Sie haben also genau diesen Beleg hier vorliegen.

Aufgrund der heftigen Kritik seitens Herrn Heldmaier wurde von der DFS noch zugesagt, dass auch Details, die korrekte Abbildung dieses Kopplungspunktes – wir hatten gestern lange darüber diskutiert, ob er korrekt in die Simulation implementiert ist –, inklusive der Staffelmengematrix usw., nachgeliefert würden, sodass dann, denke ich, ein umfassendes Bild möglich ist. Ich glaube, die Herren wollten sich dann sogar selbst noch einmal vor die Simulation setzen. Man wird also wasserklar prüfen können, ob die Simulation in Ordnung ist oder nicht. Wenn wir davon erst einmal ausgehen dürfen, dann zeigt sie, dass diese beiden zeitnahen Szenarien miteinander funktionieren.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Fricke. – Bitte.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Aber Sie werden mir sicherlich Recht geben, dass es aufgrund der Annahme auf der einen Seite und der in Düsseldorf real existierenden Tagesverlaufskurven auf der anderen Seite sicherlich auch irgendwo zu Interdependenzen kommen kann, die dieses Ergebnis des Sicherheitsgutachtens langfristig werden infrage stellen können. Herr Lindenmayer hat es gestern ja klar gesagt: Wenn wir in die Gegend von 50 Bewegungen kommen, dann ist es mehr oder weniger – ich übertreibe ein bisschen – dem Zufall überlassen, ob in Mönchengladbach ein Flugzeug rauf oder runter kommt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Rademacher, auch hierzu noch ein Hinweis: Sie sind ja in der Fliegerei auch intensiv tätig und wissen, wie dynamisch sich dieses Luftverkehrssystem jetzt gerade entwickelt hat; ich erinnere an die großen Projekte wie European Single Sky und SESAME, die jetzt laufen.

Ich will jetzt nicht zu sehr in die Details gehen, sondern nur sagen, dass es doch alles andere als ein statisches, regelorientiertes System ist, das wir von heute einfach einmal ins Jahr 2015 transportieren könnten. Das wäre sicherlich auch kurzfristig. Das soll heißen: Was Herr Lindenmayer angedeutet hat, hat er – ich glaube, er oder jemand anderes hat es auch zitiert – selbst im Sicherheitsgutachten für Düsseldorf niedergelegt – das darf man hier schon sagen –: dass nämlich eine regelmäßige Überprüfung der Verfahrensregelung in Abhängigkeit von der real existierenden Nachfrage natürlich zu erfolgen habe. Dies passiert auch von der Flugsicherung. Sollten sich die Dinge hier nun unter dem angenommenen Ausbau des Flughafens Mönchengladbach wunderbar prosperierend entwickeln, dann wartete die DFS ja nicht, bis die Grenzwerte ihrer TAAM-43 erreicht werden, sondern sie reagierte, agierte und suchte nach Lösungen. Sie werden gefunden werden. Andere Orte in Deutschland und europaweit zeigen, dass die Flugsicherung auch bei teilweise unerwarteten Verkehrszuwächsen – siehe Dortmund und anderswo – hervorragend mit diesen Nachfragen umgehen kann. Ich sage also noch einmal: Wichtig ist, dass man – das wissen Sie auch – diese Betriebsab-sprache nicht als in Beton gegossen ansehen darf, als bleibe sie bis 2015 unverändert, und wenn es nicht hundertprozentig korreliert, dann sei bewiesen, dass die Nachfrage nicht abgedeckt werden könne. Das wäre zu kurzfristig.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Fricke. – Herr Rademacher.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Da gebe ich Ihnen sicherlich uneingeschränkt Recht. Andererseits ist heute natürlich die Frage zu klären, ob es überhaupt im Jahre 2015 zu dieser Konstellation kommen soll. Wie gesagt, das muss letztendlich die Bezirksregierung Düsseldorf entscheiden. Deswegen führt sie ja diese Veranstaltung durch.

Aus meiner Sicht kann ich nur sagen: Damit die ersehnten maximal 47 Flugbewegungen erreicht werden können, wird in dem Sicherheitsgutachten – Sie haben es selber gesagt – geglättet und ein IFR/VFR-Mix errechnet, der die notwendigen Sicherheitsabstände zwischen den Luftfahrzeugen gewährleistet. Das ist ja der Parameter, der selbstverständlich zugrunde liegen muss. Angenommen wird eine allgemeine Verteilung von 48,6 % IFR-Verkehr und 51,4 % VFR-Verkehr. In der Spitzenstunde bei den 47 Bewegungen sieht man allerdings nur einen Anteil von 23,4 % vor. Gemäß Anhang des Flugsicherheitsgutachtens – das macht es uns wieder so schwer, das zu beurteilen – sollen allein 27.481 Bewegungen, also 46 % der gesamten Flugbewegungen eines Jahres, mit Luftfahrzeugen der Kategorie MEDIUM erfolgen. Dies steht auf der letzten Seite. Es handelt sich, wie gesagt, um Luftfahrzeuge der Kategorie Boeing 737 und vergleichbare Muster. Die DFS legt bei dieser Kategorie eine Staffelung von 5 NM zugrunde. Ich denke, wir sind uns vor dem Hintergrund der Flugsicherheit auch alle darüber im Klaren, dass das gestern angesprochene Visual Approach – ich habe es vorhin schon einmal gesagt – sicherlich nicht als Standardverfahren ange-

sehen werden kann. Das ist die absolute Ausnahme; wir wissen, dass es ab und zu durchgeführt wird. Aber allein dieser Umstand offenbart, dass hier irgendwo theoretische Zahlenspiele präsentiert werden, um die Machbarkeit zu belegen. Dabei bleibe ich. Meiner Ansicht nach wird die entscheidende Frage – das ist die Kernfrage der Flugsicherheit – lauten: Sind die Verfahren so abgestimmt, dass die Sicherheit für die Kunden, die sich den Flughäfen anvertrauen, wirklich gewahrt bleibt?

Mein Fazit sieht so aus: Die der Prognose zugrunde liegenden Zahlen erscheinen als fragwürdig. Sie sind in jedem Fall – das hat die Bezirksregierung ja aufgenommen – akribisch zu überprüfen. Die Verteilung der Starts und Landungen ist willkürlich vorgenommen, ganz einfach deshalb, um die gewünschten Ergebnisse vorwegzunehmen. Die Interdependenzen zum Flughafen Düsseldorf sind – da gebe ich Herrn Fricke Recht – natürlich genannt; sie werden in dem Gutachten auch erwähnt. Aber die Folgen daraus sind meiner Ansicht nach nicht konsequent und abschließend berücksichtigt. Luftfahrzeuge der Kategorie Boeing 737 mit ihren entsprechenden Vorgaben irgendwo in einen solchen IFR/VFR-Mix einzubringen, um rechnerisch die Aufgaben zu erfüllen, ist meiner Ansicht nach ein Spiel mit der Sicherheit. Ich kann aus den bisherigen Unterlagen nicht schlüssig nachvollziehen, dass das alles über einen Tagesverlauf sicher ablaufen wird. Wir wissen aus der guten Zusammenarbeit mit der DFS, dass sie mit Sicherheit keinerlei Risiken eingehen wird.

Mein Eindruck ist, dass die eingangs gestellte Frage, wie die in absoluter Spitze prognostizierten 2,8 Millionen Passagiere sicher befördert werden sollen, nicht schlüssig beantwortet wurde, die Abwickelbarkeit des beabsichtigten Flugverkehrs ist damit aus meiner Sicht nachweislich nicht gegeben.

Dieser Umstand deckt sich ziemlich genau mit den Warnungen in Richtung Regionalflughäfen, die tagtäglich durch die Presse gehen. Der Vorredner hat es vorhin zitiert, heute standen in der „WAZ“ – ich lese im Ruhrgebiet die „WAZ“ – zwei sehr interessante Nachrichten aus Dortmund. Dort sind zweifach Triumphe zu verzeichnen: Erstens hat man mit 1,x Passagieren einen enormen Zuwachs zu verzeichnen, zweitens ist das jährliche Defizit auf 28,6 Millionen € gestiegen. Etwas weiter hinten im Regionalteil Mülheim hat sich Herr Reiner Eismann geäußert, der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Essen-Mülheim. Die hatten am Wochenende ein Tag der offenen Tür, weil der Flugplatz 80 Jahre alt wurde. Fliegerei zieht an, es waren 50.000 Zuschauer da. Das freut einen natürlich sehr, weil die Fliegerei in den Fokus der Öffentlichkeit kommt und weil es zeigt, wie die Öffentlichkeit auch positiv zum Flugverkehr steht. Herr Eismann wurde interviewt, wie er dies bewerte. Reporter neigen dazu, giftige Fragen zu stellen. Sie haben ihn gefragt: Wie ist es denn, es heißt doch generell, dass Regionalflughäfen in arge Schwierigkeiten geraten. Herr Eismann – das ist nachzulesen – hat heute gesagt: Wir machen in Essen-Mülheim ja nicht die Fehler der anderen, wir kaprizieren uns nicht auf Touristik- und Geschäftsverkehr, sondern wir versuchen, unseren

Status quo zu erhalten und werden damit ein erfolgreiches Projekt weiterführen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Rademacher. – Herr Klinger hatte noch eine Nachfrage. – Bitte schön.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Ja, ich habe noch eine Nachfrage zu meiner Anmerkung von gestern, Herr Prof. Fricke. Ihnen ist bekannt, dass die FMG als Referenzflugzeug ein Kategorie-Delta-Flugzeug ins Verfahren ein gebracht hat, nämlich die Boeing 757. Sie wird – das dürfte Ihnen auch bekannt sein – trotz des MEDIUM-Gewichtes in die Wirbelschleppen-kategorie HEAVY eingruppiert, wenn es um die Beeinflussung des nachfolgenden Verkehrs geht. In Ihrem Gutachten rechnen Sie die Staffelungsabstände aber nur mit MEDIUM. Welchen Einfluss hätte die Boeing 757 bzw. Wirbelschleppen-kategorie HEAVY auf Ihr Gutachten?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Fricke, bitte.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Sie haben Recht, wobei die Kategorie D ja diejenige ist, die im Wesentlichen nach der Anfluggeschwindigkeit die Aerodynamik des Luftfahrzeugs reflektiert. Daher ist sie für die Staffelungsmatrix nicht entscheidend; für die Staffelungsmatrix entscheidend ist die Vortex-Kategorie. Das hatten wir gestern diskutiert. Es ist richtig, dass das Bemessungsflugzeug B757 in der HEAVY-Kategorie ist. Streng genommen müsste ein Unterteil des als MEDIUM deklarierten Verkehrs hier – das wären die auszuzählenden B757, wenn sie denn wirklich kommen, als HEAVY deklariert und in die Rechnung einbezogen werden. De facto bedeutete dies für die Betrachtung, dass der hier im Gutachten gewählte Größenstaffelungsüberschuss, das heißt, die Möglichkeit, Verkehr in eine gegebene Luftraumkapazität einzubringen, reduziert würde. Wo wir uns aktuell befinden – vielleicht passt das auch noch ganz kurz zu den nachträglichen Kommentaren von Herrn Rademacher –, zeigt Seite 64 des Sicherheitsgutachtens, wo für alle Fälle – Durchschnittswert, Prognosewert, Betrachtung nur von IFR-Regeln, IFR/VFR kombiniert als Flugabstandsmodellierung; wir hatten das gestern lange ausgeführt – dargestellt wird, wie viel „Luft“ Sie zu dem Mindestwert haben, der im Durchschnitt herauskommen muss. – Ich zeige Ihnen einmal die Abbildung.

(Folie: Flugsicherheitsgutachten, Abb. 22)

Hier sehen Sie vier Balken, wenn Sie so wollen. An der linken Seite des Bildes hätten Sie den Zustand, dass rechnerisch kein weiteres Luftfahrzeug nach den gegebenen Staffelungs-

kriterien hineinzubringen wäre. Das ist also eine Durchschnitts- und eine Spitzenfallbetrachtung, die Sie im Gutachten, wie ich hoffe, sehr detailliert beschrieben finden. Der Effekt der Abbildung der einzelnen B757 mit HEAVY wäre dann, dass sich dieser Balken geringfügig in diese Richtung bewegte.

Das heißt, wir geben hier ganz klar zu, dass man diese Detailbetrachtung hätte machen müssen. Dies ist nicht geschehen, weil die Anteile der B757, die tatsächlich in dem Prognose-DES stehen, so gering sind – sie wurde zwar als Bemessungsflugzeug genommen, aber ihre Anteile sind gering –, dass sie teilweise nicht einmal erwähnt wurden. Diese Diskussion hatten wir in der ersten Woche. Daher haben wir aus der Sicherheitsperspektive heraus gesagt, wir führten diese Kategorie nicht extra ein.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Klinger, ist die Frage damit beantwortet?

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Ja.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Dann habe ich hinten im Saal noch eine Meldung zu einer Zwischenfrage gesehen.

Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):

Guten Morgen! Herr Rademacher hatte eben in seinem Vortrag nach der Prioritätenregelung gefragt. Diese Frage ging dann auch dergestalt an Sie, ob sich die Bezirksregierung schon positioniert habe. Wenn ich es eben richtig mitbekommen habe, haben Sie gesagt, dass das erst im Verfahren geklärt werden wird. Vielleicht kann ich Herrn Rademacher helfen, denn ich habe hier die GEP-Vorlage für den Regionalrat vorliegen. Ich meine, dass sich die Bezirksregierung Düsseldorf da ganz eindeutig positioniert hat. Ich zitiere einmal aus der Kapazitätsuntersuchung für Düsseldorf und Mönchengladbach. Da heißt es auf Seite 10:

Voraussetzung für die Erweiterung des Flugbetriebes in Mönchengladbach ist die Vereinbarkeit der Luftverkehre von Düsseldorf und Mönchengladbach aus betriebstechnischer Sicht.

Also genau das, was wir hier zurzeit diskutieren.

Eine Untersuchung der Deutschen Flugsicherung (DFS) ergibt die grundsätzliche Machbarkeit der Erweiterung des Flugbetriebes in Mönchengladbach und die Vereinbarkeit beider Anlagen,

– jetzt kommen wir auf die Frage von Herrn Rademacher –

wobei Düsseldorf Priorität eingeräumt wird.

Insofern hat sich die Bezirksregierung in dieser Vorlage – wohlgermerkt der Beschlussvorlage für den Regionalrat am 30. Juni – schon eindeutig positioniert. Für mich stellt sich jetzt im Hinblick auf dieses Verfahren folgende Frage, wenn solche grundsätzlichen Positionierungen vorliegen: Im Prinzip haben Sie diese ja in der GEP-Vorlage auch schon für die betriebliche Machbarkeit des Flugbetriebes getroffen, was für mich viel erheblicher ist. Nur die Einzelfragen zu Flugbetrieb, Abwicklung, Sicherheit und Bedarf werden in dieses Planfeststellungsverfahren gelegt. Die Entscheidung über die grundsätzliche Machbarkeit – so habe ich Ihre Vorlage, Ihre Beschlussempfehlung für den GEP-Aufstellungsbeschluss verstanden – ist getroffen. Daher wäre es für das Verfahren hier angebracht, wenn Sie diese Position auch darstellten.

(Beifall bei den Einwendern)

Oder muss ich es jetzt andersherum verstehen, dass Sie in diesem Planfeststellungsverfahren auch diese grundsätzlichen Fragen noch offen haben? Kann es also sein, dass wir nach dem Planfeststellungsverfahren von der Bezirksregierung Düsseldorf gerade zu dieser Frage eine andere Beschlussempfehlung bekommen? Für den Fall, dass es so sein sollte, habe ich die Nachfrage: Wie werden Sie sich im Regionalrat am 30. Juni positionieren? Werden die Erkenntnisse aus dem Planfeststellungsverfahren in den Regionalrat hineingebracht oder wird das separat behandelt, sodass das GEP-Verfahren genau mit der Sachlage, die ich eben zitiert habe, dann zur Beschlussempfehlung kommt? Es wäre gut und hilfreich, wenn Sie hier für Aufklärung sorgten. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Frau Lufen. Ich möchte dazu nur eines sagen – Herr Marten wird danach noch von sich aus ergänzen –: Sie haben es richtig angesprochen, es sind zwei getrennte Verfahren. Das, was Sie gerade angesprochen haben, ist die Beschlussvorlage für das GEP-Verfahren; wir befinden uns hier in der Erörterung zum Planfeststellungsverfahren.

(Zurufe von den Einwendern: Das ist doch der gleiche Flughafen!)

Herr Marten, dazu Ihre Ergänzung, bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Natürlich ist es derselbe Flughafen, es ist auch dieselbe Bezirksregierung. Dennoch sind es zwei verschiedene Verfahren. Ich gebe zu, dass die Parallelität beider Verfahren manchmal zu Verwirrungen führt, insbesondere dann, wenn man berücksichtigt, dass der GEP eine reine Angebotsplanung darstellt, während die Planfeststellung ein ganz konkretes Vorhaben

beleuchtet. Deswegen ist es ein Unterschied, ob ich generell etwas für möglich halte oder ob ich einen ganz konkreten Antrag wie hier den Antrag des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach für durchführbar halte oder nicht. Das ist nicht immer ganz einfach herüberzubringen. Aber das ist nun einmal die Dialektik zweier Verfahren, die mit unterschiedlichen Ergebnissen enden können. Vorstellbar ist also, dass der Regionalrat in seiner Weisheit der Beschlussvorlage folgt und die Planfeststellung zu einem anderen Ergebnis kommt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dazu noch eine Nachfrage. Bitte, Frau Lufen.

Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):

Vielen Dank für die Erläuterung. Dass es zwei unterschiedliche Verfahren sind, haben wir als Träger öffentlicher Belange schon bei der Erörterung des GEP-Verfahrens mitbekommen. Da sind ja sehr viele grundsätzliche Fragen genau in dieses Verfahren verwiesen worden. Aber meine Frage ist jetzt noch nicht beantwortet worden. Ich gehe einmal davon aus, dass die Vorlage für den Regionalrat auch von Ihrem Dezernat geschrieben wurde.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein.

Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):

Nein? – Von Ihrer Dienststelle nicht.

Der zweite Teil meiner Frage, der noch nicht beantwortet wurde, ist folgender: Werden denn zur Machbarkeit und auch zu anderen Positionen die Erkenntnisse, die Sie aus diesem Planfeststellungsverfahren gewinnen, im Regionalrat zu Korrekturen oder Ergänzungen führen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich fange mit Letzterem an. Natürlich ist es denkbar, dass das Ergebnis dieses Verfahrens, die positive oder negative Planfeststellung, den Regionalrat veranlasst, seine Entscheidung zu überdenken. Das ist sicherlich möglich. Aber es ist eine theoretische Frage. Wir wissen ja noch nicht, wie wir den Antrag auf Planfeststellung bescheiden werden.

In welche Richtung ging Ihre erste Frage?

Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):

Ob es einen Austausch gibt, ob Erkenntnisse, die in diesem Planfeststellungsverfahren gewonnen werden, zu erheblichen Änderungen der Vorlage für den Regionalrat, also der Grundlage für den GEP-Aufstellungsbeschluss, führen können. Das ist die Begründung der Bezirksregierung für diesen Aufstellungsbeschluss gewesen, der jetzt im Regionalrat ansteht. Es kann sich ja die Situation ergeben, dass wir hier aus der Erörterung eine ganz an-

dere Kenntnislage bekommen, was die betriebliche Machbarkeit anbelangt. Meines Erachtens ist dies ja gestern erstmals hier diskutiert worden. Aber Sie greifen mit dieser Vorlage an den Regionalrat den Erkenntnissen, die wir hier sammeln, schon insofern vor, als dass Sie die reine betriebliche Machbarkeit aufgrund der Stellungnahme der DFS und deren betriebstechnischen Sicht grundsätzlich für gegeben halten. Aber dies wird erst in diesem Verfahren geklärt.

Noch einmal meine Frage: Wenn sich hier die Situation in der Form verändert, dass wir eine Sachlage haben, die grundsätzliche Machbarkeit von Ihnen aber schon bestätigt wird und im Zusammenhang mit dem GEP zu einem Beschluss des Regionalrates führen soll, dann bringe ich diese beiden Verfahren nicht überein, es sei denn, es wird von Ihnen schon am 30. Juni im Regionalrat eine Information gegeben, die die Datenlage korrigiert oder verändert.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das wird so nicht gehen. Sinn eines Erörterungstermins ist es ja gerade, alle Themen von allen Seiten zu beleuchten und erst danach zu einer Entscheidung zu kommen. Deswegen werden wir als Dezernat Luftverkehr, das den Antrag auf Planfeststellung zu bescheiden hat, am 30. Juni nicht sagen können, wie wir in dieser Sachfrage entscheiden werden. Dies werden wir erst nach Ende des Erörterungstermins tun. Sollten wir dann zu einem anderen Ergebnis kommen, als in der Regionalratsvorlage zu lesen ist – – Ich nehme an, dies war nicht im Beschlussvorschlag, sondern in der Begründung zu lesen.

(Zurufe von den Einwendern: Ablehnen!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ja, in der Begründung.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

In der Begründung. Die Regionalratsvorlage teilt sich ja in zwei Abschnitte auf: zum einen das, was der Regionalrat beschließen soll, zum anderen das, was zur Begründung angeführt wird, um ihn zu dieser Entscheidung zu führen. Sollten wir also nach dem Erörterungstermin zu einer anderen Entscheidung kommen – darin sind wir frei –, dann werden wir dies natürlich dem Regionalrat mitteilen. Er müsste dann, wenn er es meint, die Konsequenzen daraus ziehen. Oder wenn es passt, dann passt es.

Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):

Darf ich noch einmal nachfragen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Bitte.

Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):

Wäre es dann nicht die schlüssige Konsequenz gewesen, erst dieses Planfeststellungsverfahren abzuwarten und dann das GEP-Verfahren durchzuführen? Es kann doch nicht sein, dass hier ein Verfahren in Gang gesetzt und abgewickelt wird, aufgrund dessen man nachträglich nach einer anderen Abwägung und einer Entscheidung, die Sie nach dem Planfeststellungsverfahren vorzunehmen und zu treffen haben werden, zu einer Änderung des GEP-Verfahrens kommen muss. Da hätte man doch im Prinzip die Wochen, die Sie jetzt noch zur Entscheidungsfindung brauchen, abwarten können. Ich verstehe diese Eile und diesen Termindruck nicht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Da gebe ich Ihnen vollkommen Recht. Man hätte das anders machen können. Es spricht auch einiges dafür, es anders zu machen. Aber der Regionalrat hat sich seinerzeit so entschieden; das müssen wir respektieren. Er ist das Gremium, das sein Verfahren bestimmt. Wir bestimmen unser Verfahren.

(Zuruf eines Einwenders: Auf Vorlage des Regierungspräsidiums ist das so geschehen!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Trotz allem ist der Regionalrat frei, seine Beschlüsse zu fassen. Die Bezirksregierung kann nur einen Vorschlag machen. Der Regionalrat hat ganz klar entschieden, die Verfahren GEP und Planfeststellung sollten parallel laufen. So sind wir in der jetzigen Situation, wie Frau Lufen sie auch beschrieben hat. – Frau Schwerdtfeger hat noch eine Nachfrage.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Ich weiß, dass es schwierig ist, uns das Wortprotokoll auszuhändigen. Aber ich stelle hier den **Antrag**,

uns bezüglich dessen, was gerade gelaufen ist, also von der ersten Wortmeldung von Frau Lufen bis zur letzten Antwort, bis Ende der Woche einen Auszug des Wortprotokolls zur Verfügung zu stellen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Frau Goldermann hatte sich auch gemeldet. – Bitte, Frau Goldermann.

Christiane Gertrud Goldermann (Stadt Korschenbroich):

Ich fand es sehr verwunderlich, Herr Marten, dass Sie gerade von der Unabhängigkeit bei der Entscheidung sprachen. Zur allgemeinen Aufklärung möchte auch ich beitragen. Ich habe hier ein Schreiben des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen vom 2. Juli 2004 an Herrn Sommer, den Rechtsanwalt der Bürgerinitiative, vorliegen. Darin schreibt das Ministerium:

Bezugnehmend auf Ihr oben genanntes Schreiben teile ich Ihnen mit, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Einvernehmen mit meinem Haus bereits im Juli 2003 entschieden hat, die bisherige Prioritätenregelung für den internationalen Verkehrsflughafen Düsseldorf beizubehalten. Dabei hat das Bundesverkehrsministerium auf das besondere Interesse des Bundes an der ungestörten und verzögerungsfreien Abwicklung des Flugverkehrs an den internationalen Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland hingewiesen. Es sieht keinen Grund, die bestehende und bewährte Vorrangregelung für den Flughafen Düsseldorf aufzuheben. Über diese Entscheidung des Bundesministeriums habe ich die Bezirksregierung Düsseldorf in ihrer Eigenschaft als Genehmigungsbehörde in Kenntnis gesetzt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Die Schreiben sind bekannt. – Herr Marten, Sie sind direkt angesprochen worden. – Bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das dürfte das Schreiben sein, dass Herr Meyer unterzeichnet hat, richtig?

Christiane Gertrud Goldermann (Stadt Korschenbroich):

Ja.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das liegt uns vor. Es ist eine Meinungsäußerung des Ministeriums. Wir werden uns in der Planfeststellung eine eigene Meinung bilden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Jetzt hatten Herr Lutter und Herr Schäfer noch Nachfragen. – Bitte.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich habe eine Bitte an den Herrn Prof. Fricke. Er wirft uns zwar immer ein paar Begriffe an den Kopf, IFR und VFR; so ähnlich verstehe ich das immer. Meint er damit, auf Deutsch ge-

sagt, das Instrumentenlandesystem? – Das meint er, ja? Das andere war das VFR. Das kommt hier nie so richtig an. Für uns Normalbürger wäre es verständlicher, wenn man diese Abkürzungen auf Deutsch ausspräche; dann wüssten wir in etwa, dass es das Instrumentenlandesystem ist. Das andere, das klingt wie V-Bird, die in Weeze pleite gegangen ist. Ich erinnere an die Titanic; beim Schwarz-Weiß-Film hieß es noch Titanic; in Farbe aus den USA heißt es „Teitenic“.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Die Frage ist angekommen, Herr Lutter. – Herr Fricke, bitte.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ist das so richtig, was ich es gesagt habe?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ich werde an der Aussprache schleifen. Es tut mir Leid, dass das nicht klar gesagt worden ist. Wir sprachen von IFR, Instrumentenflugregeln, und VFR, Visual Flight Rules – das muss man jetzt in Englisch sagen, damit es passt –, auf Deutsch Flüge nach Sichtflugregeln. Diese Informationen finden sich dann auch in dem Abkürzungsverzeichnis des Sicherheitsgutachtens. Aber, wie gesagt, ich werde mich bemühen, in Zukunft deutlicher zu sprechen.

(Ferdinand Lutter [Einwender]: Ich wollte es nur wissen!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Jetzt hatte Herr Schäfer noch eine Nachfrage. – Bitte.

Herbert Schäfer (Einwender):

Meine Nachfrage zielt auf die Bezirksregierung, auf Sie, Herr Marten, und Sie, Frau Hörr: Sind Sie in der Lage, diese Veranstaltung weiter fortzuführen, obwohl wir – das ist ja wohl kein Geheimnis – die Vorlage für den Planungsausschuss zur GEP-Änderung am 22. Juni jetzt kennen? Für mich persönlich – ich spreche hier auch für das Landesbüro der Naturschutzverbände – ergibt sich die zwingende Fragestellung, wie wir damit umgehen sollen, wenn Beschlüsse schon vorweg durch die Unterschrift von Herrn Vizepräsidenten Riesenbeck dokumentiert sind. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schäfer. – Herr Marten, bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich habe ja vorhin eingeräumt, dass es nicht ganz einfach ist, zu differenzieren. Aber bitte versuchen Sie es! Wir haben zwei verschiedene Verfahren. Das eine ist das GEP-Verfahren,

das andere ist die Planfeststellung. In der Planfeststellung werden wir uns erst nach diesem Erörterungstermin eine Meinung bilden und über den Antrag entscheiden. Wir sind durch die Vorlage des Regionalrates nicht präjudiziert; denn diese Entscheidung führte zu einer GEP-Änderung, die nur eine Angebotsplanung ist. Das heißt, GEP und Planfeststellung müssen nicht zum selben Ergebnis kommen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Bitte, Herr Schäfer, noch eine Nachfrage.

Herbert Schäfer (Einwender):

Danke schön. – Die Voraussetzungen, um das Vorhaben zu realisieren – jetzt spreche ich hier das Planfeststellungsverfahren wie einen Bauantrag an –, sind doch so, dass das GEP-Verfahren durchgeführt werden muss, damit man überhaupt bauen kann. Jetzt stellen Sie die Dinge auf den Kopf, Herr Marten; so kommt es bei mir an. Ich weiß, Sie meinen das anders. Aber Sie müssen das hier deutlich machen. Es kann doch nicht wahr sein, dass wir eine Gebietsentwicklungsplanänderung vornehmen oder auch nicht, und dann ist das ganze Planfeststellungsverfahren so gesehen für die Tonne. Das kann es nicht sein. Es muss jetzt in Ihrer Behörde geklärt werden, wer denn wo den Vorrang hat. Die Züge sind hier in voller Fahrt auf zwei Gleisen; so ist es ja beschlossen. Wie soll das denn enden? Ich erwarte jetzt keine zwingende juristische Antwort. Aber das muss jetzt geprüft werden. Denn sonst kommen wir uns alle – ich sage es einmal auf Niederrheinisch – veräppelt vor.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Marten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es kann schon sein, dass Sie das so bewerten. Sie müssen natürlich auch an den Antragsteller denken. Er ist in einer ähnlichen Lage. Wenn der GEP in der Richtung geändert werden sollte, wie die Beschlussvorlage lautet, dann kann das Planfeststellungsverfahren dennoch zu einem anderen Ergebnis kommen. Nehmen wir jetzt einmal den rein theoretischen Fall, der GEP würde nicht geändert, es bliebe beim derzeitigen GEP und wir kämen zu dem Ergebnis, der Antrag werde so planfestgestellt. Dann haben Sie ein Rechtshindernis; das ist ein anders lautender GEP. Umgekehrt, wenn der GEP geändert würde und wir zu einem negativen Ergebnis kämen, dann wäre es kein Rechtshindernis. Haben Sie mich verstanden, Herr Schäfer? Deswegen muss man die Ergebnisse beider Verfahren noch offen lassen und kann erst hinterher schauen, ob sie zusammenpassen oder nicht und welche Konsequenzen man daraus zieht, wenn sie nicht zusammenpassen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Jetzt hatte Herr Wilke noch eine Nachfrage.

Hans Wilke (Einwender):

Ich habe etwas nicht verstanden; ich bitte um Entschuldigung und um Aufklärung. Sie haben Recht, Herr Marten, dass das GEP-Verfahren und Ihr Verfahren zwei getrennte Verfahren sind; das habe ich verstanden. Aber wenn ich es recht verstanden habe – ich bitte, mich zu korrigieren, wenn ich es falsch verstehe –, dann haben Sie als Regierungspräsident doch dem Regionalrat eine Empfehlung gegeben, dass der Flughafenbetrieb möglich sei. Oder habe ich da etwas falsch verstanden? Wenn Sie aber in einer Behörde eine solche Empfehlung gegeben haben, dann halte ich das irgendwie für eine Interessenkollision. Ich bitte, mich zu berichtigen, wenn ich es falsch verstanden habe oder wenn ich mich unklar ausgedrückt habe. Ich weiß da nicht Bescheid.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Marten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie sehen auch an den Nachfragen, dass es tatsächlich ein Problem ist. Aber es lässt sich dadurch lösen, dass man auf den GEP-Kern zurückkommt. Die Bezirksregierung sagt in ihrer Vorlage – es ist nicht meine; das Dezernat hat daran nicht mitgewirkt; aber das ist nur eine Nebensache –, der GEP solle eine Angebot möglich machen. Ob dieses Angebot dann auch in der Planfeststellung umgesetzt werden kann, entscheidet das Planfeststellungsverfahren. Deswegen ist beides miteinander vereinbar.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Jetzt hat Herr Mischke noch eine Nachfrage. – Bitte.

Ulrich Mischke (Einwender):

Herr Marten, Sie haben gerade gesagt, Sie hätten in dem Gebietsentwicklungsplanverfahren – Vorlage von Herrn Riesenbeck – nicht mitgewirkt. Ich selbst war zwölf Jahre bei der Bezirksregierung Düsseldorf tätig, danach 30 Jahre beim Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Ich weiß, dass solche Beschlussvorlagen behördenintern abgestimmt werden. Sie müssen sogar abgestimmt werden; die Betonung liegt auf „müssen“. Dazu gibt es auch verbindliche Geschäftsordnungen. Ich weiß, dass der von Herrn Riesenbeck unterzeichnete Beschlussvorschlag natürlich federführend von der Abteilung 6 der Bezirksregierung bearbeitet worden ist, weil sie dafür zuständig ist. Aber in diesem Verfahren werden bei einer so wichtigen Vorlage im Vorfeld jeweils zwingend die zuständigen Fachdezernate um Stellungnahme gebeten, werden angehört und eingeschaltet. Da es sich hier um ein Problem des Luftverkehrs handelt, musste also das Dezernat 59, Luftverkehr, unter Ihrer Leitung eingebunden werden. Hätte es sich z. B. um die Anlage einer

neuen großen Talsperre gehandelt, wäre natürlich im Vorfeld das Wasserdezernat um Stellungnahme gebeten worden. Wer vom Dezernat 59 hier mitgewirkt hat, mag jetzt dahingestellt bleiben. Die meisten Mitarbeiter Ihres Dezernates haben wir hier ja auch kennen gelernt. Unstrittig ist für mich ebenfalls, dass im Vorfeld – ich weiß nicht, wann, in welchem Stadium des Verfahrens – das Dezernat 59 eingebunden war. Es ist Ihr gutes Recht, dies hier zu bestreiten. Ich denke allerdings, spätestens vor dem Oberverwaltungsgericht, wenn die Bezirksregierung alle Verwaltungsvorgänge vorlegen muss, würde sich herausstellen, ob das Dezernat 59 tatsächlich beteiligt war.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Mischke. – Herr Marten, bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Mischke, Sie sind ein alter Verwaltungshase genauso wie ich. Das heißt, wir kennen die Problematik, wenn zwei Verfahren parallel laufen und eine mögliche Befangenheit droht. Dann wird man sich als alter Verwaltungshase Gedanken machen, wie man das Problem umschiffen kann, damit es nicht zu einer Interessenkollision kommt. Daraufhin hat der Regierungsvizepräsident gesagt, dass das Dezernat 59 an der Regionalratsvorlage nicht mitwirkt; denn es müsse ja im Hinblick auf die Entscheidung in diesem Planfeststellungsverfahren einen freien Kopf behalten. Das heißt, es gibt manchmal Situationen, in denen es nicht nach Schema F geht, wie Sie es beschrieben haben und wie es mit Mitzeichnungen üblicherweise gehandhabt wird. Vielmehr wird man einer ganz bestimmten Situation dadurch gerecht, dass man festlegt, die Leute, die sich in dem Verfahren der Planfeststellung befinden, wirken an der Vorlage nicht mit. Es gibt auch keine Mitzeichnung des Dezernates 59; sie hätte durch mich erfolgen müssen. So hat man das Problem der Objektivität der hier handelnden Personen lösen wollen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Jetzt habe ich noch eine Nachfrage von Herrn Schulze gesehen, die ich noch zulassen möchte, Frau Schwerdtfeger auch noch. Dann würde ich gerne in der Rednerliste fortfahren. – Herr Schulze, bitte.

Ulrich Schulze (Einwender):

Ich kann mir gut vorstellen, dass die Regionalratsmitglieder natürlich nicht in jeder Sache den notwendigen Sachverstand mitbringen können, sondern dass die Beschlussvorlagen von den entsprechenden Fachleuten aufbereitet werden, sodass die Regionalratsmitglieder in die Lage versetzt werden, zu erkennen, ob es einigermaßen logisch ist, und sich dann für oder gegen dieses Vorhaben auszusprechen. Herr Marten, Ihren Ausführungen habe ich jetzt entnommen, dass diese Vorlage nicht von Fachleuten gemacht wurde, weil es verfahren-

renstechnisch nicht anders ging, und deshalb möglicherweise auch solche Auswirkungen – – Jemand muss ja sagen, dass er das Verfahren für machbar halte, dass er den Bedarf als offensichtlich ansieht. Wie wir hier in diesem Verfahren gesehen haben, ist der Bedarf offensichtlich nicht gegeben. Offensichtlich bestehen auch erhebliche Fragestellungen im Rahmen der Abwicklung und Machbarkeit. Wie dann jemand einen Beschlussvorschlag für den Regionalrat machen kann, in dem steht, er solle sich keine Sorgen machen, der Flughafen sei wunderbar, der Bedarf sei gegeben und das Verfahren könne auch abgewickelt werden, daher solle er dafür stimmen, ist mir an dieser Stelle ein Rätsel.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schulze. – Herr Marten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Jetzt haben Sie in Ihrer Replik ganz schön spekuliert. Erst einmal hat die Regionalratsvorlage meines Wissens den Bedarf nicht bestätigt, sondern – Frau Schwerdtfeger wird dies ja noch am eigenen Leib verspürt haben – in der GEP-Anhörung soll, wie mir berichtet wurde, immer wieder gesagt worden sein, die Bedarfsfrage werde im Planfeststellungsverfahren geprüft und habe nichts mit der Raumordnung zu tun. Deswegen hat sich die GEP-Vorlage nicht zu dem Bedarf geäußert. Die Vorlage ist von der Abteilung 6 erstellt; da sitzen die Fachleute, die Raumordnung und Landesplanung beurteilen. Die haben auch noch intern Untergliederungen; es gibt Leute, die sich mit Verkehrsfragen beschäftigen etc. Das sind auch Fachleute. Deswegen würde ich es nicht so formulieren, wie Sie es getan haben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Frau Schwerdtfeger, bitte.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Herr Marten, Sie haben eben gesagt, das Dezernat 59 habe sich aus dem GEP-Verfahren herausgehalten. Frau Hörr, Sie saßen aber doch öfter mit hinten oder auf der Empore.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie vermengen jetzt zweierlei. Ich habe gesagt, wir hätten uns bei der Beschlussvorlage herausgehalten, nicht bei gesamten GEP-Verfahren. Frau Hörr war anwesend und hat zugehört, um einen Erkenntniszuwachs zu bekommen. Sie hat sich, soviel ich weiß, nicht zu Wort gemeldet, sondern sie hat die Veranstaltung besucht und dort zugehört. Aber das sind zwei verschiedene Sachen, die jetzt nicht miteinander vermengt werden dürfen. Ich habe gesagt, wir hätten an der Beschlussvorlage nicht mitgewirkt.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Aber ich halte es schon für schwierig, sich dann den Kopf freizuhalten.

(Beifall bei den Einwendern)

Weshalb ich mich aber noch gemeldet hatte, ist, dass Sie nicht auf meinen Antrag von vorhin geantwortet haben. Ich hatte um einen Auszug aus dem Wortprotokoll gebeten. Es ist mir sehr wichtig, dass ich ihn bis Ende der Woche habe, um ihn u. a. dem Regionalrat möglicherweise noch zuleiten zu können. Das kann nicht so schwierig sein. Das war sehr kurz, es ist eine halbe Stunde.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Marten, bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie werden doch gestatten, dass wir das in der Pause mit den Stenografen besprechen und Ihnen anschließend eine Antwort geben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Eine letzte Nachfrage noch zu diesem Thema. – Frau Lufen, bitte schön.

Birgit Lufen (Stadt Tönisvorst):

Herr Marten, Sie hatten eben zu den beiden Verfahren ausgeführt. Sie haben erklärt, dass es aufgrund des Regionalratsbeschlusses unterschiedliche Verfahren geben müsse. Das wäre im Hinblick auf das Verfahren richtig, wenn genau die Fragestellungen, die hier zur Klärung kommen sollen – Bedarf, Flugsicherheit und Flugbetrieb –, aus dieser Begründung ausgeklammert worden wären. Das sind sie aber nicht. Sie haben eben erklärt, dass diese Fragestellungen nicht in der Beschlussvorlage für den Regionalrat enthalten seien. Das ist falsch. In der Vorlage ist sehr konkret in der Begründung und in der Abwägung dazu eine Position bezogen worden. Zwar ist auf – ich zitiere jetzt aus der Vorlage der Bezirksregierung – „Aussagen zum Bedarf im Einzelnen“ verwiesen worden; aber die grundsätzliche Machbarkeit und der grundsätzliche Bedarf wurden sehr wohl schon seitens der Bezirksregierung in diesem Verfahren geklärt. Dann muss ich mich an bestimmten Stellen hier fragen, warum wir hier noch sitzen, wenn eine grundsätzliche Positionierung seitens der Bezirksregierung in diesem Punkt schon erfolgt ist. Es wäre korrekt gewesen, wie Sie es dargestellt haben, wenn diese Fragestellungen komplett herausgenommen worden wären. Aber Sie haben eine Vorhabensbegründung in die Vorlage für den Aufstellungsbeschluss aufgenommen, die auch in diesem Verfahren relevant ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Marten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich habe vorhin versucht, das zu erläutern. Vielleicht ist mir das nicht gelungen. Aber im GEP-Änderungsverfahren ist immer wieder darauf hingewiesen worden, dass die Fragen des Bedarfes im Planfeststellungsverfahren entschieden werden. Deswegen kann die Frage in der Beschlussvorlage nicht abschließend geklärt worden sein. Dies stünde im Widerspruch zu dem, was Frau Stall und Frau Schwerdtfeger in der GEP-Anhörung erlebt haben. Deswegen bezweifle ich das.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Wenn ich auf die Rednerliste schaue, sehe ich, dass Herr Ewald wartet. – Bitte.

Rolf Ewald (Betroffener):

Einen schönen guten Morgen! Sehr geehrte Frau Hörr, sehr geehrter Herr Marten, wir Betroffenen und Einwender sind etwas verwundert. Ich habe mich mit einem schwerwiegenden Anliegen zu Wort gemeldet und es gestern zum zweiten Mal vorgetragen und zum zweiten Mal ist darauf von Herrn Prof. Fricke nicht geantwortet worden. Ich wiederhole es daher erneut, Herr Fricke: Es geht um die Möglichkeit einer Wirbelschleppenkollision von absehbar kreuzendem Verkehr, der einerseits nach Düsseldorf auf die Piste 05 geht und andererseits nach Mönchengladbach auf die Piste 13 geht. Ich spreche von zwei verschiedenen Airports, wie es im Fall American Airlines 587 im November 2002 in New York Realität geworden war: ein Unfall, wie er nicht im Schulbuch nachzulesen ist, der Ihnen aber, wenn ich Sie gestern richtig verstanden habe, durchaus bekannt ist. – So viel dazu.

Des Weiteren möchte ich zu der Slotknappheit vorausschicken, weil hier kürzlich die Vermutung aufkam, dass Düsseldorf noch nicht am Ende seiner Kapazität stehe. Aus der eigenen Tätigkeit in Sachen Akquisition von neuen Langstrecken-Airlines in Düsseldorf, die bekanntlich vorzugsweise hochfrequentig – möglichst täglich – operieren, muss ich allerdings sagen, dass mir die Slotknappheit in meiner täglichen Arbeit immer wieder erhebliche Schwierigkeiten bereitet hat: ob im Falle des täglichen Dienstes von Continental Airlines aus New York, von Unites aus Chicago, von Emirates aus Dubai, im Falle von Mahan Airlines aus Teheran oder von South African Airways aus Johannesburg. Schließlich wollen solche Airlines aus Marketinggründen verständlicherweise immer zur gleichen Zeit operieren. Dies liegt ja nahe.

Ich glaube, dass nach dem Fällen der Grundsatzentscheidung für neue Langstrecken nach Düsseldorf durch die jeweilige Airline-Hauptverwaltung auch Sie, verehrte Anwesende, die Ängste – ich sage bewusst: die Ängste – im Hause Flughafen Düsseldorf GmbH darüber nachvollziehen können, ob die Bedienung durch einen weiteren Prestigecarrier letztlich nicht

– quasi in letzter Sekunde – am Fehlen passender Slots scheitert. Ich hoffe, mich damit deutlich ausgedrückt zu haben.

Frau Vorsitzende, was ich Ihnen jetzt vortrage, hört sich wie ein Schwabenstreich an: Es gibt, von der Branche nahezu unbemerkt, im bevölkerungsarmen Südwesten am Oberrhein auf einer Entfernung von 120 km sage und schreibe gleich vier internationale Flughäfen: altetabliert – das ist geläufig – Straßburg mit 1,9 Millionen Passagieren und Basel-Mulhouse mit 2,5 Millionen. Neu hinzu gekommen sind auf deutscher Seite im letzten Jahr Baden Airpark mit 650.000 Passagieren und Lahr/Baden, ein Konversionsprojekt, mit knapp 3.000 Passagieren. Letzteres ist also eine erste Parallele zu Mönchengladbach auf deutschem Boden. Wie es der Zufall will, ist auf der Website des Flughafens Lahr sicherlich nicht ganz zu Unrecht der Begriff Verkehrsschatten zu finden: ein zarter Hinweis auf das bereits attraktive Angebot an Flugverbindungen auf den bereits genannten benachbarten Konkurrenzflughäfen. Aufgrund einer Ballung von so vielen verstreuten Flughafenkapazitäten – fast wie in Nordrhein-Westfalen – ist nachvollziehbar, dass die baden-württembergische Staatsregierung einen Passagierverkehr in Lahr vor wenigen Monaten nicht genehmigen wollte. Ob sinnvoll oder nicht, das Verwaltungsgericht Mannheim hat in dieser Frage anschließend eine gegenteilige Meinung vertreten. Da alle vier genannten Flughäfen defizitär sind, kann man wie die Landesregierung in Stuttgart wohl schlussfolgern: zum Leben zu wenig und zum Sterben zu viel. Entsprechend war auch die Stellungnahme unseres designierten Ministerpräsidenten Dr. Jürgen Rüttgers zum Projekt Mönchengladbach: bezeichnend.

Frau Hörr, Herr Marten, die Beendigung des VLM-Dienstes von Mönchengladbach nach London City wegen des Preisdrucks der Konkurrenz in Düsseldorf wie auch die Absetzbewegung der hier in Mönchengladbach beheimateten EAE mit ihren Turboprops nach Köln/Bonn waren nur die jüngsten Beweise für das Phänomen Verkehrsschatten über Mönchengladbach. Wie die „Süddeutsche Zeitung“ vom 14. Mai dieses Jahres berichtete, wiederholt sich die Tragik der Vitusstadt gerade in Augsburg.

(Folie)

Dort hat die einzige Liniengesellschaft, die holländische Denim Air, vor der Preispolitik der Deutschen BA auf den parallel von München ausgehenden Strecken nach Zürich und Berlin ihre Dienste eingestellt. Unterschied: Im Gegensatz zu Mönchengladbach sieht der Oberbürgermeister von Augsburg auch ohne die Erwähnung des Begriffs Verkehrsschatten – ich zitiere jetzt wörtlich – „keine Chance, dass sich eine andere Fluggesellschaft nach Augsburg locken lässt.“ Das Zitat geht wie folgt weiter: Deshalb würde der „Aus- und Umbau des Flughafens und seiner Startbahnen, der etwa 30 Millionen € kosten würde, ... unwahrscheinlich“, ebenso der Einsatz größerer Maschinen vom Typ Boeing oder Airbus. – Kommt uns das nicht bekannt vor? Diese Selbsterkenntnis in Augsburg deckt sich mit der Auffassung der Air Berlin, deren Chef bei dem Eröffnungsflug in Mönchengladbach meinte: Wenn wir es nicht schaffen, dann schafft es keiner.

Frau Vorsitzende, angesichts von 77 Standorten in Deutschland mit einer Landebahn von mehr als 2.400 m Länge fragt man sich, was an einem 78. Standort, nämlich Mönchengladbach, für Airlines so einmalig attraktiv sein soll bzw. worin der Unique Selling Proposition liegt, wie man im Airline Marketing sagt – in Orlando/Florida ist es z. B. Disney World –, zumal der von hier nur 20 km entfernte und fantastisch angebundene Flughafen Düsseldorf kurzfristig einer massiven Erweiterung entgegensieht, möglicherweise um 20.000 Slots. Bezeichnend ist aber auch, dass Lufthansa den Ausbau von Kleinstflughäfen für überflüssig hält. Gegenfrage – vielleicht kann die Antragstellerin etwas dazu sagen –: Welche Airline hält Mönchengladbach für erforderlich? Können Sie Herrn Hunold von Air Berlin nennen, der sich nur noch in einem Hintergrundgespräch mit der IHK räuspert? Warum reicht es bei ihm zu einem Vordergrundgespräch in Form eines Interviews nicht mehr?

Im Luftverkehr kann man den Begriff Verkehrsschatten etwa wie folgt interpretieren: So, wie eine Rose das natürliche Licht zum Blühen braucht, benötigt ein Flughafen zum Aufblühen den nächsten Konkurrenzflughafen möglichst weit entfernt. Entsprechend diesem Prinzip brauchten sich frankfurtnahe Flughäfen wie Nürnberg, Köln/Bonn oder Saarbrücken analog bisher auch keine Hoffnung auf langfristig haltende USA-Dienste zu machen. Quod erat demonstrandum! Wenn in Mönchengladbach eine Airline nach der anderen die Bedienung aufgab, und jetzt über mehrere Jahre Grabesstille herrschte und das Einzugsgebiet aufgeteilt wurde, so lag das wiederum an dem bereits erwähnten Verkehrsschatten. Mönchengladbach liegt ja nicht einmal im Halbschatten, sondern sogar im Kernschatten des Flughafens Düsseldorf. Wir erinnern uns: Kernschatten ist der, in den überhaupt kein Licht eindringt, und Halbschatten ist der, in den noch ein Teil des Lichtes eindringt. Werden in unserem Beispiel die Begriffe Licht einerseits und Attraktivität des Angebots von Airlines der Konkurrenzflughäfen andererseits miteinander ausgetauscht, so werden anhand dieses einfachen Bildes selbst für Branchenfremde sofort die marktbedingt ungeheuren Anlaufprobleme der Airline-Akquisition – oder etwas deutlicher: die Lebensunfähigkeit eines internationalen Flughafens Mönchengladbach – nachvollziehbar.

Werfen wir einen Blick zur NRW-Landeshauptstadt: Der dortige Airport hat sein neues Terminal samt Fernbahnhof – das hat immerhin 1 Milliarden € gekostet – selbst finanziert, kann also die dafür angefallenen Kosten desto eher amortisieren, je eher sein Verkehrsaufkommen wächst. Ein solcher Zuwachs ist aber nur dann möglich, wenn die Zahl der Slots erhöht wird. Folglich – und weil seit Abschluss der Angerland-Vergleichs 1963 der Fluglärm erheblich gesunken ist – hat die Flughafen Düsseldorf GmbH einen Antrag auf Slotterweiterung beim Verkehrsministerium gestellt. Man erwartet etwa 20.000 zusätzliche Slots. Meine Damen und Herren, 20.000 Slots! Dahinter stehen überschlägig 2 Millionen plus x Passagiere.

Was hat dies mit dem Weggang der Air Berlin von Mönchengladbach nach Düsseldorf zu tun? Seinerzeit hatte der Flughafen Düsseldorf weltweit erstmals eine Gebühr für nicht genutzte Slots eingeführt, worauf Lufthansa ihre bis dahin regelmäßig pro Flugplanperiode zum

Fernhalten von Konkurrenten gehorteten Slots zurückgegeben und Air Berlin sofort die Bedienung von Mönchengladbach durch Düsseldorf ersetzt hat. Air Berlin konnte vor allem die teure, extra für Mönchengladbach angeschaffte BAe 146 zurückgeben und ihre Flotte wieder homogenisieren; sie hatte dann wieder nur noch Boeing. Airlines, meine Damen und Herren, wollen Geld verdienen; sie verstehen sich nicht als Wirtschaftsförderer.

Am 7. Juli 2005 schrieb die „Rheinische Post“ im Vorgriff auf eine für Herbst 2005 erwartete Kapazitätsausweitung: „LTU greift Air Berlin an.“ Ich wiederhole: Es geht um 20.000 Slots im 20 km entfernten Düsseldorf.

Frau Vorsitzende, wie uns die seinerzeitige Freigabe nicht gebrauchter Lufthansa-Slots und auch die für den kommenden Herbst für Düsseldorf zu erwartende Kapazitätserweiterung um 20.000 Slots – oder lassen Sie es 15.000 sein; es ist auf jeden Fall ein Riesenvolumen – zeigen, erweist sich jede Sloterweiterung in Düsseldorf als nachteilig – um nicht zu sagen: lebensgefährlich – für eine Entwicklung regelmäßigen Verkehrs in Mönchengladbach, egal, ob IFR oder VFR. Das heißt, die Gesetze des Marktes werden in diesem Herbst für Mönchengladbach manche Startbahnlampen der Hoffnung ausgehen lassen. So einfach ist das.

Wenn man die um Mönchengladbach herum aufgebaute Wagenburg – es ist eine Wagenburg – von drei Flughäfen mit 24 Millionen Jahrespassagieren samt 15 Billig-Airlines betrachtet – die teureren wie Lufthansa, British Airways und Air France kommen noch hinzu –, dann erscheinen die Erfolgsaussichten für die Amortisierung eines Flughafenausbaus in Mönchengladbach so, als wolle man in einem 10 m tiefen Brunnen quasi durch Beten eine Rose zum Blühen bringen.

Wer einen Blick über den Tellerrand wirft – ich glaube, das sollten wir hier durchaus einmal tun –, stellt fest: Jeder Mensch ist einmalig, aber mancher kleinere Flughafen ist austauschbar.

(Karte: Ausgewählte Verkehrsflughäfen)

Ich habe hier eine Karte, der Sie die Ergebnisse im „Handelsblatt“ vom 31. Mai entnehmen können.

Da nach wie vor der Grundsatz „Der Teufel macht immer auf den größten Haufen“ gilt, ist es sehr gut vorstellbar, dass eine Sloterweiterung in Düsseldorf massive Auswirkungen auf die Attraktivität – also die Zahl von Flugzielen, Frequenzen und Kapazitäten – der traditionellen Nachbarn, der Flughäfen Niederrhein, Köln und Dortmund, haben wird, was eine Abwanderung zur Folge haben könnte. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass sich manche Airline in Köln/Bonn verabschieden wird, um nach Düsseldorf zu gehen. Den Anfang hat German Wings bereits gemacht. Wenn der erstrebte Planfeststellungsbeschluss in einem Jahr beim Oberverwaltungsgericht Münster zur Entscheidung ansteht, werden die NRW-Flughafenlandschaft längst einen blitzartigen Strukturwandel hinter sich gebracht und der Kernschatten auf

Mönchengladbach einen ganz anderen Farbton erhalten haben: tiefschwarz. Worin sieht die Antragstellerin noch einen Hoffnungsschimmer? Das ist meine Frage.

Meine Damen und Herren, am 14. Juli 1992, vor 13 Jahren, berichtete die angesehene „Deutsche Verkehrszeitung“ zu dem auch im Luftverkehr bekannten Verkehrsschatten-Theorem – ich zitiere –:

Der Ausstrahlungs- und Einflussbereich eines Großflughafens legt sich verkehrlich wie ein Schatten über das Umland. Liegt nun ein kleinerer Flughafen in diesem Schatten, kann er sich nicht entwickeln. Ihm fehlt zu einem gesunden Wachstum das Licht, sprich die Angebotsvielfalt.

Ich projiziere dies einmal auf hiesige Verhältnisse: Frau Vorsitzende, stellen Sie sich vor, Sie fänden einen Reiseveranstalter, der einmal pro Woche von Mönchengladbach nach Palma fliegen wollte. Wie will der gegen das Angebot in Düsseldorf bestehen, wo Sie praktisch alle 30 Minuten nach Palma fliegen können?

Dieses Phänomen führt der größere Flughafen aber nicht böswillig herbei. Vielmehr entscheiden diejenigen, die den Flughafen tatsächlich nutzen und benötigen: die das wirtschaftliche Risiko tragenden Airlines, die Fluggäste und die Spediteure. Sie entscheiden an jedem Tag neu darüber, welchem Flughafen sie den Vorzug geben. Hinzu kommt der Effekt der eingetretenen Pfade:

Da sind wir schon immer hingegangen! Mutter, auch in Zukunft ab nach Düsseldorf oder ab nach Köln!

Nicht ordnungspolitische Ziele, sondern marktstrategische Verhaltensweisen und Randbedingungen bestimmen letztlich, welcher Flughafen in der Gunst der Nutzer höher steht.

Die Kernfrage lautet weltweit: Ist die kritische Mindestmasse an Passagieren pro Flug im Jahresdurchschnitt allein durch die Lokalnachfrage zu erzielen, wie es hier offenbar erhofft wird, oder bedarf es auch der Passagiere des Umsteigerverkehrs? Im Interkontinental-, aber auch im Mittelstreckenverkehr ist diese Frage eindeutig zu bejahen, sonst hätten Gateways wie Frankfurt oder London-Heathrow nie ihre Bedeutung erlangt.

Ich zitiere weiter:

Vor diesem Hintergrund wird verständlich, wenn in der Nähe eines Großflughafens gelegene Städte mit einem kleinen Flughafen weder Kosten noch Mühen scheuen, um sich an diesem „Verkehrsschatten-Marktgesetz“ vorbeizumogeln.

Genau dies erleben wir hier.

Wer hier selbst nicht weiter weiß, bedient sich oft der aufwändigen Dienste prestigeträchtiger Consultingunternehmen, um schließlich die gewünschten Ergebnisse auch in der Öffentlichkeit glaubhaft präsentieren zu können.

Wie gesagt, das ist alles noch ein Zitat.

Als Beispiel lässt sich der nur 50 km von Amsterdam-Schiphol entfernt gelegene Rotterdamer Regionalflughafen anführen: Wegen der umliegenden geschlossenen Wohnbebauung ist eine Schließung absehbar. Jetzt soll nach dem Willen der Stadt Rotterdam der Flughafen für umgerechnet 450 Millionen DM

– ich erinnere: das ist vor 13 Jahren geschrieben worden –

in 4 km Entfernung nordöstlich des alten Standortes neu aufgebaut, also verlegt werden, „um der lokalen Wirtschaft mehr Impulse zu geben“.

Das war 1992. Geschehen ist nichts. Die Vokabeln sind in Mönchengladbach die gleichen wie in Rotterdam.

Um das Vorhaben mit der notwendigen Überzeugungskraft zu versehen, wurde die Erasmus School of Rotterdam als Gutachter eingeschaltet. Diese berühmte Business School ist zwar kein Consultingunternehmen, nimmt aber aus verständlichen Gründen wie auch andere europäische Einrichtungen dieser Art gern Consultingaufgaben an.

Bei der Untersuchung ausgewählter Regionalflughäfen wie Antwerpen, Basel/Mulhouse, Birmingham, Köln/Bonn und Lyon geht es insbesondere um die wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Implikationen der Flughäfen auf das Umland. Als Ergebnis ihrer Untersuchung stellen die Autoren der Studie mehrere Pluspunkte eines Regionalflughafens für seine Umgebung fest.

Sie wurden auch hier im Raum von der Antragstellerin strapaziert; ich will sie nicht alle wiederholen.

Die Studie „Regional airports and urban economic development“ der Rotterdamer Erasmus-Universität kommt zwar zu für ihren Heimatflughafen, isoliert betrachtet,

– ich betone: isoliert betrachtet –

nachvollziehbaren und legitimen Überlegungen. Generell ist allerdings zu fragen, ob derartige Überlegungen für einen so prononciert im Verkehrsschatten von Amsterdam stehenden Flughafen wie Rotterdam überhaupt einen Sinn ergeben. Denn auf die Kernfrage geht die angesprochene Untersuchung nicht ein. Diese lautet nämlich: Wie großflächig greift ein Verkehrsschatten, das heißt, ab welchem Entfernungsradius von einem Großflughafen beginnt die Akzeptanz eines benachbarten regionalen Airports signifikant zu steigen?

Das ist doch die Frage, die hier ansteht! – Ich zitiere weiter:

Verkehrsschattenpaare wie die untersuchten Plätze Antwerpen/Brüssel (35 km), Basel/Zürich (80 km), Birmingham/London (140 km) und Köln/Düsseldorf (50 km) beweisen, dass der Aufbau einer Regionalstrecke am kleineren „Entlastungs-Airport“ parallel zum Großflughafen umso risikoreicher ist, je näher der größere und der kleinere Flughafen beieinander liegen.

Das ist ja irgendwo logisch. Dies gilt übrigens ebenso für Interkontinental-Routen ex Köln/Frankfurt, Düsseldorf/Frankfurt/Amsterdam etc. Ich habe ein jüngstes Beispiel herausgesucht: Nach Vietnam direkt kann man aus Europa bekanntlich nur von zwei Flughäfen, nämlich von Paris und Frankfurt, fliegen. Das Verkehrsschatten-Theorem ist keine Boshaftigkeit, die sich gegen Mönchengladbach richtet; das ist ein Marktgesetz, ob wir es wahrhaben wollen oder nicht.

Wissenschaftlich anspruchsvoller als die nur isoliert durchgeführte Betrachtung der Wachstumszahlen auf den genannten „Schattenplätzen“ wäre ein Vergleich mit der Aufkommensentwicklung beim jeweils großen Bruder, etwa Basel/Zürich oder Birmingham/London. Grundsätzlich entwickelt sich ein Schatten-Flughafen im Vergleich zu dem größeren Airport mit unterproportionalen Zuwachszahlen. Denn große Gateways bieten aufgrund ihrer Vielfalt von Destinationen und ihrer wirtschaftlichen sinnvollen Bündelungsmöglichkeiten Synergieeffekte, die ihnen sowohl die begehrten „economies of scale“ (Größendegres-

sionsvorteile) als auch die „economies of scope“ (Zusammenarbeitsvorteile) bringen.

Wir kennen etwa das Beispiel von Crossair und Swiss in Düsseldorf, die sich von dem jeweils anderen abfertigen lassen.

Während Köln/Bonn und Antwerpen zweifellos im Verkehrsschatten von Düsseldorf bzw. von Brüssel stehen, bestätigen Nürnberg, Birmingham und Basel als Ausnahmen die Regel. Diesen drei Airports gelang es, die bereits genannten Homebase-Carrier zu akquirieren und regionale Drehkreuze aufzubauen.

Bereits mehrfach versuchten Luftfahrtverwaltungen erfolglos, die Gesetze des Marktes mithilfe ordnungspolitischer Eingriffe auszuhebeln, indem sie sich um eine künstliche, über die Marktkräfte hinausgehende Angebotsverbesserung an einem Schatten-Airport bemühten.

Geschrieben 1992!

Beispielsweise bewirkte der „Maßnahmenkatalog zur Förderung der Luftverkehrs am Flughafen Köln/Bonn

– das muss man sich einmal auf der Zunge zergehen lassen –

in NRW lediglich, dass für Düsseldorf beantragte, aber nur für Köln/Bonn gewährte Verkehrsrechte von überseeischen Carriern mangels Zubringern nicht genutzt wurden. Ergebnis: Jetzt

– 1992 wurde das geschrieben –

wird keiner der beiden Flughäfen von dieser Airline bedient (z. B. Gulf Air oder Singapore Airlines). Mit anderen Worten: Vorher stand ein Flughafen im Schatten; jetzt stehen beide Flughäfen – und damit das ganze Bundesland – im Regen.

Die geplante Rotterdamer Airport-Verlegung 4 km näher an Amsterdam heran ... findet auch in Deutschland ihre Parallele. Beispielsweise strebt die NRW-Landesregierung

– geschrieben 1992; das müssen Sie verinnerlichen –

aufgrund politischer Erwägungen eine Auslagerung des Regionalverkehrs von dem erst zu zwei Dritteln ausgelasteten Düsseldorfer Flughafen an. Dabei hat sie aber nicht etwa den 50 km weiter südlich lie-

genden, nur zu einem Drittel ausgelasteten und mit einer fertigen Infrastruktur aufwartenden Flughafen Köln/Bonn im Sinn, sondern die 30 km westlich bzw. nördlich gelegenen, technisch aber erst noch auszubauenden Flugplätze Mönchengladbach und Essen-Mülheim.

Wie Sie alle wissen, wohnten im Anflugsektor von Essen-Mülheim Ruhrbarone wie die Chefs von Aldi und Ruhrgas; sie haben diesem Zauber ein Ende bereitet.

Der Erfolg dieser Maßnahmen ist jedoch zweifelhaft. So musste beispielsweise eine viel versprechende Regionalfluglinie ex Mönchengladbach mangels Volumen wieder schließen.

Im Nachhinein hatten alle aufgegeben, ohne eine Ausnahme. – So viel zum Thema Verkehrsschatten.

Ich komme zum Thema Verkehrsverlagerung. Jetzt könnte ich hier natürlich die rhetorische Frage stellen, ob in Berlin Verkehre von dem defizitären und deshalb zu schließenden Flughafen Tempelhof nach Tegel zwangsverlagert wurden bzw. wo sonst in der Nachkriegszeit der deutschen Flughafenlandschaft bisher eine Zwangsverlagerung stattfand.

Meine Damen und Herren, den Flughäfen Dortmund, Münster, Osnabrück, Köln, Niederrhein und Mönchengladbach ist eines gemeinsam: Sie leben allesamt nur vom Überlauf über die Kapazitätsbeschränkung in Düsseldorf. Angesichts der Slotknappheit am Flughafen Düsseldorf standen bisher mehrere Male Überlegungen zum Thema Zwangsverlagerung – oder wie immer Sie das nennen wollen – an, die aber alle im Sande verlaufen waren:

- Nach dem zweiten Ölpreisschock 1983 – Sie erinnern sich an das Sonntagsfahrverbot auf den Autobahnen – war am Flughafen Köln/Bonn das Verkehrsaufkommen eingebrochen und in Düsseldorf leicht gestiegen. Daraufhin initiierte der Aufsichtsratsvorsitzende des Flughafens Köln/Bonn, Oberbürgermeister Burger, ein Hearing im Verkehrsausschuss des Düsseldorfer Landtages und forderte eine „ausgewogenere Verkehrsentwicklung“. So lautete das damals verklausulierte Beamtenhochdeutsch für die erhoffte Verlagerung. Es dauerte Jahre, bis sich eine Verlagerung der von Düsseldorf ausgehenden Schwarzmeerverkehre nach Köln wegen außenpolitischer Staatsverträge, nämlich bilateraler Luftverkehrsabkommen, als rechtlich nicht durchsetzbar erwies. Genauso viele Jahre grassierten die Verunsicherung und der Vertrauensschaden am Markt.
- Unmittelbar nach dem Brand 1996 – man wusste vor lauter Bürocontainern auf dem Vorfeld in Düsseldorf schon bald nicht mehr, wo Flugzeuge parken – wurden alle im kommerziellen Verkehr eingesetzten Propellerflugzeuge von Düsseldorf nach Mönchengladbach verwiesen. Gegen diese Zwangsumsiedlung erhoben die betroffenen Airlines Protest; drei Luftverkehrsgesellschaften gingen dagegen sogar gerichtlich vor. Binnen drei

Monaten standen die verwiesenen Luftverkehrsgesellschaften in Düsseldorf wir auf dem Hof. – Komisch!

- In den Jahrzehnten, als das Land Nordrhein-Westfalen noch Gesellschafter an beiden Flughäfen, sowohl von Düsseldorf als auch von Köln/Bonn, war, erwies sich eine Verlagerung als rechtlich nicht durchsetzbar, mithin unmöglich.

Mit welchen Argumenten glaubt die Antragstellerin, obwohl diese Konstellation nicht mehr gegeben ist, der Wähler die Regierungsparteien ausgetauscht hat und der künftige Ministerpräsident Dr. Jürgen Rüttgers sich schon schriftlich zu Mönchengladbach geäußert hat, künftig unsere Bezirksregierung oder gar das Oberverwaltungsgericht für eine Verlagerung noch überzeugen zu können?

Ich komme zu dem Punkt der Anpassung von Flugzeugkapazitäten am größeren Flughafen. Nach dem zweiten Ölpreischock 1983 erklärte der seinerzeitige Vorsitzende des deutschen Charter-Airline-Verbandes ADL, Benno Schild, die Reaktion der Angebotsseite auf das Sinken der Nachfrage in Köln und das Steigen in Düsseldorf wie folgt – ich glaube, das ist ganz interessant, weil man das sonst in der Kürze und so klar nie zu hören bekommt –: Wenn die Nachfrage in ein aufkommenstarkes Zielgebiet, z. B. nach Spanien, um 20 % sinkt, dann reagiert ein das wirtschaftliche Risiko tragender Veranstalter wie folgt: Am kleineren Flughafen – in diesem Fall Köln/Bonn –, wo sowieso schon das kleinste Fluggerät eingesetzt war, wurde ein kostendeckender Flugbetrieb unterschritten und die ganze über einen längeren Zeitraum laufende Kette gestrichen. Da der Veranstalter den 80 %igen Rest der Passagiere seiner Kette verständlicherweise behalten wollte, bediente er ihn am benachbarten größeren Flughafen Düsseldorf mittels Einsatz größeren Geräts, das heißt, durch Übergang vom 80- auf den 100-Sitzer, vom 100- auf den 130-Sitzer oder vom 120- auf den 150-Sitzer.

Diese Systematik ist eins zu eins auch auf Mönchengladbach übertragbar. Wie an den Beispielen mit den zwischenzeitlich in Mönchengladbach eingestellten Propellerdiensten nach Dresden, Leipzig, Berlin und London City erlebt, haben die Airlines auf dem kleineren Flughafen, also Mönchengladbach, gegen Dienste zum selben Ziel auf dem größeren Airport, ob von Düsseldorf, Niederrhein oder Köln, und mit Jets keine Chance. Das wurde ja sogar von der Antragstellerin selbst schon am Beispiel London City dargelegt. Warum? Wegen der preiswerteren Konkurrenz. Was, bitte, soll sich daran künftig ändern?

Das Verkehrsschatten-Theorem richtet sich ja nicht speziell gegen Mönchengladbach, sondern auch Düsseldorf hatte es schon zu spüren bekommen. Wenn wir einmal ein bisschen in die Vergangenheit gehen, fällt mir folgendes Beispiel ein: Nachdem South African Airways ein Codeshare Agreement mit Lufthansa eingegangen war, einigten sich beide Partner, Lufthansa und South African Airways, nur noch zwischen Johannesburg und Frankfurt zu operieren und Parallelverkehre nach München und Düsseldorf aufzugeben. Ein zweites Beispiel: Nach Abschluss eines Codeshare-Abkommens zwischen Lufthansa und Air Canada war im

Verkehrsgebiet Toronto–Deutschland das Gleiche zu beobachten: Flugbetrieb nur noch zwischen Frankfurt und Toronto, Parallelverkehre nach München bzw. Düsseldorf eingestellt.

Kehren wir nach Nordrhein-Westfalen zurück: Auch eine längere Startbahn vermag dieses Verkehrsschatten-Theorem nicht aus den Angeln zu heben. Ich verweise einmal auf den Hinweis – vielleicht sollte ich besser sagen: den Nötigungsversuch – von Herrn Nixdorf Mitte der 80er-Jahre, die Computerproduktion von Paderborn wegzuverlagern, wenn die dortige Startbahn nicht verlängert würde. Die Startbahn wurde verlängert; aber das auch in Mönchengladbach beschworene arbeitsmarktpolitische Wunder blieb aus. Paderborn hat heute 1,3 Millionen Jahrespassagiere. Ergebnis: zum Sterben zu viel, zum Leben zu wenig.

Frau Vorsitzende, lassen Sie mich noch etwas zur Prioritätenregelung sagen. Airlines gestalten für den Einsatz ihrer Flugzeuge sogenannte Umlaufpläne für jeden Tag, beginnend morgens um 6 Uhr und endend um 23 Uhr; z. B. morgens Düsseldorf–Palma, Palma–Düsseldorf, Düsseldorf–Barcelona, Barcelona–Düsseldorf, Düsseldorf–London und nachts von London nach Düsseldorf zurück. Theoretisch könnte man sich einen gleichen Umlaufplan auch unter Einbindung von Mönchengladbach statt von Düsseldorf vorstellen. Wie aber ist es um die Planungssicherheit am Ende eines Tages bestellt, wenn sich durch die Düsseldorf favorisierende Prioritätenregelung in Mönchengladbach im Laufe des Tages für einen bestimmten Flug weitere Verspätungen aufürmen, die sich an den Flugsicherungseingangs- und -ausgangstoren in Luxemburg, im dahinter liegenden Frankreich und im dahinter liegenden Spanien nur verstärken können, was zur Folge hat, dass der letzte Umlauf nach Mönchengladbach zusammenbricht bzw. dieser Flug in letzter Sekunde nach Köln/Bonn umgleitet werden muss, wo kein Nachtflugverbot besteht? Wenn ein in Mönchengladbach an den Start rollendes Flugzeug, das nach Tunis gehen soll, aufgrund der mit Düsseldorf getroffenen Prioritätenregelung seinen Slot verliert, wie lange dauert es dann, bis die DFS einen neuen Slot zuteilt, der ja das Okay von den nachgelagerten Flugsicherungsstellen, in diesem Falle in Luxemburg, Frankreich, Spanien und Tunesien, erfordert? Ein Veranstalter, der solche Unannehmlichkeiten mehrmals erlebt, verliert das Interesse an der Bedienung eines solchen Platzes, weil damit sein Ruf und, noch schlimmer, sein Portemonnaie strapaziert wird. Nachtfahrten von kurzfristig bestellten Bussen sind nicht nur teuer, sondern reduzieren auch den Gewinn.

Daher stelle ich hier offiziell folgenden **Antrag**:

Wir erbitten dringend eine Stellungnahme von dem beim Bundesverkehrsministerium für die langzeitige Slotplanung zuständigen Flugplankoordinator der Bundesrepublik zur Praktikabilität der Prioritätenregelung zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach.

Noch etwas zur Zuverlässigkeit der Prognose: Wenn im Jahr 2009 der Gewinnabführungsvertrag mit Mönchengladbach und damit die finanzielle Unterstützung seitens der Flughafen

Düsseldorf GmbH auslaufen wird, soll nach Aussagen der Antragstellerin in Mönchengladbach bis zum Jahr 2015 – wenn ich richtig gerechnet habe, in sieben Jahren – ein Wachstum – das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen – auf 2,8 Millionen Jahrespassagiere stattfinden. Ein solches Wachstum hat es in Deutschland im Siebenjahreszeitraum 1998 bis 2004 tatsächlich gegeben, von 30.000 auf ebenfalls 2,8 Millionen Jahrespassagiere, und zwar am Flughafen Frankfurt-Hahn. Aber im Gegensatz zum konkurrenzfreien und vom Flughafen Frankfurt unterstützten Hahn ist Mönchengladbach von drei sehr nahe gelegenen Konkurrenzflughäfen mit zusammen 15 Billig-Airlines geradezu umzingelt und wird Mönchengladbach ab 2009 nicht mehr auf die Unterstützung eines Großflughafens zurückgreifen können. Diese Antragstellerin möge ihre Arithmetik doch einmal erläutern! So weit reicht es bei mir nämlich nicht.

Frau Vorsitzende, ein weiterer Punkt ist die Maximierung der Nachfrage. Einer Airline ist es gleichgültig, aus welchen Teilregionen die Passagiere kommen, Hauptsache, die Maximierung wird erreicht. Die Erfahrung hat gezeigt, dass dies am größeren Airport, also Düsseldorf, weitaus leichter als am kleineren, Mönchengladbach, zu erreichen ist. An einem Kleinstflughafen wie Mönchengladbach müsste eine Airline von vornherein auf eine Zielgruppe ganz verzichten, nämlich auf die Umsteiger. Dies erklärt den Wechsel der Air Berlin von Mönchengladbach nach Düsseldorf, die ihre Kunden dorthin übrigens auch per Bahn kommen lassen kann, sowie das Beharren von mit Allianzpartnern verbundenen Regional-Airlines wie Crossair, Lufthansa Cityline, BA-Franchisepartner Sunair of Danmark aus Jütland, die alle gesagt haben, sie gingen nicht nach Mönchengladbach: Es ist ein guter und interessanter Platz, es gibt auch einen Marketingzuschuss, aber was nutzt uns das, wir wollen hier auf die Mutter British Airways zurückgreifen, die uns die Abfertigung macht. Das ist ein Kostenaspekt. Dies gilt aber nicht nur für mit Allianzpartnern verbundene Airlines, sondern auch für unabhängige Airlines wie die rumänische Carpatair, die mit Saab 2000 aus ihrem Drehkreuz in Timișoara kommt. Sie hat lieber auf Slots in Düsseldorf gewartet und auf Marketingzuschüsse in Mönchengladbach verzichtet. Die können doch rechnen!

Da diese Markterkenntnisse im Zeitablauf der Antragstellerin nicht verborgen geblieben sind, warum haben sie ihr nicht irgendwann einmal zu denken gegeben, bevor sie mit einem Aufwand von Millionen Euro den heutigen Popanz hier hat aufbauen lassen?

Ende der 40er-Jahre haben die britischen Streitkräfte – schweres Gerät war ja noch reichlich vorhanden – auf Bitten der Stadt Mönchengladbach an heutiger Stelle einen Flugplatz angelegt, allerdings – das ist fast tragisch – entgegen der beim Flughafenbau üblichen Zugrundelegung eines Windhäufigkeitsdiagramms, wie es an den benachbarten Flugplätzen in Grefrath, Geilenkirchen, Nörvenich oder Düsseldorf geschehen ist. Das können Sie auf einer ICAO-Karte im Maßstab 1 : 500.000, Blatt Hannover, gut erkennen. Hätten sich die Briten nach dem Windhäufigkeitsdiagramm gerichtet, wäre das handtuchförmige Flugplatzgelände an der Niers durch die Startbahn diagonal zerschnitten worden und es hätte weder Platz für

einen Taxiway noch für eine Zufahrtsstraße gegeben. Folglich müssen jetzt bei starken seitlichen Böen am Niersplatz Piloten auf einen anderen Flugplatz ausweichen. Wenn dann von den umliegenden Plätzen nur Düsseldorf den Wind auf der Bahn hat und sie nach dort – ich habe ein konkretes Beispiel – mit einer nur zweisitzigen Cessna 152 ausweichen, dann kostet diese Schullandung in Düsseldorf 35 €. Dafür können Sie mit einer Familie Essen gehen.

In einem labilen Zustand während des zu stabilisierenden Endanfluges bei reduzierter Leistung kann sich eine plötzliche Böe von der Seite als verhängnisvoll, eventuell tödlich erweisen. Da die Ausrichtung der neuen Bahn so bleiben soll wie die alte, soll also der vor 50 Jahren begangene Kardinalfehler jetzt nur in frischen Beton und größere Masse gegossen werden, verbunden mit einem massiven Eingriff in die Natur. Frau Vorsitzende, unter kundenfreundlicher Orientierung einer signifikanten Flugplatzänderung verstehen Kunden – in unserem Fall Piloten – etwas anderes. Aber die werden ja gar nicht erst gefragt.

Ich komme zum Stichwort Brüggen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Ewald, vielleicht gestatten Sie mir den kurzen Hinweis: In Anbetracht der halben Stunde Redezeit, die Sie mittlerweile schon verbraucht haben, bitte ich Sie, alsbald zum Schluss zu kommen und sich jetzt nur noch auf das Wesentliche zu konzentrieren.

Rolf Ewald (Betroffener):

Das tue ich.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank.

Rolf Ewald (Betroffener):

Während es der Flugplatz an der Niers in 20 Jahren nicht geschafft hat, einen Anschluss an die nur 50 m entfernte Autobahn gelegt zu bekommen, sei darauf verwiesen, dass ein solcher an der stillgelegten Luftwaffenbasis Brüggen vorhanden ist. Die dort längst liegende 3.000-mal-45 m-Bahn würde einen massiven Eingriff in die Natur des hier weitaus dichter besiedelten Gebietes erübrigen.

Jetzt komme ich Ihrem Wunsch entgegen und gehe zu meinem Fazit über. Bei kritischer Zielgruppenanalyse – ich weiß Gott nichts gegen den Flughafen Mönchengladbach; das können Sie mir glauben – komme ich zu folgendem Ergebnis:

Erstens. In Mönchengladbach sind keine regelmäßigen Verkehre mehr zu gewinnen, weder freiwillig – aufgrund des Verkehrsschatten-Theorems – noch unfreiwillig qua Verkehrsverlagerung.

Zweitens. Für nur wenige Nischenverbindungen erscheint eine so gigantische Ausbaumaßnahme als unverhältnismäßig.

Drittens. Es ist fast tragisch, es sagen zu müssen, aber es ist so: Der vorletzte Sargnagel für Mönchengladbach war die Inbetriebnahme des Flughafens Niederrhein.

Viertens. Je mehr Slots im Herbst dieses Jahres für Düsseldorf genehmigt werden, desto dunkler wird der Kernschatten über Mönchengladbach.

Fünftens. Zum Thema des nicht mehr vorhandenen Einzugsgebiets, der Catchment Area, sei ergänzt: Wo nichts mehr ist, da ist auch nichts mehr zu holen, außer dass Schulden entstehen, die der Steuerzahler bis in die Ewigkeit wieder zu bedienen hat. Augsburg lässt grüßen.

Sechstens. Im Gegensatz zu den professoralen Ausführungen der Gutachter kamen meine Gedanken aus der beruflichen Erfahrung von vor Ort, aus dem Herzen und kostenlos.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Frau Vorsitzende, als ich vor 20 Jahren bei der Flughafen Düsseldorf GmbH gefragt worden war, ob ich Akquisition von Langstrecken-Airlines für Düsseldorf oder die mühselige Akquisition von Nähmaschinen – das war damals das Stichwort; ich sage es Ihnen ganz offen – für die Strickwarenabteilung in Mönchengladbach begleiten wolle, entschied ich mich für beruflich-inhaltliche Erfolge. – Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Ewald. Das waren jetzt noch einige Ausführungen auch zum Thema Bedarf. – An Herrn Fricke war noch kurz die Eingangsfrage zu der Wirbelschleppenproblematik gestellt. – Bitte, Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Ewald, Sie haben noch eine Frage zum Thema Wirbelschleppen gestellt, die nicht beantwortet war. Es ging darum, inwieweit dies bei der Betrachtung der kreuzenden Verkehre zwischen Mönchengladbach und Düsseldorf Berücksichtigung gefunden hat. Wir hatten gestern zum einen die Ausführungen der DFS dazu gehört, dass es verschiedene Instrumentarien gibt, um diese Wirbelschleppenproblematik in den Griff zu bekommen. Grundsätzlich gilt hier die Betriebsanweisung für den Flugverkehrskontrolldienst. In ihr ist geregelt, wie die Staffelung bei Gefahr von Wirbelschleppenbildung zu erweitern ist. Die Werte wurden genannt: Bis 6 NM wird erweitert, basierend auf der Mindeststaffelung von 3 NM. Das heißt, bis auf den doppelten Wert werden die Luftfahrzeuge allein aufgrund der Sorge um Wirbelschleppengefährdung im IFR-Verkehrsfall auseinander gezogen.

Für den besonderen Fall des sich kreuzenden Verkehrs zwischen Mönchengladbach und Düsseldorf gebe ich einen kurzen Hinweis auf Seite 76 des Sicherheitsgutachtens, damit Sie sehen, dass auch diese Dinge hier berücksichtigt worden sind. So heißt es hier für den Betriebsfall, der jetzt häufig angesprochen worden ist, Anflug auf Düsseldorf in Richtung 05, also Ostwindlage, Abflüge beispielsweise in Richtung 13 – ich zitiere, damit Sie das hören –:

Im einzelnen ist festzustellen, dass

- keine Vertikalstaffelung am Kopplungspunkt gegeben ist. Die Abflüge von MGL müssen verfahrenstechnisch auf mindestens 2.000 Fuß gebracht werden,
- das haben wir gestern auch gehört; das ist die Mindestabflughöhe, die erste Initiale –
wohingegen sich die Anflüge auf DUS bereits unter 3.000 Fuß befinden,
- aufgrund der fehlenden Vertikalstaffelung von 1.000 Fuß
- das hatten wir gestern auch bestätigt bekommen –
sollte weiterführend die Wirbelschleppenstaffelung berücksichtigt werden (bis zu 6 NM).

Letzteres gilt, wenn die entsprechenden Flugzeugpaarungen gegeben sind. Dies bedeutet, dass in diesem Fall genau nach BAFVK verfahren wird. Wir haben also ein abfliegendes und ein anfliegendes Luftfahrzeug, was pauschal nicht unter die BAFVK-Regelung fällt. In dem besonderen Fall der Kopplung hier wird die Regelung aber herangezogen. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die empirischen Verzögerungswerte – in diesem Fall von bis zu 6 NM – Anwendung finden.

(Zuruf eines Einwenders: Herr Fricke, ich habe das zur Kenntnis genommen, aber meine Ängste können Sie mir nicht nehmen! – Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Fricke. – Auf die Gefahr hin, dass ich mich wiederholen sollte, appelliere ich erneut an Sie, sich doch stärker an der Redezeit zu orientieren, die wir vorgegeben haben. Wir machen bewusst keine Beschränkungen; aber dies erfordert einfach ein bisschen Selbstdisziplin aller Redner, sich in etwa an die vorgegebenen zehn Minuten zu halten. Dies richtet sich vor allem an diejenigen, die sich häufiger zu Wort melden.

Ich erteile jetzt Herrn Wolfgang Dreiack das Wort, der auch schon seit längerem wartet. – Bitte schön.

Wolfgang Dreiack (Vertreter):

Sehr verehrte Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Ich wohne in Neuss. Ich bedauere, wenn ich im Folgenden vielleicht verschiedene Punkte anspreche, die möglicherweise gestern im Zusammenhang mit der Prioritätenregelung angesprochen worden sind; aus privaten Gründen konnte ich am gestrigen Nachmittag nicht hier sein.

Die bisherigen Erörterungstermine sind in den Medien, insbesondere in den Printmedien, in vielfältiger Weise reflektiert worden. So berichtet beispielsweise die „Neuß-Grevenbroicher Zeitung“ in ihrer Ausgabe vom 3. Juni 2005 über den Erörterungstermin vom Vortag und zitiert dabei Vertreter der Flughafengesellschaft Mönchengladbach, wonach die Koordination in der Region Mönchengladbach/Düsseldorf als „lösbares, technisches Problem“ anzusehen sei. Dieser Aussage muss widersprochen werden. Sie ist insbesondere vor dem Hintergrund der für 2015 prognostizierten Verkehrszahlen für Mönchengladbach von über 100.000 Flugbewegungen, davon nahezu 30.000 Bewegungen nach Instrumentenflugregeln (IFR) in den verkehrsreichsten sechs Monaten – völlig unzutreffend, ihr fehlt jeglicher Realitätsbezug.

Damit Sie den Stellenwert meiner Aussage in Ihrer späteren Gesamtabwägung aller Argumente bewerten und einordnen können, schicke ich voraus, dass meiner nachfolgenden Stellungnahme berufliche Erfahrungen in dem Bereich zugrunde liegen, der unter dem Tagesordnungspunkt 4, Flugsicherheit – hier: Koordination der Flugverkehre Düsseldorf/Mönchengladbach –, zusammengefasst ist: Ich bin gelernter Fluglotse und habe in meiner aktiven Zeit Befähigungsnachweise und Lizenzen zur Durchführung der Flugplatzkontrolle, der An- und Abflugkontrolle, der Streckenkontrolle sowie Radarkontrolle für Rundsicht radar und Präzisionsanflug radar jeweils für Düsseldorf erworben. Ich verfüge über einen Diplomabschluss der Fachhochschule des Bundes in Köln.

Durch Teilnahme an verschiedenen Qualifizierungsmaßnahmen und nach Ablegung einer entsprechenden Prüfung vor dem Bundespersonalausschuss beim Bundesministerium des Innern bin ich 1977 zum Leiter Betrieb an der damaligen Flugverkehrskontrollstelle Düsseldorf der Bundesanstalt für Flugsicherheit ernannt worden. In dieser Funktion hat mich das damalige Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen jeweils als stellvertretendes Mitglied in die Kommissionen nach § 32 b Luftverkehrsgesetz für die Flughäfen Düsseldorf, Münster-Osnabrück, Paderborn-Lippstadt und Essen-Mülheim berufen. All diese Funktionen habe ich bis zum 2. Oktober 1990 ausgeübt. In diesen Zeitraum fallen verschiedene gutachterliche Tätigkeiten im nationalen und internationalen Bereich, unter anderem eine gutachterliche Tätigkeit zu flugsicherungs-spezifischen Fragen im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Düsseldorf zur Nutzung der parallelen Start- und Landebahnsysteme am Flughafen Düsseldorf im Jahr 1986.

Ab 3. Oktober 1990 habe ich für drei Jahre die Funktion eines Leiters Betrieb an der damals neu eingerichteten Regionalkontrollstelle Berlin – Dienstsitz Berlin-Schönefeld – mit der Zuständigkeit für den Luftraum des Beitrittsgebietes übernommen, darüber hinaus die Funktion des Leiters der mit westalliierten Militärlotsen besetzten Kontrollstelle Berlin Air Route Traffic Control Centre in Berlin-Tempelhof, der aufgrund der alliierten Vorbehaltsrechte die Zuständigkeit für die Kontrolle des Luftverkehrs auf den von und nach Berlin führenden Luftkorridoren oblag. In dieser Funktion war ich Mitglied in dem auf der Grundlage des Zwei-plus-Vier-Vertrages eingerichteten deutsch-russischen Beraterausschusses Luftfahrt. Über fliegerische Erfahrungen verfüge ich durch den Erwerb der Berechtigungen für Segelflieger (Klasse C) und Privatpiloten.

Um auf den hier zur Erörterung anstehenden Tagesordnungspunkt Koordination der Flugverkehre Düsseldorf/Mönchengladbach zu kommen: Aufgrund der Lagebeziehung des Verkehrsflughafens Düsseldorf zum Verkehrslandeplatz Mönchengladbach kann in diesem Luftraum kein – ich wiederhole: kein – unabhängiger Flugbetrieb stattfinden. Das heißt, eine Abstimmung des nach Instrumentenflugregeln operierenden Luftverkehrs ist notwendig. Bei einer so starken Abhängigkeit und erforderlichen Abstimmung müssen Prioritäten dergestalt gesetzt werden, dass der IFR-Flugbetrieb Mönchengladbach dem des Flughafens Düsseldorf nachgeordnet wird.

Diese grundsätzliche Aussage, die nahezu wörtlich dem Genehmigungsbescheid des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem des Verkehrsflughafens Düsseldorf vom Dezember 1997 entnommen ist, werde ich im Folgenden näher erläutern und belegen.

Die in der vorstehenden Genehmigung angesprochenen Interdependenzen ergeben sich aus der geringen räumlichen Entfernung des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach zum Verkehrsflughafen Düsseldorf von weniger als 10 NM oder, ausgedrückt in Flugzeit, 2,4 Minuten bei Zugrundelegung der unterhalb Flugfläche 100 zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 250 Knoten sowie der Ausrichtung der Start- und Landebahnsysteme bzw. den daraus resultierenden Kreuzungsbereichen der jeweiligen Ab- und Anflugsektoren, die eine optimale Ausgestaltung lärmindernder Ab- und Anflugstrecken von/zum Verkehrslandeplatz Mönchengladbach und die Anwendung gängiger Lärminderungsverfahren sowohl bei Ab- als auch bei Anflug von/zum Verkehrslandeplatz Mönchengladbach ausschließen.

Die darüber hinaus mit den geplanten Ausbaumaßnahmen einschließlich des prognostizierten Verkehrsanstiegs verknüpften Erwartungen – Entlastung des Verkehrsflughafens Düsseldorf – sind nicht nur unrealistisch, sondern auch unzutreffend und sogar kontraproduktiv.

(Beifall bei den Einwendern)

Zur Ausgangslage: Beide Plätze, Mönchengladbach und Düsseldorf, sind von sogenannten Kontrollzonen umgeben, das heißt, von kontrollierten Lufträumen, in denen Flugverkehrskontrolle für Flüge nach Instrumentenflugregeln und für Flugplatzverkehr durchzuführen ist.

Die Grundlage für die Ausübung der Flugsicherung findet sich – dies ist in diesem Erörterungstermin mehrfach angesprochen worden; ich wiederhole es trotzdem – in § 27 c Luftverkehrsgesetz und wird wie folgt definiert:

(1) Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs.

(2) Sie umfasst insbesondere folgende Aufgaben:

1. die Flugsicherungsbetriebsdienste, zu denen gehören

a) die Flugverkehrskontrolle zur Überwachung und Lenkung der Bewegungen im Luftraum und auf den Rollflächen von Flugplätzen,

b) die Verkehrsflussregelung und die Steuerung der Luftraumnutzung

sowie weitere Aufgaben, die für die hier zu behandelnde Thematik nicht von Bedeutung sind.

Die hier in § 27 c angesprochenen Flugsicherungsbetriebsdienste sind nach Maßgabe der Verordnung über die Flugsicherungsbetriebsdienste (FS-BetrV) vom 17. Dezember 1992 und den vom Flugsicherungsunternehmen nach § 25 dieser Verordnung erlassenen Betriebsanweisungen durchzuführen. Die Grundlage für die Wahrnehmung der in § 27 c Luftverkehrsgesetz genannten Aufgaben findet sich in § 31 b dieses Gesetzes:

Das Bundesministerium für Verkehr ... wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Anteile ausschließlich vom Bund gehalten werden, mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben zu beauftragen.

Ergänzend weise ich an dieser Stelle auf § 31 b Abs. 2 Satz 2 Luftverkehrsgesetz hin, in dem es heißt:

Die Beauftragte nach § 31 b Abs. 1 Satz 1 untersteht bei der Wahrnehmung der Aufgaben nach § 27 c Abs. 2 Nr. 1 der Fachaufsicht des BMV.“

Dieser Verweis erscheint mir wichtig und erforderlich, da im Verlaufe des Erörterungstermins, z. B. am 2. Juni, im Zusammenhang mit der Prioritätenfrage vonseiten eines Rechtsvertreters der Flughafengesellschaft Mönchengladbach die Rechtmäßigkeit des Vorgehens des BMV gegenüber der Deutschen Flugsicherung (DFS), nämlich das Festhalten an der Prioritätenregelung für Düsseldorf, in Zweifel gezogen worden ist.

Um die Aufgaben der Flugsicherungsbetriebsdienste zu verdeutlichen, möchte ich diese anhand der vom Flugsicherungsunternehmen erlassenen Betriebsanweisung erläutern. Danach hat der Flugverkehrskontrolldienst

- Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen in der Luft und auf den Rollfeldern der Flugplätze zu verhindern,
- Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen und anderen Fahrzeugen sowie sonstigen Hindernissen auf den Rollfeldern der Flugplätze zu verhindern,
- den Flugverkehr sicher, geordnet und flüssig unter Berücksichtigung der Vermeidung unnötigen Fluglärms abzuwickeln,
- Hinweise und Informationen für die sichere, geordnete und flüssige Durchführung von Flügen zu erteilen.

Ohne Bedeutung ist dann der Hinweis auf die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes.

Um diese Aufgaben erfüllen zu können – den Luftverkehr sicher abzuwickeln und Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen zu verhindern –, sind vom Flugverkehrskontrolldienst bestimmte Staffelungsmindestwerte zwischen Luftfahrzeugen einzuhalten, die nicht unterschritten werden dürfen. Die Hauptstaffelungsverfahren, die vom Kontrolldienst der Flugsicherung zu verwenden sind, sind die Höhenstaffelung und das sogenannte Radarstaffelungsverfahren. Unter Höhenstaffelung versteht man die Einhaltung von Vertikalabständen zwischen Luftfahrzeugen. Dieser Mindestabstand beträgt bis einschließlich der Flugfläche 290, was in der Normalatmosphäre etwa 29.000 Fuß oder 8.700 m entspricht, 1.000 Fuß oder 300 m.

Die andere Möglichkeit, Flugzeuge zu staffeln, ist die Radarstaffelung. Bei dem heutigen Verkehrsaufkommen wird praktisch nur noch Radarstaffelung verwandt, weil die sogenannte konventionelle Staffelung, die durchaus möglich ist, aufgrund der Verkehrsmenge nicht mehr anzuwenden ist. Radarstaffelung bedeutet die Anwendung bestimmter Horizontalabstände zwischen den Radarzielen von Luftfahrzeugen, wenn diese mit Radar identifiziert wurden, zwischen einem startenden Luftfahrzeug und einem anderen identifizierten Luftfahrzeug, wenn das startende Luftfahrzeug innerhalb 1 NM vom Ende der Piste identifiziert ist. Dies bekommt bei der Konstellation hier in Mönchengladbach und Düsseldorf eine besondere Bedeutung; denn man kann ein Flugzeug nicht fliegen lassen, wenn man es nicht innerhalb 1 NM nach dem Start identifiziert hat. Die Mindestabstände zwischen diesen Flugzeugen betragen in örtlich festgelegten Bereichen 3 NM, sonst 5 NM, wobei diese Mindestwerte zur Minderung der durch Wirbelschleppen verursachten Gefahren, die gerade noch einmal von Prof. Fricke angesprochen wurden, auf nachfolgend erläuterte Staffelungsmindestwerte zu erhöhen sind. In diesem Zusammenhang weise ich nur darauf hin, dass Wirbelschleppen

nicht automatisch hinter einem Flugzeug, sondern an dessen Flügelenden entstehen. Ein Luftfahrzeug schleppt also zwei Wirbelschleppen hinter sich her. Die FAA, die Federal Aviation Agency, hat schon in der 70er-Jahren, nachdem viele Unfälle untersucht worden sind, eine Broschüre herausgegeben und für die Wirbelschleppen die Bezeichnung „the killing derwishes“, die tötenden Derwische, erfunden.

Folgende Staffelungsmindestwerte – sie sind schon angesprochen worden – sind zwischen Luftfahrzeugen einzuhalten: Wenn das vorausfliegende Luftfahrzeug der Gewichtskategorie HEAVY und das nachfolgende Luftfahrzeug derselben Kategorie angehört, beträgt der Abstand 4 NM. Zwischen einem Luftfahrzeug der Kategorie HEAVY und einem der Kategorie MEDIUM beträgt er 5 NM. Die größte Staffelungserhöhung ergibt sich mit 6 NM zwischen einem Flugzeug der Gewichtsklasse HEAVY und einem Leichtflugzeug. Zwischen einem mittleren und einem leichten Luftfahrzeug sind es 5 NM. Diese Staffelungswerte sind immer dann anzuwenden, wenn sich ein Luftfahrzeug direkt hinter einem vorausfliegenden Luftfahrzeug in derselben Flughöhe oder weniger als 1.000 Fuß darunter befindet oder wenn ein Luftfahrzeug, das einem anderen Luftfahrzeug folgt, dessen Sechsuhrposition in derselben Flughöhe oder weniger als 1.000 Fuß darunter kreuzt.

Die Gewichtsklasseneinteilung: HEAVY sind Luftfahrzeuge mit einem zulässigen Höchstgewicht von 136 t oder mehr, MEDIUM Luftfahrzeuge mit einem zulässigen Höchstgewicht von mehr als 7 t und weniger als 136 t und LIGHT Luftfahrzeuge mit einem zulässigen Höchstgewicht von nicht mehr als 7 t. Ausnahmen gibt es, wie gerade von Prof. Fricke angesprochen; die Boeing 757 hat aufgrund ihrer Wurzeltiefe – das ist auch ein Kriterium für die Stärke der Luftwirbelschleppen – die Kategorisierung HEAVY, obwohl sie von ihrem Gewicht nicht in diese Kategorie hineinreicht.

Neben diesen die Flugverkehrskontrolle bindenden Staffelungsverpflichtungen beschränken weitere Bestimmungen der Betriebsanweisung die Durchführung der Bewegungslenkung. So schreibt z. B. die Ziffer 451.3 der Betriebsanweisung vor, nach IFR abfliegenden Luftfahrzeugen grundsätzlich Standardabflugstrecken zuzuweisen und, um der Vorschriftenlage zu genügen, den Flugverkehr unter Berücksichtigung der Vermeidung unnötigen Fluglärms abzuwickeln. Dies hat zur Folge, dass Flugverkehrskontrollfreigaben, die Abweichungen von veröffentlichten Abflugverfahren unterhalb von 3.000 Fuß über Grund bei Propellerflugzeugen und 5.000 Fuß über Grund bei strahlgetriebenen Luftfahrzeugen beinhalten, nur dann erteilt werden dürfen, wenn dies aus Sicherheitsgründen zwingend erforderlich ist.

Die Komplexität der hiesigen Flugsicherungsverfahrensstruktur, wie sie bei der Koordination der Flugverkehre Düsseldorf/Mönchengladbach eine Rolle spielt, veranschauliche ich Ihnen an Kartendarstellungen. Es handelt sich hierbei um Ablichtungen aus dem Luftfahrthandbuch für die Bundesrepublik Deutschland, in der die entsprechenden Verfahren veröffentlicht sind. Diese Flugverfahren sind die kartenmäßige Umsetzung der Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung; denn diese Kartenbeschreibungen sind Verfahrensbeschreibungen.

Sie sind nicht nur im Luftfahrthandbuch, sondern auch in den „Nachrichten für Luftfahrer“ und darüber hinaus im Bundesanzeiger veröffentlicht.

(Folie: Standardanflugkarte IFR Piste 13/31 EDLN)

Hier sehen Sie die Kartendarstellung für die An- und Abflüge für Mönchengladbach, wobei aufgrund des Verkehrsaufkommens im Gegensatz zu großen Flughäfen die An- und Abflugstrecken grundsätzlich für beide Start- und Landebahnrichtungen benutzt werden, das heißt, sowohl für die Bahn 13 als auch für die Bahn 31.

(Folie: Standardanflugkarte IFR Piste 23L EDDL)

Damit die ganze Sache etwas übersichtlicher wird,

(Heiterkeit)

zeige ich Ihnen, wie sich die Verkehrsabwicklung für den Lotsen darstellt. Sie sehen auf dieser Folie die Abflugstrecken vom Flughafen Düsseldorf von der Startbahn 23 und erkennen, welches Spinnennetz der Lotse dort bewältigen muss. – Ich kann das Ganze noch dadurch ergänzen, dass ich die Abflugstrecken von Mönchengladbach dazulege. Dann wird die ganze Angelegenheit noch weniger übersichtlich.

(Folie: Standardabflugkarte IFR Piste 31 EDLN)

Zur Verdeutlichung der besonderen Probleme, die ich eben anhand der Karte angedeutet habe, greife ich zwei Beispiele heraus, mit denen sich der Flugverkehrslotse bei seiner täglichen Arbeit konfrontiert sieht, sofern die Konstellation eintritt, dass Flugverkehr von Mönchengladbach und Düsseldorf kontrolliert werden muss.

(Folie: Instrumentenanflugkarte Piste 31 EDLN)

Es handelt sich hier um die Anflugkarte für den Flughafen Mönchengladbach. Sie sehen auf dieser Karte den Flughafen Mönchengladbach und das Anflugverfahren, das vorsieht, dass Flüge nach Mönchengladbach auf dem sogenannten Instrumentenlandekurs eine Anfangshöhe von 2.000 Fuß einhalten, den ILS-Landekurs mit einer Kursführung von 309° erfliegen und die Anfangsanflughöhe bei 6,6 NM Entfernung von der Funknavigationsanlage Mönchengladbach verlassen. Mit Radar sind Luftfahrzeuge dann so zu führen, dass ihnen vor Beginn des Endanflugs, der also bei 6,6 NM zu erfolgen hat, noch 1 NM im Geradeaus- und Horizontalflug gewährleistet wird. Das heißt, ein Luftfahrzeug muss bei einer Entfernung von 7,6 NM die Höhe von 2.000 Fuß erreicht haben. Diese Ausgestaltung der An- und Abflugverfahren für den Flughafen Mönchengladbach widerspricht eigentlich den gängigen Verfahren für Lärminderung, da bei allen internationalen Flughäfen, sofern es aufgrund der

Hindernissituation möglich ist, die Endanflughöhe auf 3.000 Fuß gesetzt wird, wie es beispielsweise auch für Düsseldorf der Fall ist.

Die eben dargestellte Konstellation, die bei Westwindwetterlagen auftritt, bedeutet, dass Flugzeuge nach dem Start von Düsseldorf – hier ist der Flughafen Düsseldorf –, sofern es sich um Abflüge auf den sogenannten Abflugstrecken Nörvenich 8T oder Germinghausen 4T handelt, von der Startbahn 23 auf einem Steilkurs von 234° – den Kurs der Startbahnrichtung – bis zu einer Entfernung von 4,5 NM von der Entfernungsmessanlage Düsseldorf fliegen, dort eine Linkskurve einleiten und dem Leitstrahl 354 – einem Leitstrahl der UKW-Funknavigationsanlage Nörvenich – die Funkkennung dieser Anlage ist NOR – in Richtung Nörvenich folgen. Luftfahrzeuge, die in Richtung Germinghausen abbiegen müssen – Germinghausen ist ebenfalls eine Funknavigationsanlage, die auf der Luftverkehrsstrecke Blau 1 liegt –, drehen bei einer Entfernung von 20,6 NM von der Funknavigationsanlage Nörvenich ebenfalls eine Linkskurve und fliegen dann auf diesem Radial in Richtung Germinghausen.

Bis zum Kreuzungspunkt mit dem Endanflugkurs beträgt die Entfernung vom Start in Düsseldorf ungefähr 8 NM. Die Luftfahrzeuge befinden sich dort, da für alle diese Abflugstrecken eine Steiganweisung von 425 Fuß/NM vorgeschrieben ist, in einer maximalen Flughöhe von 3.400 Fuß. So weit, so gut; befände sich das Flugzeug darunter in 2.000 Fuß, betrüge der vertikale Abstand 1.400 Fuß. Allerdings reichen diese 1.400 Fuß nicht aus; es müssen 1.000 Fuß erreicht werden, bevor das Luftfahrzeug die Radarstaffelung von 3 NM erreicht hat. Das heißt, kurz nach Überfliegen des Messpunktes, bei dem eine Linkskurve eingeleitet wird, muss das Luftfahrzeug praktisch auf 3.000 Fuß sein. Sie sehen auch daran: Wenn ich beispielsweise die Endanflughöhe für Mönchengladbach auf 3.000 Fuß setzte, hätte dies automatisch eine Rückkopplung auf Abflüge aus Düsseldorf, die bereits beim Abdrehen nach Süden auf einer Flughöhe von 4.000 Fuß sein müssen.

Komplizierter würde die Situation natürlich, wenn es sich bei diesen Luftfahrzeugen – z. B. beim Abflug von Düsseldorf in Richtung Nörvenich – um solche der Kategorie HEAVY handelte. Insofern müssten hier in Bezug auf den Mönchengladbach anfliegenden Verkehr die erhöhten Staffelungskriterien für Wirbelschleppen berücksichtigt werden.

Darüber hinaus bedeutet diese Konstellation immer, dass der Lotse ein anfliegender Luftfahrzeug – ich sage es etwas salopp im Lotsenjargon – aus seiner Höhe „herunterprügeln“ muss, damit es rechtzeitig in einer niedrigen Flughöhe ist, um eine Staffelung zu dem Abflug aus Düsseldorf herzustellen. Diese Vorgehensweise widerspricht eigentlich der gültigen Betriebsanweisung für die Anwendung von lärmmindernden Verfahren, die besagt, Anflüge grundsätzlich so lange wie möglich in oder oberhalb der Flugfläche 100 zu belassen und nach Möglichkeit Freigaben für einen kontinuierlichen Sinkflug zu erteilen, wobei von einem Sinkgradienten von 300 Fuß/NM auszugehen ist.

Durch die von mir gerade beschriebene Situation, dass Luftfahrzeuge sehr frühzeitig auf 2.000 Fuß sein müssen, wird meiner Meinung nach eigentlich entgegen der Aufgabe, die die Luftverkehrsbehörden zu erfüllen haben, nämlich den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm – § 29 des Luftverkehrsgesetzes besagt dies –, eine Fluglärmbelastung in Grefrath, Münchrath, Helpenstein, Holzheim, Nievenheim, Straberg, Dormagen usw. erzeugt, die bei einer Ausgestaltung optimaler Anflugverfahren eigentlich nicht notwendig wäre.

Ein weitaus gravierenderes Problem stellt die Verkehrssituation bei Ostwindwetterlagen dar.

(Folie: Instrumentenanflugkarte EDDL RWY 05R)

Sie sehen hier die Anflugkarte für den Flughafen Düsseldorf, der sich in der Mitte des Bildes befindet. Hier ist der Anflugkurs. Handschriftlich habe ich die Abflugstrecken vom Verkehrslandeplatz Mönchengladbach eingetragen. Folgende Konstellation ergibt sich bei Ostwindwetterlagen, bei denen in Düsseldorf aus Richtung Westen gelandet und in Mönchengladbach in Richtung Osten gestartet wird: Der Endanflugkurs Düsseldorf zur Landebahn 05 kreuzt den Abflugkurs der Startbahn 13 an einem Punkt, an dem Düsseldorf-Anflüge ihre Endanflughöhe von 3.000 Fuß bereits verlassen haben – ich weiß nicht, ob dies auf der Karte gut sichtbar ist –; Beginn des Endsinkfluges ist auf 3.000 Fuß auf dem ILS-Gleitweg bzw. bei 8,9 NM Entfernung von der Funknavigationsanlage Düsseldorf (DUS). Das heißt, dass Mönchengladbach-Abflüge von der Piste 13 nicht auf die in der Abflugstreckenbeschreibung veröffentlichte Anfangsflughöhe von 2.000 Fuß steigen können, da bereits ein Steigen auf 2.000 Fuß eine Unterschreitung des Mindestvertikalabstands von 1.000 Fuß bedeutete. Mönchengladbach-Abflüge zunächst auf eine niedrigere Anfangsflughöhe freizugeben, um Vertikalstaffelung herzustellen, ist unzulässig, da eine Anfangsflughöhe – so die Betriebsanweisung – nicht niedriger als die Radarführungsmindesthöhe sein darf, die für diesen Bereich höher ist.

Die einzige Möglichkeit, abflugbereiten Mönchengladbach-Abflügen eine Abflugfreigabe zu erteilen, besteht nur in der Vergrößerung der Horizontalabstände zwischen aufeinander folgenden Düsseldorf-Anflügen, was zwangsläufig eine Kapazitätseinschränkung für Düsseldorf zur Folge hätte. Vor dem Hintergrund der gültigen Prioritätenregelung, der den IFR-Flugbetrieb Mönchengladbach dem des Flughafens Düsseldorf nachordnet, und der hier aufgezeigten Verkehrskonstellation wird das Bemühen der Flughafengesellschaft Mönchengladbach verständlich, eine Aufhebung der gegenwärtigen Regelung zu erreichen.

Allerdings lässt sich das für Mönchengladbach prognostizierte Verkehrsaufkommen mit administrativen Regelungen wie Prioritätenfestlegung, Absprachen und Zeitfenstern, wie noch in dem von mir bereits erwähnten Genehmigungsbescheid zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem des Verkehrsflughafens Düsseldorf angedeutet wurde, nicht realisieren. Hier soll nichts anderes als die Quadratur des Kreises versucht werden, an der schon viele gescheitert sind.

Um von vornherein dem Vorwurf zu begegnen – er war ja auch schon Gegenstand eines Diskurses mit Prof. Fricke –, mit der erläuterten Ostwindwetterlage, also Landeverkehr Düsseldorf von Westen, Abflugverkehr Mönchengladbach nach Osten, ein unrealistisches Szenario entwickelt zu haben, räume ich ein, dass diese Konstellation der Pistennutzung – langjährige Statistiken zur Flugplatzmeteorologie belegen diese Zahlen – nur zu etwa 33 bis 35 % der Betriebszeiten auftritt.

(Zuruf eines Einwenders: Nur! – Heiterkeit bei den Einwendern)

– Habe ich das nicht gesagt?

(Zuruf eines Einwenders: Doch! Gut, dass Sie es gesagt haben!)

Gleichwohl bin ich der Auffassung, dass die Flugsicherung die Verantwortung und die Verpflichtung hat, Flugsicherungsverfahren zu entwickeln und zu implementieren, die auch im Worst Case, also im schlechtesten Falle, die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs ermöglichen; denn nur dann besteht die Gewissheit der Machbarkeit des gesamten Vorhabens. Da Mönchengladbach nicht nur als „Westwindflugplatz“ genutzt werden soll, die Änderung von Windrichtung und -stärke aber nicht ein „lösbares, technisches Problem“ darstellt, kann die Regelmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des prognostizierten Flugverkehrs für Mönchengladbach nicht gewährleistet und sichergestellt werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn Sie gestatten, sehr verehrte Frau Vorsitzende, schließe ich noch zwei Bemerkungen an, zum einen zu der schon mehrfach angesprochenen TAAM-Studie. TAAM ist eine Abkürzung und steht für Total Airport and Airspace Modular. Das ist ein Rechnersystem, das eine Schnellzeitsimulation ermöglicht – von Prof. Fricke ist es vorhin im Verlauf der Diskussion gesagt worden –, die ausschließlich den Verkehr nach Instrumentenflugregeln betrachtet. Aufgrund meiner Erfahrungen habe ich persönlich erhebliche Vorbehalte gegen Schnellzeitsimulationen, zumal gegen eine Schnellzeitsimulation, die von einer australischen Firma, der Firma Preston, entwickelt worden ist; denn ich glaube nicht, dass eine Firma, die ein derartiges Rechnersystem entwickelt hat, die spezifischen Gegebenheiten im mitteleuropäischen Luftraum berücksichtigen kann. Außerdem ist diese Firma – ein Schelm, wer Böses dabei denkt – ein Unternehmen der Boeing-Unternehmensgruppe. Die Boeing-Gruppe, um vielleicht auch dies zu sagen, stellt Luftfahrzeuge her und will diese auch verkaufen. Insofern ist, glaube ich, eine Verwandtschaft zu einer Firma deutlich, die eine derartige Simulation herstellt. Der Begriff Total Airport and Airspace Modular erinnert mich ein bisschen an die Zeit, in der ich groß geworden bin; damals haben wir Modellierbaukästen gehabt.

Ich ziehe einen Vergleich aus der Vergangenheit heran: Im Jahre 1983 hatten wir eine schwerwiegende Krise in der Flugsicherung, als von militärischer Seite ein größerer Einfluss der militärischen Flugsicherung gefordert wurde. Sie müssen sich daran erinnern, dass dies

die Hoch-Zeit des Kalten Krieges war. Die Bundeswehr argumentierte, dass die Luftwaffe die Waffe der ersten Stunde sei. Vor dem Hintergrund der steigenden Luftverkehrszahlen in der Bundesrepublik – ich habe Ihnen hier einmal die Zahlen für den Zuständigkeitsbereich Düsseldorf bis zum Jahre 1993 mitgebracht und hinten die Steigerungsraten angegeben; bevor der Einwand kommt, man solle keiner Statistik außer der eigenen trauen, füge ich hinzu, dass diese Zahlen der Statistik der Erprobungsstelle der Bundesanstalt für Flugsicherung entnommen sind – fühlte sich der militärische Partner in seiner Bewegungsfreiheit erheblich eingeschränkt, weil sich für die militärische Flugsicherung, die es parallel zur zivilen Flugsicherung gab, zu große Beschränkungen ergaben. Deshalb kam man auf die Idee, in einer Kaserne in Sobernheim ein neues System zu entwickeln. Fachleute kennen diesen Begriff; das sogenannte Sobernheim-Papier wurde zwischen dem Verteidigungsministerium und dem Ministerium für Verkehr abgesprochen. Dieses Konzept sah vor dem Hintergrund der, wie es damals hieß, geopolitischen Lage – NATO auf der einen Seite und Warschauer Pakt auf der anderen Seite – eine völlige Umkrempelung und eine Bevorzugung militärischen Verkehrs vor. Der Luftraum sollte total umgewandelt werden. Es sollte eine Kategorie 3 für den Luftraum geben, in dem ziviler Verkehr abgewickelt wird und daneben – ohne Koordinationsverpflichtung – der militärische Verkehr einfach aufgrund der Interpretation der Radarschirme abgewickelt werden soll. Die Vorstellung der Militärs war damals, es mithilfe einer Schnellzeitsimulation hinzubekommen. Ich bin heute noch dankbar, dass zivile Interessenverbände, Gewerkschaften, Flughäfen und das Land Bayern gegen die Realisierung dieses Konzepts Stellung bezogen haben.

Daraufhin hat man sich entschlossen, eine sehr kostenaufwendige Realzeitsimulation am Centre Expérimental der europäischen Zivilluftfahrtbehörde in Bretigny bei Paris durchzuführen. Eine Realzeitsimulation wird dergestalt durchgeführt, dass Flugverkehrslotsen an Rechnerarbeitsplätzen arbeiten und auf der anderen Seite dieser Rechnerarbeitsplätze Piloten sitzen, die die Anweisungen, die der Lotse über Sprechfunk gibt, in den Rechner eintasten, sodass man einen realitätsbezogenen Verlauf nachvollziehen kann. Zwei dieser Realzeitsimulationen, die 1984 und 1986 jeweils über sechs Wochen stattgefunden haben, haben nicht den Beweis erbracht, dass dieses System realisierbar sei. Im Gegenteil, es sind Konfliktsituationen aufgetreten, die vom Lotsen nicht mehr zu beherrschen gewesen sind, weder von dem auf der zivilen noch von dem auf der militärischen Seite. Daher hat sich das Bundesministerium der Verteidigung 1988 entschieden, dieses Konzept aufzugeben. Dies war der Schritt dafür, dass man ab 1. Januar 1993 zu einer integrierten Flugsicherung unter dem Dach der Deutschen Flugsicherung gekommen ist. Für dieses Verfahren war – damals undenkbar – das Grundgesetz geändert worden, damit das DFS-Unternehmen überhaupt mit der hoheitlichen Aufgabe betraut werden konnte. Ich gebe zu, dass die Umstände glücklich gewesen sind; hätte es 1990 nicht die Wiedervereinigung gegeben, hätten wir dieses System höchstwahrscheinlich nicht bekommen.

Abschließend wiese ich noch auf einen Punkt hin, der bisher zu wenig eine Rolle gespielt hat. Aufseiten der Luftverkehrsteilnehmer sind Menschen, die Flugzeuge fliegen, die Flugzeugführer; unten vor den Radarschirmen sitzen Lotsen, die diesen Verkehr machbar machen müssen. Die Deutsche Flugsicherung darf – Prof. Fricke hat es dankenswerterweise schon einmal angesprochen – auf den hohen Sicherheitsstandard stolz sein.

(Folie)

Das ist eine Statistik der Deutschen Flugsicherung, also auch wieder eine nicht von mir gemachte Statistik, die anzeigt, wie viele kontrollierte Flüge – also Flüge unter der Kontrolle der Deutschen Flugsicherung – in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 2004 abgewickelt worden sind. Es waren 2,6 Millionen; die Steigerungsrate betrug über 7 %. Diese Verkehrsabwicklung ist nur deshalb sicher gewesen, weil von der DFS ein hoher technischer Aufwand mit allen möglichen Systemen betrieben wird, die ständig verbessert werden. Aber letztlich sind es immer noch Lotsen auf der einen Seite und Piloten auf der anderen Seite, die damit arbeiten müssen bzw. die entsprechenden Anweisungen bekommen.

Aus meiner Tätigkeit als Leiter Betrieb sind mir die Appelle unseres damaligen Vizepräsidenten noch immer in Erinnerung, der gesagt hatte: Wir dürfen niemals Verfahren entwickeln und implementieren, die von dem Lotsen letztlich nicht umsetzbar sind. Der Lotse ist zwar das letzte Glied in der Kette, aber das verantwortliche Management trägt ebenso sehr Verantwortung für die Entwicklung von sicheren Verfahren.

Er machte uns dies anhand eines Eisenbahnunglücks sehr deutlich; er sagte: Denken Sie an Warngau. Dieser Ort ist jedem von den Leitern Betrieb – wir hatten damals vier Regionalstellen in der Bundesrepublik – ins Gedächtnis gehämmert worden. Da Ihnen der Name Warngau höchst wahrscheinlich nichts sagt, erläutere ich: Am Sonntag, dem 8. Juni 1975 ist es auf der eingleisigen Strecke von Warngau nach Schafflach – das ist südlich von München in Richtung Lenggries – zu einem Frontalzusammenstoß zwischen zwei Personenzügen gekommen. Beide Lokführer und 38 Reisende kamen ums Leben, 122 Personen wurden zum Teil erheblich verletzt, es entstand hoher Sachschaden. Die unmittelbare Ursache für den Unfall war, dass beide Züge von den jeweiligen Fahrdienstleitern nach einem telefonischen Koordinationsgespräch für die Fahrt auf der eingleisigen Strecke freigegeben waren. Bei der ersten Untersuchung dieses Vorfalles sagte laut „Spiegel“-Zitat der zuständige Staatsanwalt, es sei doch wohl die Aufgabe der Fahrdienstleiter, so etwas zu verhindern. Bei der Untersuchung des Unglücks, die vor dem Landgericht München II stattgefunden hat – ich weiß nicht, ob noch Juristen anwesend sind; ich nenne das Gerichtsurteil: KLS-58 Js 13470/75 –, wurden aber nicht nur die beiden Fahrdienstleiter angeklagt, sondern darüber hinaus die bei der Bundesbahndirektion München für die Fahrplangestaltung Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen. Diese waren nämlich auf die glorreiche Idee gekommen, für eine eingleisige Strecke eine sogenannte Luftkreuzung zu entwickeln. Diese Luftkreuzung bedeutete, dass die Bahnen zu gleichen Zeiten zum einen in Schafflach und zum anderen in Warngau abfuhr-

ren und sich immer irgendwo auf der Strecke treffen mussten. Dafür hoffte man dann eben auf die Initiative der Fahrdienstleiter. Bei der Aufarbeitung dieses Unglücks wurde der zuständige Verantwortliche, der für die eingleisige Strecke einen Fahrplan aufgestellt hat, der, wenn er so realisiert wird, zwangsläufig zu einem Zusammenstoß führen muss, verurteilt.

Ich glaube, dass hier durchaus eine Vergleichbarkeit gegeben ist. Dies bitte ich Sie bei der Abwägung aller Argumente zu berücksichtigen. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Dreiack. – Viele Punkte, die Sie in Ihren Ausführungen angesprochen haben, sind gestern schon sehr ausführlich behandelt worden. Dazu hat auch die Deutsche Flugsicherung Stellung genommen. Deshalb würde ich es gern dabei bewenden lassen. Können wir die beiden Nachfragen, die ich gesehen habe, zurückstellen oder sind sie so dringlich, dass sie unbedingt gestellt werden müssen?

(Zuruf eines Einwenders: Das können wir nach der Mittagspause machen!)

– Herr Gorecki?

(Herbert Gorecki [Einwender]: Tut mir Leid, ich werde heute Nachmittag leider nicht mehr hier sein können!)

– Dann eine kurze Nachfrage von Herrn Gorecki an Herrn Dreiack. Herr Ewald hatte auch noch eine kurze Frage. Danach würde ich gern in die Mittagspause gehen. – Bitte.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich habe zunächst eine Frage an Frau Hörr. Ist heute jemand von der DFS anwesend?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Balzer, der heute eigentlich anwesend sein wollte, ist leider erkrankt. Aber gegen 16 Uhr wird Herr Lindenmayer noch einmal zugegen sein.

Herbert Gorecki (Einwender):

Aber jetzt ist niemand da?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Zurzeit nicht, wie Sie sehen können. Herr Lindenmayer wird heute extra noch aus Langen hierher kommen und gegen 16 Uhr hier sein.

Herbert Gorecki (Einwender):

Gut. Ich fasse mich kurz: Es ist von der DFS also niemand hier, der die Aussage, die ich gestern möglicherweise – ich bin Laie – falsch verstanden habe – – Erst einmal an Sie, Herr Drejack, ganz herzlichen Dank. Ich wohne in Neuss-Grefrath. Ich hatte einmal einen Leserbrief geschrieben und Sie hatten damals darauf mit einem Gegenleserbrief reagiert. Dadurch kennen wir uns zumindest über die Schriffform. Ich bedanke mich aber nicht nur – –

Wolfgang Drejack (Vertreter):

Wobei der Leserbrief sicher nicht in Ihrem Interesse gewesen ist.

Herbert Gorecki (Einwender):

Das ist richtig. Aber ich bedanke mich auch im Namen der vielen betroffenen Bürger, für die Sie heute gesprochen haben.

Gestern habe ich in den Ausführungen der DFS verstanden – ich bin richtig erfreut, dass Sie als erfahrener Fluglotse hier stehen –, dass dann, wenn über Neuss-Grefrath in 2.000 Fuß Mönchengladbach angefliegen wird, aus Düsseldorf die vielen Flugzeuge kommen – etwa 50 % der täglichen Abflüge fliegen bei Westwindlage in mindestens 3.000 Fuß über Grefrath – und sich beide kreuzen, die 1.000-Fuß-Vertikalstaffelung angewandt wird. Das wurde gestern gesagt. Es wurde auch gesagt, dass diese 1.000-Fuß-Vertikalstaffelung weltweit angewandt werde und mit ihr genügend Erfahrungen vorlägen. Ich habe es so verstanden, dass diese Vertikalstaffelung ab einer Flughöhe von 2.000 Fuß möglich sei. Bei ungünstigen Situationen, wenn der eine tiefere Flieger höher und der höhere Flieger niedriger fliegt, sei auch noch eine Vertikalstaffelung von 150 m vertretbar. So habe ich es dann auf eine Nachfrage von mir verstanden. Vielleicht wurden auch 300 Fuß genannt. Aber so habe ich es verstanden. Das hat mich heute Nacht etwas unruhig schlafen lassen; das muss ich wirklich sagen.

Daraufhin habe ich mit einem Sportsfreund, der zufällig Verkehrspilot ist – da er bei einer Fluggesellschaft beschäftigt ist, muss er sich sehr bedeckt halten –, darüber gesprochen. Ich erzählte ihm, dass ich gestern von der DFS die Information erhalten hätte, dass es Antikollisionsgeräte gebe, die bei besonderen Gefahren von den Piloten eingeschaltet werden könnten. Das Problem sei aber, dass diese Antikollisionsgeräte in Bodennähe und bei schlechter Sicht nicht verwendet werden könnten. Ich habe da gewisse Verständnisprobleme. Auf der einen Seite wurde gestern gesagt, weltweit werde das Ganze mit dieser 1.000-Fuß-Vertikalstaffelung angewandt. Auf der anderen Seite wurde nicht gesagt, ob es schon in 2.000 Fuß, also in 600 m, Höhe und wie oft es angewandt wird. Könnten Sie bitte aus Ihrer Erfahrung etwas dazu sagen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Gorecki, ich denke, diese Frage ist gestern schon sehr ausführlich diskutiert worden. Ich sehe, dass sich Herr Welke zu Wort gemeldet hat. Ich gebe Herrn Welke das Wort, damit er Ihnen antworten kann.

(Wolfgang Dreiack [Vertreter]: Frau Vorsitzende, darf ich vielleicht kurz antworten?)

– Dann bitte kurz Herr Dreiack und danach Herr Welke. – Bitte.

Wolfgang Dreiack (Vertreter):

Ich habe hier einen Auszug aus der Betriebsanweisung für den Flugverkehrskontrolldienst.

(Folie)

Das ist, glaube ich, eine eindeutige Aussage. Ich weiß nicht, Herr Welke, ob Sie darauf noch etwas erwidern wollen.

Bei Anwendung der Höhenstaffelung dürfen folgende Vertikalabstände nicht unterschritten werden: ...

Das ist ganz eindeutig bei 1.000 Fuß so; ich hoffe, Sie können es sehen. Das ist unabhängig von der Höhe des betreffenden Luftfahrzeugs. Wenn ein Flugzeug im Steigflug ist und ein anderes Luftfahrzeug darüber steigt, dann muss auch zwischen diesen beiden steigenden oder sinkenden Flugzeugen immer eine solche Vertikalstaffelung bestehen, wenn keine andere Staffelungsmöglichkeit gegeben ist. Sie sehen es hier eigentlich sehr eindeutig.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Dreiack. – Herr Welke zur Ergänzung, bitte.

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Herr Gorecki, ich wollte Ihnen die Frage beantworten. Gestern wurden die 150 m bzw. 500 Fuß von der Deutschen Flugsicherung kurz erwähnt. Das ist die sogenannte Emergency-Staffelung, also die Notstaffelung, die eingeleitet werden kann, wenn unabwendbare Ereignisse oder ungewöhnliche Situationen – so würde ich es einmal nennen; sie kommen allerdings sehr selten vor – dazu führen, dass die Planung, die gemacht worden ist, nicht mehr greift. Dann kann man mit dieser Maßnahme eine 500-Fuß-Notstaffelung durchführen, die aber natürlich, wie in der Betriebsanweisung für den Flugverkehrskontrolldienst dargelegt worden ist, nicht regelmäßig anzuwenden ist. 1.000 Fuß ist also richtig. Aber bitte immer daran denken: Eine dieser Staffelungen ist immer nur als Mindeststaffelung anzuwenden: 1.000 Fuß oder eine horizontale Staffelung. Es ist vorhin einmal gesagt worden, wenn ein Luftfahrzeug von der Piste 23L oder 23R in Düsseldorf abfliege, müsse es einen Mindest-

steiggradienten von 7 % haben. Aber mindestens sind es 475 Fuß/NM; so werden die Gradienten ja definiert. In der Regel erreichen die MEDIUM-Flugzeuge, soweit es sich um moderne Flugzeuge handelt, eine weitaus größere Höhe.

Zu Ihrer zweiten Frage, Herr Gorecki, nach dem TCAS, dem Zusammenstoßwarngerät, über das Sie mit Ihrem Bekannten, der Verkehrspilot ist, gesprochen haben: Es ist nicht richtig, was Sie gesagt haben, dass diese Zusammenstoßwarngeräte in niedriger Höhe oder in Bodennähe oder bei schlechtem Wetter nicht arbeiteten. Sie sind immer eingeschaltet, vom Start bis zur Landung, und haben zwei Funktionen: Sie sollen eine Warnung geben, wenn sich ein anderes Luftfahrzeug so weit nähert, dass es eine gleiche Höhe erreichen kann. Dann gibt es eine Warnung; das ist in der Regel zwischen 30 und 40 Sekunden, abhängig von der Geschwindigkeit. Die zweite wichtige und gute Einrichtung dieses TCAS-Gerätes ist, eine sogenannte Resolution Advisory – eine Ausweichenweisung, könnte man sagen – nach oben oder unten zu geben; keine nach links oder rechts, so weit ist die Entwicklung noch nicht. Aber auch dies wird kommen. In der Tat ist in bestimmten Konfigurationen, wenn sich die Luftfahrzeuge in bestimmten Zuständen wie dem Anflug mit ausgefahrenen Klappen, auf dem Gleitpfad mit ausgefahrenem Fahrwerk oder sich – da gibt es je nach Hersteller Unterschiede – zwischen 1.000 und 1.500 Fuß im Anflug oder im Steigflug befinden, die Warnung, nach oben oder unten auszuweichen, automatisch ausgeschaltet, weil es dann gar keine Möglichkeit gäbe, etwa die Anweisung zu geben, das Flugzeug solle sinken. Aber die Anzeige auf den Monitoren wäre immer noch da. – So viel zu den beiden Fragen, die Sie gestellt hatten. Die Herren der Flugsicherung werden nachher hier sein; dann können Sie sie noch einmal genau befragen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Welke. – Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwender):

Erst einmal vielen Dank, Herr Welke. Aber meine Grundbedenken sind nach wie vor gegeben; denn ich hätte jetzt auch noch damit angefangen, wenn in 2.000 Fuß über Neuss-Grefrath in etwa 10 km Entfernung vom Aufsetzpunkt in Mönchengladbach die Maschine schon mit ausgefahrenen Landeklappen fliegt. Die ist ja gar nicht mehr sauber manövrierfähig, die ist schon zu langsam. Deswegen war die Erwähnung gestern von diesem Antikollisionsgerät für mich irgendwo nicht so ernst zu nehmen. Ich werde auch demnächst noch wirklich schlaflose Nächte haben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Gorecki. – Jetzt hat Herr Ewald noch eine Nachfrage. – Bitte.

Rolf Ewald (Betroffener):

Herr Dreiack, ich bewundere Ihre Zivilcourage, dass Sie hier ohne Maulkorb antreten. Dafür meinen herzlichen Dank!

(Beifall bei den Einwendern)

Was Sie hier ausgeführt haben, war ja nur – ich betone: nur – eine Status-quo-Betrachtung. Wenn wir uns die Auslastung der Startbahn 05/23 ansehen – wenn ich es richtig in Erinnerung habe, waren es auf der Bahn 05 20 % und auf der Bahn 23 80 %; ich glaube, so ist die Verkehrsverteilung –, dann hat Düsseldorf, was Sie hier an der Karte gezeigt haben, doch kritische Engpässe bei gleichzeitigem Verkehr in Düsseldorf und Mönchengladbach. Wenn ich mir jetzt vor Augen halte, dass die Bezirksregierung in sehr naher Zukunft – ich glaube, im Herbst dieses Jahres – eine Kapazitätserweiterung in Düsseldorf genehmigen wird – ich lasse offen, ob es dann 10.000, 12.000, 15.000 oder 20.000 zusätzliche Slots sind – und ich einmal diese Verkehrsverteilung von 20 : 80 zugrunde lege, dann kann es ja hier in diesem Bereich nur noch enger, also noch gefährlicher werden. Was Sie dargestellt haben, betraf ja nur die Vergangenheitsbewältigung. Aber in Zukunft wird es noch enger werden. Sehe ich das richtig?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Ewald, nur eines: Genehmigungsbehörde für den Flughafen Düsseldorf ist das Ministerium für Verkehr in Nordrhein-Westfalen. Herr Dreiack möchte Ihnen kurz antworten. – Bitte.

Wolfgang Dreiack ():

Es tut mir Leid, Herr Ewald, ich verwahre mich wirklich gegen derartige Horrorszenarien. Ich habe den hohen Sicherheitsstandard der DFS und davor auch den der Bundesanstalt für Flugsicherung angesprochen, die 1953 gegründet worden ist und bis 1993 – genauso wie die DFS seit 1993 – den Verkehr kollisionsfrei abgewickelt hat. Die Flugsicherung kann Ihnen das garantieren. Dass menschliche Fehler vorkommen, ist nie auszuschließen, weder aufseiten der Luftfahrzeugführung noch aufseiten des Lotsen. Die Flugsicherung hat die Aufgabe, den Verkehr so sicher wie irgend möglich zu machen. Der hohe technische Standard, den wir Gott sei Dank mittlerweile erreicht haben, hat es bisher nicht zu Vorkommnissen wie beispielsweise dem im Zuständigkeitsbereich von Sky Guide kommen lassen. Insofern bin ich der Auffassung, dass der Verkehr nach den Kriterien, wie ich sie Ihnen auch anhand des Luftverkehrsgesetzes erläutert habe, safe, orderly and expeditiously – sicher, geordnet und flüssig, und zwar in dieser Reihenfolge – abgewickelt wird. Ein Flugzeug, das am Boden steht, ist sicher. Da kann es sich das Fahrwerk eckig stehen und kommt eben nicht hinauf. Aber der Luftverkehr ist sicher. Insofern stimmt eigentlich auch diese Sicherheitsanalyse, wie sie von Prof. Fricke vorgestellt worden ist. Ich wehre mich dagegen, weil ich natürlich auch während meiner beruflichen Tätigkeit, die über 30 Jahre gedauert hat, für die Sicherheit verantwortlich war. Ich bin froh, dass ich erhobenen Hauptes aus diesem Haus gehen konnte,

ohne dass es zu einem derartigen sicherheitsrelevanten Vorkommnis, nämlich einer Midair Collision, gekommen ist.

Wenn Sie fragen, warum ich ohne Maulkorb rede, verweise ich einmal an den Visa-Ausschuss. Dort haben eigentlich auch die Leute die ehrlichsten und zutreffendsten Aussagen gemacht, die nicht mehr dem Bundesaußenministerium angehört haben. – Ich danke Ihnen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Dreiack. – Nun unterbreche ich die Erörterung in unser aller Interesse für die Mittagspause. Jetzt ist es 13:25 Uhr; wir treffen uns um 14:15 Uhr wieder. – Danke.

(Unterbrechung von 13:25 Uhr bis 14:20 Uhr)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Meine Damen und Herren, wir setzen jetzt die Erörterung fort. Auf der Rednerliste ist Herr Christoph Lange als nächster Redner aufgeführt. Mir liegt aber mittlerweile ein Antrag von Herrn Rothe vor, der darum bittet, vorgezogen zu werden. – Ist das für Sie in Ordnung, Herr Lange?

Christoph Lange (Einwender):

Ja, aber selbstverständlich.

Martin Rothe (Einwender):

Ich bin Vorsitzender von Airpeace. Meine Damen und Herren, liebe Frau Schäfer und Frau Hörr, sehr geehrter Herr Marten! Sicherlich haben Sie heute Morgen schon einige Informationen über die Beschlussvorlage zur 17. GEP-Änderung im Regionalrat bekommen; sie ist seit letzter Woche im Internet veröffentlicht. Angesichts dessen stellt sich für Airpeace folgende Frage: Haben Sie, die Vertreter des Dezernats 59, von der Beschlussvorlage gewusst bzw. haben Sie eventuell daran mitgearbeitet?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Marten, möchten Sie das beantworten?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich habe bereits heute Morgen erklärt, dass es eine solche Vorlage geben werde. Davon habe ich gewusst. Aber wir haben daran nicht mitgearbeitet. Wir sind als Dezernat in dem GEP-Änderungsverfahren nicht beteiligt worden; wir haben auch Wert darauf gelegt, damit wir ohne Einfluss des parallel laufenden Verfahrens hier unsere Dienste leisten können.

Martin Rothe (Einwender):

Vielen Dank, Herr Marten. Das reicht mir als Erklärung. Ich war auch davon ausgegangen; aber es gehört sich natürlich für uns, nachzufragen, ob Sie dort involviert sind. Das passt natürlich auch zu Ihrer Verhandlungsführung in der ersten und der zweiten Woche. Ich betone noch einmal für das gesamte Auditorium, dass ich persönlich mit der Veranstaltungsführung sehr zufrieden bin. Auch Äußerungen wie die von Herrn Klinger oder Herrn Hartmann, die ihr Fachwissen einbringen, sollten wir – so ist das im Erörterungstermin eigentlich immer und so sollte es auch sein – hinnehmen und nicht daran herummäkeln. Noch einmal von mir vielen Dank für Ihre faire Verhandlungsführung.

Jetzt zu dem Dezernat 61 und dem Unterzeichner der Beschlussvorlage für den Regionalrat: Es werden der Planungs- und Verkehrsausschuss am 22. Juni und der Regionalrat am 30. Juni tagen. Diese Beschlussvorlage ist an alle Regionalräte gegangen. Wir haben festgestellt, dass die Begründung für den Beschlussvorschlag voll von für uns unhaltbaren Dingen ist. Dazu haben wir von Airpeace aus einen **Befangenheitsantrag** mit folgendem Wortlaut zu stellen – er wird Ihnen nachher in schriftlicher Form zukommen –:

Es wird beantragt, anzuordnen, dass sich Herr Riesenbeck der Mitwirkung im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach enthält, sowie anzuordnen, dass sich diejenigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Bezirksregierung Düsseldorf der Mitwirkung im oben genannten Planfeststellungsverfahren enthalten, die sich zur geplanten 17. GEP-Änderung geäußert und/oder positioniert haben.

Aufgrund der eben gegebenen Erklärung von Herrn Marten bezieht sich dies nur auf die Mitarbeiter des Dezernats 61.

Begründung: Unter dem 13. Mai 2005, also eine Woche, bevor wir hier angefangen haben, wurde den Mitgliedern des Regionalrats eine Beschlussvorlage übersandt, in der die Bezirksregierung Düsseldorf die Aufstellung der 17. Änderung des GEP für den Regierungsbezirk Düsseldorf empfiehlt. Unterzeichnet wurde die Vorlage von Herrn Riesenbeck. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere das Luftverkehrsreferat der Bezirksregierung zu dieser Beschlussvorlage gehört und/oder bei ihrer Erstellung beteiligt wurde. Art und Inhalt der Beschlussvorlage sind geeignet, nach § 21 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW Misstrauen gegen eine unparteiische Amtsführung gegenüber denjenigen, die an der Erstellung der Beschlussvorlage beteiligt wurden, zu begründen.

In der Beschlussvorlage wird ausgeführt, die Notwendigkeit der GEP-Änderung resultiere aus den Anforderungen der derzeit unter anderem im Regionalluftverkehr eingesetzten Flugzeuge, die ohne Gewichtsreduzierung betrieben werden sollen. Ohne Flugzeugtypen zu benennen, wird die Behauptung aufgestellt, für einen wirtschaftlichen Einsatz dieser Luftfahr-

zeuge sei eine Pistenlänge von 2.400 m nötig. Es heißt nach Wiederholung dieser Behauptung: Aussagen zum Bedarf im Einzelnen würden in diesem GEP-Änderungsverfahren nicht getroffen; die Entscheidung über die konkrete Bahnlänge falle im Planfeststellungsverfahren. Unter anderem auf Seite 3 und 4 der Begründung wird ausgeführt, es handele sich um ein vorhabenbezogenes Verfahren. Unter anderem wird weiter ausgeführt:

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des geplanten Ausbaus wurde durch seitens der FMG veranlasste Untersuchungen festgestellt, dass das wirtschaftliche Ergebnis für Mönchengladbach selbst bei einem Ausbau am Flughafen Düsseldorf positiv bleibe.

Derlei Ausführungen sind geeignet, Misstrauen gegen eine unparteiische Verfahrensführung zu begründen. Die Rechtfertigung der Bahnlänge von 2.400 m und das Betonen einer vorhabenbezogenen Planung widersprechen deutlich den Angaben, Aussagen zum Bedarf im Einzelnen würden im GEP-Änderungsverfahren nicht getroffen und die Entscheidung über die konkrete Bahnlänge falle im Planfeststellungsverfahren. Dem widerspricht auch die genaue Darstellung benötigter Flächen, die sich gerade auf die Bahnlänge und den sich daraus ergebenden Flächenbedarf bezieht. Die widersprüchlichen Angaben sind geeignet, die Mitglieder des Regionalrats über den Gegenstand des GEP-Änderungsverfahrens zu täuschen. Der konkrete Bedarf muss Gegenstand jeder ordentlichen Abwägung sein, da anders das Gewicht der für das Vorhaben sprechenden Belange nicht in die Abwägung eingebracht werden kann.

Auch hinsichtlich der wirtschaftlichen Tragfähigkeit wird mit falschen Angaben gearbeitet. Das hierzu vorliegende Gutachten wurde im Auftrag des Fördervereins des Flugplatzes von einem der Mitglieder des Vereins erstellt und trifft Aussagen, ohne die konkrete Situation, insbesondere die Arbeitsplatzsituation am Flughafen Mönchengladbach, zu berücksichtigen.

Wer während eines laufenden Planfeststellungsverfahrens, in dem Fragen des konkreten Bedarfs und der wirtschaftlichen Auswirkungen noch zu prüfen und abzuwägen sind, hierzu bereits abschließende Feststellungen, noch dazu unter teils widersprüchlichen, teils falschen Angaben trifft oder solche mitzeichnet, begründet Misstrauen gegen eine unparteiische Verfahrensführung im Planfeststellungsverfahren. Jedenfalls der die Beschlussvorlage unterzeichnende Herr Riesenbeck muss sich der Mitwirkung im weiteren Planfeststellungsverfahren enthalten. Aber auch sonstige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Angaben erarbeitet haben und/oder bei der Erarbeitung beteiligt wurden, werden nicht mehr in der Lage sein, im Verfahren entgegen den in der Beschlussvorlage und ihrer Begründung getroffenen Aussagen unparteiisch mitzuwirken. Sie haben sich inhaltlich bereits festgelegt und vertreten diese inhaltliche Festlegung in Misstrauen erweckender Weise. – So weit unsere Begründung für den Befangenheitsantrag. Ich gebe Ihnen jetzt das Original zu den Akten. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Danke, Herr Rothe. – Wir werden den Antrag prüfen; ich nehme an, Sie werden die Entscheidung am Donnerstag bekommen. – Jetzt hat Frau Hörr noch eine Anmerkung zu dem Antrag von Frau Schwertfeger von der Stadt Willich zu machen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. - Die Stadt Willich hatte heute Vormittag den Antrag gestellt, einen Auszug aus dem Wortprotokoll zur Verfügung gestellt zu bekommen. Wir haben das in der Mittagspause mit den Stenografen abgeklärt: Es wird möglich sein, Ihnen am Montag Vormittag diesen Auszug auszuhändigen.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Wir fahren nun in der Rednerliste fort. - Herr Lange, Sie haben das Wort.

Christoph Lange (Einwender):

Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Frau Hörr, sehr geehrter Herr Marten! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich habe in der ersten Woche bereits zweimal gesprochen und möchte heute einige Anmerkungen zum Thema Flugsicherheit machen, vorher aber ein paar Bemerkungen loswerden, die sich bei mir im Laufe der letzten Tage angesammelt haben.

Ich hatte gestern schon bei einer Wortmeldung gesagt, dass in meinen Augen das Grundproblem dieses Erörterungstermins ist, dass auf der einen Seite der Antragsteller und auf der anderen Seite die Betroffenen versuchen, mit Gutachtern und Fachleuten ihre Meinung zu belegen. Meines Erachtens wird es aber keiner der beiden Seiten gelingen, die jeweils andere zu überzeugen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Herren da oben vom Antragsteller freiwillig ihren Platz räumen. Umgekehrt werden Sie von uns trotz all Ihrer Bemühungen auch nicht erwarten können, dass wir unseren Platz hier räumen und uns Ihren Auffassungen anschließen.

Das Entscheidende scheint mir zu sein, wie die Genehmigungsbehörde über all diese Dinge denkt. Insofern unterstütze ich zum einen das, was Herr Rothe in Bezug auf die Verhandlungsführung durch Sie alle drei gesagt hat. Zum anderen vermisse ich – das hat Rechtsanwalt Sommer gestern nach meiner Auffassung bereits richtig angemerkt –, dass wir überhaupt nicht erkennen können, ob Sie all das, was hier vorgetragen wird, verstehen und bewerten können. Das ist dann vielmehr in einer Art Blackbox; dies birgt für uns das zusätzliche Risiko, dass der Antragsteller noch irgendwelche Gutachten nachlegen kann, die wir nur mit größter Mühe irgendwie zu bekommen versuchen können, um anschließend eilfertig entsprechende Gegendarstellungen zu veranlassen.

Insofern interessiert mich persönlich, wie jeweils die Voraussetzungen bei Ihnen gegeben sind. Von Frau Hörr weiß ich, dass sie Juristin ist. Wie können Sie solche Dinge wie Staffellungsabstände und andere Sachverhalte des Flugverkehrs bewerten oder gibt es dafür Experten in Ihrem Hause, die richtig von der Seite des Luftverkehrs kommen?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Frau Hörr, wollen Sie darauf antworten, bitte?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das kann ich gern machen. – Sie haben es richtig geschildert, Herr Lange: Ich bin von Haus aus Juristin und seit einer guten Zeit im Bereich Luftverkehr tätig. In Bezug auf die rein technischen Fragen wie Staffellungsabstände und die Belange, die wir heute gerade beim Punkt Flugsicherheit bewertet haben, greifen wir auf unsere technischen Sachverständigen zurück. Das sind Herr Klinger, aber auch Herr Paulke. Wir arbeiten hier in einem Team zusammen. So können Sie davon ausgehen, dass alle Bereiche bei uns im Dezernat abgedeckt sind.

Christoph Lange (Einwender):

Jetzt frage ich der Form, der Höflichkeit und der Vollständigkeit halber auch noch Frau Schäfer und Herrn Marten. Vielleicht können Sie das dann irgendwie gleich zusammen beantworten, Frau Schäfer; dann müssen wir nicht so ein Hin und Her machen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Das will ich gern tun. – Herr Marten ist ebenfalls Jurist und seit über einem Jahr Leiter des Dezernates Luftverkehr bei der Bezirksregierung. Ich bin Diplomverwaltungswirtin und im Dezernat Luftverkehr seit sechs Jahren tätig.

Christoph Lange (Einwender):

Gut, danke schön. – Einige Vorbemerkungen: Es geht hier um die Frage der Flugsicherheit. Sie ist aber untrennbar mit den Fragen des Bedarfs und der Kapazität verwoben. Ich versuche, aus meiner Laiensicht allen zu erklären, wie das zusammenhängt. Man macht eine Kapazitätsberechnung mit Verspätungsvorgaben. International üblich sind vier Minuten. Wir haben jetzt gehört, dass da acht Minuten eingesetzt worden sind. Dagegen ist soweit nichts zu sagen. Damit wird, wie wir dann auch gehört haben, eine reine Angebotsplanung gemacht. Dann versucht man, zu diesem Angebot, das man machen möchte, eine Nachfrage zu konstruieren. Wir haben auch gehört, dass ein wesentliches Element dieser Nachfrage Verkehrsverlagerungen von Düsseldorf sein sollen. Nichtsdestotrotz hat Herr Zerbe in einem Interview, das ich gern zitieren kann, auf die Frage, wie man sich die Aufgabenverteilung zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach vorstellen müsse, ob beide im Wettbewerb stünden oder ob Düsseldorf sage, wo es lang gehe, gesagt:

In dieser Flughafenwelt gibt es keinen Dirigismus. Das ist ja eine Fragestellung, die immer wieder hochkommt, z. B.: Warum gehen die Luftverkehrsgesellschaften nicht nach Köln? So ist auch ein Flughafen Düsseldorf nicht in der Lage, einer Airline zu sagen, dass sie ab sofort von Mönchengladbach aus fliegen soll. Das ist eine Entscheidung, die jede Airline selbst trifft.

Das ist sehr wichtig für das, was ich gleich ausführen werde; daran kann man dann auch den Zusammenhang erkennen. Wie wir vorhin meiner Meinung nach unbestreitbar und unbestritten gehört haben, gibt es in bestimmten Betriebskonstellationen keine andere Möglichkeit, als eine zeitliche Staffelung anzuwenden. Diese zeitliche Staffelung führt dazu, dass den Düsseldorfer Flugzeugen ein Vorrang gegeben werden muss. Das führt dann dazu, dass es entweder unmöglich ist, in dieser Zeit eine Flugbewegung von oder nach Mönchengladbach durchzuführen, oder dass diese Flugbewegung verzögert wird. Jetzt sind wir genau an dem Punkt, wo sich der Kreis schließt. Die Frage ist nämlich, ob die Luftverkehrsgesellschaften, die sich nach der Aussage von Herrn Zerbe nicht dirigieren lassen, dann bereit sind, diese sich ergebenden Verzögerungen – vielleicht ist ein Abflug oder eine Landung sogar über Stunden unmöglich – zu akzeptieren.

Insofern bitte ich auch im Protokoll festzuhalten, dass wir hier zwar über einzelne Gesichtspunkte diskutieren – das geht auch gar nicht anders, weil man sonst der Komplexität überhaupt nicht beikäme –, dass diese Dinge aber untrennbar zusammengehören: Kapazität, Bedarf und Sicherheit. Deswegen muss dies alles bitte auch in der Abwägung im Gesamtkontext bewertet werden. Es geht in diesem Zusammenhang nicht an, dass man jedes Mal für die Dinge, die man gerade zu brauchen meint, die Sachen so zurechtbiegt, wie sie passen. Ich will nur einen Punkt nennen, ohne dass Herr Welke aufspringen muss: Sie haben gestern mit den Emergency-Abständen argumentiert. Das ist nicht unsere Erfindung. Das ist meines Erachtens irreführend, weil es suggeriert, dass man da klarkommt. Man kommt nicht klar, wie wir eben unbestritten und unbestreitbar gehört haben.

Außerdem haben Sie vorhin einen weiteren Einwurf gemacht. Sie haben irgendetwas von einem Luftfahrzeug der Klasse MEDIUM erzählt. Das ist nicht der springende Punkt. Der springende Punkt ist der Worst Case, der eintreten kann, wenn ein HEAVY-Flugzeug unterwegs ist. Im Übrigen stehen in den verschiedenen Gutachten immer unterschiedliche Anteile von HEAVY-Flugzeugen. Einmal sind es 8 %; in dem Gutachten für Düsseldorf stehen jedoch 12 %. Das alles sind Dinge, hinsichtlich derer ich hier festhalte, dass sie hinten und vorne nicht zusammenpassen.

Deswegen stelle ich noch einmal den **Antrag** – das bitte ich auch im Protokoll festzuhalten –,

dass die Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde unbedingt einen neutralen Gutachter beauftragt, der genau diese drei Fragen-

komplexe unabhängig – nicht zuliefergesteuert von der DFS – untersucht.

Wie ich eben gezeigt habe, gehört alles zusammen. Man kann nicht einen Bedarf begründen, indem man eine Kapazität analysiert, die mit anderen Prämissen errechnet wird, als sie hinterher im Sicherheitsgutachten verwendet werden. Das funktioniert nicht. Diese Widersprüche treten hier am laufenden Meter offen zutage; ihnen müssen Sie nachgehen.

Bevor ich mich schwerpunktmäßig mit der Simulation beschäftige, möchte ich noch einige andere Anmerkungen loswerden. Sie alle wissen, dass die Europäische Union eine neue Schadenersatzregelung für Luftverkehrspassagiere erlassen hat. Das wird dazu führen, dass die Verspätungsakzeptanz der Airlines weiter zurückgehen wird, denn die müssen es dann mit ihrem Geld bezahlen, wenn sie die Leute nicht pünktlich herauskriegen oder nicht pünktlich wieder hineinkriegen, sodass diese Rahmenvorgabe aus der EU die Problematik noch wichtiger macht und verschärft. Das bitte ich auch zu berücksichtigen.

Aus aktuellem Anlass spreche ich einen Punkt an, der eigentlich schon fast wieder einen Antrag braucht, aber ich verzichte darauf; ich werde das gleich begründen. Wir haben aktuell Kenntnis davon bekommen, dass das Verkehrsministerium bezüglich der Nachtlandungen in Düsseldorf die Bezirksregierung angewiesen hat, die Regelung zu Landungen zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr bei den normalen und bis 24:00 Uhr bei den Homebase Carriern nicht weiter zu befolgen und nicht nach Gründen zu fragen. Man kann sie demzufolge nicht mehr ablehnen. Das ist in unseren Augen sehr problematisch, weil die übergeordnete Behörde, das Verkehrsministerium, der in diesem Fall untergeordneten Behörde, nämlich Ihrer Bezirksregierung, damit eine Anweisung gibt, die verhindert, dass Herr Klinger das tun kann, was er sonst getan hätte, nämlich diesen Verspätungen nachzugehen und zu versuchen, sie irgendwie ein bisschen einzudämmen. Das ist im Zuge einer schleichenden Erosion – –

(Zuruf von der Antragstellerin)

– Ja, das ist eine E-Mail von Herrn Mewes an eines unserer Mitglieder; ich kann sie Ihnen gern mitbringen. Das ist überhaupt kein Problem. Das ist so. Oder Herr Mewes lügt; das kann ich nicht beurteilen. Aber wir haben es schwarz auf weiß.

Ein weiterer Fakt ist, dass bereits heute in Düsseldorf 48 Flugbewegungen abgewickelt werden, ohne dass irgendeine Aufsichtsbehörde irgendetwas dagegen tut. Das mag vielleicht vor allen Dingen den Vertretern von Airpeace zeigen, wie gefährlich es ist oder wie sorgfältig beobachtet werden muss, wer hier wem irgendetwas anordnet oder anweist. Dafür können Sie gar nichts; das kommt dann halt von oben. Dann muss man gucken, dass man es politisch aufbricht. Darüber wird in der Fluglärmkommissionssitzung auf jeden Fall diskutiert werden; dafür werden wir schon sorgen.

Außerdem hatten wir die Deutsche Flugsicherung als Experten hier. Dazu möchte ich ein paar Anmerkungen machen. Es gibt einen Zeitungsartikel, nach dem die Deutsche Flugsicherung den Abbau von 500 bis 1.000 Stellen plane. Das sind ungefähr 10 % der Beschäftigten. Natürlich wird in dem Zeitungsartikel gesagt, dies gehe nicht zulasten der Sicherheit. Ich kann das nicht so richtig glauben. Das ist der übliche Konflikt zwischen Wirtschaftlichkeit einer GmbH, die sich zwar im öffentlichen Besitz befindet, auf der einen Seite und der Sicherheit auf der anderen Seite. Ich will sehr hoffen, dass das so funktioniert, wie es hier dargestellt wurde und man wirklich der Sicherheit den Vorzug gibt.

Die Lotsen machen einen sehr schwierigen und sehr guten Job, denn sonst hätten wir nicht diese Gott sei Dank sehr niedrigen Unfallzahlen. Nichtsdestotrotz kommt es immer wieder zu Unfällen. Das Problem ist, wie in der Öffentlichkeit damit umgegangen wird. Die wenigsten wissen, dass – ich glaube, es war 1987 – ein Flugzeug im Landeanflug auf Düsseldorf in die Kettwiger Ruhwiesen gestürzt ist; sämtliche Passagiere sind verstorben. Dabei war es noch ein Glück, dass es nicht über Wohnbebauung abgestürzt ist. Solche Dinge können passieren; die Frage ist nur – ich denke, das hat Herr Sommer gestern klar gemacht –: Muss man eine solche Risikoerhöhung in Kauf nehmen, wenn auf der anderen Seite der Waagschale etwas zumindest sehr Fragwürdiges steht? Denn der öffentliche Bedarf, mit dem die Gegenseite, der Antragsteller, immer so gern argumentiert, ist einfach nicht vorhanden; das haben wir in der ersten Woche hier klipp und klar darlegen können.

Ich kann Ihnen auch gern zeigen, was der Flughafenkoordinator für die Bundesrepublik Deutschland, Claus Ulrich, seit Jahren tut: Er preist in seinen Schreiben an die Airlines das Ausweichen auf Mönchengladbach an, ohne dass da irgendetwas passiert. Jetzt wird die Gegenseite natürlich sagen, das sei klar, denn sie hätten ja nur so eine kurze Bahn. Auf der anderen Seite habe ich in der vorletzten Woche hier gezeigt, was Herr Ministerialrat Meyer aus dem Verkehrsministerium gesagt hat: Einsatz immer kleinerer Flugzeuge in Düsseldorf. Damit haben Sie den schlagenden Beweis dafür, dass diese Verkehrsverlagerungen, wenn sie angeordnet werden, nicht funktionieren.

Für mich ist die Rolle der Deutschen Flugsicherung insofern etwas problematisch, weil von der Leitungsseite her in der letzten Zeit drei, vier Dinge passiert sind, die mich etwas zweifeln lassen, ob da dem Faktor Sicherheit immer Vorrang gegeben wird und ob auch die Aufgabe, vor Fluglärm zu schützen, richtig wahrgenommen wird. Im Hinblick auf Anflüge auf den Flughafen in Zürich wurde ursprünglich argumentiert, man könne nicht klarkommen, wenn es über 7.000 oder 8.000 Fuß sein müssten. Nachdem das Gericht entsprechend eingegriffen hatte, waren auf einmal 15.000 oder 16.000 Fuß möglich, also satt das Doppelte.

Der zweite Fall ist allen Insidern bekannt: die Abflugrouten über Main-Taunus. Da hat man in den Berechnungen der DFS schlicht und einfach vergessen, dass der Taunus 500 m ansteigt; man hat nämlich die Höhendifferenz zu Normalnull gerechnet und demzufolge den Leuten dort weniger Lärm berechnet. Auch das ist dann gerichtlich geklärt worden.

Wenn ich dann noch einen Zeitungsartikel über die Zustände in der Flugsicherungszentrale in München hinzunehme, wo ein neues Flight-Managementsystem gegen den Widerstand der Lotsen implementiert worden ist, die das nicht für sicher hielten – den Wortführer hat man dann abgemahnt und zeitweise freigesetzt, um das durchzusetzen –, so sind das alles Dinge, die mich sehr stark zweifeln lassen, ob wir der Deutschen Flugsicherung – es ist sehr schade, dass im Moment niemand da ist; dafür kann ich aber nichts – hier die Kompetenz zumessen können, die sie für sich selbst beansprucht.

Ich gebe auch hier zu Protokoll und bitte Sie, dies bei der Abwägung zu berücksichtigen, dass jedwede Äußerung der Deutschen Flugsicherung parteiisch ist. Die Deutsche Flugsicherung ist in diesem Verfahren Partei, und zwar aus einem ganz simplen Grund: Sie wird für jede abgewinkelte Flugbewegung bezahlt und hat natürlich ein Interesse daran, deren Zahl möglichst groß zu gestalten, weil sie dann nämlich mehr Einnahmen hat. Der Lotse sitzt da und die Verantwortlichen denken, es sei egal, ob er nun 20 oder 25 Flugzeuge handelt. Solange das alles sicher ist, ist es okay, aber wenn das, so wie hier dargestellt, riskant wird, dann ist es nicht mehr okay.

Nun komme ich zu der Gutachtensituation für Düsseldorf, um Ihnen auch da an ein paar ganz prägnanten Beispielen zu zeigen, wie interessengeleitet die Wirklichkeit zurechtgebogen wird. Die GfL hat für Düsseldorf eine Einbahnkapazität von 37 Flugbewegungen ermittelt. Diese 37 Flugbewegungen decken sich mit drei weiteren Gutachten, von denen wiederum zwei genauso wie das GfL-Gutachten – also in der Summe drei – vom Auftraggeber Flughafen bestellt und bezahlt worden sind. Vier Gutachten kommen unabhängig voneinander, zeitlich unabhängig voneinander – Prof. Menzen, anschließend DFS, dann GfL und zuletzt FDC Airport – zu 37 Flugbewegungen. Damit komme ich zu der Simulation, mit der man versucht, eine Kapazität hochzurechnen.

Um es nicht zu vergessen, stelle ich gleich den **Antrag** und bitte ihn nach Möglichkeit sofort zu bescheiden:

Wir möchten, wie es gestern auch ausgeführt wurde, die TAAM-Simulation sehen, damit wir sie prüfen können.

Ich wäre sehr dankbar, wenn Sie entscheiden könnten, dass uns das zusteht, denn anders ist es für uns nicht möglich, das, was von der Gegenseite hier in das Verfahren eingebracht wird, auch nur ansatzweise zu prüfen; aber das müssen wir tun.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Da der Antrag gestern schon gestellt worden ist und wir uns noch in der Prüfung befinden, möchte ich Sie auf Donnerstag verträsten.

Christoph Lange (Einwender):

Das ist okay, solange es möglichst bald und vor allen Dingen im laufenden Verfahren passiert, sodass wir wissen, wie wir damit umgehen müssen. Anderenfalls müssen wir es herausklagen – anders geht es nicht – und das werden wir tun.

Zurück zu dieser Simulation: Vielleicht kann Herr Prof. Fricke meine Frage beantworten, ob die hier verwendete TAAM-43-Simulation mit dem identisch ist, was in den Antragsunterlagen für Düsseldorf als Tosen auftaucht. Ist das so?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Sehr geehrter Herr Lange, Sie wissen, dass wir jetzt natürlich im Verfahren zu Mönchengladbach sind und es relativ schwierig ist, nun die Grenze zu düsseldorfspezifischen Dingen zu ziehen. Aber damit Sie den Goodwill erkennen, beantworte ich Ihre Frage sofort.

Die Tosen ist etwas ganz anderes als die TAAM-Simulation. Die TAAM-Simulation ist eine Schnellzeitsimulation; das hat Ihr Vorredner sehr detailliert ausgeführt. Das ist ein Computerapparat, in den man Daten hineinspielt, auf einen Knopf drückt und eine Weile wartet; dann kommt eine Zahl heraus. Ich überzeichne ein wenig. Die Tosen ist hingegen insofern eine Echtzeitsimulation, als in ihr wirklich Menschen enthalten sind. Sie haben also Fluglotsen aus Düsseldorf in einem Simulationsumfeld. Dieser Simulator steht in Langen und bildet ein Rundumsichtgerät ab. Darin haben Sie 360° Sicht auf eine reale Umgebung, computergestützt nachgestellt, und dann simulieren Sie live. Das heißt, Sie haben eine Echtzeitsimulation. Das sind die beiden sehr großen Unterschiede zwischen diesen beiden Verfahren.

Christoph Lange (Einwender):

Danke schön, Herr Prof. Fricke. – Dann habe ich noch eine Nachfrage. Wenn wir jetzt eine identische Konstellation haben – ich habe hier das Ding für Düsseldorf; das ist auch Grundlage dieser ganzen Überlegungen –, wo käme denn hinsichtlich der stündlichen Kapazität ein höherer Wert heraus: bei der Tosen, der Echtzeitsimulation, oder bei der TAAM, der Computersimulation?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Lange, das kann man so pauschal nicht beantworten. Die Zahlen haben Sie genannt. Sie haben genannt, 45 sind in Düsseldorf mit Tosen ermittelt worden. Die GfL hat über das Warteschlangenmodell – wenn man es einmal genau benennt, auch ein numerisches Modell – 37 Bewegungen bestimmt, allerdings unter anderen Randbedingungen, was die Meteorologie betrifft. Das wissen Sie auch, denn wir hatten dazu von Ihnen Informationen erhalten. Aufgrund dieser Aussage könnte man vermuten, mit Tosen kämen immer die höchsten Zah-

len heraus. Das unterstelle ich jetzt mal in Ihrer Frage. Das kann man aber so eben nicht sagen, denn wenn ich das immer voraussagen könnte, dann brauchten wir keine Simulation mehr und diese Weisheit wäre trivial. Es ist die Frage, wie die Randbedingungen gestellt sind, die zu belegen sind, die zu zeigen sind. Eine Simulation soll dazu dienen, eine Vermutung, eine These zu bestätigen, zu gucken, was unter bestimmten Bedingungen passieren würde. Je nachdem, wie Sie diese Thesen aufstellen, bekommen Sie mal mit der einen und mal mit der anderen quantitativ ein Ergebnis, aber Sie können nicht sagen, dass die eine Methode immer höhere Werte als die andere liefert. Das geht nicht.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Lange, bevor Sie weitermachen: Herr Houben hat eine Zwischenfrage. Lassen Sie sie zu?

Christoph Lange (Einwender):

Ja.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Gut. – Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Prof. Fricke, Sie haben gerade sehr schön den technischen Unterschied zwischen einer Schnellzeitsimulation und einer Echtzeitsimulation beschrieben. Viel interessanter für die Leute hier im Saal wäre, zu erfahren, wie sich die Ergebnisse qualitativ und hinsichtlich ihrer Verlässlichkeit unterscheiden.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Dann will ich gern versuchen, das darzustellen. Vorhin hatten wir gehört, dass der Vorredner Schnellzeitsimulationen grundsätzlich ablehnt, weil man nicht wisse, was da drin in diesem Kasten – ich habe das vorhin auch so beschrieben – wohl passiert; hinterher komme nur ein Ergebnis heraus.

Es gibt zwei grundsätzliche Trends. Zum einen hat man bei der Schnellzeitsimulation den Vorteil, dass man rechnerisch lange Zeiträume reflektieren kann, weil man nicht so lange wie bei Echtzeit warten muss. Man muss also sehr viele Konfigurationsdaten hineingeben und beschreiben. Wir hatten gestern sehr intensiv das Thema Kopplungspunkt erörtert. Da müssen Matrizen implementiert werden, das heißt Regeln, in welcher Art und Weise sich die entsprechenden Luftfahrzeuge in dieser Simulation bewegen sollen, um die Realität abzubilden. Dann erhält man ein Ergebnis, das eine Zahl über einen langfristigen Bereich liefert. Man weiß allerdings im Umkehrschluss nicht so genau, ob der Mensch, der am Ende die Realität

abbildet – noch ist vorrangig der Mensch in der Flugsicherung tätig –, wirklich genauso gehandelt hätte, wie es die Simulation mit ihren Modellparametern reflektiert.

Pro: Man kann lange Zeiträume betrachten. Man kann Tage und Wochen simulieren lassen und bekommt dann eine schöne Zeitreihe geliefert, z. B. zum Thema Kapazität: Was war von 9:00 bis 10:00 Uhr, von 10:00 bis 11:00 Uhr usw.? Auf der anderen Seite muss sichergestellt sein, dass der Apparat die Realität richtig abbildet.

Bei der Echtzeitsimulation ist es umgekehrt. Dort muss man die Menschen live in dem Simulationsgebäude halten; man muss sie alle dort hinfahren, sie müssen dort simulieren. Infolgedessen hat man naturgemäß kürzere Verweilzeiten in der Simulation. Man kann die Menschen nicht stundenlang dort halten, sondern man kann z. B. eine Periode simulieren – eine Stunde, zwei Stunden, wie auch immer – und kann dann auswerten und sagen: Das ist genau die Leistung, die der Mensch gebracht hat. Hier bleibt nun die Fragestellung: Ist diese Leistung, die einmal erbracht worden ist, über einen langen Zeitraum transportierbar?

Deswegen haben meines Erachtens beide Verfahren ihre Berechtigung. Wenn man sieht, wie z. B. die Luftraumstruktur über Europa und Deutschland in 2000/01 realisiert worden ist, das sogenannte EAN 04-Regelkonzept, dann erkennt man auch hieran – das wurde ausgeführt –, dass beide Simulationskomponenten ihre Berechtigung hatten und von Euro Control eingesetzt worden sind.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich muss an dieser Stelle noch einmal nachfragen. Die Echtzeitsimulation leuchtet mir ziemlich ein. Da gibt es einen Computer, der das System simuliert, und die Menschen, die als Lotsen und als Piloten sozusagen dieses System bedienen, und wir sehen die Konflikte, wenn wir uns das anschauen. Wenn wir die Schnellzeitsimulation betrachten, so ist sie ja nichts anderes als ein klassisches mathematisches Modell. Sie haben gerade sehr schön beschrieben, dass dort alles nach den vorher eingegebenen Regeln abläuft. Das heißt, jeder handelt so, wie er handeln sollte, jeder macht seinen Anflug ordentlich. Jeder Lotse und jeder Pilot verhält sich also in der Schnellzeitsimulation sozusagen fehlerfrei. Dann zeigen Sie, was funktioniert. Wenn ich damit falsch liege, wenn Sie also auch Fehler sowohl von Lotsen als auch Piloten als auch Kommunikationsfehler in dem System einbauen, dann wäre es schon interessant, das jetzt von Ihnen zu hören. Im Übrigen besteht die Forderung, sich so etwas einmal anzusehen, dann erst recht.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Houben, die Wahrheit oder die Machbarkeit liegt zwischen den beiden Bereichen, die Sie skizziert haben. Es ist nicht so, dass heutige leistungsfähige Simulationen – das muss ich einmal betonen – wie die TAAM-Simulation, die einen enormen Entwicklungsaufwand über zig Mannjahre hinter sich hat und mittlerweile international außerordentlich anerkannt ist, von ganz starren Verhaltensweisen ausgehen, sodass man sagen könnte, es handele sich um eine ganz klassische Abwicklungsprozedur, die sich darin kenntlich macht – das halte ich für leicht nachzuvollziehen –, dass man zehnmals in allen Zeitschritten das gleiche Ergebnis erhielte, wenn man eine solche Simulation zehnmals durchlaufen ließe. Dann würden Sie sagen, das sei doch statisch. Das passiert nicht.

Heutzutage ist die Computertechnik so weit, dass man natürlich Verhaltensschwankungen implementiert. Man sagt: Von bis sind die Bewegungsmöglichkeiten, die Erwartungswerte z. B. für das sofortige Umsetzen von Freigaben in der Flugsicherung, sodass, wenn für ein Luftfahrzeug „clear for take-off“ gesagt wird, einmal nach zehn Sekunden wirklich die Hebel nach vorne geschoben werden, während der zweite Flieger dafür vielleicht 40 Sekunden braucht. Solche Verhaltensmuster sind darin sehr wohl abgebildet. Wiederum ist es im Sinne des Ergebnisses nicht sinnvoll, fünf beliebige Systemfehler zu unterstellen, die mal passieren können. Das können wir natürlich tun; beim Simulatortraining mit Piloten und Lotsen werden ja auch so genannte Abnormals trainiert. Hinsichtlich der Fragestellung, von der Herr Lange jetzt kam, was denn mit einem solchen System möglich ist, wird man natürlich nicht ein Abnormal-Prozedere simulieren wollen, denn dafür wollen wir keine Planungswerte haben.

Das „wollen“ heißt: Was ist die langfristige Erwartung an das System? Sie knüpft man sicherlich an das, was bisher an Leistung gezeigt worden ist. Wenn man das statistisch auswertet, ergeben sich Systemausfälle, die im Bereich von unter 1 % liegen. Dann sagt man: Na gut, wenn das eintritt, ist der Wert falsch, den die Simulation liefert. Das ist selbstverständlich richtig. Nun muss man mit diesem Restwert umgehen und sagt: Wenn aber alles korrekt läuft im Rahmen dessen, was die Realität möglichst gut beschreibt, dann liegt der Wert bei B.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Lange.

Christoph Lange (Einwender):

Danke schön. – Herr Houben, ich bewerbe mich als Flügelstürmer und Sie sind der Elfmeterschütze, der die Bälle dann ins Tor schießt. Genau dahin wollte ich. Ich wollte auch genau die Antworten von Herrn Prof. Fricke haben, die ich bekommen habe.

Bei der Tosen, die danach realistischere Werte in Düsseldorf liefert, sind unter anderem folgende Besonderheiten zu beachten – ich möchte hier der Zeit wegen gar nicht alle aufführen – und folgende Fehler gemacht worden: Zum einen liefern diese Simulationen nur über an-

derhalb bzw. knapp zwei Stunden. Man hat sinnigerweise genau denselben Verkehrstag genommen. Man hat maximal zwei Starts und zwei Landungen hintereinander und ansonsten immer abwechselnd gestaffelt, weil man sonst Probleme mit den Stafflungsabständen bekommen hätte. Man hat in dieser Tosen-Simulation in Düsseldorf, um die 45 hochrechnen zu können, eine durchschnittliche Delay-Zeit von über 20 Minuten angesetzt; der Spitzen-Delay liegt bei 41 Minuten und 24 Sekunden. Da gibt es noch sehr viele andere Dinge mehr, die alle hingebogen worden sind.

Von daher **beantrage** ich hier für das Protokoll,

meine Ausarbeitung zu dieser Simulation bitte mit zu den Akten zu nehmen und zu berücksichtigen, denn sie zeigt, wie in solchen Simulationen die Randbedingungen so lange hin- und hergeschoben werden, bis das gewünschte Ergebnis herauskommt.

Das ist der Sinn meiner Fragen gewesen. Ein solches Vorgehen ist unter Risikogesichtspunkten, unter Flugsicherheitsgesichtspunkten einfach unzulässig.

Die Stafflungsabstände stimmen nicht, die Abflugrouten werden direkt verzweigt, was faktisch nicht so ist. Es gibt maximal zwei Starts hintereinander; in Düsseldorf gibt es morgens um 6:00 Uhr faktisch 20 Starts hintereinander, bis eine Landung hereinkommt. Realistische Bedingungen werden also so lange hin- und hermodelliert – deswegen auch Simulation –, bis gewünschte Ergebnisse herauskommen. Insofern kann ich Ihnen nur einen laienhaften Rat geben. Ich muss mir das auch alles irgendwie anlesen; Herr Dr. Schwarz hat mir einmal so nett angelesenes Wissen vorgeworfen. Dazu kann ich nur sagen: Ja, was denn sonst? Woher denn? Von der Gegenseite bekommt man ja nichts; das muss man sich alles mühsam zusammensuchen. Das ist die Situation, in der wir alle stehen.

Wir können froh sein, dass wir jemanden wie Herrn Drejack hier in unseren Reihen haben, der mal kräftig dazwischen schlägt. Ich bitte Sie, auch da zu berücksichtigen – das möchte ich hervorheben und betonen –, dass Herr Drejack nicht wie alle Gutachter der Gegenseite als bezahlter Gutachter hier sitzt. Er ist einfach ein Mensch, der meines Wissens, weil er mitten in Neuss wohnt, vielleicht noch nicht einmal unmittelbar betroffen ist, der aber sein Fachwissen hier neutral und unabhängig in dieses Verfahren einbringt. Deswegen ist mir das, was er heute vorgetragen hat – Entschuldigung, bitte –, bei aller Hoffnung, dass die Kompetenz der DFS gegeben sein möge, tausendmal lieber als das, was die DFS sagt. Es ist mir noch viel mehr lieber als das, was der Antragsteller sagt, denn die Herren, die da sitzen, müssen ja nun so reden, wie sie reden.

Ich habe eine weitere Frage an Herrn Prof. Fricke. Sie haben uns gestern erklärt, dass die Frage der Sicherheit – externes Risiko – eigentlich aus drei Komponenten besteht. Das sind die Häufigkeit, die Lagebeziehung zum Flughafen und die Anzahl der Menschen. Ich möchte

jetzt von Ihnen ganz einfach nur Folgendes wissen, damit ich das verstehen kann: Wenn ich aus Gründen der Vereinfachung jedes Risiko in allen diesen drei zu prüfenden Feldern mit einem Zehntel beziffere, damit wir das leichter rechnen können – das ist in Wahrheit sehr viel kleiner, das ist ein Tausendstel oder so etwas –, wie rechneten Sie dann aus, welches Gesamtrisiko herauskäme? Rechnen Sie ein Zehntel plus ein Zehntel plus ein Zehntel und erhielten ein Gesamtrisiko von drei Zehnteln? Oder rechnen Sie ein Zehntel mal ein Zehntel mal ein Zehntel und es ergäbe sich ein Tausendstel? Wie funktioniert das?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Lange, sehen Sie es mir nach: Für mich war jetzt wiederum nicht ganz klar, wie Sie die Antwort von mir wünschen, damit sie auch der Sachaufklärung dient.

Ich fasse noch einmal schnell zusammen: Es gibt drei Teilkomponenten; wir hatten sie besprochen. Das ist die Unfallhäufigkeit: Wie groß ist die Erwartung, dass ein Luftfahrzeug vom Himmel fällt? Dazu gab es das teilweise belächelte, aber vielleicht doch zumindest in Erinnerung befindliche Kochrezept über die verschiedenen Kategorien, das ich Ihnen dargelegt hatte. Sie entsinnen sich vielleicht.

(Christoph Lange [Einwender]: Sie erinnern sich an meine Knoblauchzehe!)

– Genau; Sie haben eine Knoblauchzehe daraus gemacht. Das ist das erste Teilmodell.

Um jetzt konkret auf Ihre Frage zu antworten: Sie haben einen Erwartungswert von 1×10^{-5} . Ich versuche, diesen Punkt ganz kurz abzuhandeln. Das heißt, alle 100.000 Flugbewegungen fällt einer hinunter. Das ist dann die Rate. Geht man von zehn Luftfahrzeugen in einem Betrachtungszeitraum aus, dann ergäbe sich 10×10^{-5} gleich 10^{-4} ; das hieße, in den gesamten 10.000 Jahren wäre der Erwartungswert, dass hier einer herunterfällt, weil wir zehn Luftfahrzeuge haben. Das ist in diesem Falle also ein Produkt: Wir multiplizieren die Flugbewegungsanzahl mit der Rate, um die Unfallhäufigkeit zu errechnen.

Jetzt hat man diesen Wert. Nun ist für die Betroffenen, die in dem einen oder anderen Gebiet unweit des Flughafens wohnen, die viel interessantere Frage: Wie sieht es konkret bei mir aus? Dazu dient dann das zweite Teilmodell der Verteilung der Unfallorte. Dazu werden die Unfalldaten empirisch recherchiert; man schaut, wo relativ zu den entsprechenden Anflugpunkten Unfälle passiert sind, sofern es eine Landung war. Dort differenzieren wir dann, ob der Luftfahrzeugführer die Bahn nicht mehr erreicht hat, also vor der Landebahn verunfallt ist, oder ob er danach verunfallt ist. Ich halte das für einleuchtend, wenn man sich die Unfall-

berichte einmal diagonal durchliest. Außerdem gibt es den Startfall, bei dem ein Überschießen der Bahn durch einen Startabbruch oder anderes passiert sein kann.

Diese drei Kategorien werden differenziert. In diesem Fall werden die Unfallquotienten, die ich Ihnen als Knollenrezept beigefügt habe, noch einmal in Start- und Landefälle differenziert: Wie häufig ist ein Start und wie häufig ist eine Landung erfolgt? Um aus diesem Gesamtunfallquotienten die Startunfall- und Landeunfallquotienten abzuleiten, bedienen wir uns einer Information, die Sie und viele Vorredner häufig zitiert haben, nämlich des international mittlerweile sehr unstrittigen Sachverhalts, dass man gewisse Anteile von Unfällen der Start- oder der Landephase unstrittig zuordnen kann. Dem kann man ein Bild beifügen; vielleicht hilft das.

(Folie – Christoph Lange [Einwender]: Mich interessiert primär, wie die drei Komponenten zusammenkommen!)

Ich lege die beiden Abbildungen parallel auf. – Hier sehen wir ein Bild von Boeing. Es wurde schon oftmals schmunzelnd gesagt: Sie machen viel für Forschung und für Recherche. Von daher sind die Amerikaner außerordentlich wertvoll. Daran sollten Sie Folgendes sehen: Das ist ein stilisierter Flugablauf. Links sehen Sie den Start, dann kommen ein Steigflug, ein Streckenflug und wieder eine Landung. Oben in Klammern stehen für den Startbereich 17 %; rechts stehen 53 %, glaube ich.

Man kann also roundabout sagen, dass 70 % aller Unfälle in der Start- und Landephase stattfinden. Okay? – Das ist soweit klar. Wir teilen also den gesamten Unfallquotienten zu 17 % auf die Starts und zu 53 % auf die Landungen auf. – Herr Lange, an diesem Punkt will ich wirklich Schluss machen und weiter Ihre Frage beantworten. Wir haben jetzt also den Unfallquotiententeil abgeschlossen. So funktioniert das, vereinfacht gesagt.

Jetzt kommt das nächste Teilmodell. Man hat jetzt die Unfallwahrscheinlichkeit. Sie gilt für das Erwartungsgebiet, das wir als Untersuchungsraum bezeichnen, das in den Plänen abgedruckt ist und um den Flughafenbezugspunkt zentriert aufgebaut wird. Jetzt kommt der zweite Punkt: Das ist eine bedingte Wahrscheinlichkeit; das muss man leider so genau sagen. Das bedeutet: Wenn ein Unfall passiert, dann ist die Frage, wo er stattfindet. Nur unter dieser Prämisse dürfen wir diese zweite Frage stellen. Das heißt, unter den dort ausgewiesenen Unfallhäufigkeiten stellen wir die Frage: Wo findet er statt? Diese Wo-Verteilungsfunktion leistet das zweite Teilmodell, indem es sagt: Entlang der Flugroute, wo zu erwarten ist, dass der Flieger fliegt, ist die Wahrscheinlichkeit, dass er verunfallt, unweit der Schwelle sehr hoch. Das zeigt die Empirie. Je weiter weg ein Luftfahrzeug sich beim Start vom Abhebe- und Landepunkt bewegt, desto unwahrscheinlicher ist es, dass es dort noch herunterfällt.

Um es zu verdeutlichen: Ich habe die Unfallmenge. Sie verteile ich zu 100 % gemäß der Verteilung für die Starts und für die Landungen. Das heißt, die Summe aller kleinen Kästchen ist

unter der Randbedingung, dass ein Unfall passiert, gleich eins. Irgendwo muss er ja herunterfallen.

Jetzt haben wir die Verteilung, wo die Luftfahrzeuge theoretisch herunterfielen. An diesem Punkt passiert nun Folgendes: Hier schaue ich mir an, wenn es heruntergefallen ist, wie groß und wie schwer der Flieger war. In Abhängigkeit von dieser Information und der Information hinsichtlich der Topographie, die wir aus den Topographiekarten des Untersuchungsraums herausziehen, differenzieren wir dann in drei Geländetypen: offenes Gebiet, bewaldetes Gebiet, bebautes Gebiet. Ich halte es für einleuchtend, dass immer dann, wenn man eine hohe Bebauung, hohe Baumbestände und anderes hat, bei der Betrachtung eines solchen theoretischen Absturzes die Folgeradien kleiner sind. Da wird alles gebremst, beispielsweise die Trümmerstücke. Wir müssen das jetzt einmal etwas stilisieren. Auf einer freien Fläche können sie viel weiter auseinander getragen werden. Auch das zeigen die Unfallberichte.

Dieses Teilmodell sagt nun also: In dem Moment, in dem hier einer herunterfällt, trifft es diese Zelle, auf die er lotrecht herunterfiel, aber auch ein gewisses Gebiet außen herum. Das ist wichtig, weil man wieder multiplizieren und addieren muss. In dem Fall, wenn der Unfallwert für diese Zelle bekannt ist, sage ich: Dieser kann in dieser Zelle stattfinden, aber auch in benachbarten Zellen, und zwar in Abhängigkeit von der Dimensionierung des Folgeradius. Großer Radius heißt, viele Zellen bekommen einen Wert eingetragen; kleiner Radius heißt, vielleicht nur diese Zelle bekommt einen Wert eingetragen.

Wenn Sie diesen Prozess für jeden theoretischen Start und jede theoretische Landung durchrechnen, dann lassen Sie immer kleine Einzelinformationen in die Zellen hineinfallen. Diese addieren sich in dem Moment, wenn man sagt, man habe ein kleines Potenzial von dem ersten Flieger usw. Dies bedeutet auch, dass Sie, wenn Sie ein Gebiet mit großen Ausbreitungsradien oder mit schweren Flugzeugen haben, durchaus Häufungen erhalten können, weil eine Zelle durch mehrere Flugzeuge gleichermaßen an diesem Punkt häufig gefüllt wird. Das Gesamtergebnis sind die Risikozonen, die Sie im Gutachten sehen. Sie geben infolgedessen die Antwort A aus dem ersten Teilsegment: Wir müssen einen Bezugszeitraum wählen. Im Gutachten waren es die sechs verkehrsreichsten Monate, denn diese Verkehrsanzahl wurde hineingespielt, roundabout 55.000, 56.000 Bewegungen im Ausbaufall. Sie werden quasi als Bezugsgröße verwendet. Damit verbunden ist die Aussage, dass an dieser Zelle mit dem dort ausgewiesenen Einzelrisikowert – so nennen wir das Ergebnis – dann der Tod eines Menschen eintritt, der sich dort dauerhaft aufhielt. Das sind unsere unterstellten Modellierungseingänge.

Das bedeutet: Alle Unfälle, die wir bewerten – das ist ganz wesentlich; vielleicht habe ich das bisher nicht deutlich genug gesagt –, die in unsere Datenbank hineingehen, sind so genannte Letal Accidents, also Unfälle mit Todesfolge. Das ist sehr wichtig, weil es sehr viele Unfälle gab, die glücklicherweise nicht mit Todesfolge endeten und darüber hinaus glücklicherweise aus Sicht der betroffenen Dritten Unfälle meistens so enden, dass der Großteil der Opfer

– 90, 95 % – natürlich an Bord des Luftfahrzeuges ist und nur ganz wenige außen herum betroffen sind. Das ist eine empirische Erkenntnis, die für diejenigen, die nicht fliegen, beruhigend sein mag. Jedenfalls müssen wir sie im Modell korrekt abbilden, so wie es die Vergangenheit zeigt. – Ich hoffe trotz der Länge der Ausführungen, dass es geholfen hat.

Christoph Lange (Einwender):

Danke schön, Herr Prof. Fricke. – Ohne die Notwendigkeit einer Antwort vier kurze Bemerkungen: Erstens haben wir gehört, dass diese schweren Unfälle sehr selten sind. Wir stellen also fest, dass diese sehr seltenen schweren Unfälle für Sie die Basis sind, um das zu berechnen.

Zweitens stelle ich fest, dass Sie eben von 56.000 Flugbewegungen gesprochen haben. Ich meine mich zu erinnern, gestern irgendetwas von 100.000 Flugbewegungen in 2015 gehört zu haben.

Drittens bitte ich darum, dass in dem erfreulicherweise dort hinten hingeklebten großen geplotteten Plan einmal die An- und Abflugstrecken von Düsseldorf mit eingezeichnet werden. In diesem Zusammenhang wundert es mich nach dem, was wir vorhin gehört haben, dass an diesen Kreuzungspunkten keine Unfallwahrscheinlichkeit dargestellt ist, denn sie müsste nach dem, was wir gehört haben, zumindest etwas größer als null sein.

Zum vierten Punkt – –

(Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin]: Darf ich das noch schnell darstellen?)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Ja, bitte.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Lange, nur ganz kurz, damit wir da einig sind; das ist leicht. Die gut 55.000, die ich hier so lax genannt habe, sind die Bewegungszahlen der sechs verkehrsreichsten Monate; die 102.000 Flugbewegungen sind die Jahresbewegungszahlen. Sie hatte Ihr Vorredner genannt. Das passt.

Christoph Lange (Einwender):

Danke für die Klarstellung. In dem Moment kam mir der Gedanke, dass da irgendetwas nicht zusammenpasst, aber das passt; das ist in Ordnung.

Ich möchte noch einmal auf den Zusammenhang von Verspätung und Vermeidung von Verspätung eingehen. Wenn es so ist, dass die Airlines zu große Verspätungsraten nicht akzeptieren, dann sehe ich hier eine aus ökonomischen Gründen erhöhte Gefahr, dass man zur

Vermeidung von Delays Abstände nicht so einhält, wie es notwendigerweise sein müsste. Vielmehr hätten wir dann genau die Situation eines erhöhten Risikos. Wir sind uns sicherlich einig, dass wir in Fragen der Sicherheit immer vom absoluten Worst Case ausgehen müssen, denn das ist derjenige, der die Menschen hier trafe.

Um das transparent zu machen, möchte ich zwei, drei Punkte aus Ihrem Gutachten zitieren. Zum einen steht auf Seite 79:

Aus den Berechnungen zum externen Risiko, die statistisch bedingt nicht auf die temporären Spitzenverkehrszahlen ..., sondern auf die Gesamtbewegungszahl des jeweiligen Szenarios abstellen, resultieren bei beiden vorgenannten Kennziffern

– es geht also um Lost of Safety und noch etwas anderes –

erhebliche Steigerungen in der Betroffenheit von am Luftverkehr nicht direkt beteiligten Personen im Nahbereich des Flugplatzes Mönchengladbach.

Ursache hierfür ist die verkehrsstrukturell (Traffic Mix) bedingte Vergrößerung der Unfallfolgegebiete.

Eine Seite weiter, auf Seite 80, steht:

Andererseits bedingt die Verschiebung des Traffic Mix zu mittelschwerem Fluggerät deutlich erhöhte Kennwerte für das externe Risiko, insbesondere östlich des Flugplatzes.

Das ist also in Richtung Kleinenbroich.

Obwohl die ermittelten Maximalwerte ... in der Größenordnung alltäglicher Risiken liegen,

– dann wird es sehr interessant –

wird eine Verlagerung der gegenwärtig unterstellten Betriebsrichtungsverteilung ... von 22 % zu 78 % vermehrt zulasten der Richtung 13 zur Begegnung dieses Effekts empfohlen.

Entschuldigung, aber ich sage das jetzt einfach einmal so platt: Wollen Sie eine Windmaschine aufstellen, damit der Wind anders weht, damit die Betriebsrichtung anders ist, damit Sie hier Risiko vermeiden können? Oder wie lese ich das jetzt hier?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Noch einmal Herr Prof. Fricke, bitte.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Lange, natürlich wollen wir keine Windmaschine aufstellen. Das war sicherlich auch von Ihnen nicht so gemeint. Sie haben die Ausführungen richtig wiedergegeben. In erster Linie, so hoffe ich, sind sie erst einmal transparent, sodass man sagen kann: Prinzipiell verhält sich natürlich eine Risikobewertung wie eine Lärmbewertung. Wenn man Verkehre verlagert, verlagert man auch lokale Risiken – das ist meines Erachtens eindeutig –, sodass sich in diesem Satz folgende Abwägung in Bezug auf das Risiko wiederfindet: Wie verhält sich die Wohnbevölkerungsdichte in Relation zu den Risikoflächen? Wenn man allein dies optimieren möchte, dann wäre ein Vorgehen sinnvoll, so wie es hier steht.

Um das flugbetrieblich umzusetzen – Sie können zwar schmunzeln, erkennen aber zumindest, dass wir dafür einen sachlichen Hintergrund haben –, kann man sehr wohl einen gewissen Einfluss auf die Betriebsrichtung der Piste nehmen. Zum einen – das hatten wir gestern schon sehr intensiv diskutiert – geht es um die berühmte Frage nach Windrichtung und Windstärke. Wir wissen, dass fünf bis zehn Knoten Rückenwindkomponente heutzutage durchaus in Ordnung und zulässig sind, um im Grunde genommen die Betriebsrichtung invers zur typischen Gegenwindstartrichtung nutzen zu dürfen. Dieses Potenzial steigt im Übrigen durch die Verlängerung einer Bahn – ich denke, das ist einleuchtend –, weil man mehr Laufstrecke zur Verfügung hat und dann, selbstverständlich unter Beachtung der umfassenden Diskussion der Bedürfnisse von Startstrecke versus Ladegewicht des Luftfahrzeuges, abwägen kann, ob nicht eine priorisierte Nutzung in diese Richtung möglich sein soll. Wir haben dies aber auch – das will ich ganz offen und ehrlich sagen, damit es nicht als Widerspruch zum Protokoll erscheint – als ein Optimierungspotenzial aus Sicht des externen Risikoergebnisses hierin festgehalten. Darin besteht meines Erachtens auch die Aufgabe, wenn man ein solches Ergebnis produziert. Allerdings – das wäre sicherlich die zweite Information dann von Ihnen – könnten Sie anmerken, die 13 sei doch gerade die ungewollte Richtung für die Interdependenzen mit dem Flughafen Düsseldorf. Diese Diskussion haben wir zuvor sehr intensiv geführt.

Allerdings habe ich wiederholt zum Ausdruck gebracht – da sind wir nicht zusammen, Herr Lange; Sie haben Kapazität, Angebot, Nachfrageplanung und Sicherheit immer wieder als Kreislauf bezeichnet –: Sicherheit ist keine Frage der Kapazität, wenn es Regeln gibt, die unabhängig von der Kapazität greifen, die nur in der Konsequenz eine schlechte Performance für die Luftraumnutzer abbilden. Da sind wir wieder bei Bedarf und Akzeptanz, d'accord. Aber erst einmal kann man aus Sicht der Sicherheit sagen: Wenn ich das Minimierungspotenzial erkenne, dann muss ich es nennen und anschließend betrieblicherseits die Konsequenzen daraus ziehen. Das ist ein Abwägungsprozess, ob man das eine oder das andere höher bewertet. Aber in sich schlüssig und möglich ist es. – Danke.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Prof. Fricke, habe ich das richtig verstanden? Sie sagen, Sicherheit ist unabhängig davon, wie viele Flugzeuge da umherfliegen. Das ist doch der Eindruck, den Sie zu vermitteln versuchen, wenn Sie sagen, Kapazität und Sicherheit hätten nichts miteinander zu tun. Fakt ist doch, dass die Wahrscheinlichkeit, dass etwas passieren wird, mit der Menge an Verkehr zunehmen wird. Sie versuchen gerade eben wieder, das genaue Gegenteil zu vermitteln. So geht das hier nicht!

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Houben, Sie haben Recht; da muss ich mich präzisieren. Das mag jetzt verwirrend geklungen haben, aber ich hoffte, dass es im Kontext herauskommt.

Am Ende haben wir die Interdependenz angesprochen, den Sachverhalt der Abhängigkeit der Verkehre zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach. Das war mein Einschub dazu. Der Prozess der Steuerung dieser Verkehre ist unabhängig von der Kapazität prozedural entweder sicher oder unsicher, weil es Verfahren gibt, die entweder immer angewendet oder eben nicht angewendet werden. Die Folge dieser Anwendung ist schlechte oder gute Verkehrsleistung oder Qualität. Im Fall des externen Risikos, also der Betroffenheit der Zonen – damit ich das ganz deutlich und auch für Sie richtig darstelle –, stellt selbstverständlich jede Flugbewegung mehr in einem Untersuchungsgebiet auch einen Zuwachs an Risikopotenzial dar, weil dieser Flieger rein rechnerisch natürlich herunterfallen kann. Das sage ich hier streitfrei und deutlich.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Christoph Lange (Einwender):

Danke schön. – Herr Prof. Fricke, ich stelle einmal klar: Das, was ich hier herauszuarbeiten versuche, richtet sich nicht unbedingt gegen das, was Sie in dem Gutachten geschrieben haben. Es ist gegen den Eindruck gerichtet, den ich gestern hier gewonnen habe: Vonseiten der Partei DFS wird versucht, das, was Sie dargestellt haben und was nun einmal als Risiko vorhanden ist und wozu Sie auch selber gesagt haben, das sei ein erhebliches Risiko – – Wir haben über diese Werte auch etwas erfahren, 10^{-3} ist eins geteilt durch 1.000. Sie haben das dann so beschrieben: Man muss 1.000 Jahre leben, damit man an einem Flugunfall verstirbt. Ich weiß nicht, ob es korrekt ist, wenn ich sage, dass es von 1.000 Leuten dann auch einen trifft; wahrscheinlich ist es nicht korrekt. Aber das ist für die Leute hier, um das beurteilen zu können, vielleicht etwas greifbarer.

Sie haben hier den Anhang zitiert; dabei geht es um die Anforderung für Sachverständige. Ich lese hierzu aus der Mustersachverständigenordnung vor:

Unparteilichkeit erfordert: 9.2.1 Unabhängigkeit gegenüber dem Auftraggeber bzw. den Parteien, also frei zu sein von jeglichen unsachlichen persönlichen Einflüssen. Dazu gehört, solche Handlungen und Maßnahmen zu unterlassen, die den bloßen Anschein der Parteinahme erwecken können. Das kann z. B. der Fall sein, wenn der Sachverständige überwiegend für ein und denselben Auftraggeber tätig ist.

Dann steht zwei Seiten weiter, auf Seite 13 – dazu gibt es sogar ein Urteil des Oberlandesgerichtes Karlsruhe –:

Unparteilichkeit heißt, alles zu unterlassen, was auch nur den Eindruck der Parteilichkeit erwecken könnte. Einseitige Kontaktaufnahme mit nur einer Partei oder überwiegende Gutachtertätigkeit für nur einen Auftraggeber sind Beispiele dafür.

– Zitat aus Bock, Sachverständigenrecht.

Ich möchte Ihnen das nicht unterstellen, aber ich bitte darum – das formuliere ich hier als **Antrag** –,

dass genau die Risiken, die in dem Risikogutachten beschrieben sind, unter zusätzlicher Berücksichtigung von Worst-Case-Situationen, unter zusätzlicher Berücksichtigung dieser sich kreuzenden Flugwege genau so, wie es hier drin steht, in die Abwägung der Genehmigungsbehörde einfließen, nicht aber die ganzen Abmilderungen, die wir gestern hier versuchsweise gehört haben, denn das, was hier steht, ist das Minimum an Risiko, das die Leute zu tragen haben.

Wir sind uns hoffentlich auch einig, dass all diese Untersuchungen Idealvoraussetzungen unterstellen, wenn es um Abstände etc. geht. Da wird nämlich so getan, als könnte man Flugzeuge wie an einer Perlenschnur aufreihen. Das mag in bestimmten Zeiten gelingen; in anderen Zeiten gelingt es nicht. Das sehen Sie z. B. daran – das wird jeder hier auch schon beobachtet haben –, dass im Anflug auf Düsseldorf gesonderte Landekreise geflogen werden müssen, weil diese Perlenschnur eben nicht so aufgereiht werden kann, wie es hier idealtypisch dargestellt wird.

Meines Erachtens werden Sie mir auch zustimmen, dass wir zwei Einschränkungen haben, eine aus dem Mischverkehr in Mönchengladbach und eine zusätzliche durch den Kreuzungsverkehr mit Düsseldorf. Wir konnten, meine ich, heute Vormittag oder heute Mittag

sehr deutlich herausarbeiten, dass man dieses Problem nicht durch eine Höhenstaffelung in den Griff bekommt, sondern in manchen Fällen nur durch eine zeitliche Staffelung. Zu dieser zeitlichen Staffelung möchte ich Ihnen jetzt eine Zusammenfassung Ihrer Gutachtenseiten zeigen und Sie fragen, ob das so richtig dargestellt ist.

(Folie)

Ich habe hier die vier möglichen Fälle dargestellt. Wichtig sind mir eigentlich die fettgedruckten: Das ist zum einen bei Nordwind; dann braucht man laut Ihrem Gutachten einen Abstand von 10 NM zwischen den Anflügen nach Düsseldorf, um eine Landung nach Mönchengladbach dazwischenschieben zu können. Zum anderen braucht man bei Ostwind ebenfalls eine Lücke von 10 NM, um bei Landungen nach Düsseldorf einen Start von Mönchengladbach dazwischenschieben zu können. Wir haben vorhin von Herrn Dreijack sehr anschaulich und klar bewiesen bekommen, dass dies mit Höhenstaffelung nicht zu regeln ist, sodass man also eine zeitliche Staffelung anwenden muss.

Ist diese zusammenfassende Darstellung so richtig? Wenn ja, dann kann ich weitermachen. Oder ist daran irgendetwas falsch?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Lange, ich tue mich mit Ihrer Abbildung etwas schwer. Aber ich sage es einmal umgekehrt – dann ist es für das Protokoll unmissverständlich –: Wenn Sie das zusammengefasst haben, was im Gutachten auf den Seiten 75 und 76 steht – das sind die beiden Fälle – und Sie das da oben reflektieren, dann ist das unsere Darstellung der Dinge und damit richtig interpretiert.

(Lachen bei den Einwendern)

Christoph Lange (Einwender):

Ich denke schon, dass ich das richtig abgeschrieben habe. Insofern können wir das gern so zu Protokoll nehmen.

Jetzt möchte ich zum Kernpunkt der ganzen Geschichte kommen, denn mir ist aufgefallen, dass es in den Tosen-Simulationen für Düsseldorf auch immer gemacht wird: Die Betriebsrichtung 05 wird ausgeblendet, und zwar mit genau demselben Argument, mit dem diese Dinge hier auch ausgeblendet werden, denn das sind die kritischen Fälle. Es wird nämlich gesagt, dass dies nur in 20 % aller Windverteilungsfälle der Fall ist. Sie haben das auch gemacht, indem Sie diese Werte mit unter 10 % und 10 % angegeben haben. Das sehe ich richtig?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Noch einmal, Herr Lange, damit wir uns da richtig verstehen: Das hat keinen Einfluss auf irgendwelche Berechnungen. Das ist wirklich nur eine Darlegung der Verfahren und der Häufigkeit der Anwendung. Die Häufigkeit der Anwendung wiederum – das hatte ich gestern auch gesagt – resultiert aus einer langjährigen Statistik. Auch Herr Koch hat gestern zumindest einen Teilbeitrag leisten können, um diese Daten zu stützen. Wir haben auch von Herrn Dreijack selbst gehört, dass diese Quotierung passt; auch er hat also dieses Verhältnis von 80 zu 20 bestätigt, wenn ich mich nicht verhöhrt habe. Von daher denke ich, dass das weitestgehend richtig ist. Prozentzahlen!

Christoph Lange (Einwender):

Prozent, das ist schon klar. Wie hoch müsste Ihrer Meinung nach eine solche Wahrscheinlichkeit der Windrichtungsverteilung für diesen Kreuzungsfall im Hinblick auf die Möglichkeit, Flüge nach oder von Mönchengladbach dazwischenzuschieben, sein? Ein Verhältnis von 50 zu 50 werden wir nicht hinbekommen, denn dazu müsste an der Hälfte der Tage im Jahr der Wind von links und an der anderen Hälfte der Wind von rechts wehen; das klappt nicht. Wie hoch muss dieser Prozentsatz Ihrer Meinung nach sein, um mehr Eingang in Simulationen und in solche Berechnungen zu finden?

Wir reden über den Worst Case. Was geschieht, wenn Nordwind herrscht? Was geschieht, wenn Ostwind herrscht? Das ist der springende Punkt. Bekommen wir dann noch eine Landung nach Mönchengladbach herunter oder bekommen wir sie nicht herunter? Wir haben gestern lang und breit darüber gesprochen; ich verzichte darauf, das alles hier noch einmal aufzulegen. Ich habe das genauso ausgerechnet, wie das die Vorredner gemacht haben. Wenn 10 NM 18 km Abstand sein müssen, dann bekommt man im Prinzip entweder in Düsseldorf nicht mehr als 17 Flugzeuge hin, damit man einen Gladbacher überhaupt auf den Boden bekommt, oder es sind, wenn es in Düsseldorf mehr Flugzeuge sind, was ja nun Fakt ist – das sind manchmal 30 bis 35 Landungen –, umgekehrt die Abstände zwischen diesen Flugzeugen so klein, dass man weder eine Landung nach Gladbach noch einen Start von Gladbach hineinbekommt.

Damit sind wir genau bei dem Punkt, an dem ich sage: Das ist so unplanbar oder so riskant, dass Sie Luftverkehrsgesellschaften in Mönchengladbach überhaupt nicht garantieren können, nicht mit Delays von einer halben Stunde rechnen zu müssen. Das ist genau der springende Punkt, an dem sich das miteinander verquickt. Dazu möchte ich wissen: Warum spielen die Fälle, wenn in Düsseldorf gelandet wird, immer eine so untergeordnete Rolle? Für Düsseldorf verstehe ich das; das ist ganz einleuchtend, denn wenn Betriebsrichtung 05 ist, müssen sie in Richtung Mülheim und Kettwig starten. Dort gibt es erst nach 6 NM eine Verzweigung. Das ist für die Abflugkapazität wichtig. Deswegen rechnet Düsseldorf es immer so, dass sie klipp und klar in ihren Gutachten sagen: Betriebsrichtung 05, 20 % der Fälle können wir unter den Tisch fallen lassen. Das steht wortwörtlich darin; das kann ich Ihnen

zeigen. Die Frage ist nur: Was ist mit der Kreuzung Mönchengladbach/Düsseldorf, 20 % der Fälle? Wie hoch müsste der Prozentsatz sein, damit Sie das für relevant halten?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Lange, wenn ich zaubern könnte – –

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Moment bitte, Herr Fricke. Ich lasse erst noch eine Zwischenfrage von Herrn Rothe zu.

Martin Rothe (Einwender):

Herr Lange, gestatten Sie eine kurze Zwischenfrage? – Gestern ist den ganzen Tag über immer wieder die Aufstellung des Wetteramtes diskutiert worden. Ich bin an dieser Untersuchung von Herrn Nägeler beteiligt gewesen. Ich weiß auch, dass es uns richtig Geld gekostet hat, die Untersuchung machen zu lassen. Bei dieser Untersuchung – so haben wir gestern gesagt – müsste der betreffende Herr vom Wetteramt noch einmal nachsehen, ob die Zahlen, die wir jetzt hier durch Augenschein und durch die Untersuchung von Herrn Koch hatten, zutreffen. Wir hatten darum gebeten, dass das noch einmal überprüft wird.

Wir haben die Untersuchung der letzten drei Jahre. Darin ist sogar noch eine Steigerung enthalten gewesen, Herr Prof. Fricke. Das müssen wir doch irgendwie einmal herausfinden. Dieses Verhältnis von 20 zu 80 stimmt nicht. Daran ist etwas faul. – Herr Lange, ich bin dankbar, dass Sie das noch einmal zur Sprache bringen. Das muss hier im Laufe des Verfahrens noch geklärt werden. – Vielen Dank.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Rothe, Herr Lange, Sie beide haben zwei Punkte angesprochen. Die Zwischenfrage von Herrn Rothe – – Waren Sie gestern nicht zugegen, als wir Herrn Koch kurz baten, Stellung zu nehmen? – Doch; gut.

Wir haben zugesagt – ich habe das so gesagt –, dass wir diese Aufklärung natürlich leisten wollen. Der Hintergrund der Diskrepanz der Aussagen liegt darin: Hier haben wir ein Winddiagramm mit der Windrichtung; es fehlt die Windstärke, um daraus die flugbetriebliche Nutzungsquote Ost/West abzuleiten. Dazu ist auch die Windstärke nötig, was Herr Koch als zweidimensionale Darstellung bezeichnet hat. Sie haben Sie mit Ihren Daten hier nicht eingekauft, aber sie existiert natürlich auch. Mir liegen Ihre Daten ja auch vor.

Wenn man beide zusammenbringt, dann ergibt sich eine deutlich höhere Verlagerung zur Westwindnutzung. Das liegt allein daran – das will ich jetzt qualitativ vorwegnehmen –, dass die hohen Ostwindanteile, die sich bei der Richtungsverteilung ausweisen, zu einem großen Teil ganz schwacher Wind sind, also schwache Ostwindlagen, Schönwetterlagen. Das wurde

auch von Ihnen gestern so dargestellt. Das stimmt auch. August 2003 war ein wunderschöner Sommer.

Wir können das jetzt diskutieren; man glaubt das oder glaubt das nicht. Deswegen würde ich sagen: Lassen Sie uns auf Basis von Daten reden, denn sie sind aufgezeichnet. Der DWD zeichnet verlässlich auch die Stärke auf. Das wird Herr Koch nachreichen und dann lässt sich das zu der Möglichkeit des Nachweises zusammenführen, dass sowohl die 22-zu-78-Verteilung für MGL als auch die 20-zu-80-Verteilung für Düsseldorf in der Tat das langjährige Mittel darstellen. Das ist eine Zahl, die weder von mir noch vom Flughafen, sondern eben über die Statistik vom DWD verantwortet wird. Das werden wir Ihnen nachreichen.

(Christoph Lange [Einwender]: Das kommt noch?)

– Ja.

Martin Rothe (Einwender):

Prof. Fricke, es besteht natürlich noch ein Dissens zu den Zählungen, die Herr Nägeler und ich jeden Tag im letzten Jahr gemacht haben; dabei sind wir auf über 41 % Ostwindwetterlagen gekommen. Außerdem müssen Sie natürlich auch bedenken: Bei einer Windgeschwindigkeit von drei Knoten – das ist ein Windhauch – kann man noch mit diesem Wind starten. Darüber hinaus wird immer gegen den Wind gestartet; das wissen Sie ja. Das heißt, die Windrichtung ist von drei Knoten an eigentlich bestimmend für die Startrichtung. Deswegen ist Ihr Argument, dass die Windrichtung mitspielt, zwar richtig, aber von so geringer Bedeutung, dass man eigentlich mit den Zahlen vom Wetteramt, die wir angefordert und bezahlt haben, auch argumentieren kann. Insofern ist das nicht sehr abwegig, was wir beobachten. Da das Einfluss auf den Bedarf, auf Lärm usw. hat, bestehen wir natürlich darauf, dass das untersucht wird.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Rothe, das ist vollkommen verstanden. Sie haben Recht, das ist auch beim Lärm eine ganz wesentliche Eingangsgröße. Das muss zweifelsfrei sein, auch für Sie. Ob ich da mit meiner Aussage quantitativ richtig liege oder nicht, all das soll transparent gemacht werden. Sie bekommen nicht nur die Stärke, sondern auch die Umrechnungsformeln, welche Windkomponenten mit welcher Stärke zu welcher Betriebsrichtung zugeordnet worden ist, und zwar ganz transparent. Dann liegt das vor. Ich habe mir die Zahlen angeguckt und ich habe es gesehen. Nun müssen Sie das natürlich auch tun können, um zu sagen: Okay, das passt. Wenn es überhaupt nicht passen würde, dann gäbe es in der Tat ein Problem für die Aussagen, die wir hier liefern. Aber das wird nachgeführt und Sie müssen natürlich auch verstehen: Wenn man im Sinne der beiden Prognosen einen Antrag für 15 Jahre formuliert, dann ist es natürlich auch nicht in Ordnung, wenn man sagt: Ich habe mich mal hingestellt und gezählt. Das kann man natürlich tun; das ist eine Stichprobe. Um planungsstabil zu sein, braucht man

aber selbstverständlich ein langjähriges Mittel. Langjährig ist in der Meteorologie üblicherweise der Bereich von acht bis zehn Jahren, damit man das im Hinblick auf 15 oder zehn Jahre Prognose gut hinbekommt.

Ich denke, darin sind wir uns einig. Das muss man tun, diese Daten muss man auswerten. Dann kommt eine Zahl heraus. Diese Zahl liegt dann vor. Damit ist jetzt vielleicht erst einmal alles gesagt, was man qualitativ sagen kann. Dann lassen wir die Zahlen sprechen.

Herr Lange, Sie hatten auch eine Frage gestellt; vielleicht ist sie aber erledigt. Ich hatte vorhin schon gesagt: Wenn ich zaubern könnte, dann wäre ich auch dafür, gar keinen Ostwind zu machen, denn damit hätten wir die 05-Problematik nicht. Das ist vielleicht auch das, was Sie hören wollen. Das kann ich aber nicht und das muss ich auch nicht, denn wir haben noch einmal dargelegt, dass es für alle vier Fälle eine Lösung gibt. Die DFS hat gezeigt – dazu gab es auch Bilder, die, glaube ich, sogar von einem Einwender kamen, wobei „sogar“ nur heißen soll, dass die Daten demnach auch dort vorliegen –, dass die häufig zitierte und auch gescholtene TAAM 43 ebenfalls alle vier Fälle untersucht hat. Sie hat also alle Konstellationen berücksichtigt und sie simuliert. Ich könnte Ihnen dazu auch ein Bild zeigen, auf dem man sie alle wieder sieht, aber das kennen Sie auch. Von daher ist natürlich – damit sind wir wieder bei der Frage von Herrn Rothe – eine Quotierung eingeflossen, wie häufig das eine und das andere passiert. Aber ich muss alle Fälle anschauen, jeden Fall für sich, ganz egal, wie häufig er vorkommt. Auch der Fall, wenn es nur 100 % Ostwind gäbe, ist in der TAAM berücksichtigt. Dies führt in den Zukunftsszenarien I, II oder wie auch immer sie heißen mögen zu einem Ergebnis. Das wird dargelegt und aufgrund dessen kann man sagen: Wenn die Situation so ist, liegt die Kapazität da und da. Diese Aussage liefert die TAAM.

In diesem Zusammenhang, ohne erneut zu sehr auf das Thema Düsseldorf einzugehen, muss ich widersprechen: Auch die Düsseldorfer erbringen, wie wir es auch getan haben – vielleicht war das auch ein Hinweis auf die Langjährigkeit; ich weiß es nicht – eine Zusammenarbeit. Wir haben uns auch um diesen Themenbereich gekümmert und weisen selbstverständlich auch Kapazitätswerte in beide Richtungen aus. Es ist überhaupt nicht so, dass die Düsseldorfer nicht sagten, was bei 05 herauskommt. Das ist nicht richtig. Beide Zahlen werden geliefert. Auch bei der TAAM-Simulation gibt es weitere Simulationen nur für Düsseldorf, also aus deren Perspektive. Nach meinem Kenntnisstand werden auch dort Zahlen für beide Betriebsrichtungen geliefert.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Lange, bevor ich Ihnen das Wort gebe, weise ich darauf hin, dass wir eine Vereinbarung haben, dass sich jeder Redner möglichst auf zehn Minuten beschränkt. Sie haben bereits seit einer Stunde das Wort, wir haben noch 13 andere Redner auf der Liste und wollen ab 18:00 Uhr die Bürgerrednerliste einführen. Vielleicht können Sie dann allmählich zum Ende kommen.

Christoph Lange (Einwender):

Das kann ich gern, möchte aber doch sagen, dass ich nicht eine Stunde lang rede.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Doch.

Christoph Lange (Einwender):

Nein. Ich stehe hier; das ist richtig.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Haben Sie das Wort?

Christoph Lange (Einwender):

Ja.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Also haben Sie das Wort; Sie haben es geteilt. Das ist hier sehr wohl angekommen.

Christoph Lange (Einwender):

Gut, danke. – Um den weiteren Dialog nicht in die Länge zu ziehen, Herr Prof. Fricke: Sie werden mit mir übereinstimmen, dass eine tatsächliche Windrichtungsverteilung in Düsseldorf ein noch viel besseres Maß dafür ist, welche Fälle für die Sicherheit relevant sind; es geht mir nicht um die Kapazität, sondern um Sicherheit.

(Folie)

Um das Ganze abzuschließen, zeige ich Ihnen hier einen Auszug aus dem Bericht der Flughafen Düsseldorf GmbH, der für die Fluglärmmmission erstellt worden ist. Damit können meines Erachtens auch Herr Rothe und Herr Houben gut arbeiten. Sie sehen, dass wir für die Winterflugplanperiode 2002/2003 eine Betriebsrichtungsverteilung von 64,8 % zu 35,2 % haben. Das heißt im Klartext: Wir liegen hier, über ein halbes Jahr gemittelt, deutlich über den 20 %.

Mit folgender Feststellung komme ich für mich zum Schluss: Es kann in sehr vielen Fällen tageweise, wochenweise, unter Umständen 35 % eines halben Jahres zu der Situation kommen, dass wir die dargelegte Kreuzung der Anflugwege nach Düsseldorf, Betriebsrichtung 05, und der beiden Betriebsrichtungen Mönchengladbach 13 und 31 haben werden. Das heißt im Klartext, dass es bei den Frequenzen, die in Düsseldorf bei diesen Landungen stundenweise über Tage geflogen werden, Stunden geben wird, in denen Sie kein einziges Flugzeug aus Mönchengladbach herausbekommen und kein einziges Flugzeug nach Mönchengladbach hineinbekommen. Das ist die Quintessenz aus all dem, was wir hier an diesen

beiden Tagen gehört haben. Die Höhenstaffelung hat nicht verfangen; es muss zeitgestaffelt werden. Sie haben zugeben müssen, dass wir eine Prioritätenregelung haben. Diese Regelung wird in den genannten 35 % aller möglichen Fälle dazu führen, dass Gladbach nachrangig ist. Das führt im Minimum zu erhöhten Verspätungsraten; das führt unter Umständen sogar dazu, dass Sie da überhaupt nichts mehr herunterbekommen, es sei denn – das ist die große Gefahr, die wir alle hier befürchten –, dass Sie zulasten der Sicherheit genau die Dinge, die Sie hier dargelegt haben, letztendlich außer Acht lassen. Davor haben wir Angst und deshalb bitten wir die Bezirksregierung, dies sehr gut und genau abzuwägen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich erinnere noch einmal an das, was Herr Rechtsanwalt Sommer gestern gesagt hat: Wenn wir hier ein Risiko in der Größenordnung von 10^{-3} oder 10^{-4} haben – darüber möchte ich mit Ihnen gar nicht streiten, denn das ist nicht der springende Punkt –, dann liegt dieses Risiko zuzüglich Lärm, Umweltverschmutzung etc. auf der einen Waagschale, während auf der anderen Waagschale das liegt, was wir hier in der vorletzten Woche behandelt haben, nämlich das öffentliche Interesse, der Bedarf. Dazu stelle ich zusammenfassend nur noch einmal in einem einzigen Satz klar: Der Einzige, der hier ein Interesse hat, ist der Antragsteller und sonst niemand. - Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Houben, Sie haben das Wort.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herzlichen Dank. – Ich sollte einmal klarstellen, dass ich nicht nur als Einwender hier stehe, sondern auch als Vertreter der Korschenbroicher Politik, nämlich als Ratsmitglied. Das sollte man an dieser Stelle einfach wissen.

Glücklicherweise konnte ich gestern und heute der Erörterung hier folgen. An beiden Tagen hat mich ein wenig gewundert, dass sich hier niemand über das Verhalten der Stadt Mönchengladbach beklagt hat, die da oben in der Zufahrt eine Baustelle mit einer – ich sage es vorsichtig – Umleitungsbeschilderung eingerichtet hat, die, auf gut Deutsch gesagt – entschuldigen Sie bitte den Ausdruck –, unter aller Sau ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Das passt meines Erachtens in das Gesamtverhalten der Stadt Mönchengladbach in dieser Sache. Das sollte einfach einmal gesagt werden.

Einen anderen Punkt, gerichtet an die Antragstellerin, schicke ich ebenfalls voraus; ich habe es gestern schon einmal angeschnitten. Es gibt diese wunderschöne Broschüre, in der auf Seite 3 steht:

Die Antragstellerin und ihre Gutachter müssen zu den schriftlich eingereichten und mündlich erläuterten Einwendungen Stellung nehmen. Die Planfeststellungsunterlagen werden sachlicher Kritik unterzogen. Jeder qualifizierte Einwand verbessert den Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde. Die Einwander handeln deshalb durchaus in deren Sinne und tragen somit konstruktiv zur Sachverhaltsaufklärung bei.

Die Stellungnahmen der Gutachter und des Antragstellers waren in den Tagen der Erörterung, die ich bisher erlebt habe, durchaus verbesserungsfähig.

Nun beginne ich mit dem Thema Sicherheit, denn dabei sind wir immer noch. Wir haben inzwischen einige Erkenntnis gewinnen können. Ich zitiere mich selber aus einer völlig anderen Sache, aus einem Kommentar zu Tschernobyl, den ich am 26. April dieses Jahres geschrieben habe; das war der 19. Jahrestag des Unfalls dort. Wenn wir hier über Wahrscheinlichkeiten von Unfällen reden, dann hören wir: einmal in 10.000 Jahren oder einmal in 30 Jahren oder in wie vielen auch immer. Außerdem müsste man ständig an dieser Stelle sein, damit es einen auch wirklich trifft. Wir dürfen darüber Folgendes nicht vergessen: Wahrscheinlich bedeutet letztlich nur, dass es jederzeit passieren kann.

(Beifall bei den Einwendern)

Ein In-die-Zukunft-Schieben ist hier nicht erlaubt; es kann jederzeit passieren. Das ist an dieser Stelle keine Kritik am Gutachter, sondern einfach nur eine Klarstellung für die Menschen draußen und hier im Saal, sich bewusst zu machen, was eine Wahrscheinlichkeit bedeutet. Sie bedeutet nämlich nicht, dass es in 1.000 Jahren oder 10.000 Jahren passieren wird; vielmehr kann es am ersten Tag des Betriebs, mit dem ersten Flugzeug, das da in der Gegend herumfliegt, passieren. Ich möchte nicht gern dabei sein, wenn bei dem ersten Unfall dieser Art das Flugzeug in der Grundschule in Kleinenbroich liegt.

(Beifall bei den Einwendern)

Gestern habe ich kritisierend gesagt, wir betrachteten alles so sortiert: mal Bedarf, mal Risiko usw. Ich muss mich gleich vorweg ein wenig dafür entschuldigen, wenn das, was ich hier vortrage, ein bisschen unsortiert wirkt, aber es ist erstens das Ergebnis von zwei Tagen, an denen ich hier zugehört habe, und der Notizen, die ich mir dabei gemacht habe. Zweitens versuche ich immer leidlich frei vorzutragen, was hier passiert. Ich fange noch einmal mit Prof. Fricke an. Wenn es nicht notwendig ist, dann sammeln wir einfach die Fragen und beantworten sie dann am Schluss.

Zu dem Verkehrsmix hatten wir gestern das Angebot – ich glaube, das kam aus dem Saal –, dass Stuttgart ein vergleichbarer Flughafen wäre, an dem der Verkehrsmix von kleinen und großen Flugzeugen ähnlich wie in Mönchengladbach sei. Das zweite Angebot zur Lage waren Zweibrücken und Saarbrücken, die ähnlich zueinander lägen. Herr Prof. Fricke hat natürlich völlig zu Recht gesagt: Wenn ich Ihnen den einen oder anderen nenne, dann werden Sie immer sagen, da passe dies nicht oder jenes nicht. Es ist auch völlig richtig, dass das so ist, denn unsere Frage an dieser Stelle lautet: Gibt es eine ähnliche Flughafenkonfiguration wie Düsseldorf/Mönchengladbach an einer anderen Stelle? Es geht nicht um die isolierte Betrachtung: Gibt es einen anderen Flughafen, an dem isoliert ein ähnlicher Verkehr abgewickelt wird, oder gibt es eine andere Flughafenkonstellation, die hinsichtlich der Konfiguration ähnlich aussieht, aber in Bezug auf den Verkehr anders ist?

Am 22. April 2004 fand in Raunheim eine Veranstaltung statt, während der ein Zuschauer Sie, Herr Prof. Fricke, gefragt hat, wie es denn sein könne, dass das Risiko hier in Mönchengladbach am Verkehrslandeplatz fünfzigmal so hoch sei wie am Flughafen in Frankfurt. Wenn wir diese riesengroßen Zahlen im Kopf haben, mag uns fünfzigmal auf Anhieb relativ wenig erscheinen; das ist ja nur $0,5 \times 10^{-2}$, also im Gegensatz zu den anderen Zahlen winzig. Aber ich meine, für uns ist fünfzigmal so gefährlich wie Frankfurt durchaus etwas, was einem Angst machen kann. Vielleicht können Sie dazu nachher auch noch etwas sagen.

Der Verkehrsschatten war heute Morgen das Thema von Herrn Ewald. Das leitet uns natürlich auf den Bedarf zurück. Zum Bedarf und zu der Frage, wer denn den Flughafen eigentlich haben will, habe ich ein paar Folien vorbereitet.

(Folie)

Wer will eigentlich den Flughafen? Den Flughafen will ganz eindeutig die Stadt Mönchengladbach. Wer das in der Stadt Mönchengladbach ist, müssen wir uns ein bisschen genauer ansehen: Die Entwicklungsgesellschaft Mönchengladbach spielt in dieser Runde mit, die Wirtschaftsförderung in Mönchengladbach, die Marketinggesellschaft Mönchengladbach. Sie sehen schon: Die Stadt hat sich in Bezug auf das Marketing für den Flughafen recht gut aufgestellt. Ich wage allerdings zu bezweifeln, dass die Bürger der Stadt den Flughafen wollen, denn erstens wissen sie fast nichts über diesen Flughafen und zweitens werden sie durch ihre Stadt auch nicht informiert, worum es bei dem Flughafen eigentlich geht.

Außerdem will die Industrie- und Handelskammer den Flughafen. In der vorvorigen Woche konnten wir in der Zeitung lesen, wie sehr sie sich den Flughafen wünscht, also Industrie, Handel und Gewerbe, kurz: die niederrheinische Wirtschaft. Jedenfalls wird so etwas ständig behauptet.

Jetzt schauen wir uns einmal an, wer denn die Akteure in diesem Konzert Flughafenmarketing eigentlich sind. Wir beginnen mit dem Verkehrslandeplatz, also der Flughafengesell-

schaft. Für uns Nicht-Gladbacher ist das eigentlich mehr ein Millionengrab der Gladbacher Eitelkeiten.

(Beifall bei den Einwendern)

Das beginnt mit dem Förderverein. Der Förderverein wird durch die Wirtschaftsförderungsgesellschaft und durch die Entwicklungsgesellschaft unterstützt. Dazu gibt es noch die Marketinggesellschaft und bei ihr einen Initiativkreis Mönchengladbach, dessen Tätigkeit ich nicht näher beleuchtet habe. Aber Sie werden gleich sehen, dass ich das Treiben der anderen ein wenig näher beleuchtet habe. Zuvor fehlen uns jedoch noch ein paar Akteure in dem Konzert, nämlich die gerade eben schon erwähnte Industrie- und Handelskammer und die Hochschule Niederrhein. Da schließt sich der Bogen zu dem Gutachten von Prof. Hamm. Mit ihm würde ich mich hier gern noch einmal unterhalten. Vielleicht kann der Antragsteller oder die Genehmigungsbehörde prüfen, ob er in den nächsten sechs Erörterungstagen, an denen ich ganztätig hier sein werde, noch einmal hier sein kann. – An der Hochschule Niederrhein gibt es außerdem noch den Förderverein Wirtschaftswissenschaften.

(Folie)

Wer ist eigentlich Mitglied in all diesen Vereinen, Gremien und Firmen? Im Internet findet man beim Wirtschaftsförderungsgesellschaft 38 Mitglieder, beim Förderverein 106 Mitglieder und beim Förderverein Wirtschaftswissenschaften 71 Mitglieder. Das ist an sich noch nichts Spannendes. 16 sind da und dort Mitglied; auch dort finden sich 16, die in beiden Mitglied sind. Elf findet man auf dieser Linie und neun sind in allen drei Gremien.

(Vereinzelt Lachen bei den Einwendern)

Das ist eigentlich gar nichts Verwunderliches. Wir Deutschen sind ja ein Vereinsvölkchen und jeder ist in einem Dutzend Vereinen Mitglied. Insofern ist das auch nichts Spektakuläres. Fast alle von denen gehen einem ehrbaren Gewerbe nach und versuchen etwas Sinniges zu erreichen. Ob das in Bezug auf den Flughafen sinnig ist, wage ich zu bezweifeln, denn wenn wir uns jetzt anschauen, wer diese neun sind – das halte ich für spannend –, so finden wir Bienen und Partner, die Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein, NVV AG, zu der ich leider keinen Namen im Internet gefunden habe, Rubartsch & Reiners, die RWE. Dann gibt es einen Laden, der Vibro heißt, mal als Vibro/EAE, mal als Beteiligungsgesellschaft, mal als Immobilien, außerdem die Stadtsparkasse, die Gladbacher Bank und die Volksbank Mönchengladbach.

Ich habe diejenigen farblich herausgehoben, die sich hier bereits pro Flughafen zu Wort gemeldet haben, darunter Herrn Neffgen. Zu ihm sage ich gesondert etwas: Einige von Ihnen werden sich erinnern, dass wir in der ersten Erörterungswoche eine heftige Auseinandersetzung hatten; sie war so heftig, dass er anschließend nicht mehr mit mir reden mochte. Jedenfalls bin ich nach seinem Vortrag zu ihm hingegangen und wollte mit ihm ein klärendes

Wort sprechen; er hat mich weggeschickt. Das empfand ich als nicht so lustig. – Zu ihnen zählt weiter Herr Laumanns, mit dem man durchaus reden kann. Sie sehen, man findet ihn hier gleich zweimal, in der Industrie- und Handelskammer und bei Rubartsch & Partner. Auch Herr Wegener als Mitglied des Fördervereins hat hier vorgetragen; ihn finden wir bei der Sparkasse wieder.

Wenn also der Förderverein behauptet, die niederrheinische Wirtschaft wolle den Flughafen, dann kann man meines Erachtens ganz scharf eingrenzen, dass es keinesfalls die niederrheinische Wirtschaft, sondern ein ganz kleiner Klub ist, der den Flughafen ganz gezielt unterstützt, während es eine breite Unterstützung dafür in der Wirtschaft überhaupt nicht gibt; eine solche wird nur behauptet. Aber dazu sollte man die Diskussion mit Prof. Hamm nutzen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Rothe.

Martin Rothe (Einwender):

Darf ich eine kurze Ergänzung vornehmen? – Vielen Dank, Herr Houben, dass Sie das so schön transparent gemacht haben. Zweierlei sollte man dennoch ergänzen.

Erstens. Die NVV AG ist als Gesellschafter zu 30 % an der Flughafen GmbH beteiligt. Das ist auch die Gesellschaft, die den Erörterungstermin hier mit 1 Million € bezahlt. Das soll man nicht vergessen. Wir sind es, die die NVV bezahlen. Wir gehören nämlich alle zu diesem Versorgungsunternehmen und bezahlen mit unseren Beiträgen diesen Erörterungstermin mit.

Zweitens. Herr Viehof, ehemals Allkauf-Chef, hat seine Fluggesellschaft EAE von Gladbach aus zu starten versucht, ist gescheitert und jetzt von Mönchengladbach weggegangen, hat aber weiterhin hier in Gladbach Homebase. Die Maschinen, die in Gladbach stehen und dort gewartet werden, gehören Herrn Viehof mit seiner EAE. Er selber fliegt aber von allen möglichen anderen Flughäfen in Deutschland, weil er keine Chancen in Gladbach gesehen hat. Das sind die Tatsachen. – Danke.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Houben, bevor ich Ihnen wieder das Wort gebe, weise ich darauf hin, dass Herr Langen und Herr Ludwig von der DFS jetzt wieder an der Erörterung teilnehmen. Da dass, was Sie bis jetzt sehr anschaulich und sehr wortreich vorgetragen haben, zwar interessant ist, aber nicht unbedingt zu dem aufgerufenen Tagesordnungspunkt Flugsicherheit gehört, bitte ich Sie um Verständnis, wenn jetzt noch Fragen von Anwesenden aus dem Publikum an die DFS gestellt werden, denn jetzt besteht die Gelegenheit dazu, sie zu stellen.

Wolfgang Houben (Einwender):

Okay, ich werde mich sputen, aber ich halte die Nachträge an dieser Stelle einfach für notwendig. Wir hatten in den Vorgesprächen vereinbart, dass wir nicht trennscharf bei den einzelnen Punkten bleiben können. Die Woche Pause, die wir hatten, hat uns auch die eine oder andere Erkenntnis gebracht, sodass wir noch ein bisschen nacharbeiten müssen. Ich werde mir einfach ein paar Punkte aufheben und es dadurch kürzen.

In der Öffentlichkeit, insbesondere in der Presse und im lokalen Rundfunk, wird permanent beklagt, wie wenige Betroffene sich hier aufhielten. Dazu werden ständig der von der Bezirksregierung angeforderte Raum – dieser Riesenraum hier mit fast 2.000 Plätzen – und die hohen Kosten angeführt. Dazu muss man etwas sagen – ich habe es ein bisschen vereinfacht –: Wenn wir 20.000 Einwender haben und jeder dieser Einwender im Gesamtverfahren vier Stunden hier anwesend wäre, dann wären das 80.000 Betroffenenstunden. Der Termin dauert 160 Stunden. Das heißt, wenn jeder diese vier Stunden spendierte, benötigten wir hier 500 Plätze. Dann wäre jeder Einwender vier Stunden hier.

Wenn wir davon ausgehen, dass wir gar nicht jeden Einwender hierher bekommen, sondern dass vielleicht 10 % aller Einwender tatsächlich hier auftauchen – wir hatten sowohl bei Prof. Fricke als auch bei Prof. Hamm reichlich von Statistik gehört –, dann wären das 50 Einwender. Wenn wir also zu jedem Zeitpunkt 50 Einwender hier sitzen hätten, dann wären sehr viele hier; wenn wir in einem Saal mit 250 oder 300 Sitzplätzen wären, dann wären wir ausreichend hier. Ich hoffe, dass wir auch einmal nach draußen kommunizieren können, welchen Aufwand es für die Betroffenen darstellt, hier wirklich ausreichend präsent zu sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Zum Bedarf habe ich noch einen Punkt nachzuschieben. Ich habe im CIA World Fact Book nachgesehen, welche Flughäfen es in der Welt gibt. Dabei habe ich herausgefunden, dass wir bei uns in Deutschland, bezogen auf die Fläche, fast doppelt so viele haben wie in Frankreich. Bei uns in Deutschland gibt es pro 1.000 km² einen Flughafen, laut World Fact Book 331 mit befestigten Landebahnen, in Frankreich gibt es 283 oder alle 1.928 km². Meines Erachtens sind Frankreich und Deutschland qualitativ in Bezug auf die Wirtschaftsleistung durchaus vergleichbar. Insofern wundert es mich doch, dass wir hier in Deutschland bereits doppelt so viele haben wie die Franzosen und zwingend noch den Gladbacher brauchen.

Zwei Punkte führe ich noch an. Einmal habe ich hier ein Blatt Papier.

(Folie)

Heute Morgen gab es den flotten Spruch: Airliner können rechnen. Dazu muss man anmerken: die Mönchengladbacher nicht. Herr Zerbe möge sich diesen Artikel genau angucken, denn an der in Dortmund laufenden Pleite war er nicht unmaßgeblich beteiligt.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Was?)

Gott sei Dank sind wir hier in Mönchengladbach noch nicht so weit. Die Genehmigung für den Ausbau gibt es noch nicht. Deswegen müssen wir auch nicht befürchten, dass es hier Verluste in der gleichen Größenordnung gibt. Die, die wir hier haben, sind groß genug.

Der zweite Punkt – alles andere hebe ich mir für später auf –: Ich habe heute Morgen in den Flugplan Düsseldorf hineingeguckt, um zu sehen, was da eigentlich morgens passiert und wie pünktlich, wie zügig der Luftverkehr dort abgewickelt wird.

(Folie)

Diesen Schnappschuss habe ich heute Morgen um 9:15 Uhr gemacht. Von rund 80 bis 85 Maschinen waren knapp ein Dutzend wirklich pünktlich, eine ganze Reihe bei fünf bis zehn Minuten. Die längste Verspätung eines Abflugs betrug eine Stunde und fünf Minuten, aber der Flieger war um 9:15 Uhr noch nicht draußen; da stand „Schalter geschlossen“, so dass also keiner mehr in das Flugzeug hinein konnte. Das war eine Maschine nach Prag; die mit einer Verspätung von etwas über einer Stunde ging nach Stockholm. Dann gab es noch eine Maschine nach Mailand mit 48 Minuten Verspätung. Vorhin haben wir gehört, der Luftverkehr solle sicher, geordnet und flüssig abgewickelt werden. Das, was wir da sehen, ist sicherlich nur bedingt flüssig. Der Tag heute ist sicherlich nichts Besonderes, er hat kein besonders hohes Verkehrsaufkommen und wird auch nicht durch Mönchengladbach gestört. Wenn wir uns diesen Plan angucken, hochgerechnet auf die Wunschzahlen, dann können wir uns wohl vorstellen, welche Verspätungen herauskommen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Der nächste Redner auf der Rednerliste ist Herr Schulze.

Wolfgang Houben (Einwender):

Gibt es keinen Kommentar von Prof. Fricke zu den Fragen?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Entschuldigung, das war jetzt ein Kurzschluss von mir. Ich dachte, Sie seien fertig. – Herr Fricke, Sie haben das Wort.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Houben, ich werde mich aufgrund der Zeit auch kurz fassen, aber es soll nicht vergessen sein. Ich versuche es zu rekapitulieren. Sie haben darauf hingewiesen, dass die Wahrscheinlichkeitsrechnung, die wir darstellen, nichts darüber aussage, wann es tatsächlich stattfindet. Das ist richtig. Dazu sagt man in der Statistik Erwartungswert. Den berühmten

Fall mit dem Würfel kennen Sie alle. Die Wahrscheinlichkeit, eine Eins zu würfeln, ist immer ein Sechstel; auch wenn Sie das zweite Mal würfeln, ist sie wieder ein Sechstel, selbst wenn Sie schon eine Eins hatten. All das kennen wir, aber der Ordnung halber ist dieser Sachverhalt sogar auf den Plänen und bei den Informationen im Gutachten immer ganz explizit ausgewiesen. Darunter wurde ein richtiger Satz geschrieben, der diesen Sachverhalt verdeutlichen soll.

Der zweite Punkt ist eigentlich nur ein ganz kurzer, weil ich auch in Bezug auf die Diskussion in Raunheim und die Aussage, der Risikowert hier sei fünfzigmal höher als in Frankfurt, nicht zu weit ausschweifen will. Dazu hatte ich das Kochrezept hingelegt; Herr Houben, Sie entsinnen sich. Ich sage es ganz plakativ: Die Unfallhäufigkeit schwankt von Kleinflugzeugen – hier gilt der Wert von 1×10^{-5} – bis zu den Strahlflugzeugen, wobei die größten, die wir in Mönchengladbach haben, der Klasse S 5.2 oder S 5.1 angehören; sie haben hier einen Wert von $8,2 \times 10^{-8}$. Das sind alles furchtbar viele Zahlen. Ich versuche einmal, es einfach zu machen: Wenn man dies ausrechnet, liegt dazwischen ein Faktor von etwa 120. Die Unfallhäufigkeit des kleineren Fluggerätes ist 120-mal höher. Sie muss man jetzt – das geht aber nicht linear – in Proportion zu dem etwa zehnmal höheren Verkehr in Frankfurt setzen: 50 zu 500.000 Bewegungen. Dann kommt man in eine Größenordnung, die zumindest im Bereich von 30, 40, 50 liegt. Der genaue Wert ist so auch nicht richtig. Wenn man die Zahlen direkt ausrechnet, wäre der Faktor etwas verschieden, aber um daraus eine Arithmetik zu machen, ist es nicht ausreichend, nur diese von mir genannten beiden Eckwerte zu nehmen. Die Gründe noch einmal im Resümee: Mehr kleineres Gerät mit deutlich höherem Unfallquotienten überkompensiert den Effekt größerer Flugbewegungsanzahl in Frankfurt.

Die anderen Anmerkungen bezogen sich auf die Frage der Konfiguration, die Herr Balzer formuliert hatte. Das kann ich leider nicht kommentieren, insbesondere was den Verkehrsmix in Stuttgart anbelangt. – Danke.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich möchte noch einen Punkt nachschieben, den ich vergessen hatte; es ist aber meines Erachtens wichtig, ihn heute abzuhandeln. Herr Marten hat heute Morgen noch einmal betont, dass das GEP-Änderungsverfahren nicht wirklich etwas bedeute, sondern dass die bedeutsamen Dinge hier im Planfeststellungsverfahren geschehen. Dazu muss ich als Kommunalpolitiker einfach eine Anmerkung machen.

GEP zu Planfeststellung verhält sich ganz ähnlich wie bei uns in der Kommunalpolitik Flächennutzungsplan zu Bebauungsplänen. Jeder, der sich längere Zeit mit Planungsverfahren beschäftigt, weiß, dass die Bereitstellung solcher Räume nicht zum Spaß passiert. Das GEP-Änderungsverfahren an sich – da hat Herr Marten vollkommen Recht – setzt natürlich kein Recht; das ist völlig richtig. Betrachtet man allerdings die Menge der nacheinander durchgeführten Verfahren, in denen der GEP geändert und das realisiert wurde, was man sich da

vorstellte, so steht dies fast in einem Verhältnis von eins zu eins. Es kommt ganz selten vor, dass man irgendwo eine Planänderung in dieser Richtung macht, auf der anschließend nichts realisiert wird. Insofern hat die GEP-Änderung an dieser Stelle durchaus große Bedeutung. Es ist keineswegs unwichtig, ob nun der GEP geändert wird oder ob er nicht geändert wird.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Ich glaube nicht, dass Herr Marten das so gesagt hat. Er hat nur gesagt, dass dies Sache des Fachverfahrens sei und der GEP eine Angebotsplanung sei; diesem Angebot muss man nicht in voller Höhe folgen. Die Entscheidung obliegt dem Fachverfahren; das ist das Planfeststellungsverfahren. So hatte Herr Marten sich auch geäußert.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ja; ich habe ihm auch nichts anderes unterstellt. Ich habe nur darauf aufmerksam gemacht, dass einem solchen Angebot fast immer gefolgt wird. Insofern ist die Entscheidung in dem Planfeststellungsverfahren durchaus wichtig. Das ist hier bei uns jetzt nicht besonders spannend, aber es ist für diejenigen, die im Regionalrat darüber zu entscheiden haben, sehr wichtig. Deswegen ist es schade, dass aus dem GEP-Änderungsverfahren so viele „Prüfaufträge“ zu uns hier herübergegeben werden, sodass wir uns um Bedarf und solche Dinge kümmern sollen. Deswegen halte ich die GEP-Änderung an dieser Stelle für durchaus sehr wichtig und nicht für ein reines Planangebot, weil die Wahrscheinlichkeit, dass dieses Planangebot angenommen wird, relativ groß ist.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Danke, Herr Houben. – Herr Lindenmayer, Sie haben eine Frage.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Ich habe eine Ergänzung zu dem Ausdruck aus dem Abflugplan vom Flughafen Düsseldorf. Aus den Abflugzeiten und aus den Delay-Statistiken des Flughafens lassen sich nicht direkt Rückschlüsse auf die Flüssigkeit des Luftverkehrs ziehen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Okay. – Jetzt kommen wir zu Herrn Schulze, der schon am Rednerpult steht. – Herr Gorecki hat eine Zwischenfrage.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich habe eine Zwischenfrage. Herr Lange ist leider nicht mehr da. Er hatte zwei Anträge gestellt. Vielleicht habe ich nicht zugehört. Frau Vorsitzende, haben Sie die Anträge bestätigt?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Ich habe Herrn Lange gesagt, dass wir uns bis Donnerstag entscheiden. Er hatte beantragt, die so genannte TAAM 43 für verschiedene Personen und Institutionen zur Verfügung gestellt zu bekommen. Dazu hatte ich eine Entscheidung bis Donnerstag angekündigt.

Herbert Gorecki (Einwender):

Danke schön.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Bitte schön. – Ich glaube, jetzt kann Herr Schulze sprechen.

Ulrich Schulze (Einwender):

Da es die letzte Woche zeitlich nicht hergegeben hat, gehe ich noch einmal kurz auf den Bedarf ein, um anschließend auf Fragen im Zusammenhang mit der Abwickelbarkeit der Verkehre hier in Mönchengladbach und Düsseldorf zu sprechen zu kommen.

Zunächst hatten wir am 2. Juni herausgearbeitet, dass die Prognosezahlen zumindest für dieses Verfahren unbrauchbar sind. Das begründete sich daraus, dass als Grundlage stark veraltete und herstellerbezogene Schätzungen verwendet wurden, ohne sie zu plausibilisieren, dass keine Aussage darüber gemacht werden kann, ob die Prognosezahlen überhaupt zutreffen, alle wesentlichen Fundamentalgrößen nachweislich das Prognoseergebnis im verwendeten Modell nicht beeinflussen können, dass keine Aussage darüber gemacht werden kann, wie sich die Prognosezahlen unter veränderten Rahmenbedingungen entwickeln und schließlich der gewählte Verteilungsansatz auf die Flughäfen der Umgegend über Zeit- und Kostenwiderstände allein nachweislich nicht den Erkenntnissen entspricht. Dazu gab es zumindest ein Beispiel: Der Großbrand in Düsseldorf hatte nicht dazu geführt, eine relevante Verlagerung von Fluggesellschaften von Düsseldorf nach Mönchengladbach zu erreichen.

Der zweite Umstand ist – das können Sie allen Ausführungen, unter anderem denen der Deutschen Flugsicherung, entnehmen –, dass die reale Entwicklung der Regionalflughäfen in Deutschland sich tatsächlich von der Entwicklung der übrigen Flughäfen entkoppelt hat; dort ist im Wesentlichen von Stagnation und Rückgang die Rede. Ohne dass sich Parameter in der Flughafenlandschaft geändert hätten, ist festzustellen, dass allein über Zeit- und Kostenwiderstände eine Aufteilung auf Flughäfen nicht realistisch ist und deshalb dort auch angepasst werden muss. Damit hatte sich der Bedarf als unbegründet erwiesen.

Der Punkt, auf den ich jetzt zu sprechen kommen möchte, ist die Befürchtung, dass man den Kopf in den Sand steckt und sagt: Wenn das so ist, dann kann man Prognosen überhaupt nicht erstellen. Dazu liefere ich ein paar Beispiele dafür, dass ich sehr wohl sehe, dass man im Bereich der Fundamentalgrößen oder auch Rahmenbedingungen, aber auch im Bereich der Marktanalysen – ich verweise dazu auch auf die heutigen Vorträge z. B. von Herrn Ewald

– sehr wohl Aussagen über die künftige Entwicklung des Luftverkehrs und im Besonderen bei Regionalflughäfen treffen kann.

Zunächst führe ich ein Beispiel aus dem Bereich der Rahmenbedingungen an.

(Folie)

Das, was wir hier sehen, war auch im Gutachten erwähnt. Da wurde trefflich über die Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes diskutiert, aber keine Herleitung abgeliefert, wie dies in den Zahlen der Prognose deutlich wird. Als Beispiel hat die DFS den Zusammenhang von Bruttoinlandsprodukt und Luftverkehr untersucht. Anhand dieser Darstellung wird sehr deutlich, dass man Zusammenhänge zur allgemeinen Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland, aber auch in Europa bilden kann.

Den Kringel hinten an dem letzten Punkt habe ich nur deshalb gemacht, weil diese Entwicklung mit 7 % Zuwachs letztendlich auch den Verkehr beinhaltet, der über unseren Köpfen stattfindet, der also keinerlei Start und Landung in Deutschland hervorruft und damit keine wirtschaftliche Relevanz für Deutschland hat. Für die DFS verstehe ich es; sie muss den Verkehr abwickeln. Dieser Anteil hat aber keine wirtschaftliche Bedeutung für Deutschland.

Als zweites Beispiel kann man die Entwicklung der Rohölpreise oder auch das Wechselkursverhalten heranziehen. Es gibt sicherlich keine größere Fluggesellschaft, die heute ihr Standortrisikomanagement betreiben kann, ohne diese Faktoren zu berücksichtigen. Es ist klar, dass dahinter finanzielle Risiken stecken; man muss sich sehr wohl überlegen, ob man einen Flug in einem Jahr zum Preis von 30 € oder 300 € verkauft, weil darin eben diese Risiken stecken. Es ist Stand der allgemeinen Technik, dass man solche Risiken, weil sie eben die Verkehrszahlen beeinflussen, in diesen Prognosegutachten mit betrachten muss, aber – ich weise noch einmal darauf hin – auch mit betrachten kann.

Im Weiteren sind natürlich bei den Statistischen Ämtern Deutschlands, aber auch Europas nahezu alle relevanten Fundamentalfaktoren oder Rahmenbedingungen erhältlich. Selbstverständlich können sie auf ihren Einfluss auf die Luftverkehrsprognose in Deutschland, aber auch speziell für Mönchengladbach angewendet werden. Das ist nicht erfolgt, wäre aber für einen Bedarfsnachweis unbedingt erforderlich.

Ich komme zum nächsten Bereich, zur Marktanalyse. Dazu habe ich eine kleine Internetrecherche gemacht

(Folie)

und verweise auf eine Untersuchung der Deutschen Bank Research; das ist das Institut des aus Funk und Fernsehen bekannten Prof. Walter. Sie haben noch am 10. März vorigen Jahres zwei Studien mit dem Titel „Überfällige Konsolidierung im Luftverkehr ante portas?“ und

zum Thema „Privatisierung und Regulierung der deutschen Flughäfen“ herausgegeben. Darin ist eine recht interessante Entwicklung betrachtet worden, die eigentlich jeder hätte betrachten können, zumindest die Fachleute. Dort findet sich das durchschnittliche jährliche Wachstum der RPK; das sind die verkauften Passagierkilometer; das ist wohl eine relevante Größe für das Luftverkehrsaufkommen in Bezug auf die Passagiere. Wir sehen, dass in einem Zehnjahreszeitraum das durchschnittliche Wachstum zurückging. Ich ging bis dato auch immer davon aus, es gebe ein nicht zu stoppendes Wachstum im Luftverkehr. Dort wurde aber der Hinweis gegeben – man sieht es links schon einmal angedeutet –, dass gewisse Sättigungstendenzen vorhanden seien. Man erkennt eine doch deutliche Abnahme der Wachstumsraten. Die letzten beiden Punkte zeigen noch einmal die Zahlen von Airbus und Boeing, die wir auch im Gutachten von Prof. Walter wiederfinden. Exakt diese Zahlen habe ich in einem Diagramm zusammengestellt.

(Folie)

Wir sehen wieder den Rückgang der Zahlen von 1960 mit über 14 % jährlicher Zunahme der Passagierkilometer, während die letzte nachweisliche Zahl für 2000 verfügbar ist, weil es sich um Dekaden handelte; sie liegt im Bereich von 5 %. Das ist nur die erste statistische Analyse.

Wenn man diese Zahlen einer linearen Regression unterzieht und sie weiter fortführt – man sieht auch, dass das eine recht gute Korrelation ist; mit über 0,9 hat das doch eine sehr starke statistische Aussagefähigkeit –, dann sehen wir, dass wir etwa im Jahr 2015 beim Faktor null herauskommen, also Nullwachstum. Dieser Hinweis wird jetzt auch immer in Fachkreisen gegeben: Das ist nicht beliebig steigerbar; vielmehr ist diese Entwicklung eindeutig aus den vorhandenen Ist-Daten ableitbar und hätte sicherlich auch entscheidende Bedeutung für die Prognosen. Rechts sehen wir zwei kleine Punkte, wie viele Lichtjahre die Prognosen von Airbus und Boeing von diesem Verlauf abweichen. Das ist jetzt eine Marktanalyse; die Fundamentalgrößen wären anders. Aber wenn man auf diesen Markt schaut, dann kann man einfach nicht von diesen Zahlen ausgehen und damit rechnen, dass das irgendwann eintreffen könnte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Könnten Sie Ihre Grafik zur Entwicklung des Luftverkehrs seit 1960 bis heute und bis 2020 auch einmal in absoluten Zahlen zeigen? Das, was Sie hier prozentual darzustellen versuchen, sieht in absoluten Zahlen völlig anders aus, Herr Schulze, und das wissen Sie auch.

Ulrich Schulze (Einwender):

Herr Zerbe, ich habe eben die Zahlen gezeigt, die ich dort wiedergefunden habe. Sie stammen von der ICAO. Nur diese Zahlen habe ich hier aufgetragen. Ich bin zeitlich sicherlich begrenzt und behaupte auch nicht, dass ich ein Fachmann in Sachen Luftfahrt sei. Vielmehr

habe ich das übernommen, was offensichtlich ist. Eine Wachstumsrate kann man sicherlich nicht in absoluten Zahlen angeben, sondern sie sollte sich auf irgendetwas beziehen. Das sind die Wachstumsraten, die entsprechende Fachleute herausgefunden haben. Ich kann Ihnen das Gutachten gern zur Verfügung stellen; ich stelle es auch der Bezirksregierung gern zur Verfügung. Es ist auch im Internet bei der Deutschen Bank Research erhältlich. Dort können Sie sicherlich die dahinterstehende Methodik erfragen. Natürlich hätte ich mir gewünscht, die gleiche Systematik auch auf die Gutachten hier im Verfahren anwenden zu können.

(Beifall bei den Einwendern)

Bei der Marktanalyse kann man einen zweiten Umstand ansprechen; das sind die Renditen europäischer Fluggesellschaften. Sie sind derselben Unterlage zu entnehmen.

(Folie)

Die obere Kurve bezieht sich wohl auf den Frachtverkehr. Das dahinter steckende Marktpotenzial betrifft auch den Bedarf: Wie gut kann ein Flughafen funktionieren? Man sieht sowohl in Bezug auf den Fracht- als auch auf den Personenverkehr, dass man allgemein von doch deutlich sinkenden Renditen ausgehen kann. Das ist ein Zeichen, das sicherlich auch in einer Prognose oder in einem Geschäftsmodell für einen Flughafen irgendwo hinterlegt werden muss, denn irgendwie muss sich das Ganze auch finanziell rechnen. Dann bekommt man vielleicht auch ein Gefühl dafür, wie stark eine solche Entwicklung beispielsweise Einfluss auf das Ergebnis eines Flughafens oder einer dort ansässigen Luftverkehrsgesellschaft hat.

Ich komme jetzt zu einem zweiten Punkt. Ich werde nicht alle Beispiele anführen, sondern nur etwas herausgreifen.

(Folie)

Das ist eine Grafik der Deutschen Flugsicherung: Development of IFR Traffic, also die Entwicklung des Instrumentenflugverkehrs von 1986 bis 2004. Da sehen wir eine nahezu lineare Verteilung, die bis ins Jahr 2000 ganz langsam abnimmt; dann folgt das – ich weise noch einmal darauf hin –, was diejenigen, die Langfristprognosen machen, einen Regimewechsel nennen: Da hat sich irgendetwas Fundamentales geändert. An dieser Stelle kann man sagen – darin sind die letzten Zahlen von 2004 enthalten –: Da tut sich irgendetwas. Irgendwelche Rahmenbedingungen gleich welcher Art – das will ich nicht sagen und es auch nicht untersuchen – haben sich zu diesem Zeitpunkt so verändert, dass wir in der langfristigen Entwicklung des Luftverkehrs tatsächlich einen Regimewechsel erfahren, also nicht mehr von den alten Steigerungszahlen ausgehen können. Das sind handfeste Zeichen, die einen Gutachter eigentlich dazu bewegen müssen, vorsichtig zu werden und nicht mehr mit alten Zahlen zu rechnen.

Als letztes Beispiel führe ich etwas an, weil es gerade ein Beispiel der DFS war, die an diesen Erhebungen beteiligt ist und sich auf das direkte Verhältnis der Bewegungszahlen stützen kann. Dazu möchte ich keine Grafik mehr bringen, sondern nur noch ein paar Sätze zitieren, die auf der Internetseite der DFS zu finden sind und auch im Mobilitätsbericht ihren Niederschlag finden. Da heißt es zunächst:

Deutschland wird zunehmend zu einem Transitland für den Luftverkehr. Jedes dritte von uns kontrollierte Flugzeug fliegt mittlerweile über Deutschland hinweg.

Das erwähnte ich eben schon.

Die deutschen Flughäfen haben sich sehr unterschiedlich entwickelt. Hier sind deutliche Anzeichen für eine beginnende Marktbereinigung im Airport-Geschäft zu erkennen.

Überflüge: Tendenz steigend. In den vergangenen sechs Jahren haben die Überflüge um 20 % zugenommen. Damit ist ihre Zahl fast doppelt so stark gestiegen wie die Zahl der Ein- und Ausflüge.

Verkehrsflughäfen mit Zuwächsen:

Hier geht es um die großen Verkehrsflughäfen.

München, das zweite große Luftfahrt Drehkreuz Deutschlands, hat noch etwas Luft für Wachstum. Hier nahm 2004 die Zahl der Starts und Landungen um knapp 8 % zu.

Das ist weit über dem Durchschnitt. – Aber auch hier steht:

Der Flughafen Köln/Bonn, Rang 5, der sich als Billigfliegerdrehkreuz positioniert hat, konnte das starke Wachstum der vergangenen Jahre nicht fortsetzen. Er scheint sich nun in einer Konsolidierungsphase zu befinden.

Ich betone: Das alles stammt von der Internetseite der DFS.

Zum Billigfliegermarkt: Noch vor einem Jahr schien das Wachstum der Billigfluggesellschaften in Deutschland unaufhaltsam zu sein. Nun hat der Verdrängungsprozess begonnen. Von 17 Airlines, die Mitte 2004 noch auf dem Markt waren, haben drei ihren Betrieb ganz eingestellt. Die Übrigen suchen verstärkt Kooperation, um in dem härter gewordenen Wettbewerb bestehen zu können.

Noch zwei Zitate:

Airports in Deutschland: Nur die größten haben Chancen. Insgesamt gibt es in Deutschland mehr als 40 Regional Airports, die alle ihren Teil vom Billigfliegerkuchen abbekommen wollen. Dabei wird deutlich: Bei den Flughäfen in Deutschland fehlt eine ordnende Hand. Fast scheint es, als hänge die Investitionsentscheidung für einen Flughafen zum Teil von lokalen Begehren ab.

Und zu guter Letzt:

Auf und Ab bei Regionalflughäfen: Die Bedeutung der Regionalflughäfen hat abgenommen. 2004 verzeichneten die Regionalflughäfen in Deutschland 164.500 Starts und Landungen nach Instrumentenflugregeln. Das sind zwar 0,6 % mehr als im Vorjahr, aber immer noch 11 % weniger als im Jahr 2001. 1998 belegte Haan unter den Regionalflughäfen den zwölften Platz. Nun hat sich der Hunsrückflughafen bei der Zahl der Verkehrsbewegungen auf Platz eins vorgearbeitet.

Das ist also eine positive Entwicklung.

Auf der anderen Seite stehen Regionalflughäfen, die zum Teil erhebliche Einbußen hinnehmen mussten. Das ist für die Mehrzahl der regionalen Airports der Fall, allen voran Mönchengladbach und Kiel. Auch am Flughafen Niederrhein ist nach dem Konkurs des Billigfliegers V-Bird die Zahl der Flugbewegungen gegen Ende des Jahres 2004 eingebrochen.

Mein Fazit in Bezug auf den Bedarf lautet: Machen wir alle die Augen auf und überlegen wir, wie wir diese Rahmenbedingungen hinsichtlich Fundamentalfaktoren, aber auch hinsichtlich der Marktgrößen bewerten. Hier komme ich noch einmal auf den Vortrag von Herrn Ewald zurück: Es muss genau untersucht werden, welche wesentlichen Einflüsse es darauf gibt, um einen Bedarf letztendlich belegen zu können. Ich gebe zu, es mag Größen geben, die weniger wesentlich sind. Man wird aber auch herausfinden, welche wesentlich sind. Das bedarf nun einmal einer Untersuchung. Deshalb empfehle oder fordere ich, das, was Herr Ewald eben ausgeführt hat, mit zu untersuchen. Welchen Einfluss hat das auf eine Prognose? Das muss mit betrachtet werden.

Der letzte Punkt: Ich halte es auch für möglich, vor diesem Hintergrund eine Prognose zu erstellen. Aber alle Aussagen, die man jetzt auch neutralen Stellen entnehmen kann, zeigen eine andere Welt als die positive auf, die der jetzigen Bedarfsprognose zugrunde liegt.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich komme jetzt noch einmal auf die Punkte der Abwicklung des Betriebsgeschehens. Herr Prof. Fricke, Sie hatten gestern ausgeführt, dass die Darstellung der Verteilung von Starts und Landungen von der Firma ARC stammt. An dieser Verteilung hatten wir gesehen, dass Starts und Landungen durchaus noch gegenläufig dargestellt waren. Ausgerechnet in dem Punkt, in dem die Starts ein Maximum hatten, wiesen die Landungen ein Minimum auf. Sie sagten, das sei zwar in dem Prognosegutachten enthalten, aber nicht dargestellt. Ich hatte das Prognosegutachten so verstanden, dass es sich ausschließlich auf die Bewegungszahlen in den sechs verkehrsreichsten Monaten bezieht, und habe auch hinsichtlich der Systematik nicht den leisesten Hintergrund gefunden, wie man aus diesen Zahlen letztendlich einen Tagesbedarf modellieren kann. Wissen Sie etwas mehr darüber, wie Prof. Wolf das gemacht hat, oder haben Sie es nur von Prof. Wolf erhalten? Wie ist das abgelaufen?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ich habe es von Prof. Wolf einfach erhalten, wobei von der Natur der Dinge hier nur ein kurzer Widerspruch erfolgen soll. Es ist durchweg nicht so, dass man den Eindruck vermitteln könnte, zufälligerweise gingen die Starts an der Stelle nach oben, an der die Landungen nach unten gingen. Für den Spitzentag 2000 haben wir fast deckungsgleiche Linien. In Bezug auf den Spitzentag 2015 würde ich eher sagen, dass es bei den Starts eine höhere Frequenz gibt, was die Variation anbelangt, während es bei den Landungen etwas langweiliger ist. - So viel zur Quantität der Aussage.

Bezüglich der Methodik ist so viel klar: Das am Ende erstellte Gesamtdatengerüst für die sechs verkehrsreichsten Monate in Form des DES kann doch nur das Endergebnis sein. Dies kann man methodisch nur erreichen, indem man sich vorher ein Bild macht, wie der einzelne Tag, die einzelne Stunde aussieht. Das lässt man dann bis auf den Gesamtbetrachtungsraum wachsen. – So viel zur Methodik; weiter möchte ich Herrn Kollegen Wolf nicht vorgeifen, was er in seinem Gutachten vertritt.

Ulrich Schulze (Einwender):

Vielen Dank. – Die Methodik, wie er zu den Bewegungszahlen der sechs verkehrsreichsten Monate kam, hat er fein säuberlich dargelegt. Darin habe ich keine Aussage gefunden, dass er ausgehend von einem Tagesbedarf auf die sechs verkehrsreichsten Monate geschlossen hätte. Das ist mir jetzt unbekannt.

Ich gehe jetzt noch weiter. Die angesprochenen Daten stammen auch nicht von Ihnen, Herr Prof. Fricke. Nur ein Punkt ist mir hinsichtlich der Verteilung wichtig. Der geneigte Leser mag selbst entscheiden, ob es dabei eine gegenläufige Entwicklung gibt oder ob sie gleichförmig ist. Ich habe sie so interpretiert und viele werden dies ebenso sehen. Allerdings schließt sich daran eine Frage an: Wie kann man so genau sagen, dass die Spitzen oder auch Täler gerade in dieser Stunde auftreten und sich nicht möglicherweise – nehmen wir z. B. Landungen

– aufgrund einer Interdependenz zu Düsseldorf auch einmal ein Stündchen verschieben können?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Schulze, so genau kann man nicht sein, aber das braucht man auch für die Sicherheitsbetrachtung nicht, denn wir machen keine Aussage für den Vorgang zwischen 16:00 und 17:00 Uhr. Ich habe gerade nachgeschaut: In dieser modellhaften Tagesganglinie wurde die 47er Bewegungszahl erreicht. Vielmehr sagen wir nur, wie das Bild aussieht, wenn denn diese 47 Bewegungen stattfinden. Wenn sie in der Realität zwei Stunden früher stattfinden, dann zeichnet sich aus Sicht der Datenlage, die wir hier haben, dasselbe Bild. In diesem Modell, in die Berechnungen hierzu geht reinweg der Verkehr aus Mönchengladbach ein. Von daher ist es methodisch bedeutsam, dass man erklärt, wie man zu den Zahlen kommt. Insofern gibt es eine realistische prognostizierte Tagesganglinie. Für das Ergebnis des Gutachtens ist aber nicht bedeutsam, dass diese Spitze nun zufällig um 16:00 Uhr nachmittags liegt. Das ist für das Ergebnis nicht entscheidend.

Ulrich Schulze (Einwender):

Vielen Dank. Ich entnehme Ihren Aussagen – das ist eigentlich nicht Ihr Part gewesen, weil Sie das als Eingangsdaten geliefert bekommen haben; vielleicht sind Sie deshalb auch der falsche Ansprechpartner für die Frage, die ich gerade gestellt habe –, Sie gehen fest von diesem Fixum von 47 Bewegungen aus und haben diese weiter daraufhin untersucht, ob sie abwickelbar sind oder nicht. Man muss dann eben zusätzlich klären, wie es beispielsweise aussähe, wenn sich diese Zahlen verschöben, denn damit käme man auf Bewegungszahlen, die deutlich darüber liegen. Sie werden wohl irgendwo im Bereich von Mitte fünfzig liegen.

Zur Frage der Verteilung des Verkehrs auf MEDIUM und LIGHT: Auch diese Zahlen haben Sie zur Verfügung gestellt bekommen, wenn ich es richtig verstanden habe. Auf Seite 17 Ihres Gutachtens ist dargestellt, was Ihnen geliefert wurde. Ich verstehe es doch richtig, so wie ich es heute Morgen noch einmal gehört habe, dass mit den Flugzeugen der Gewichtsklasse MEDIUM auch diejenigen gemeint sind, die üblicherweise für den europäischen Touristikverkehr eingesetzt werden sollen? Ist das so richtig?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ja, das ist so richtig.

Ulrich Schulze (Einwender):

Dann gehe ich auch davon aus, dass für diese Flugzeuge das IFR-Verfahren und nicht – zumindest nicht planmäßig – ein Sichtanflugverfahren angewandt wird?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ja.

Ulrich Schulze (Einwender):

Danke schön. – Es ist doch sicherlich auch richtig, dass diese Flugzeuge in der Regel nicht unplanmäßig, sondern auch nach Flugplan starten und landen?

(Zustimmung von Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin])

Ich komme dann noch auf die Seiten 50 und 51 zu sprechen. Auf dem oberen Teil der Seite 50 haben Sie noch einmal die Daten hinterlegt, die Sie ebenfalls der Prognose entnommen haben, 48,6 % IFR-Verkehr und 51,4 % VFR-Verkehr. Eine kleine Korrektur am Rande: Es müssten eigentlich 49,6 % sein; ich habe es noch einmal nachgeprüft. Aber ich glaube, das ist für die späteren Fragestellungen irrelevant.

(Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin]: Wieso? 52 plus 48 ist gleich 100!)

– Ich wollte nicht die Zahl 100 prüfen, sondern nur den Anteil IFR. Er beträgt 49,6 %. Aber das ist für die weiteren Fragestellungen jetzt nicht relevant. Ich glaube, das ist auch unerheblich. Wir müssen uns nicht um das Prozent streiten.

Auf Seite 50 unten führen Sie aber auch aus, dass mit dem vorgegebenen Szenario – 48,6 % und 51,4 % – 42 Bewegungen abwickelbar sind, was das Start- und Landebahnsystem Mönchengladbach anbetrifft. Nun geben Sie an – ich lese es lieber noch einmal vor; was hier steht, ist nicht allzu viel –:

Abweichend von der oben beschriebenen Verkehrsverteilung

– sie stammt also aus der Prognose –

zwischen IFR- und VFR-Verkehr ergibt sich für diese Spitzenstunde eine Verkehrsverteilung von

- 23,4 % IFR-Verkehr und
- 76,6 % VFR-Verkehr.

Weiter geht es auf Seite 51:

Die Überprüfung der Kapazität des Funktionsbereiches Start-/Landebahn ergab für diese – speziell an die Spitzenstunde angepasste – Verkehrsverteilung eine Kapazität von 47 Bewegungen pro Stunde.

Ich überspringe einen Absatz:

Die Kapazität von 42 Bewegungen pro Stunde für die gemittelte Betrachtung stellt die Grenze der Kapazität des Funktionsbereiches Start-/Landebahn in Fällen mit hoher IFR-Belastung dar.

Die hohe IFR-Belastung ist genau die prognostizierte Belastung, so wie ich es den Zahlen entnehme, also keine hohe, sondern die normale, die erwartet wird.

Die prognostizierte Bewegungsspitze von 47 Bewegungen bedeutet eine 100%ige Auslastung der Bahn bei vorgegebener VFR/IFR Verkehrszusammensetzung. Dieser Kapazitätswert kann allerdings nur dann erreicht werden, wenn eine zugunsten des VFR-Verkehrs angenommene Verkehrsverteilung ... angesetzt wird.

Könnten Sie eine Aussage darüber treffen, wer diese Verkehrsverteilung angesetzt hat?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Sie meinen jetzt die 23,4 % zu 73,6 %? – Sie stammt aus unserem Haus. Wir haben sie als zwingende Schlussfolgerung unter Beachtung der betrieblichen Regelungen zur Einhaltung der Staffelnminima und vorgegebener Spitzenstunde von 47 Bewegungen abgeleitet, die sich aus IFR- und VFR-Verkehr zusammensetzt. Wie seinerzeit dargelegt, wurde gefolgert, dass dieser Anteil bei etwa 76,6 % für den VFR-Verkehrsanteil liegen muss, damit 47 Bewegungen regelkonform abwickelbar sind. Das ist also eine Schlussfolgerung, die wir selbst für die Spitzenstunde getätigt haben. Wir halten dies für plausibel, da bei diesen kleinen Flugplätzen üblicherweise – das hatte ich schon einmal erwähnt – zu Verkehrsspitzen auch der VFR-Verkehrsanteil über dem Durchschnitt liegt.

Ulrich Schulze (Einwender):

Vielen Dank, Herr Prof. Fricke. – Ich wiederhole es mit meinen Worten: Die angenommene Verkehrsverteilung wurde von Ihnen so angesetzt, dass retrograd die prognostizierten 47 Bewegungen pro Stunde abwickelbar sind. Sie sind nur dann abwickelbar, wenn diese Verteilung zwischen IFR und VFR angenommen wird.

(Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin]: Korrekt!)

Ich muss noch einmal auf die Seite 17 zu sprechen kommen. Dort hatten wir festgestellt – diese Daten haben Sie übergeben bekommen –, dass an einem Spitzentag der Prognose 2015 – ich nehme die letzte Zeile – 45 % MEDIUM-Anteil besteht, von dem wir jetzt eben festgestellt haben, dass er im IFR-Verkehr abgewickelt werden muss, und von dem wir auch festgestellt haben, dass er nach Flugplan fliegt. Da dies ein Jahr vorher geplant wird, ist er nicht einfach innerhalb einer Stunde umzudirigieren; dagegen hätten die Kunden wahrscheinlich etwas. Ich stelle damit fest, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen für Mönchengladbach nicht abwickelbar ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Jetzt müssten Sie uns natürlich auch erklären, wie Sie denn zu dieser Feststellung kommen. Das ist mir jetzt nicht erklärlich. Ich versuche noch zwei Sätze zu bringen, damit der Eindruck entsteht – – Gut, machen Sie erst einmal.

Ulrich Schulze (Einwender):

Es ist erstaunlich, dass Sie das nicht verstehen. Ich glaube, andere haben das schon verstanden.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Die Prognose sagt, ich habe 45 % des Verkehrsaufkommens an einem Spitzentag im IFR-Betrieb. Dafür sind die Flugpläne geschrieben, damit will ich mein Geschäft machen. In den Flugplänen steht nicht, ich habe 23,4 % IFR-Verkehr; dafür reichen die Flugpläne nicht. Das ist nicht die Prognose.

Umgekehrt haben Sie ausgeführt, dass für den Anteil, der prognostiziert war, eine Start- und Landebahnkapazität von 42 Flugbewegungen pro Stunde die maximale Grenze darstellt: 47 Flugbewegungen aus der Prognose sind bei dem ebenfalls prognostizierten IFR-/VFR-Verkehr nicht abwickelbar, weil die Kapazität nur 42 Flugbewegungen hergibt.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Schulze, jetzt hat es bei mir klick gemacht, was Sie alles gleichsetzen; das ist die Konsequenz. Für Sie ist also MEDIUM gleich IFR-Verkehr und LIGHT zwingend VFR-Verkehr, denn Sie sagen ja: Die 23,4 % auf Seite 50 passen nicht mit den 45 % auf Seite 17 zusammen.

(Ulrich Schulze [Einwender]: Richtig!)

– Aber das ist gar nicht das Gleiche. Wir sagen auf Seite 50, dass in der Spitzenstunde 23,4 % IFR-Verkehrsanteil entsteht. Das ist die Aussage.

Sie haben richtig gesagt, dass wir im MEDIUM-Bereich davon ausgehen, dass es sich um IFR-Verkehr handelt. Auf Seite 17 steht, dass wir eine Zusammensetzung von LIGHT und MEDIUM von 55 % zu 45 % haben. Das soll heißen: Ihr IFR-Verkehr, also die 23,4 %, setzen sich auf jeden Fall aus MEDIUM-Verkehr zusammen – das ist richtig –, aber auch bereichsweise aus LIGHT-Verkehr, denn es gibt keine zwingende Kopplung von LIGHT zu VFR. Daraus schlussfolgert sich in keiner Weise, dass Sie sagen können, 45 % von Seite 17 entsprechen den 23 % oder einem höheren Wert, sind aber gleichwertig mit den 23 % auf

Seite 50, womit bewiesen wäre, dass die Verkehrsabwicklung in der Spitzenstunde nicht möglich ist. Das passt nicht.

Ulrich Schulze (Einwender):

Entschuldigung, ich kann Ihrer Argumentation beim besten Willen nicht folgen. Ich nehme noch einmal die Seite 17 und komme zu dem Schluss, dass in der Kategorie LIGHT 55 % stehen. Davon mag es wohl noch die eine oder andere IFR-Bewegung geben, die das Problem aber eigentlich nur noch verdichten. Aber wir haben auch festgestellt, dass aus der Kategorie MEDIUM 45 %, davon aber kein einziger Flug im VFR, abgewickelt werden sollten. Ich glaube, wir sollten bei der einfachen Arithmetik bleiben, die hier vorliegt. Ich bleibe bei meiner Feststellung, die die Behörde, die Bezirksregierung, bitte mit aufnehmen möge: Der prognostizierte Verkehr ist aufgrund dieser Daten mit mindestens 45 % – er hat nämlich mehr, 48,6 %; da sind wahrscheinlich die paar aus der Klasse LIGHT noch hinzugekommen – im Prognosejahr nicht abwickelbar, weil für ihn nur eine maximale Kapazität von 42 Flugbewegungen zur Verfügung steht.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Schulze, ich weise auch Sie noch einmal darauf hin, dass wir eigentlich eine freiwillige Zehn-Minuten-Vereinbarung haben und Sie jetzt auch schon recht lange referieren. Ich bitte Sie, das ein bisschen kürzer zu fassen und auf den Punkt zu bringen, zumal wir nach Ihrem Beitrag eine Pause vorhaben, die wir alle brauchen.

Ulrich Schulze (Einwender):

Vielen Dank für den Hinweis. Zum Ersten hielt ich es aber für wichtig, das Sachproblem jetzt herauszuarbeiten. Zum Zweiten weise ich auf Ihre Verhandlungsführung hin. Ich habe den Bedarf vorgeschoben. Ich kam letzte Woche erst sehr spät zu Wort; da haben wir hier einen Vortrag von Herrn Prof. Wolf zu Arbeitsplätzen und sonst was allem gehört. Dazu habe ich nach drei Sätzen eine erste Zwischenfrage gestellt, woher die Eingangszahlen für dieses Gutachten stammten. Daraufhin wurde gesagt, die Eingangsdaten stammten vom Flughafen Mönchengladbach; sie entsprachen noch nicht einmal der Prognose 2,8 Millionen. Dann haben wir noch einmal ein Schippchen draufgelegt, 3 Millionen. Dann haben wir uns hier eine halbe bis Dreiviertelstunde über eine solche unsinnige Untersuchung unterhalten, bei der die Eingangsdaten überhaupt nicht zu irgendetwas passen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das ist eigentlich im Fußball – wir sind hier ja in einem Fußballstadion – ein taktisches Foul, denn in dieser Zeit konnten an Herrn Prof. Wolf keine Sachfragen gestellt werden. Das ist auch nicht in Ordnung.

Ich komme jetzt auf die Schnellzeitsimulation zu sprechen. Es ist sehr nett, dass Sie heute Zeit gefunden haben, hier wieder zu erscheinen. In der Schnellzeitsimulation der DFS wird unter Annahme von nur 42 Flugbewegungen in Düsseldorf eine maximale Kapazität von 19 Flugbewegungen pro Stunde ermittelt, wenn in Düsseldorf die Startbahn 05 in Betrieb ist. Es gibt einen Fall mit 19 und einen mit 18 Flugbewegungen pro Stunde. Wenn ich die Zahl aus der Prognose nehme – ich komme wieder auf den 45%-Anteil MEDIUM und nehme erst gar nicht die 48,6 % – und wenn ich diese 45 % auf die 47 Flugbewegungen beziehe, die prognostiziert sind, dann errechne ich einen Abwicklungsbedarf aus Mönchengladbach von 21 Flugbewegungen pro Stunde heraus. Das sind zwei mehr als 19. Dann wäre die maximale Abwicklungskapazität an dieser Stelle überschritten. Ist das so richtig zu sehen?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Es überschreitet zumindest die vorgegebene Anzahl von Luftfahrzeugen, die bei uns in der Simulation enthalten waren. Das ist soweit richtig.

Ulrich Schulze (Einwender):

Ich stelle jetzt also fest – das betrifft bei diesen Winden Schönwetterperioden –, dass aufgrund dieser Vorgaben erst gar kein flugplanmäßiger Touristikverkehr in Mönchengladbach abgewickelt werden kann.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Sie erwähnten die TAAM. Noch einmal: Bei der TAAM waren 55 Bewegungen in Düsseldorf hinterlegt. Die Prognose, die hier erstellt worden ist, berücksichtigt nicht den vollen Zweibahnbetrieb in Düsseldorf, so wie er in der Prognose definiert war, sondern das Einbahnsystem in Düsseldorf.

Ulrich Schulze (Einwender):

Ich habe dies nur der Schnellzeitsimulation so entnommen, wie es hier im Zukunftsszenario I steht. Das ist definiert: Düsseldorf maximal 42 Flugbewegungen pro Stunde. Da steht unter der Bahnrichtung 05/31:

Für Mönchengladbach wurde hierbei eine maximale Kapazität von 19 Flugbewegungen pro Stunde ermittelt.

Weiter steht da:

Bei dem Zukunftsszenario II (maximal 55 Flugbewegungen) konnte während der Verkehrsspitzen in Düsseldorf das Verkehrsaufkommen

anfliegender Luftfahrzeuge in Mönchengladbach in der geplanten Stunde

– das steht hier sehr fein ausgedrückt –

nicht vollständig abgewickelt werden. Hierbei wurde eine maximale Kapazität von 3 Anflügen pro Stunde ermittelt.

Es bezieht sich also eindeutig auf die 42 Bewegungen. 19 können bei 42 Bewegungen in Düsseldorf abgewickelt werden. Ich möchte noch einmal darauf kommen. Wir haben jetzt festgestellt, dass der – –

(Martin Rothe [Einwender]: Es muss doch mal geantwortet werden!
Sie haben Fragen gestellt!)

– Die Antwort kam doch eben von Herrn Lindenmayer. Ich habe das so zur Kenntnis genommen.

(Weiterer Zuruf von Martin Rothe [Einwender])

– Nein, ich habe das jetzt so empfunden. Zu den 19 Bewegungen stehen sie, das ist klar. Wenn woanders 21 Bewegungen herkommen, dann ist es eben nicht abwickelbar. So ergibt es die Schnellzeitsimulation.

(Jürgen Nägeler [Einwender]: Oder er stellt die Simulation infrage!)

– Genau.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Wir stellen es natürlich nicht infrage, aber der Schluss, den Sie daraus ziehen und hier vortragen, dass mit zwei Bewegungen über diesen Anteil hinaus kein Touristikverkehr mehr machbar sei, ist falsch. Das ist eine falsche Aussage; die können Sie hier nicht treffen. Es gibt vielleicht zwei Bewegungen weniger; das mag richtig sein. Aber es ist nicht so, dass wir damit keine Touristikflüge machen können.

Ulrich Schulze (Einwender):

Entschuldigung, ich habe nicht die Aussage getroffen, es sei kein Touristikverkehr mehr möglich.

(Zuruf)

– Entschuldigung, darf ich das ergänzen? Weil ich es vorgelesen habe, weiß ich, was ich gesagt habe; das lässt sich letztendlich auch noch einmal herausfinden. Ich habe gesagt: Damit lässt sich kein flugplanmäßiger Touristikverkehr abwickeln, denn er müsste zeitlich gestaffelt werden. Wenn der Kunde aber weiß, dass es in solchen Phasen zu Verzögerungen kommt, dann stellt sich natürlich auch wieder die Frage nach dem Bedarf und danach, ob er den Flughafen Mönchengladbach als so attraktiv empfindet, um vielleicht bei einem entsprechenden Preisgefüge Verzögerungen in Kauf zu nehmen.

Von daher hat die Antragstellerin für mich schon glaubhaft gemacht, dass unter dem glücklichen Zusammentreffen mehrerer kritischer Faktoren in einer günstigen Konstellation ein – ich wiederhole es noch einmal – flugplanmäßiger Touristikverkehr stattfinden kann. Das war aber nicht die Aufgabe, denn nachgewiesen werden sollte, ob der prognostizierte Verkehr planmäßig abgewickelt werden kann. Das ist erwiesenermaßen nicht möglich, da es allein schon aufgrund nicht beeinflussbarer Faktoren, beispielsweise des Wetters mit dem Wind, sofort zu solchen Einschränkungen kommt, dass von planmäßigem Flugverkehr keine Rede mehr sein kann.

An dieser Stelle gebe ich zu Protokoll: Ich halte die Machbarkeit – wir reden von Machbarkeit, nicht nur von Sicherheit; das ist eine Frage der Wirtschaftlichkeit, wie wir in den vergangenen Tagen gelernt haben – des Vorhabens aus der gesamten flugtechnischen Sicht für nicht nachgewiesen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Nägeler noch dazu.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Vielen Dank, Frau Schäfer. – Ich muss noch eine kurze Anmerkung machen. Ich habe gerade eine Minute hier gesessen, als ich schon fast wieder einen Schlag bekam, weil ich feststellte, dass bei den Antragstellern der Wunsch der Vater des Gedankens ist. Es wurde ausgeführt, dass die Steigerungsrate des Flugverkehrs von über 16 % im Jahr 1969 auf 5 % im Jahr 2004 zurückgegangen ist. Dazu wurde von Herrn Zerbe, der jetzt leider nicht da ist – ich kann nicht auf ihn warten; die Welt geht weiter –, ausgeführt: Wenn man das in absoluten Zahlen sähe, sähe es ganz anders aus.

Als Mathematiker kriegt man da einen Schlag. 5 % auf 10 Millionen sind 500.000, auf 100 Millionen sind es 5 Millionen. Die Prozentrechnung ist eingeführt worden, damit man genaue Differenzen von Größen nennen kann, ohne den absoluten Wert nennen zu müssen. Es lässt sich leicht darüber sprechen, dass vielleicht der eine oder andere mit einer Zahl als Differenz mehr als mit einer Prozentzahl anfangen kann, aber das Ergebnis ist dasselbe. Das sieht in absoluten Zahlen nicht anders aus. Das wollte ich hier noch einmal festhalten.

Die Kurve, die da aufgeführt wurde, unterliegt nicht nur dem Faktor, dass eine Sättigung eintritt; vielmehr liegt es auch daran, dass wir hier im Bereich des linken Niederrheins einen wirtschaftlichen und einen demographischen Rückgang haben. Das sind die Faktoren, die sich dann in einer solchen Linie wiederfinden. Aber es ist absolut korrekt und es ist in absoluten Zahlen nicht anders, Herr Zerbe. Das wollte ich noch einmal klarstellen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Bevor wir jetzt mit der Rednerliste fortfahren, unterbrechen wir auf Wunsch aus der Veranstaltung heraus für fünf Minuten und führen die Erörterung dann ohne längere Pause fort, um heute möglichst noch allen Rednern Gelegenheit geben zu können, sich zu äußern.

(Unterbrechung von 17:00 Uhr bis 17:18 Uhr)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Meine Damen und Herren, wir setzen die Verhandlung fort. Bitte nehmen Sie wieder Platz. – Bevor Frau Stall beginnt, weise ich noch einmal darauf hin, dass wir jetzt insofern eine Redezeitbegrenzung einführen, als der jeweilige Redner nach zehn Minuten darauf hingewiesen wird, dass seine zehn Minuten um sind und er zum Schluss kommen möge. Das hat einen Hintergrund. Wir haben heute den Tagesordnungspunkt Flugsicherheit zu verhandeln. Dazu sind Herr Prof. Fricke und die Vertreter der DFS anwesend, die terminlich eingebunden sind. Die Vertreter der DFS werden bis etwa 20:00 Uhr zur Verfügung stehen; Herr Prof. Fricke muss leider schon um 19:30 Uhr die Veranstaltung verlassen. Begrenzen Sie sich also bitte auf diesen Tagesordnungspunkt Flugsicherheit. Sollten noch Anmerkungen zu anderen Themen erforderlich sein, können sie auch noch unter dem Punkt Verschiedenes eingebracht werden. – Danke. Frau Stall hat das Wort.

Martina Stall (Stadt Willich):

Vielen Dank, Frau Vorsitzende. – Meine Damen und Herren, ich möchte es so kurz machen, wie ich es schaffe. Ich habe nämlich auch noch einen Termin, der mir auf den Nägeln brennt. Daher bin ich froh, dass die beiden Herren, die vor mir an der Reihe gewesen wären, mich zum Zuge kommen lassen.

Das Thema Flugsicherheit soll heute möglichst abgeschlossen werden. Ich weiß nicht, ob wir das hinbekommen werden; auf der anderen Seite ist es natürlich immer ein Problem, wenn ein solches Thema nach mehreren Tagen wieder aufgebrüht werden muss. Deswegen macht es Sinn, dass heute zumindest die fundamentalen Dinge geklärt werden. Wir haben heute schon eine ganze Menge gehört. Deswegen fasse ich für mich zusammen, um für mich klar zu haben, ob ich alles, was heute gesagt worden ist, richtig verstanden habe; Flugsicherheit ist nun einmal ein Thema, das man sehr ernst nehmen muss, weil es uns mögli-

cherweise alle betrifft. Ehrlich gesagt, möchte ich auch nicht in einer Gegend wohnen, über der sich zwei solche Bahnen kreuzen. In Willich ist das zwar nicht der Fall, aber trotzdem möchte ich mich da solidarisch zeigen.

Herr Prof. Fricke hat als Erstes gesagt, Kapazität und Sicherheit hätten nichts miteinander zu tun. Das könnte man so ganz allgemein noch hinnehmen. Bei dieser Fragestellung und in dieser Konstellation sehe ich das allerdings überhaupt nicht, denn danach haben Sie gesagt, Sicherheit gehe vor Kapazität. Somit hat Sicherheit mit Kapazität wohl doch etwas zu tun. Ich halte es für sehr löblich, dass Sicherheit vor Kapazität geht. Das ist richtig und muss auch so sein; sie hat deswegen aber durchaus etwas mit Kapazität zu tun.

Sie haben weiter gesagt, die Sicherheit müsse immer gewährleistet sein und sie sei auch immer gewährleistet, weil die DFS das nach den Flugregeln und den Abwicklungsregelungen, die Sie in Ihrem Gutachten beschrieben haben, hinkriegen wird. Über den Aspekt, dass die Flugsicherheit von den Menschen abhängt, die in den Flugzeugen und in der Flugsicherung sitzen, haben wir vorhin auch schon etwas gehört. Das möchte ich jetzt nicht vertiefen, denn ich denke, jeder gibt sein Bestes. Es ist vollkommen klar, dass es irgendwo auch immer menschliche Schwächen gibt. Ich weiß nicht, ob Sie sie in irgendeiner Form einbezogen haben.

Ein ganz wesentlicher Punkt, der sicherlich mit der Flugsicherheit in direktem Zusammenhang steht, ist die Prioritätenregelung, die es zugunsten von Düsseldorf gibt; sie hat wohl tatsächlich Bestand, denn heute habe ich auch gelernt, dass das Bundesministerium sehr wohl kompetent ist, diese Anweisung zu geben. Ist das so richtig oder habe ich das irgendwie falsch verstanden?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Fricke oder Herr Zerbe, möchten Sie darauf antworten?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das BMV ist befugt, fachliche Anweisungen zu geben.

(Zuruf eines Einwenders: Was heißt das?)

Martina Stall (Stadt Willich):

Ich denke schon, dass das eine fachliche Anweisung ist. Damit hat die Prioritätenregelung zugunsten Düsseldorfs Bestand. Das heißt, jedes Flugzeug, das nach Düsseldorf hinein oder aus Düsseldorf heraus will, wird als Erstes bedient. Damit sind natürlich wesentliche Einschränkungen für Mönchengladbach verbunden. Sie haben bestätigt, dass das so ist; das steht so auch in Ihrem Gutachten. Im Fazit – ich hatte das gestern schon einmal zitiert und

will das heute noch einmal tun – steht dort: Alle erkannten Defizite – Sie haben also welche erkannt – beziehen sich auf Einschränkungen der Luftraumkapazität in Mönchengladbach.

Ich weise noch einmal darauf hin, dass das unter der derzeitigen Genehmigungslage von Düsseldorf passiert. Das war richtig so? Dabei ist noch nicht die jetzt beantragte Erhöhung des Stundeneckwertes von 45 Flugbewegungen berücksichtigt, sondern nur die bisher genehmigten. War das so richtig?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Frau Stall, diese Diskussion hatten wir bereits. Noch einmal: Die Regeln, die in dem Kapitel 7 des Gutachtens niedergelegt sind, gelten bis auf Weiteres immer, unabhängig davon, ob man 38 oder 45 Bewegungen hat. Sie müssen angewendet werden. Das Ergebnis ist die Qualität in der Abwicklung des Verkehrs. Das war auch der Grund meiner Aussage, inwieweit Kapazität und Sicherheit voneinander zu trennen sind.

Martina Stall (Stadt Willich):

Zu diesem Punkt hatte ich gestern schon einmal gesagt, dass ich mich dann frage, warum Sie das dann überhaupt prognostiziert haben, warum Sie überhaupt eine Aussage dazu machen. Wenn das sowieso egal ist, denn dann kann man ganz klar die Aussage treffen: Es gibt bestimmte Abflugregelungen, die von der DFS eingehalten werden müssen. Damit kann man Verkehr aus beiden Flughäfen abwickeln. Ich weiß nicht, wie viel abgewickelt werden kann; das ist mir eigentlich auch egal. Das ist eben so und wenn Kapazitätsengpässe bestehen, dann interessiert Sie das eigentlich nur am Rande. Ist das richtig?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ja, richtig. Wenn ich im Sinne der Sicherheit „safety first“ sage – wir haben das ja gemeinsam diskutiert –, dann hat die Kapazität nachrangige Bedeutung. Im schlimmsten Fall wäre die Konsequenz, dass die Flieger am Boden stehen, damit „safety first“ gewährleistet ist. Um es noch einmal deutlich zu machen, damit es nicht so aussieht, als arbeitete man unter einer Käseglocke, wie es dargelegt wurde: Wir haben die Ausführungen der DFS dazu nun wirklich umfassend gehört. Sie fragen sich anschließend zur Bewertung der Sicherheit: Wie sieht das nun betrieblich aus? Die Ergebnisse hat Herr Lindenmayer eben noch einmal zusammengefasst: Das, was in der Erwartungshaltung mit 45 Bewegungen in Düsseldorf gegeben sein wird, wird zu einem sehr guten Servicelevel in Mönchengladbach führen, sodass in diesem Zusammenhang die Sicherheit nach den Ausführungen in Kapitel 7 ohnehin gewährleistet ist und darüber hinaus in der Qualität der Abwicklung unter diesem Aspekt auch eine gute Leistung zu erwarten ist.

Martina Stall (Stadt Willich):

Das bedeutet doch, dass das, was in Kapitel 10.3 unter Konsequenzen der Risikoanalyse für den Flughafen Düsseldorf steht, „dass die Praxis zeige, dass mit dem derzeitigen Ver-

kehrsaufkommen eine erfolgreiche Verflechtung der Verkehrsströme geleistet werden kann, allerdings infrage zu stellen sei, inwieweit dies im Rahmen der prognostizierten ... – ich will das nicht weiter zitieren – zwischenzeitlich überprüft worden ist und zu einem positiven Ende geführt hat. Ist das so richtig?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Auch dazu hatten wir ausgeführt. Ich hatte ausgeführt und die DFS hat dies bestätigt: Das Luftraumsystem, das Verfahrenssystem ist ein dynamisches System. Es reagiert auf Nachfragen. Zurzeit können wir den Bestand aller Regeln aufnehmen. Das ist in Kapitel 7 erfolgt. Wir können den Bestand der Verfahrensanträge aufnehmen; das sind die 45 Bewegungen. Unter diesem Aspekt funktioniert es. Wenn es weitere Steigerungen gemäß den Prognosen beider Flughäfen gibt – so steht es im Gutachten –, ist regelmäßig zu prüfen, ob das Verfahren weiter so sinnvoll ist oder ob es Alternativen bzw. Änderungen geben sollte. Darüber macht man sich natürlich Gedanken. Das hatten wir auch breit diskutiert und von der DFS bestätigt bekommen. Da wartet man nicht ab, bis nichts mehr geht, sondern man reagiert. Das ist eine Dynamik. Der aktuelle Erkenntnisstand, den wir als Gutachter nur vermitteln können, besteht darin, dass das, was bekannt ist, zueinander passt: Bewegungszahl und Reglement.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Frau Stall, Herr Houben hätte eine Zwischenfrage. Lassen Sie sie zu? – Okay.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Prof. Fricke, kann es bei dem, was Sie gerade beschrieben haben, auch zu Situationen kommen, in denen man sagen muss, der wachsende Verkehr lasse sich durch Änderungen des Verfahrens nicht mehr abwickeln? Wenn man das, was Sie gerade gesagt haben, frei interpretiert, hieße das: Es gibt immer eine Lösung. Meine Frage ist: Gibt es Kapazitätsgrenzen, jenseits deren es eben keine Lösung im Verfahren mehr gibt?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Das ist eine relativ hypothetische Frage, weil man rein rechnerisch, wenn wir die Mathematik wieder belasten, selbstverständlich bei jedem System einen Grenzwert finden kann, bei dem eine Sättigung erreicht ist und sich nichts mehr bewegen könnte. Insofern gebe ich Ihnen erst einmal uneingeschränkt Recht. Das, was aber realistisch zu erwarten ist, sind die Szenarien, die mit bis 55 Bewegungen in der TAAM abgebildet sind und damit einen Trend erkennen lassen, was unter den aktuellen Rahmenbedingungen und unter welchen Qualitätskriterien möglich ist, also zehn mehr als das, was vom Flughafen Düsseldorf für das Jahr 2006 erwünscht wird.

Martina Stall (Stadt Willich):

Dann komme ich noch einmal zu Ihrem Diagramm in Bezug auf den Spitzentag. Sie haben vorhin gesagt, dass diese Verteilung von 23,4 % IFR zu 76,6 % VFR von Ihnen vorgegeben worden ist. So war es doch?

Warum ist das so vorgegeben worden? Ich vermute, weil, wie Sie gestern gesagt hatten, aus diesen 23,4 % etwa 12 Bewegungen in der Spitzenstunde herauskommen und mehr eben nicht abwickelbar sind. Jetzt gucke ich mir natürlich Ihr Diagramm an, von dem Sie sagen, Sie hätten es von Herrn Prof. Wolf bekommen, also die Verteilung der einzelnen Flüge über den Tag. Wir wissen das nicht; es stand nicht im Gutachten. Es ist auch zugegeben worden, dass es da fehlt. Das kann ich jetzt natürlich nicht in irgendeiner Form nachvollziehen. Ich sehe aber, dass morgens in der Frühe gar kein Verkehr stattfindet und die Spitzen um 16:00 Uhr liegen. Ich weiß es nicht; wahrscheinlich sind die Spitzen in Düsseldorf um 16:00 Uhr nicht. Dahinter verbirgt sich folgende Frage: Ist das in irgendeiner Form mit der Kurve von Düsseldorf verschnitten worden, damit dann, wenn in Düsseldorf wenig ist, sich in Mönchengladbach eine hohe Kurve ergibt, oder wie sind Sie zu diesen Überlegungen gekommen? Wenn ich mir vorstellte, dass um 16:00 Uhr in Düsseldorf keine Spitzenstunde ist und wir eine Spitzenstunde in Mönchengladbach haben und in der Spitzenstunde nur 12 Bewegungen abwickeln können, dann frage ich mich, was in den restlichen Stunden passieren kann. Ich vermute, es kann weniger passieren. Ist das irgendwie logisch?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Frau Stall, das ist etwas widersprüchlich, denn Sie haben mir selbst eingestanden, dass ich diese Daten von Herrn Kollegen Wolf bekommen habe. Von daher – ich sage das jetzt einmal so frei – muss ich nicht nachdenken, wie ich zu dieser Verteilung komme; vielmehr übernehme ich sie. Man kann sich als Gutachter das, was man bekommen hat, anschauen und feststellen, ob es qualitativ in Ordnung ist. Das hatte ich bereits ausgeführt: Wenn man das mit vergleichbaren Flugplätzen vergleicht –Dortmund ist genannt worden –, dann sagt man: Das ist realistisch. Insofern muss ich auch korrigierend sagen – ich weiß nicht, ob Sie das anders sehen –, auf dem Diagramm beginnt es direkt 6:00 Uhr morgens mit circa zehn Starts an einem Spitzentag 2015, sodass sehr wohl gleich morgens Verkehr stattfindet. Selbstverständlich sind es null Landungen, denn wir haben hier keinen Nachtflugverkehr.

Es gibt von mir aus jetzt keine Bestätigung in der Richtung, wir hätten bewusst so agiert, das Spitzen und Täler von MGL und DUS wunderbar ausgeglichen wurden, sodass wir in Summe gut klarkommen. Das müssten wir im Einzelfall nachprüfen. Wir sind nicht im Düsseldorfer Verfahren; deswegen liegt mir die Tagesganglinie jetzt nicht vor. Das können wir gern tun. Aber selbst wenn ein solcher Effekt einträte, wäre es im Sinne einer Flughafenplanung wie in DUS/MGL noch nicht einmal unzulässig oder unüberlegt. Man könnte solche Gedankenspiele sehr wohl anstellen, weil man in vielen anderen Punkten auch sagt: Wir wollen die Luftraumkapazität möglichst sinnvoll nutzen; wenn irgendwo Täler sind, könnte man sie wo-

anders nutzen. Aber das soll kein Vorgriff sein. Ich kann es zum jetzigen Zeitpunkt weder bestätigen noch widerlegen.

Martina Stall (Stadt Willich):

Ich wollte das auch nicht unbedingt kritisieren. Ich habe nur geschlussfolgert: Wenn in der Spitzenzeit hier in Mönchengladbach um 16:00 Uhr gleichzeitig in Düsseldorf ein Tal wäre und wir in dieser Zeit, obwohl in Düsseldorf ein Tal ist, nur zwölf Starts und Landungen haben können, dann müsste das zu allen anderen Zeiten noch wesentlich schlechter sein. Diese Schlussfolgerung habe ich daraus gezogen. Ich wollte wissen, ob sie irgendwie passt.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Wir sollten dazu vielleicht einen Hinweis noch einmal aufnehmen: All das, was die Prognose im Wesentlichen liefert, ist im Sinne der Bedarfsdiskussion für den Flughafen relativ nebensächlich. Sie soll keinen Spitzentag oder keine Spitzenstunde vorlegen, obwohl sie auch das tut, weil man sie im Zusammenhang mit Sicherheitsbetrachtungen braucht, denn der oft belastete Fall des Worst Case soll hier ebenfalls berücksichtigt werden. Für die Bedarfsdiskussion ist entscheidend, was über die Periode eines Flugplanes abgewickelt wird. Das ist der Hintergrund des Antrags. Dabei bitte ich Sie eine einfache Rechnung zu beachten; hier ist wirklich die triviale Arithmetik wieder verfügbar. Auf Seite 14 unten habe ich das für Sie getan: Wenn man die 59.742 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahres abzüglich 500 Hubschrauberbewegungen umrechnet, kommt man auf etwa 10,3 Starts und Landungen pro Stunde im Durchschnitt. Damit rechnet man operativ. Daran orientiert man den Einnahmeeffekt, den regelmäßigen Flugbetrieb und anderes. Wie man auf die 10,3 Starts und Landungen kommt, ist in der Fußnote 4 dargelegt. Das ist entscheidend im Sinne der Bedarfsargumentation oder der Angebotsprognose, wie es jetzt korrekt heißt.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Frau Stall, bevor ich das Wort wieder an Sie gebe, bekommen Sie den versprochenen Hinweis: Es sind jetzt 12 Minuten um.

Martina Stall (Stadt Willich):

Danke. Ich muss auch dringend weg. Ich mache es ganz kurz. – Auch im Hinblick auf diese Konstellation und die Sicherheitsfragen, die hier in den Raum gestellt worden sind, gehe ich noch einmal auf das externe Risiko ein, das mit x mal 10^{-3} prognostiziert und damit als signifikant hoch dargestellt worden ist, obwohl wir zugegebenermaßen „nur“ zehn Bewegungen im IFR-Verkehr haben, wobei ich davon ausgehe, dass das im Wesentlichen die einzigen Bewegungen sind, die sich tatsächlich mit den Bewegungen vom und zum Flughafen Düsseldorf kreuzen werden. Ist das so richtig?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Frau Stall, das ist so richtig. Allerdings ist für die Unfallgefährdung oder Kollisionsgefährdung oder Absturzgefährdung im Rahmen des externen Risikos – lassen Sie mich das korrekt ausdrücken – nicht die Problematik des Kopplungspunktes entscheidend. Dort ist entscheidend, was die Empirie uns sagt. Dazu nehme ich noch schnell einen Punkt auf, den Sie anfänglich auch mit abfragten: Inwieweit ist der Human Factor, also die menschliche Versagensleistung, hier abgebildet?

Meines Erachtens ist das Beste, was man tun kann, aufzunehmen, welche Flugunfälle in der Vergangenheit geschehen sind. Das tun wir, indem wir einen empirischen Ansatz wählen. In ihm steckt im Übrigen, wenn man der Statistik Rechnung trägt, dass 80 % bis 85 % all dieser Fälle dem sogenannten menschlichen Versagen zugeordnet werden. Sie können also sagen: Vier Fünftel aller Unfälle sind nicht auf technisches, sondern auf menschliches Versagen zurückzuführen. Dies ist hier inkludiert.

Insofern ist nicht entscheidend, herauszustellen, dass sich für die 10 IFR-Bewegungen dieser 10^{-x} -Wert ergibt. Vielmehr ist die Gesamtverkehrszahl entscheidend, bei der die VFR-Flieger aufgrund ihrer schlechten Unfall-Performance den für das Ergebnis maßgeblichen Teil liefern. Der VFR-Verkehr ist also der entscheidende, um die Ergebnisse zu produzieren.

Martina Stall (Stadt Willich):

Das kann ich jetzt im Moment nicht richtig nachvollziehen, weil ich doch noch irgendwie im Hinterkopf habe, dass unter der heutigen Konstellation, also mit 98 % VFR, dieses externe Risiko höher ist. Irgendwie habe ich noch im Ohr, dass es heute höher ist. – Nein, es ist niedriger und wird demnächst höher sein, obwohl wir weniger VFR-Verkehr haben.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Die Aussage ist richtig, aber das Ergebnis nicht. Die Werte für das externe Risiko werden schlechter, das Risiko steigt also. Das zeigen die Pläne deutlich. Diese quantitative Veränderung wurde hier auch schon oft angesprochen. Die Gründe dafür sind zwei Trends, die widersprüchlich sind: Auf der anderen Seite haben wir den aus Sicht der Sicherheitsbetrachtungen begrüßenswerten Aspekt, dass der VFR-Verkehrsanteil reduziert wird. Das ist das, was Sie ansprechen. Auf der anderen Seite haben wir aber auch eine deutliche Zunahme des Verkehrs. Das sind zwei gegenläufige Trends, die in Summe das Ergebnis produzieren. Das muss man berücksichtigen.

Martina Stall (Stadt Willich):

Aber Sie haben gestern keine vergleichbaren Konstellationen nennen können, Flughäfen, die einen ähnlichen Kreuzungspunkt haben wie wir hier mit Mönchengladbach und Düsseldorf. Deswegen ist dieses externe Risiko meines Erachtens noch viel höher zu bewerten. Die Angst in einer solchen Konstellation ist natürlich wesentlich höher, als wenn man das Gefühl

hat, das gebe es überall auf der Welt und werde alles wunderbar abgewickelt und es gebe überhaupt gar kein Problem. Dann hätte ich weniger Angst; das gebe ich zu.

Sie haben – das sage ich zum Schluss noch einmal – zu dem Unfall in New York, bei dem die Problematik der Wirbelschleppen angesprochen wurde, gesagt, bei diesem Unfall sei aber persönliches Versagen ein Teilaspekt gewesen und danach sei dann auch ein Sicherheitskonzept entwickelt worden. Das empfinde ich, ehrlich gesagt, als ein bisschen zynisch: Es muss erst etwas passieren, bevor ein Sicherheitskonzept entwickelt wird. Das ist meines Erachtens ein bisschen heftig. Wenn es solche Konstellationen gibt, dann sollte man daraus lernen und in anderen Fällen vorher ein Sicherheitskonzept auflegen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Frau Stall, ich möchte hier nicht schwarzer Peter spielen, aber dennoch klar ausdrücken, dass diese Aussage von mir so nicht kam. Ich habe dazu keinen Kommentar gegeben.

Martina Stall (Stadt Willich):

Das habe ich mir wörtlich so aufgeschrieben. Dabei möchte ich es jetzt belassen. Ich hätte zwar noch zwei, drei andere Themen, aber die anderen sollen auch noch zu Wort kommen. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Vielen Dank. – Dann hat jetzt Herr Mischke das Wort.

Ulrich Mischke (Einwender):

Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Zunächst zwei Vorbemerkungen: Die Verhandlungsführung – das begann bereits heute Morgen, bevor sich der erste Redner meldete – drängt ständig zur Eile. Das hat sich im Laufe des Tages fortgesetzt. Ich hatte das auch schon in der ersten Woche kritisiert. Ich halte dies für unerträglich.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir sind nicht hier, um den von der Bezirksregierung vorgegebenen Terminplan einzuhalten, egal, was Sie persönlich dienstlich oder privat geplant haben. Es geht hier um die Interessen und die Sorgen von mehreren Zehntausenden Menschen, es geht hier um Sachaufklärung. Das, was wir hier am wenigsten brauchen, sind Eile und Hetze.

Die zweite Vorbemerkung: Es tut mir Leid, auch ich muss noch einmal auf das Thema Bedarf zurückkommen. Dieses Thema haben wir am Freitag vor einer Woche gegen 21:00 Uhr unter großem Zeitdruck abgebrochen. Ich hatte am Nachmittag meine Wortmeldung zurückgezogen, damit andere, die noch nicht gesprochen hatten und die berufstätig sind, zu Wort kamen; deshalb will und muss ich es jetzt noch einmal ansprechen.

Das von der Antragstellerin vorgelegte Gutachten von Prof. Wolf zu den Prognosen des Verkehrsaufkommens für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach leidet meines Erachtens an zwei gravierenden Mängeln. Erstens ist die Nähe der Konkurrenzflughäfen nicht oder nicht ausreichend bewertet worden. Zweitens ist fälschlicherweise und wider jede Realität unterstellt worden, dass alle Konkurrenzflughäfen das gleiche Angebot präsentierten.

Zum ersten Vorwurf: Der vermutliche Bedarf für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach ist vom Gutachter zu einem Zeitpunkt berechnet worden, als der Flughafen Weeze noch nicht in Betrieb war. Er hat Weeze außen vor gelassen; dies ist ein wesentlicher Mangel. Ein Gutachter, der eine Analyse erstellt, die Situation bewertet und dann eine Prognose für den Zeitraum bis 2015 abgibt und sich dies auch zutraut, muss sämtliche künftige Entwicklungen erfassen. Weeze ist hierbei meines Erachtens deshalb außen vor geblieben, weil dies im Interesse der Antragstellerin war. Es war bereits seit dem Jahr 2000 öffentlich bekannt – häufig wurde darüber auch in überregionalen Zeitungen berichtet –, dass es sowohl starke Bestrebungen der Gemeinde Weeze als auch des Kreises Kleve gab, den Militärflughafen Laarbruch – das war sein früherer Name – nach Abzug der Engländer künftig als Zivilflugplatz zu nutzen. Alle Kommunen im Kreis Kleve standen von Anfang an hinter diesem Plan.

Der Protest von Bürgerinnen und Bürgern war und ist relativ gering, zumindest im Vergleich zu der Situation hier in Mönchengladbach. Warum ist dies so? Der dortige Militärflugplatz wurde bereits seit den 50er-Jahren betrieben und es ist bekannt, dass Militärmaschinen wesentlich lauter sind. Deshalb wurden seit Anfang der 50er-Jahre im Umfeld dieses Platzes keine neuen Wohngebiete ausgewiesen. Deswegen werden dort natürlich im Vergleich zu Mönchengladbach weniger Bürger belästigt.

Bei sorgfältiger Recherche und realistischer Betrachtung hätte also der Gutachter dies alles wissen, berücksichtigen und in seine Prognose einbeziehen müssen. Er hat es nicht getan. Dafür gibt es nur einen Grund: Die Antragstellerin wollte dies nicht. Die Entwicklung des Airports Weeze als starke Konkurrenz zu Mönchengladbach und als Alternative sollte entweder verschwiegen oder verharmlost werden. Dass dies kein Zufall ist, bestätigt indirekt auch das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen mit seinem Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Heinrich Beder zu den „Möglichkeiten einer stärkeren Kooperation der nordrhein-westfälischen Flughäfen“. Dabei wurde ebenfalls der Airport Niederrhein in Weeze nicht, wohl aber der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach in die Untersuchung einbezogen. Dies geschah, obwohl die Untersuchung erst im Dezember 2003 abgeschlossen wurde und bereits seit Mai 2003 in Weeze der Linienverkehr aufgenommen

worden war. Die mögliche Entlastungsfunktion von Weeze für den Flughafen Düsseldorf sollte unberücksichtigt bleiben, weil dies zum Nachteil der unausgewogenen Ausbaupläne von Mönchengladbach gewesen wäre.

Aufgrund der massiven Kritik der Einwender im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurde dann allerdings nachträglich, wie wir erst kurz vor diesem Erörterungstermin erfahren haben, ein Ergänzungsgutachten eingeholt. Dieses Gutachten ist aber nichts anderes als ein Alibi-gutachten und wird den Ansprüchen nicht gerecht, die an eine ernsthafte wissenschaftliche Begründung zu stellen sind.

Damit komme ich zu dem nachgereichten Gutachten und zugleich zu meinem zweiten Vorwurf, dass die Theorie, also Modellrechnung und Prognosen, auf der einen Seite und die Wirklichkeit, also die tatsächliche Flughafennachfrage auf der anderen Seite, völlig anders aussehen, weil man eben nicht unterstellen kann, dass alle Konkurrenzflughäfen das gleiche Angebot vorweisen. Prof. Wolf schreibt wörtlich – ich zitiere –:

Dabei wird für alle Untersuchungsflughäfen das gleiche zukünftige Frequenzangebot zu den Londoner Flughäfen angenommen, welches bereits in der ursprünglichen Prognose MG angewendet wurde.

Der Fluggast – so sieht die Realität aus – entscheidet bei der Wahl, von welchem Flughafen er direkt abfliegen will, allerdings nach bestimmten Kriterien und in folgender Reihenfolge: Erstens. Welcher Flughafen bedient mein persönliches Flugziel? Zweitens. Von welchem Flughafen kann ich am preiswertesten abfliegen? Drittens. Welcher Flughafen liegt am nächsten? Wichtig ist auch, zu wissen, dass dem wesentlich günstigeren Preisangebot der Vorrang vor der Nähe eingeräumt wird.

Also wird ein Bürger aus dem Kreis Viersen, wenn sowohl Mönchengladbach als auch Weeze den gewünschten Flug nach London anbieten, sich nicht für den näheren Flugplatz Mönchengladbach entscheiden, wenn der Flug ab Weeze z. B. 100 € weniger kostet. Gerade bei der aktuellen Entwicklung – das ist in diesen Tagen immer wieder erwähnt worden – der Low-Cost-Carrier, die zu einer ernsthaften Konkurrenz der traditionellen Fluglinien geworden sind, können solche Entwicklungen bei einer Prognose nicht ausgeblendet werden. Deshalb sind Aussagen, wie sie in dem Ergänzungsgutachten in Bezug auf die Auswirkungen des Airports Niederrhein auf Mönchengladbach zu finden sind, meines Erachtens völlig unhaltbar, unwissenschaftlich und falsch, denn jede Prognose, die ernst genommen werden will, muss auch die Aspekte der möglichen unterschiedlichen Angebote in Modellrechnungen bzw. Alternativrechnungen berücksichtigen. Das ist unterblieben. Ich zitiere jetzt aus diesem Gutachten:

Signifikante Änderungen sind jedoch nur für den Kreis Kleve festzustellen. Da bei den anderen Kreisregionen nur marginale Verände-

rungen der Anteile zu verzeichnen sind, können die Verluste der Marktanteile

– von Mönchengladbach –

in diesen Kreisregionen vernachlässigt werden.

Ich sagte es schon: Der Flugverkehrsmarkt hat sich mit den Low-Cost-Carriern wesentlich gewandelt. Inzwischen hat auch Düsseldorf Low-Cost-Carrier angezogen – Air Berlin, German Wings, dba/Gexx und andere – und hat Weeze Ryanair ebenfalls als Low-Cost-Carrier gewonnen, ganz zu schweigen vom Flughafen Köln/Bonn mit acht Low-Cost-Carriern.

Ich frage deshalb Herrn Zerbe: Welche Zielgruppen von Airlines will Mönchengladbach denn bei dieser aktuellen Ausgangslage noch erfolgreich ansprechen? Beschränkt sich der Akquisitionsehrgeiz von Mönchengladbach nur noch auf die Gewinnung von Nischencarriern? Wie will Mönchengladbach dann die prognostizierten Zahlen erreichen?

Ich bin überzeugt: Allen von der Antragstellerin bezahlten Auftragsgutachten fehlen stichhaltige wirtschaftliche Gründe, um das Oberverwaltungsgericht in Münster von der Eilbedürftigkeit zu überzeugen, im Dreieck der Flughäfen Niederrhein in Weeze, Düsseldorf und Köln/Bonn mit circa 15 Low-Cost-Carriern auch noch einen vierten internationalen Flughafen zu rechtfertigen.

Ich frage und bitte um Antwort: Wenn die Luftverkehrsnachfrage für Mönchengladbach auch nur annähernd auf jenem Niveau läge, wie die Antragstellerin bzw. Gutachter uns glauben machen wollen, warum hat dann die in Mönchengladbach beheimatete und mit für Mönchengladbach gut geeignetem Turbopropgerät operierende EAE sich geweigert, in Mönchengladbach Linienverkehr aufzubauen, und sich stattdessen auf das offenbar mehr Ertrag versprechende Einzugsgebiet des Flughafens Köln/Bonn fixiert?

Allen in Europa vorliegenden Untersuchungen zum Thema „economic impact“, also zur wirtschaftlichen Ausstrahlung eines Verkehrsflughafens auf sein Umland, ist gemeinsam, dass sie die Distanz zu den nächsten Konkurrenten angemessen berücksichtigen. Dies ist in den Unterlagen der Antragstellerin in grösster Weise unterblieben. Ich frage die Antragstellerin: Warum wurde bei diesem wichtigen Punkt so oberflächlich gearbeitet?

Düsseldorf liegt z. B. nun einmal an der Türschwelle des bevölkerungsreichen Ruhrgebietes. Die Abwanderung – wir hörten das heute Morgen schon von Herrn Ewald – von Air Berlin von Mönchengladbach nach Düsseldorf, als dort die Lufthansa die nicht genutzten Slots zurückgegeben hatte, ist ein eindeutiger Beweis dafür. Es sind weitere Beispiele genannt worden. Ich nenne noch einmal die Stichworte: Die rumänische Carpatair zog es vor, auf Slots in Düsseldorf zu warten, statt zu einem früheren Zeitpunkt nach Mönchengladbach zu gehen.

Ebenso sind die schweizerische Crossair oder die dänische Sunair Beispiele dafür. Das könnte man also erweitern.

Ich frage auch deshalb die Antragstellerin: Warum wurde in den Antragsunterlagen nicht in ausreichender Gründlichkeit und Tiefe auf das Thema Verkehrsschatten Düsseldorf eingegangen? Auch Herr Ewald benutzte heute Morgen das Wort Verkehrsschatten.

Ein anderer und letzter Punkt: Wie schon einmal am Rande angesprochen wurde, gibt es eine neue Studie der Unternehmensberatung Booz Allen & Hamilton, im „Handelsblatt“ vom 31. Mai 2005 dargestellt. Ich darf einige Sätze daraus zitieren:

Am künftigen Wachstum der Luftfahrt nehmen nur noch wenige Flughäfen nennenswert teil. Insbesondere in Deutschland drohen einige Standorte den Anschluss zu verlieren und damit langfristig Marktanteile im Luftverkehr abzugeben.

Persönliche Anmerkung von mir: Damit hat Mönchengladbach zum Glück keine Probleme, denn der Flugplatz hat keine Marktanteile.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Weiter heißt es – ich zitiere –:

Der absehbare Ausleseprozess unter den Flughäfen wird zwischen Hamburg und München mehr Verlierer bringen als anderswo, da Deutschland die dichteste Flughafenstruktur hat.

Auf viele Airports sieht Booz, Allen & Hamilton schwere Zeiten zukommen. Ein weiteres Zitat:

Das Risiko besteht darin, erhebliche unausgelastete Kapazitäten im Flughafenbereich zu schaffen.

Weiter ist da zu lesen: Den Ausbau immer neuer Provinzpisten halten auch neutrale Branchenbeobachter für sinnlos.

Diese dezentrale Flughafenpolitik ist unsinnig und eklatant wettbewerbsverzerrend.

So wettet auch Eurowings-Vorstandschef Friedrich-Wilhelm Weitholz. Diese Erkenntnisse bestätigt auch – das habe ich in meinen schriftlichen Einwendungen vom Mai bereits erwähnt – die Untersuchung der renommierten, neutralen und unabhängigen Unternehmensberatungsfirma Boston Consulting. Danach gibt es in Deutschland eine Überfrachtung mit Flughäfen. Ich frage also abschließend: Warum berücksichtigt die Antragstellerin diese Gutachten nicht?

Ich **beantrage** erneut wie in meinen schriftlichen Einwendungen,

dass die Bezirksregierung Düsseldorf diese Gutachten in ihre Entscheidungsfindung einbezieht und in ihrem Planfeststellungsbeschluss zu diesen Gutachten Stellung nimmt.

Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Mischke, zu Ihrer Eingangsbemerkung möchte ich Ihnen ein paar Takte sagen. Ich fühle mich dazu berufen, weil wir uns schon sehr lange kennen.

Sie haben der Bezirksregierung Düsseldorf in der Verhandlungsführung vorgeworfen, sie dränge auf Zeit. Sie sprachen von Eile und Hetze. Ehrlich gesagt, müssen Sie auf einer anderen Veranstaltung gewesen sein. Wir tagen heute den sechsten Tag. Wir haben noch keine Redezeitbegrenzung eingeführt.

(Zurufe von Einwendern: Doch!)

Wir haben den Beiträgen hier mit Engelsgeduld zugehört und uns erdreistet, darauf hinzuweisen, dass der Gutachter nur bis 19:30 Uhr und die DFS nur bis 20:00 Uhr zur Verfügung stehen und dass diejenigen Redner, die noch auf der Liste stehen und die es drängt, Fragen an die Gutachter oder an die DFS zu stellen, dazu auch noch Gelegenheit bekommen sollen. Gestern war ein Redner hier, Herr Drygalsky, der sich vehement darüber beschwert hat, dass er so lange warten muss und dass langwierige Vorträge gehalten werden, die nicht unbedingt auf den Punkt gekommen sind. Da haben Sie auch applaudiert und ihm Recht gegeben.

Wenn man diesem Anliegen Rechnung tragen will, also für eine faire Verhandlungsführung Sorge tragen will, dann werfen Sie das der Bezirksregierung vor. Ich halte das für nicht redlich. Das darf ich Ihnen so ganz offen sagen.

(Jürgen Nägeler [Einwender]: Das kann ich unterstützen!)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Nehmen Sie bitte ein Mikro; ansonsten sind Sie nicht zu verstehen. Hier gibt es irgendwo ein tragbares Mikro.

(Zuruf eines Einwenders: Das hebe ich mir für nächste Woche auf!)

– Okay. – Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Mischke hat gerade an Herrn Zerbe eine Frage gestellt. Es wäre eigentlich schön, wenn auf solche Fragen auch einmal eine Antwort käme. Ich versuche die Frage noch einmal zu stellen: Welches Spektrum, welche Gesellschaften gedenkt die Flughafengesellschaft Mönchengladbach unter den gegebenen Bedingungen hierher zu bekommen?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich hatte schon zweimal versucht, zu Wort zu kommen. Das ist mir aber nicht gelungen, Herr Houben.

Drei Fragen sind gestellt worden: Auf welche Airlines zielen unsere möglichen Akquisitionsbemühungen? Die Antwort ist ganz einfach: Linie, Charter und Low-Cost.

Die zweite Frage war, warum der Verkehrsschatten von Düsseldorf nicht berücksichtigt sei. Der Verkehrsschatten ist berücksichtigt. Prof. Wolf hat in seinem Prognosegutachten zwei Szenarien sowie die starke Abhängigkeit der Entwicklung Mönchengladbachs von der Düsseldorfer Entwicklung dargestellt. Er hat in den zwei Szenarien gesagt: Wenn Düsseldorf bei 38 Bewegungen bleibt, sieht er ein Verkehrspotenzial von 2,8 Millionen Passagieren. Bekommt Düsseldorf 55 Bewegungen pro Stunde, bleiben für Mönchengladbach 1,2 Millionen. Stärker kann man das Thema Verkehrsschatten eigentlich nicht ausführen, Herr Mischke. Man muss einfach einmal in die zwei Szenarien hineingucken.

Die dritte Frage lautete: Warum ist die EAE nach Köln gegangen? Ich bitte Sie, diesen Punkt mit der Geschäftsführung der EAE zu besprechen.

(Unruhe bei den Einwendern)

Wolfgang Houben (Einwender):

Noch einmal direkt zu dem Gutachten von Prof. Wolf: Wenn ich es richtig verstanden habe, dann bezieht er sich in den beiden Szenarien darauf, was man in Mönchengladbach möglicherweise abwickeln kann, welches theoretische Potenzial an Bewegungen es dafür hier überhaupt gibt, nicht aber auf die Frage des Bedarfs und der Nachfrage in Mönchengladbach. Das Schlagwort Verkehrsschatten bezieht sich ganz klar auf die Nachfrage; sie geht hier in Mönchengladbach gegen null.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Zerbe, möchten Sie darauf etwas sagen?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Keine weiteren Ausführungen.

(Zuruf eines Einwenders: Das kennen wir ja von Ihnen!)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Nägeler.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Herr Zerbe, dazu habe ich eine Frage. Sie haben gerade gesagt, das Gutachten von Prof. Wolf, das ich nicht kenne – ich sage es offen; ich habe nichts zu verbergen –, basiere darauf, dass in Düsseldorf 38 Flugbewegungen pro Stunde absolviert werden und aufgrund dessen für Mönchengladbach 2,8 Millionen Passagiere zur Verfügung stehen. In dem Gutachten heißt es weiter – ich wiederhole Sie, denn es kann ja sein, dass ich mich verhört habe –: Wenn Düsseldorf 55 Flugbewegungen pro Stunde hat, dann bleiben für Mönchengladbach noch 1,2 Millionen Fluggäste übrig. Er hat das doch aber untersucht, ohne die Frage zu stellen, ob die 1,1 Millionen Fluggäste in Mönchengladbach dann wegen der Diskussion, die wir gestern hatten, überhaupt wegkommen?

(Heiterkeit und Zustimmung bei den Einwendern)

Oder hat er dabei auch eine flugsicherungstechnische Betrachtung vorgenommen, Herr Zerbe?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Schauen Sie bitte auch zu diesem Punkt in das Wolf-Gutachten hinein: In diesem Zusammenhang hat er nur noch von 18.300 Bewegungen über das Jahr gesprochen. In dem anderen Szenario waren es 45.400. Also ist auch dieser Punkt berücksichtigt worden.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Da muss ich Sie noch einmal korrigieren, denn wir haben gestern am ganzen Tag und eben noch einmal Folgendes festgestellt, wenn ich die Äußerung von Herrn Lindenmayer von vorn zitieren darf: Bei 55 Flugbewegungen pro Stunde bleiben im Prinzip bei guten Bedingungen in Mönchengladbach noch drei übrig. Das habe ich gestern eindeutig erklärt, weil die 55 Flugbewegungen pro Stunde nicht nur morgens, mittags und abends sind. Wenn man das mit den 300 Tagen multipliziert, dann ergeben sich 900 und nicht 1.200 oder 1.800.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Ich glaube, da ziehen Sie einen falschen Schluss.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Ich glaube das nicht, Herr Zerbe.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Dann glauben Sie es nicht!)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Ich wiederhole es noch einmal: Wir haben in der TAAM-Simulation 55 Movements für Düsseldorf angenommen und dann die Aussage getroffen, dass wir damit den Gesamtbedarf, den Mönchengladbach in derselben Stunde hätte, nicht komplett decken könnten. Wir sprachen nicht davon, dass nur drei Flugzeuge hinausgehen. Wir sprachen nicht davon – damit das nicht falsch herauskommt –, dass dort gar nichts herausgeht. Wir sprachen nur davon, dass wir nicht den gesamten Bedarf decken können, was letztendlich dazu führt, dass der Flughafen Mönchengladbach für einige Flugbewegungen Verzögerungen in Kauf nehmen muss.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Herr Lindenmayer, dann tut es mir Leid, dann haben Sie gestern nicht aufgepasst, denn wir haben festgestellt – ich habe der Einfachheit halber die 60 Flugbewegungen genommen –, dass wir nur noch 5 NM Abstand haben. Dazwischen kriegen Sie keinen weiteren Flieger. Das heißt, Sie müssen zumindest die drei Monate in den sechs frequenzreichsten Monaten des Jahres ganz herausnehmen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Frau Schwerdtfeger.

Brigitte Schwerdtfeger (Stadt Willich):

Ich stelle einen erneuten **Befangenheitsantrag** gegen Herrn Büssow:

Es wird beantragt, anzuordnen, dass sich Herr Büssow der Mitwirkung im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Mönchengladbach enthält.

Begründung: Der Befangenheitsantrag gegen Herrn Büssow wurde in der ersten Woche mit der Begründung abgelehnt, dass er sich der weiteren Mitwirkung im laufenden Verfahren enthalte. Nunmehr ist der Homepage der Bezirksregierung zu entnehmen, dass Herr Büssow am 24. Juni einen Besuch bei der Boston Consult Group eingeplant hat. Diese Gruppe hat, wie jeder hier im Verfahren weiß, ein Gutachten erstellt, welches Gegenstand der Einwendungen unter anderem der Stadt Willich ist.

Bei einem Anruf heute Morgen bei der Bezirksregierung Düsseldorf im Vorzimmer von Herrn Büssow wurde auf Nachfrage erklärt, Herr Büssow wolle diese Gruppe einmal kennen lernen. Das ist meines Erachtens nicht wirklich eine Enthaltung.

Des Weiteren ist mir bekannt, dass Herr Büssow zu einer Hauptverwaltungsbeamten-Konferenz am 15. Juni eingeladen hat, auf der unter anderem das Thema „Umsetzung der Luftverkehrskonzeption im Regierungsbezirk Düsseldorf“ ansteht. Der zeitliche Zusammenhang zu diesem Verfahren ist nicht zu übersehen. Beide Verhaltensweisen entsprechen nicht einer Enthaltung von der Mitwirkung im laufenden Verfahren, denn hier sollen vor allem nach außen aktive Handlungen von Amtsträgern erfasst werden, die eine Voreingenommenheit offenbaren. Hierzu zählt auch das Auftreten bei Veranstaltungen, die dem Vorhaben nicht neutral gegenüberstehen. Herr Büssow ist daher für befangen zu erklären und hat sich nunmehr tatsächlich der weiteren Mitwirkung enthalten.

Ich stelle trotzdem noch einmal den Antrag, dass eine andere Bezirksregierung über dieses Planfeststellungsverfahren entscheidet; denn wie oft sollen wir noch Befangenheitsanträge gegen Herrn Büssow im laufenden Verfahren stellen?

Noch einmal zur Redezeitbegrenzung: Meines Erachtens ist es nicht in Ordnung, dass jetzt faktisch doch eine Redezeitbegrenzung eingeführt wird, und hoffe, dass dies weiter so flexibel wie in den letzten beiden Tagen gehandelt wird, denn nicht nur die Gutachter, sondern auch wir sind terminlich angebunden. Gerade daher muss dafür gesorgt werden, dass die Gutachter eben auch länger bleiben können, denn der Tagesordnungspunkt Flugsicherheit ist uns so wichtig, dass jeder darüber sprechen und mit den Gutachtern darüber diskutieren können sollte und der Tagesordnungspunkt heute nicht abgewürgt werden sollte.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich gehe also davon aus, dass dieser Tagesordnungspunkt auch weiter, über den heutigen Tag hinaus, behandelt werden darf.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Marten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Schwerdtfeger, den Befangenheitsantrag nehmen wir selbstverständlich entgegen. Wir werden dies morgen der Behördenleitung zuleiten.

Sie hatten zum Schluss ein Wort gebraucht, das ich als unangemessen erachte. Sie sagten, hier würde etwas abgewürgt werden. Wir haben nichts abgewürgt; wir haben übrigens auch keine Redezeitbegrenzung eingeführt, sondern die Empfehlung, die wir mehrfach ausgesprochen haben, noch einmal unterstrichen. Aber Sie haben ja bei den Wortbeiträgen vor Ihnen gemerkt, dass die Redezeit nicht nach zehn Minuten „abgewürgt“ wurde, wie Sie es

ausgedrückt haben. Man sollte hinsichtlich der Begrifflichkeit ein bisschen angemessen formulieren. Das wollte ich Ihnen nur entgegenen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Lindenmayer, Sie haben noch etwas zu dem Beitrag von eben?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Zum Thema Flugsicherheit sind wir heute extra noch einmal hierher angereist. Ich warte jetzt seit zwei Stunden auf die Fragen, die dazu kommen sollten. Zum generellen Prozedere dabei: Die Flugsicherung hat im Rahmen des Verfahrens zugesagt, an zwei Tagen anwesend zu sein. Tag eins war gestern zu Flugsicherheit, Tag zwei ist am Donnerstag zum Thema Fluglärm. Wir kamen heute noch einmal extra hierher. Anscheinend ist das Thema doch nicht so wichtig, wie ich es vorher gehört hatte.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Auf der Rednerliste geht es jetzt weiter mit Herrn Nägeler.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Vielen Dank. – Herr Lindenmayer, trotzdem möchte ich noch etwas zu Ihrer Äußerung eben sagen. Wenn Sie der Auffassung sind, dass Ihre Anwesenheit hier nicht mehr gebraucht wird – ich meine das jetzt nicht negativ, sondern im positiven Sinne für Sie persönlich –, dann sollten Sie gehen. Wir möchten niemanden überstrapazieren. Sicherlich kann Ihnen momentan niemand hier sagen, ob nicht noch einmal eine Frage dazu kommt, obwohl ich auch der Auffassung bin, dass das Thema eigentlich ausgiebig besprochen worden ist. Ich sehe nicht, worüber man noch weiter reden könnte; man dreht sich nämlich im Kreis. Wir brauchen auf jeden Fall die Unterlagen der Simulation mit der Beschreibung, worauf sie basiert, wie gestern gesagt wurde. Anschließend ist sicherlich wieder eine interessante Diskussion angesagt. Aber ansonsten bringt es heute sicherlich nicht viel. – Bitte, Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich habe versucht, eben noch schnell etwas vor Herrn Nägeler durchzuziehen, was dazu gehört, wenn wir über das Thema Sicherheit reden wollen. Ich habe mir eben gerade die Karte, die dort hinten aushängt, in Bezug auf Kleinenbroich angesehen. Da wird für ein Gelände, auf dem sich die Grundschule befindet, die ich vorhin angesprochen habe, ein externes Risiko von 10^{-3} ausgewiesen. Auf demselben Gelände befinden sich ein Kindergarten und eine Sportanlage, auf der ein großer Teil des Schulsports der Stadt Korschenbroich abgewickelt wird, sowie ein Kinderhort mit Hausaufgabenbetreuung. Man darf davon ausgehen, dass viele der Kinder, die dort zur Schule und zum Sport oder in den Hort gehen, auf derselben Fläche wohnen.

Ich frage den Gutachter und vielleicht auch Herrn Lindenmayer von der Flugsicherung: Ist 10^{-3} über einem solchen Areal wirklich erträglich und zumutbar?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Wer möchte zuerst antworten?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Vielleicht darf ich den ersten Teil übernehmen, weil ich vorwegnehmen möchte, dass ich Herrn Lindenmayer dazu nicht kommentieren kann, ob die 10^{-3} ein akzeptabler Wert sind oder nicht; ich will ihm auch nicht vorgreifen.

Am Montagmorgen hatte ich eingangs dargelegt: Hier erfolgt die Ausweisung von Risikowerten, die sich durch die Definition als Einzelrisiko darstellen. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens konnten wir nur einen Trend darstellen, eine Bestandsaufnahme A und B, Referenz- und Prognoseszenario. Darin ist ausgewiesen, dass es eine relative Risikosteigerung zum Verkehr 2000 gibt. Dies wurde von Ihnen mit den aus der Karte gelesenen Werten korrekt dargestellt.

Wichtig ist allerdings, zu wissen – das hatte ich schon mehrfach versucht darzulegen –, dass die Diskussion um der Akzeptanz, darüber, was hingenommen werden kann und was nicht, zurzeit in Deutschland in einem hoch dynamischen Fluss ist. Dazu wird – ich sage das frei vorweg – auch die Bezirksregierung zum jetzigen Zeitpunkt keine Per-se-Antwort haben können. Diese Diskussion läuft und ist auf viele Verfahren fokussiert, die in Deutschland laufen. Weil diese Fragestellung vorhin im Zusammenhang mit der Aussage in Raunheim zur Sicherheit im Verhältnis zu Frankfurt aufgeworfen wurde, muss ich noch einmal sehr deutlich darauf hinweisen, dass im Rahmen der Akzeptanzdiskussion ein intensiver Dialog mit vielen Beteiligten stattgefunden hat, welche Parameter für eine absolute Risikoberechnung denn nun endgültig heranzuziehen seien. Damit haben wir uns in der Störfallkommission beschäftigt, weil wir auch die Interaktion mit gefährdenden Anlagen diskutiert haben.

Sie kennen mit Sicherheit den Vorgang Frankfurt. Wir haben dort mit drei verschiedenen TÜVs im Sinne einer Qualitätssicherung diskutiert. Am Ende der Tage liegt hier ein Bewertungskriterium vor, das weitere Parameter berücksichtigt, die in der Differenzbetrachtung, die Sie hier sehen, so nicht inkludiert ist; das liegt reinweg an der Zeitachse. Unter diesen Gesichtspunkten wäre eine Diskussion dann möglich, wenn man diese Parameter sauber aufnimmt. Sie sind alle bekannt; sie sind im Frankfurter Verfahren jetzt sehr intensiv diskutiert worden. Dann kann man darüber diskutieren, ob ein Grenzwert allgemein hinnehmbar ist oder nicht. Man wird Ihnen diese Antwort also heute und hier schuldig bleiben müssen.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Lindenmayer direkt dazu.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Der DFS wurde auferlegt, im Rahmen ihrer Flugroutenplanung dort lediglich eine Hindernisbetrachtung durchzuführen. Das heißt, wir betrachten die Anflug- und die Abflugstrecken und die Flughafenumgebung und vergleichen dann lediglich in Bezug auf Hindernisse für die Luftfahrt. Das heißt, eine Risikobetrachtung, ob darunter ein Krankenhaus, ein Kindergarten, ein Erholungsgebiet, eine Kuranstalt oder sonst irgendetwas ist, wird nicht durchgeführt. Das sieht das Luftverkehrsgesetz nicht vor. Insofern haben wir dafür keine rechtliche Handhabe, keinen rechtlichen Auftrag.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Lindenmayer, ich will jetzt keine Retourkutsche machen, aber wir wollten uns über das Problem Risiko und Sicherheit unterhalten und das ist ein Teil davon. Wenn Sie darauf nicht antworten können, kann ich das verstehen. Bitte betrachten Sie das jetzt nicht als Retourkutsche.

Herr Prof. Fricke, die Antwort, so wie Sie sie geben, kann ich akzeptieren; damit kann ich leben. Allerdings bringen Sie die Genehmigungsbehörde damit in ein Dilemma, denn sie muss auf die Frage, ob das akzeptabel ist, eine Antwort finden. Soll ich die Genehmigungsbehörde jetzt fragen, ob sie das für akzeptabel hält, und danach gehen wir nach Hause?

(Zurufe von Einwendern: Später!)

– Das denke ich mir. – Danke.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Bitte gestatten Sie mir, meine Damen und Herren, dass ich noch einmal etwas Grundsätzliches zum Begriff des Gutachtens sage. Es gibt verschiedene Aufgaben, die man in der Bundesrepublik erledigen kann: Man kann einen Aufsatz schreiben, man kann eine Rechenaufgabe lösen. Es gibt aber auch einige Menschen, die fertigen Gutachten an. Gutachten haben einen ganz speziellen Stellenwert. Das heißt, mit dem Begriff Gutachten verbindet der normale Deutsche und der Europäer, wenn er im Englischen von einem „expert“ spricht, dass sich in dieser Arbeit eine umfassende Betrachtung einer Aufgabe widerspiegelt und zu finden ist. Dabei ist es für den Gutachter sehr wichtig, dass er sich nicht so eng an den Auftraggeber lehnt und sich auch nicht zu eng an ihm orientiert, denn das führt dazu, dass man zwangsläufig zu anderen Ergebnissen kommt, wenn man die gleiche Fragestellung an verschiedenen Orten der Welt oder der Bundesrepublik bearbeiten muss und verschiedene Auftraggeber hat, die geringe oder auch wichtige Details anders sehen. Das kam gestern hier schon einmal durch, als unser Flugkapitän sagte – Sie verzeihen mir, dass ich mir den Namen nicht gemerkt habe –, Herr Prof. Fricke, dass Sie die Dinge zunächst in Frankfurt und später in Berlin-Schönefeld jeweils etwas anders deuten und definieren. Das ist ganz natürlich, denn wenn man sich zu nah an den Auftraggeber lehnt und sich zu stark an ihm orien-

tiert, dann findet bei Gutachtern eine gewisse Verbiegung statt – das hatte man schon öfter – und dann kommt man eben bei annähernd gleichen Aufgaben zu doch sehr unterschiedlichen Ergebnissen, teilweise in Nuancen, aber teilweise auch sehr stark.

Sie haben gestern gesagt, Herr Prof. Fricke, nachdem wir heftig darüber diskutiert haben, dass Sie sich streng an die vorgegebenen Werte des Auftraggebers gehalten und sie untersucht haben, nämlich zum einen das Szenario mit den 42 Flügen in Düsseldorf und zum anderen das Szenario mit den 45 Flügen in Düsseldorf. Ich wusste es noch nicht oder habe es nicht als interessante Größe angesehen, aber Sie haben gesagt, dass es weitere Ausbaupläne für Düsseldorf gebe, nämlich auf 55, 65 und sogar bis auf 75 Flugbewegungen. So etwas gehört eigentlich in ein Gutachten, wenn man vom Gutachten im klassischen Sinne sprechen will.

Wissen Sie, ich bin auch Gutachter. Gott sei Dank war ich finanziell unabhängig, als ich Gutachter wurde. Ich bin natürlich auch etwas älter als Sie; allerdings bin ich schon seit über 20 Jahren Gutachter im maschinentechnischen Bereich. Manchmal habe ich auch die Frage zu beantworten, warum ein bestimmtes Maschinenelement zerstört wird oder warum bestimmte Schraubverbindungen nicht halten. Ich nehme einmal ein simples Beispiel. Ich kann entsprechend der Vorgabe zum Hersteller eines Aggregates hingehen und sagen: Die Schraube mit dem und dem Durchmesser und der und der Steigung hat gehalten oder sie müsste halten, weil die Berechnung das ergibt. Ich erkenne aber, dass die Schraube nicht gesichert ist. Streng genommen, also wenn ich mich nur an das halte, was der Auftraggeber mir sagt, muss ich sagen: Die Schraube ist richtig dimensioniert. Aber als Gutachter sage ich: Die Schraube ist richtig dimensioniert; sie war aber falsch befestigt, denn sie war nicht gesichert und die ungesicherte Schraube hat eine andere Haltekraft als die gesicherte Schraube. Deshalb kam es hier zur Zerstörung. Das, Herr Prof. Fricke, ist Basis eines Gutachtens. Wenn man das nicht berücksichtigt, sondern sich so, wie Sie es gestern getan haben, darauf beruft, sich streng an die Vorgaben gehalten zu haben, dann spricht man in unseren einschlägigen Kreisen davon, derjenige wasche sich wie Pilatus die Hände in Unschuld.

(Heiterkeit und Beifall bei den Einwendern)

Das führt dazu, dass man dann jongliert und sich – ich will nicht sagen, wie ein Fähnchen im Wind, aber doch wie eine Bohnenstange oder wie ein Stab für den Stabhochsprung – biegt und windet und ächzt. Wir in unseren Kreisen sprechen dann von einem sogenannten Pilatus-Gutachten.

Betrachtet man Ihre aktuelle Arbeit, so handelt es sich nach meinem Verständnis – ich meine das gar nicht böse und negativ, sondern ich sehe das positiv auch für Ihre künftige Arbeit, denn Sie arbeiten noch ein bisschen länger als ich – und nach dem allgemeinen Sprachgebrauch nicht um ein Gutachten, sondern aufgrund der Defizite – – Ich will mich hier auf nur

zwei Mängel beschränken, um die Redezeit nicht zu sehr in Anspruch zu nehmen. Dass man z. B. von Ihrer Seite die Windsituation nicht noch einmal separat geprüft hat, halte ich für einen granatenmäßigen Fehler; tut mir Leid.

(Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin]: Können Sie das wiederholen? Die Windsituation?)

– Ja, dass Sie die Windsituation nicht geprüft haben. Ich halte es ebenfalls für absolut nicht korrekt, dass man die Zukunft, also die Steigerung von Düsseldorf, im Gutachten nicht berücksichtigt hat; das ist meine Meinung. Das führt dazu, dass ich Ihre Arbeit als eine – entschuldigen Sie, aber ich muss das hier deutlich sagen, weil es um ein ernstes Thema geht – lückenhafte kapazitäts- und sicherheitstechnische Ausarbeitung bewerte, aber nicht als Gutachten.

(Beifall bei den Einwendern)

Warum tue ich das? Weil die für ein Gutachten notwendige umfassende Betrachtung nicht vorgenommen wurde. Dies gilt insbesondere für solche Fakten, die der Antragsteller eventuell nicht kennt und nicht kennen kann, die aber für diejenigen wichtig sind, die gegebenenfalls betroffen sind. Betroffen sind hier Leute, die bei einem Unfall zu Schaden kommen könnten; sofern das nicht der Fall ist, so ist auf jeden Fall jeder Steuerzahler davon betroffen, wenn das Geld in den Sand gesetzt wird. Wir alle, die Steuern zahlen, sind davon betroffen.

Deshalb bitte ich die Bezirksregierung – ich stelle das hilfsweise wiederum als **Antrag** –,

diese Arbeit nicht als Gutachten anzusehen, sondern den Antragsteller zu bitten, die Ausarbeitung eines Gutachtens mit der notwendigen umfassenden Betrachtung vorzunehmen.

Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Fricke, möchten Sie etwas dazu sagen?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Sehr geehrter Herr Nägeler, wir wahren hier immer die Contenance. Trotzdem muss ich Ihnen sagen, dass das, was Sie hier ausführten, gelinde gesagt, eine Frechheit ist, denn Sie unterstellen – das haben wir jetzt im Protokoll –, der Gutachter sei käuflich – der Begriff Pilatus-Gutachten ist gefallen – und somit sei keinerlei Objektivität mehr gewahrt. Das nehme ich einfach so zur Kenntnis, möchte Ihnen aber kurz, um auch die Redezeit nicht überzustrapazieren, meine Sicht der Dinge darstellen.

Ich stelle fest: Allein aus Ihren Ausführungen zu dem Thema, was denn hätte beachtet werden müssen und was wohl nicht beachtet wurde, erkenne ich, dass zumindest für Sie, werter Herr Nägeler, anderthalb Tage hier umsonst waren, denn Sie haben diese Dinge einfach nicht begriffen. Sie werfen erneut vor – ich versuche das ganz konkret zu machen –, dass jetzt 42-er und 45-er DUS-Szenarien wohl implementiert worden seien, während die 55-er nicht berücksichtigt worden sei. Das alles hätte man tun müssen. Alle drei Zahlen sind völliger Blödsinn; ich darf das mal so offen sagen.

Wir haben folgende Situation: Das Risikogutachten hat eine Aufgabe; da bin ich mit Ihnen d'accord. Man liest sich als Gutachter erst einmal durch, was man zu tun hat. Das steht auch alles schön im Gutachten:

Zweck des vorliegenden Flugsicherheitsgutachtens ist es, die mit dem geplanten Flugbetrieb am Flugplatz Mönchengladbach verbundenen und sich gegebenenfalls gegenüber dem heutigen Flugbetrieb ändernden Risiken im Rahmen eines Szenarienvergleichs aufzuzeigen.

Welchen Input hat denn der Flughafen Düsseldorf auf die Risikobetrachtung am Flughafen Mönchengladbach? Ich habe ausgeführt, bei den externen Risikoberechnungen hat er überhaupt keinen Einfluss. Das habe ich deutlich gemacht. Das begründet sich in den Erkenntnissen der Empirie: 10 NM Entfernung vom Flughafen reichen nicht aus, um eine Interaktion zum Flughafen Düsseldorf bezüglich des externen Risikos herzustellen.

Ein weiterer Punkt: Beim internen Risiko ist sehr wohl eine Abhängigkeit gegeben. Insofern führt das Gutachten hierzu auch sehr penibel alle Fallunterscheidungen aus. Ich habe deutlich gemacht – diesen Punkt haben Sie wieder nicht begriffen –, dass die Windsituation im Hinblick auf das interne Risiko keine Bedeutung hat, denn für alle vier Fälle ist ein sicherer Flugbetrieb gegeben. Das haben wir jetzt umfassend diskutiert, Stunden dafür investiert. Es ist leider offensichtlich nicht angekommen. Die Frage, die daraus abzuleiten ist – ich wiederhole es gern für Sie zum zehnten Mal –, lautet, in welcher Qualität der Luftverkehr dann in Mönchengladbach abgewickelt werden kann. Sicher ist er immer. Damit ist die Aufgabenstellung umfassend erfüllt.

Last but not least – dann möchte ich das abschließen – ist es der Gipfel der Frechheit, dass Sie hier die Argumentation von Herrn Heldmaier zu Schönefeld und Frankfurt halb zitieren. Ich helfe Ihnen hier gern; er hat gestern bestimmt zwei Stunden gesprochen und Sie haben sich nicht einmal den Namen gemerkt. So wichtig scheinen Ihnen seine Ausführungen nicht zu sein. Herr Heldmaier hat auch vieles Unrichtige gesagt, aber zumindest hat er wiedergegeben, dass wir in einem Verfahren in Frankfurt intensiv involviert sind. Darin habe ich ihm auch Recht gegeben. Dieses Verfahren läuft seit nunmehr anderthalb Jahren intensivst; wir

haben da bestimmt 100 bis 150 Stunden Tagung investiert, um einen gleichartigen Erkenntnisstand über die Situation zu erhalten.

Ich habe zu Beginn der Ausführungen zur Flugsicherheit deutlich gemacht, dass diese Thematik jung ist und dass insbesondere die Grenzwertdiskussion hoch kompliziert ist. Wir haben kein Rechenmodell, wie es das für den Lärm gibt und zu dem uns gesagt werden kann: Mach es genau so und dann kommt ein Ergebnis heraus, das die Behörde in die Lage versetzt, Akzeptanz oder Inakzeptanz zu formulieren. Das versuchen wir. Es wird in Deutschland zu einem Präzedenzfall kommen. Auf dem Weg dahin gibt es viele Hürden zu nehmen. Diese Hürden, die Sie hier skalieren und als Fähnchen im Wind beschreiben, markieren unseren Erkenntnisgewinn, unseren Gewinn aus der Diskussion mit der Störfallkommission und anderen von dem Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens, Beginn 2003, bis Mitte 2005, da wir heute hier zusammensitzen. – Vielen Dank.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Sie gestatten, dass ich darauf antworte, Herr Prof. Fricke. Anscheinend waren Sie in einem anderen Raum. Erstens habe ich nie gesagt, dass Sie käuflich sind. Ich habe von Anlehnung gesprochen. Das kann eine technische Anlehnung sein, das kann auch aus dem Auftrag heraus eine Verpflichtung sein, die jemand unter Umständen fühlt, die der Auftraggeber aber gar nicht begründen kann. Ich verwahre mich dagegen, hier gesagt zu haben, Sie seien käuflich. Ich glaube, das kann man sicherlich auch dem Protokoll entnehmen.

Zweitens muss ich noch einmal sagen – ich sage Ihnen das schon seit Tagen –, dass ich Ihre Zahlen, was die 45 Flugbewegungen auf Düsseldorf und die 19 auf Mönchengladbach anbelangt, nie bestritten habe. Ich habe Ihnen eben nur gesagt: Sie haben zu kurz gedacht. Zu einem Gutachten – das ist meine persönliche Meinung – gehört eben mehr, als die Aufgabe, so wie sie beschrieben ist, zu erfüllen. Das ist das Wesen eines Gutachtens. Nicht ich habe gestern hier gesagt: Ich habe mich streng an die Vorgaben meines Auftraggebers gehalten. Wenn der Auftraggeber Ihnen sagt, wir haben 78 % zu 22 % Windrichtung West/Ost, und Sie einen derart wesentlichen und wichtigen Faktor nicht prüfen, sodass wir das tun müssen, weil wir aufgrund unserer Kenntnisse der Region hier wissen, dass das gar nicht stimmen kann, dann ist das nicht gutachtenwürdig. Wenn Sie jetzt noch sagen, Herr Prof. Fricke, dass die Thematik jung sei, was ich auch verstehe, dann kann ich Ihnen nur eines sagen: Gerade wenn die Thematik jung ist und wenn wenig Basisdaten vorhanden sind, dann hat man als Gutachter die verdammte Pflicht, sehr sorgfältig zu sein und jedes infrage zu stellen und alles zu prüfen.

(Beifall bei den Einwendern)

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Nägeler, noch einen letzten Hinweis zum Wind, den ich vielleicht in meinem ersten Beitrag vergessen habe: Auch hier stellen Sie Dinge auf den Kopf. Das Gutachten sagt, das Verhältnis betrage 78 zu 22 %. Sie werfen mir vor, das nicht geprüft zu haben; das impliziert, dass das falsch gewesen sei. Sie begründen das mit einer halbinformativen Dokumentation des Deutschen Wetterdienstes über ein Windverteilungsdiagramm, das der Deutsche Wetterdienst in der Zwischenzeit in seiner Interpretation widerlegt hat. Ihre Ausführungen stellten eine Hypothese dar. Das steht Ihnen zu; Sie hatten auch nur die Hälfte der Informationen. Daraus schlussfolgern Sie: Der Gutachter hat falsche Windzahlen benutzt. Fakt ist: Das Gutachten geht von Zahlen aus, die, von Ihnen infrage gestellt, erneut vom Deutschen Wetterdienst bestätigt worden sind. Damit dies für Sie sauber nachvollziehbar ist, haben wir eine dezidierte Rekonstruktion der Windverteilung zur Windgeschwindigkeit angeboten und sie wird kommen. Diese beiden Parameter sind gleichermaßen bedeutsam für die hier vorliegende Untersuchung. Im Ergebnis wird sich bestätigen, was das Gutachten zugrunde legt.

Nochmals, Herr Nägeler: Das war ein Einwand von Ihnen. Sie dürfen Einwände bringen. Aber Sie können nicht sagen, dass Ihr Einwand automatisch richtig ist. In diesem Fall war er leider auch falsch. Weil Sie eine These aufstellen, können Sie nicht schlussfolgern, dass wir sie nicht geprüft hätten und damit zu einem anderen Ergebnis hätten kommen können. Das ist Quatsch; ich darf das so offen sagen. Der Nachweis – wir haben es alles im Protokoll – wird kommen. Sie bekommen die Unterlagen, wie das Verhältnis von 78 zu 22 belegt wird. – Vielen Dank.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Herr Prof. Fricke, ich muss sagen: Das stimmt nicht. Der Herr vom Wetteramt weiß nicht, wie Düsseldorf fliegt.

(Widerspruch von Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin])

– Nein, das weiß er nicht. Er kann Ihnen die Windrichtung und die Windstärken angeben. Aber von welcher Seite ein Flugzeug nach Düsseldorf anfliegt, entzieht sich dessen Kenntnis. Das ist wieder ein Punkt, den Sie hier einfach in den Raum werfen. Ohne so etwas zu prüfen und ohne eine Basis dafür zu haben, stellen Sie als Gutachter so etwas in den Raum. Das ist beschämend, Herr Prof. Fricke.

Das, was gestern von Herrn Prof. Johlen gesagt worden ist – dass Düsseldorf, wenn ein schwacher Ostwind weht, aus Ratingen angefliegen wird –, stimmt nicht. Das war auch so ein Taschenspielertrick, denn Ratingen sitzt Düsseldorf im Nacken wie noch nie. Jeden Flug, den Düsseldorf über den Westen abwickeln kann, ohne über Ratingen zu fliegen, führen sie so. Bereits dann, wenn wir sehr schwache Westwinde haben, kommen sie schon über uns und landen. Das ist die Praxis, das sind die Fakten.

Woher kommen Sie, wenn ich mal fragen darf? – Dann sitzen Sie irgendwo anders in Deutschland und nehmen die Zahlen für bare Münze, die man Ihnen hier vom Antragsteller vorgibt. Auch das kommt gerade wieder durch.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Der nächste Redner auf der Rednerliste ist Herr Lutter. – Ich sehe gerade, Sie sind zweimal auf der Rednerliste. Wäre es Ihnen möglich, Ihre Redebeiträge zusammenzufassen?

Ferdinand Lutter (Einwender):

Das sind zwei unterschiedliche Punkte, die von Ihnen angegeben wurden, zum einen das Vogelschlaggutachten und zum anderen etwas zum Klima. Dementsprechend werde ich vortragen; nach mir wollte Herr Siewert noch etwas erzählen. Das Thema ist sehr umfangreich; das haben Sie bemerkt. Ich habe heute schon einmal bemängelt, dass man nicht genügend Zeit hat, um das zu bringen. Wir haben allein in Willich 4.300 Einwendungen gegen den Ausbau, Airpeace insgesamt 17.000. Lassen Sie sich diese Zahlen einmal vor Augen führen: Das sind Menschen; deswegen kann man sie nicht zusammenfassen. Es ist ein großer Unterschied, ob es um ein Vogelschlaggutachten oder um das Klima geht. Auf das Klima werde ich nächste Woche noch einmal zurückkommen müssen.

(Folie)

Der größte Vogel, den Sie dort sehen, ist eigentlich der kleinste, der Zaunkönig. Das sind die Vögel, die hier in der Gegend leben und gern bei uns sind. Eigentlich müsste das Vogelschlaggutachten Vogelschlachtgutachten heißen, wie wir nachher sehen werden. Ich habe hier etwas vom NABU bekommen: Der Naturschutzbund Deutschland, Kreisverband Krefeld/Viersen, lehnt den beantragten Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach ab, weil da so viel mit den Tieren passiert. Durch Zerstörung der Lebensräume und deren Belästigung durch Lärm gibt es erhebliche, nicht ausgleichbare Schädigungen an Tieren und Pflanzen.

Der Text erstreckt sich über eine ganze A 4-Seite, aber ich will das nicht ausführen. Ich habe mir das unterstrichen, was meiner Meinung nach wichtig ist:

Im Raum Neersen brüten derzeit 33 Paare der Nachtigall. Das sind 43 % des Kreisbestandes. Mindestens 16 Reviere davon gingen verloren, wenn ausgebaut werden würde. Im Mönchengladbacher Stadtgebiet sind weitere Brutpaare anzunehmen. Eine Umsiedlung auf Flächen der Umgebung ist nicht möglich, weil entsprechende Lebensräume dort nicht vorhanden sind. Die Neuschaffung an anderer Stelle, soweit das überhaupt von Menschenhand möglich wäre, benötigte mindestens 15 Jahre, um die Strukturen der Kraut- und Strauch-

schicht ... ausreifen zu lassen. Eine Schaffung bzw. Neupflanzung geeigneter Lebensräume

– da müssen ja ein paar Büsche und Bäume sein –

innerhalb von zwei bis drei Jahren, wie in der UVS genannt, ist keinesfalls möglich.

Das Gleiche gilt für die gefährdeten Arten Dorngrasmücke, Klappergrasmücke,

– ich kenne den Witz über Klapperschlangen –

Gelbspötter und Kuckuck.

In der Nähe meines Wohnortes lebt ein Kuckuck, an dem wir uns immer erfreuen.

Insbesondere die drei letztgenannten Arten sind im Kreis Viersen von starkem Rückgang betroffen.

Jetzt überschlage ich wieder einmal etwas.

Die genannte Förderung von Offenlandarten durch den Flughafen-
ausbau ist nicht zu belegen.

Was das heißen soll, weiß ich nicht.

Die genannten Arten wie Westenbussard, Baumfalke, Feldlerche, Wiesenpieper werden auf dem Flughafengelände keine geeigneten Brut- und Nahrungsgebiete finden, weil aus Vogelschlaggründen die Räume unattraktiv gestaltet werden sollen.

Übrigens mal zwischendurch: Wissen Sie, dass die Chinesen unter Mao mal sämtliche Spatzen vernichtet haben? Anschließend hatten sie eine ungeheuerliche Mücken- und Fliegenplage. So kann es auch gehen.

Eine weitere Beeinträchtigung der Vogelwelt würde auch am Nierssee entstehen. Das ist der größte See hier in dieser Gegend. Vor allem dient der Nierssee zur Überwinterung von Vögeln, die durchziehen oder auch hier bleiben wollen. Gezählt wurden 3.345 Wasservögel an einem Tag, 1.371 Stockenten, 894 Tafelenten,

– ich weiß nicht, welche besser schmecken –

542 Blesrallen, 350 Reiherenten, 322 Krickenten, 180 Kormorane und 84 Zwergtaucher.

Sie müssen sich einmal ansehen, wie ein Zwergtaucherpaar sein Junges füttert; dann wissen Sie, was da vernichtet werden soll. – Dann überschlage ich wieder ein bisschen.

Es wurden 1.000 Lachmöwen gezählt, maximal 1.400.

Das wäre auch eine kritische Art, wenn sie in ein Triebwerk kommen.

Bei diesen wertvollen Wasservögeln gibt es ein erhebliches Konfliktpotenzial mit den niedrig überfliegenden Flugzeugen.

Die Flugsicherung ist noch da; wenn ein solcher Vogel in ein Triebwerk kommt, gibt es vermutlich etwas Kleinholz.

Das Nächste ist die Bewertung der Fledermäuse. Bei uns am Baggersee gibt es alte Gebäude mit Kellern, in denen jede Menge Fledermäuse nisten, und zwar die Rauhautfledermaus, Rote-Liste-Art in NRW und Deutschland, FFH-Anhangsart. Sie gibt es nämlich nur im Neersener Bruch. Dort gibt es Überwinterungsstollen; sie kann man woanders nicht aufbauen. Man kann auch keine Nistkästen nehmen, da die Fledermäuse erstens standorttreu sind, wie wir Menschen eigentlich auch, wogegen Herr Büssow etwas hatte. Zweitens haben natürliche Baumhöhlen ein Raumklima, das die Nistkästen nicht liefern können. Wir brauchen für diese Tiere geringe Temperaturschwankungen, Kühlung im Sommer und hohe Luftfeuchtigkeit. – Das wäre es erst einmal. Die Vögelchen haben Sie sich angesehen?

(Folie)

Dann etwas anderes: Ich weiß nicht, ob Sie es lesen können. Das hatte ich mir selbst aufgeschrieben. Bei dem Vogelschlaggutachten geht es um die Vergrämung; so nennt man es, wenn man die Tiere beseitigt. Interessant ist dabei die Kurve, die da zu sehen ist. Ich habe drei Flugzeugtypen dazugeschrieben. Da heißt es in dem Gutachten selbst: Man rechnet mit einem Gleitweg von 3°. Bei einer Entfernung von 10 NM vom Flughafen wäre man 3.000 Fuß über Grund. Das sind rund 18,8 km. Da sei der Vogelschlag möglich. Aber jetzt kommt das, was ich gestern schon einmal gefragt hatte: Gibt es unterschiedliche Startleistungen für unterschiedliche Flugzeugtypen? In diesem Gutachten steht genau das, wonach ich fragte bzw. was wissen wollte: Nur Boeing 737 ist nach 3 km schon 300 m hoch; der A 310 braucht dafür 6 km. Also muss er wohl länger fliegen, um diese 300 m zu haben. Gestern wurde noch hineingebracht, ein Ding wie die 747 würde in Gladbach natürlich nie fliegen. In Düsseldorf kann sie fliegen; sie kann sogar auf der kurzen Bahn landen. Sie ist auch einmal darüber hinaus gerutscht, glaube ich.

Dann heißt es – Auszug aus dem Sicherheitsgutachten –, das Neersener Bruchgebiet sei sehr sicherheitsrelevant, also gefährlich. Der Nierssee ist sehr gefährlich, die Kiesgrube zwischen Neersen und irgendwo ist sehr gefährlich, Pferdsbroichsee und Kleinenbroich sind sehr gefährlich. Warum gilt für die Kiesgrube Eickerend ein Verbot der Sportangelei? Weil die Vögel da fischen wollen. Deswegen darf es da keine Vögel geben. Warum sind Mülldeponien gefährlich? Weil es da Möwen gibt. Auf einer Müllkippe sind immer Vögel, die dort etwas herauspicken. – Jetzt verstehe ich nicht, warum die Flugsicherung nicht zuhört. Ist das für Sie uninteressant?

(Zuruf von einem Vertreter der DFS: Ja!)

Meine Herren von der Flugsicherung, Sie haben mit dem Zeug nichts zu tun, oder?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Lutter, Sie haben das Wort. – Sie möchten etwas sagen; Entschuldigung.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Wir würden uns gern über die Kraniche aus Aluminium unterhalten. Wir reden hier eigentlich über die Flugzeuge. Das ist in diesem Augenblick wichtiger. Vögel kommen zu einem anderen Zeitpunkt dran, nicht heute. Heute steht das Sicherheitsgutachten an. Sagen Sie etwas zum Vogelschlaggutachten, aber fügen Sie nichts über die Besiedlung und Nistkästen und so etwas an.

(Ferdinand Lutter [Einwender]: Das steht im Gutachten!)

Ich bitte Sie, wir haben – –

(Ferdinand Lutter [Einwender]: Das ist heute im Programm! Ich wollte es eigentlich nächste Woche bringen, aber heute steht es im Programm und deswegen kommt das heute! – Zurufe von Einwendern: Lauter!)

Ferdinand Lutter (Einwender):

Hat mich hier einer weggeschaltet? Warum? – Es steht heute im Programm: Vogelschlaggutachten. Das betrifft die Flugsicherung. Deswegen rede ich darüber. Aber wenn Sie es nicht hören wollen, dann lassen Sie es sein. Das ist ganz einfach.

(Zuruf eines Einwenders: Das ist Sicherheit, aber keine Flugsicherheit!)

– Worunter steht das denn? Haben Sie das Programm gesehen? Haben Sie es dabei? Bei mir steht es unter Flugsicherheit.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Lutter, ich glaube, das Missverständnis, dass gerade fast entstanden wäre, löst sich dahin, dass der Gesichtspunkt Flugsicherheit und Vogelschlaggutachten etwas andere Schwerpunkte hat als die Naturschutzbelange und die Erhaltung der Artenvielfalt. Darin bestand gerade das Missverständnis.

So wie Herr Lindenmayer sagte, behandeln wir heute das Thema Flugsicherheit. Extra zu diesem Thema sind die Gutachter und die Angehörigen der DFS heute hier, um Fragen zu diesem Schwerpunkt zu beantworten. Ihr Thema geht nicht verloren, denn es steht auf der Tagesordnung und wird zu einem späteren Zeitpunkt mit den Schwerpunkten, die Sie gerade angesprochen haben, zur Sprache kommen. Deswegen wäre es sehr nett, wenn Sie diese Aspekte ein bisschen berücksichtigten.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Hier sollen nicht nur Vögel vergrämt werden, sondern auch Menschen, stelle ich fest. – Frau Schäfer, Sie selbst haben diesen Fahrplan aufgestellt, in dem das mit Vogelschlaggutachten steht. Im Gutachten steht genau das, was ich hier zitiere, auch das mit den 3° Gleitwinkelweg usw. Das steht da alles drin. Warum soll ich das jetzt nicht vortragen, obwohl es unter Flugsicherheit steht? Darüber können wir uns noch eine ganze Weile unterhalten, aber ich würde sagen, es ist viel einfacher, wenn Sie mich schlicht reden lassen; dann bin ich schnell fertig.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Nein, ich möchte das noch klarstellen. – Ich hatte darauf hingewiesen, was Herr Lindenmayer meinte. Das war eine Interpretation, weil ich ein Missverständnis hinsichtlich der Aspekte Flugsicherheit und Umweltschutzbelange zwischen Ihnen gesehen habe. – Jetzt gebe ich Ihnen wieder das Wort.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Das Ganze ist mit Vergrämung überschrieben. Ich muss es so hinnehmen, Frau Schäfer, aber darüber müssen wir uns noch einmal unterhalten.

Ich habe es dem Gutachten entnommen: Bei der Trabrennbahn soll kein Pferdemist offen liegen, weil darauf Vögel ihr Futter suchen. Aber es geht noch weiter: Golfplätze wie der Birkhof sind gefährdet, weil dort viele Büsche und Sträucher stehen. Über ihn fliegen die Maschinen in 1.000 m Höhe. – Das ist zitiert aus den Gutachten.

Aber jetzt geht es noch weiter: Es gibt einen Vogelschutzbeauftragten; er braucht einen Jagdschein. Da wird dann mit Schrot oder Kugeln geschossen, Pyroknallern oder Revolver. Man kann sogar Radar mit 10 bis 30 Milliwatt/cm² ansetzen. Dies beeinflusst das Nervensystem der Vögel. Darauf, was es mit diesem Radar auf sich hat, komme ich später noch einmal

zurück, Frau Schäfer. – Außerdem können Fallen gestellt werden, Möwenfallen, Taubenfallen usw.; sie wären aber genehmigungspflichtig. Weiter kann Chemie eingesetzt werden: E 605 ist kaum noch erhältlich, aber da würde es dann schätzungsweise eingesetzt.

Da ist dann noch etwas über das Vogelschlaggutachten zitiert; das ist Ihnen schon einmal übersandt worden: Trotz gegenteiliger Behauptungen der Gutachter wird der Flughafen Mönchengladbach nicht in der Lage sein, das Problem des Vogelschlags zu lösen. Wir wohnen hier ländlich; wir haben hier Seen. Demzufolge gibt es in der Naturlandschaft reichlich Vögel. Alljährlich ziehen einige hundert Millionen Vögel hier durch, über den rheinischen Raum. – Das ist auf Seite 20 Vogelschlaggutachten unter Flugsicherheit.###

Man will da also mit Schrotkugeln, Pyroknallern usw. die Vögel vergrämen. Um einmal etwas über die Lautstärke, die dabei angewandt wird, zu sagen – damit wäre ich schon fertig –: Es gibt französische Patronen, 120 dB(A) auf Auftreffort, Reichweite 430 m. Wenn dann in Richtung Schiefbahn gezielt wird, um die Vögel da wegzujagen, dann knallt das ganz schön laut. Aber das ist noch nicht einmal alles: Man kann mit Azetylen oder Propangas arbeiten, mit Knallschreckgeräten. Außerdem gibt es eine Schussanlage mit 200 dB(A), die mit zeitlich versetztem Doppelknallschallpegel – noch einmal 200 dB(A) – fünf bis acht Hektar abdeckt. Wir reden hier über 55 oder 60 dB(A).

Damit ist es erst einmal genug. Wenn Sie das unter Flugsicherheit schreiben, dann gehört es auch da hinein. Wann sollen wir es denn sonst bringen? Ansonsten sagen Sie nächste Woche, das sei am 14. Juni schon behandelt worden. Ich lege Wert darauf, dass wir das einhalten, damit wir auch zu Wort kommen. – Ich danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Der Herr in der letzten Reihe hat eine Zwischenbemerkung.

Friedrich Schraetz (Einwender):

Mein Name ist Friedrich Schraetz. Ich wohne in Viersen-Süchteln und bin Betroffener und auch Einwender. Ich möchte gerade zu dem Vogelschlag, den Herr Lutter ansprach, spontan etwas sagen.

Sie wissen alle – besonders die Herren, die das Gutachten erstellt haben –, dass das ganze Niersbruch, die ganze Niersaue in den letzten Jahren zum Naturschutzgebiet erklärt wurde. Ich nenne einmal die Hauptnaturschutzgebiete: Rintger Bruch, Salbruch und Fritzbruch. Ich wohne in der Nähe des Naturschutzgebietes Salbruch. Mit sehr umfangreichen Mitteln der Euregio und des Kreises Viersen sind gerade entsprechend den Entwicklungszielen, die alle im Landschaftsplan Nr. 6 Mittlere Niers nachzulesen sind – ich hoffe, dass das gemacht worden ist –, riesige Wasserflächen, sogenannte Artenschutzbiotope und auch Blänken –

das sind Altniersarme, die mit Grundwasser gespeist werden – angelegt worden. Allein für die Renaturierung, die Anlage und die Entwicklung des Salbruches wurden meines Wissens schon bis 2003 3,5 Millionen € angelegt. Diese Schaffung von Oberflächenwasser hat natürlich zu einer sehr starken Vermehrung gerade von Wasservögeln geführt. Sie wissen alle, Wasservögel zeichnen sich meistens dadurch aus, dass es sehr große Tiere sind. Gerade hier in der Niersaue beobachtet man, dass sich auch Exoten sehr stark ansiedeln.

Wenn Sie einmal die Avifauna aus dem Jahre 2003 der Biologischen Station Krickenbecker Seen, die vom Naturpark Maas-Schwalm-Nette und vom Kreis Viersen unterstützt wird, lesen, dann sehen Sie, dass insbesondere Nilgänse, Kanadagänse, in den Wintermonaten aber auch die arktischen Gänse, die hier am Niederrhein auf den Wiesen bei Kleve, Weeze, Xanten usw. überwintern, immer mehr den Kreis Viersen heimsuchen und gerade in der Niersaue überwintern. Da Sie, wie wir gehört und alle in dem Gutachten gelesen haben, mit einer Anflughöhe von 2.000 Fuß, also circa 600 m, rasenmäherartig über das ganze Gebiet fliegen – von dem Lärm durch die Stabilisierung der Flugzeuge einmal ganz abgesehen, die eventuell eine Verscheuchung der Vögel bewirkt, was Sie vielleicht damit beabsichtigen –, kommen Sie in eine Flughöhe, in der sich gerade diese Wassergroßvögel und die vorhin angeführten Möwenschwärme befinden, die zur Mülldeponie Süchteln, also Viersen I, fliegen. Sie kommen also in Flugbereiche, in denen Sie mit diesen großen Vögeln wirklich erhebliche Probleme bekommen. – Meines Erachtens ist es verwunderlich, dass die Flugsicherung uns jetzt verlässt, da sie jetzt etwas dazu sagen könnte.

Ich meine, dass das ganze Vogelschlaggutachten ein Absurdum ist. Ebenso sähe ich es als Absurdum an, wenn man jetzt alle Wasserfreiflächen wieder zuschüttete und zubetonierte, die mit riesigen Millionenbeträgen aus der Euregio und der Euroga – das betrifft unser Naherholungsgebiet mit dem Radwandernetz, aber das ist ein anderes Thema – –

Entschuldigung, ich bin es nicht gewohnt, mit Mikrofon zu sprechen. Ich hätte hier lieber frei hineingebrüllt, denn man kann hier langsam Frust kriegen, wenn man manche Sachen hier von den Gutachtern hört und sieht, wie die Flughafenbetreiber die Sache auf die leichte Schulter nehmen.

Das Vogelschlaggutachten basiert auf total falschen Zahlen, weil die gesamte Entwicklung des Nierstales, das kräftig überflogen wird, nicht berücksichtigt worden ist; dies wird in den nächsten Jahren weitergehen. Es ist ein Unding, die Vögel auf diesen 8 oder 9 Meilen zu vergraulen.

Dieses Thema, das gerade in unserem Stadtbereich Süchteln sehr stark interessiert, weil gerade durch die Schaffung dieser Naturschutzgebiete ein Naherholungsgebiet erster Qualität entstanden ist, liegt vielen Leuten sehr am Herzen, wie ich in vielen Einwendungen gesehen habe. Ich bin in der Bürgerinitiative der Stadt Viersen gegen den Flughafenausbau orga-

nisiert. Insofern spreche ich hier auch für 2.500 Einwender, die dieses Thema bestimmt auch auf ihre Fahne schreiben würden. – Danke sehr.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Danke. – Der nächste Redner auf der Liste ist Herr Siewert.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Wir würden gern dazu Stellung nehmen! Das macht für uns Herr Dr. Hild!)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Das habe ich nicht gesehen; Verzeihung, Herr Zerbe. – Herr Dr. Hild.

Dr. Jochen Hild (Antragstellerin):

Ich darf mich Ihnen vorstellen: Ich bin für den Vogelschlag verantwortlich und spreche hier für den Deutschen Ausschuss für Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr; dieses Geschäft betreibe ich schon seit 40 Jahren.

Nachdem ich die Rede von Herrn Lutter gehört habe, habe ich den Eindruck, dass man das Vogelschlaggutachten total missversteht. Wir sind an die Richtlinien des BMV zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr gebunden, die seit 1974 Gültigkeit haben. Diese Richtlinien sollen lediglich aufzeichnen, wo Gefahrenpunkte für die Luftfahrt innerhalb und außerhalb des Flughafens in einer vorgegebenen Fläche bestehen, die den Richtlinien der ICAO entsprechen. In jedem Land Europas, in jedem Land der Welt, wo Vogelschlagverhütung betrieben wird, nimmt man einen Raum von 6 km Umkreis um den Flughafenbezugspunkt und von 10 km in den Anflugbereichen, die man näher auf potenzielle Vogelschlaggefahren untersucht, gegen die man natürlich – da haben Sie mir gar nichts Neues gesagt, Herr Lutter – nur schwer etwas tun kann. Es gibt in der Natur keine Leerräume und es wäre vollkommen vermessen, wollten wir versuchen, einen Vogelleerraum Flughafen zu erreichen.

Aber lassen Sie mich noch einmal Punkt für Punkt abarbeiten, was Sie gesagt haben. Wir haben ganz bewusst die Biologische Station Krickenbecker Seen um die ornithologischen Untersuchungen 1995 und 2002 gebeten, um eine wirklich unabhängige Stelle zu haben, bei der es in erster Linie darum geht, die Natur zu bewahren.

Aber jetzt stichpunktartig: Sie haben die Lärmbelästigung angesprochen. Das ist nicht unser Thema; das ist Störungsökologie. Darüber müssen Sie sich mit Herrn Kempf und mit Herrn Hüppop von Helgoland auseinandersetzen. Wenn die Vögel auf dem Flughafen Mönchengladbach oder wo auch immer durch den Lärm oder durch Wirbelschleppen im Anflug so gestört oder beeinträchtigt würden, dann hätten wir kein Vogelschlagproblem. Die Flughäfen wären dann wegen des Lärms und wegen der Wirbelschleppen vogelfrei. Das sind sie leider

nicht, ganz im Gegenteil. Auf einem Flughafen wie Frankfurt, auf dem alle 40 Sekunden ein Flieger herunterkommt oder startet, gibt es trotz des Flugbetriebs über 100 verschiedene Vogelarten, darunter solche von größter Seltenheit, die wir in der Bundesrepublik noch haben.

Ich komme zu den Kleinvögeln, die Sie ansprachen. Genau sie sind es, die wir uns durch die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen auf Flughäfen, nämlich durch Biotopmanagement, einhandeln. Unser Ziel ist es, einen Austausch zwischen den größeren, schwergewichtigeren Vogelarten, die bei Zusammenstößen größere Schäden verursachen, und Kleinvögeln der Gewichtsklassen 20 bis 50 g zu erreichen. Das sind genau diejenigen, die Sie eben in Ihren sehr schönen Aufnahmen hier gezeigt haben. Dazu gehören auch der Wiesenpieper und der Steinschmätzer, die als erste auf die Flächen auf einem Flughafen zurückkehren, die wir durch entsprechende Bewirtschaftungsmaßnahmen – wir nennen das Biotopmanagement – renaturieren. Die Erfolge, die wir damit sowohl auf dem Flughafen Düsseldorf als auch auf dem Flughafen Köln/Bonn und auf allen anderen deutschen Flughäfen, wo diese extensive Langgrasmethode, wie wir es nennen, praktiziert wird, gehabt haben, sprechen für sich. – Damit sind die Offenlandarten und die Kleinvögel abgehandelt.

Weiter haben Sie die unattraktiven Flächen angesprochen. Für Krähen und für Tauben unattraktive Flächen sind Langgrasflächen. Unter Langgras ist nun nicht etwa Pampasgras oder Schilf zu verstehen, sondern wir verstehen unter einer extensiven Langgrasbewirtschaftung – wenn Sie das Gutachten richtig gelesen haben, ist Ihnen das bekannt, weil es darin nämlich steht – eine Graslänge von 15 bis 25 cm, maximal 30 cm. Das ist genau die Länge, die Kleinvögel bevorzugen, während die Großvögel sie nicht bevorzugen, weil sie dann ihre Feinde nicht sehen können. Auch das ist durch Zählungen nicht nur bei uns, sondern auch auf 48 englischen Flugplätzen belegt worden. Die Tabelle mit den entsprechenden Zählergebnissen liegt dem Gutachten ebenfalls bei.

In Bezug auf die Wasservögel ist natürlich vollkommen klar, dass sie eine gewisse Gefährdung gerade in dem Raum darstellen, in dem sich der Flughafen befindet. Das ist in München, in Frankfurt, in Düsseldorf und erst recht in Köln nicht anders. Was tun wir dagegen? Wir haben ein Beobachtungsnetz aufgebaut, im Übrigen mithilfe der Flugsicherung, die vom Tower aus nicht nur visuell Wasservogelzüge oder überhaupt Vogelzüge beobachtet – das ist sogar in entsprechenden Anordnungen und Anweisungen für den Flugsicherungskontrolldienst festgeschrieben –, sondern die auch Möwenschwärme, Krähenschwärme usw. beobachtet. Es ist ja nicht so, dass permanent von morgens bis abends, von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, Vogelbewegungen in der Luft stattfinden. 50 % der fliegenden Vögel fliegen ohnehin nachts, nämlich der großräumige Vogelzug. Auch das ist in dem Gutachten erläutert.

Hier in unserem Bereich haben wir es mit dem regionalen und dem lokalen Vogelzug zu tun. Der großräumige Vogelzug wickelt sich in Höhen über 3.000 Fuß ab. Das ist dann kein Problem des Flughafens Mönchengladbach oder Düsseldorf mehr. Der regionale Vogelzugbe-

trieb wickelt sich in Höhen zwischen 500 und 1.000 Fuß ab. Sie werden fragen, woher wir das wissen. Wir haben in Düsseldorf über zwei Jahre Vogelbeobachtungen mittels Radar durchgeführt. Die Ergebnisse lassen genau die Zeiten der Maxima des regionalen Vogelzuges erkennen; das sind im Wesentlichen drei Perioden pro Tag: eine Stunde vor bis zwei Stunden nach Sonnenaufgang, um die Mittagszeit ein kurzes Maximum von einer Stunde und dann noch einmal am Abend eine Stunde vor bis eine Stunde nach Sonnenuntergang. Die Höhen lassen sich extrapolieren. Es besteht noch eine gewisse Schwierigkeit, die Höhen genau anzugeben, aber dafür ist eine neue Generation von Radargeräten in Entwicklung, die es schon in Kürze ermöglichen werden, Höhen genauestens anzupeilen. Angesichts der günstigen Preise für solche Geräte ist es denkbar, dass sich auch kleinere Flughäfen ein solches Gerät anschaffen.

Um auf die Umgebung zu sprechen zu kommen, so ist gar nicht daran gedacht, irgendeine Wasservogel abzuschießen. Die Regelung, dass es auf jedem Flughafen einen Jagdbeauftragten geben muss, besteht seit 100 Jahren, seit es Flughäfen gibt. Dieser Jagdbeauftragte ballert nicht in der Gegend herum, sondern jagt nach den gesetzlichen Vorschriften, wie das auch in den entsprechenden Richtlinien des Bundesministers für Verkehr dargestellt ist. Es ist nicht daran gedacht und es war überhaupt nie angedacht, außerhalb des Flughafens jagdliche Maßnahmen zur Vogelschlagverhütung durchzuführen. Das gilt auch etwa für Möwen und Saatkrähen, die hier eine sehr große Rolle spielen. Es gibt andere Länder, z. B. Dänemark, wo es keine Bedenken gab, eine Möwenkolonie mithilfe von Hubschraubern mit Formaldehyd zu übersprühen, um die Embryonen in den Eiern zu töten, weil diese Möwenkolonie 2 km vom Flugplatz Kopenhagen entfernt lag.

Das Thema Fledermäuse ist nicht meine Sache. Soviel ich weiß, hat es in Europa bisher zwei Zusammenstöße mit Fledermäusen gegeben. Im Rintger Bruch, wo die Fledermäuse vorkommen, sind von uns überhaupt keine Maßnahmen vorgeschlagen. Wenn da steht, das sei stark flugsicherheitsrelevant, dann heißt das: Das ist eine Risikofläche und da möchten wir über die Luftfahrtbehörde, wie es auch in den Richtlinien des BMV geschrieben steht, informiert sein, falls für dieses Gebiet irgendwelche landschaftspflegerischen oder landesplanerischen Maßnahmen vorgesehen sein sollten.

Zur Sportangelei und zur Mülldeponie ist eigentlich genau das Gleiche zu sagen. Wo geangelt wird, da werden Gewässer gedüngt. Die Bestrebungen des Naturschutzes gehen seit Jahren dahin, die Eutrophierung oder Polytrrophierung von Gewässern nach Möglichkeit zu verlangsamen, wenn nicht sogar zu vermeiden. Im Moment wird der oligotrophe, also der nährstoffarme Zustand angestrebt. Das ist nicht ganz einfach; wenn an Kiesbaggerlöchern Sportangelei und Fischereibetrieb stattfinden, dann wird mit Kartoffelschnipseln und mit künstlichem Futter gearbeitet, sodass eine Eutrophierung innerhalb weniger Jahre festgestellt werden kann. Auch darüber gibt es umfangreiche Untersuchungen von Prof. Reichholf von der Universität München, der sie im Münchener Raum, bezogen auf den Flughafen

München-Erding, durchgeführt hat, die dann auch zu entsprechenden Maßnahmen geführt haben, die in Warnungen und Vorhersagen zu bestimmten Zeiten, wenn Möwenanflüge erfolgen, bestehen.

(Lachen bei den Einwendern)

– Es ist selbstverständlich, dass Sie darüber lachen. Ich kann auch darüber lachen, dass bei der Trabrennbahn die Pferdemitthaufen interessieren. Sie interessieren aber. Ganze Schwärme von Kleinvögeln kommen dorthin. Wir haben das in Köln erlebt. Deswegen muss ich als Gutachter, wenn ich ein Risikogutachten schreiben soll, auch darauf hinweisen, genau wie auf die Golfplätze. Sie wissen, was auf den Golfplätzen läuft. Da ist nicht nur Kurzgras, wo im Frühjahr und im Herbst Hunderte und Tausende von Staren sitzen und nach Nahrung suchen; vielmehr sind sie auch wunderschön – geschmacklos, sage ich jetzt einmal ein bisschen gehässig – landschaftsgestalterisch mit Wässerchen ausgebaut, auf denen Enten und Gänse schwimmen, und mit beerentragenden Gehölzen bepflanzt. All dies ist attraktiv für Vögel und ich muss sie als Gutachter erwähnen; ansonsten macht man mir den Vorwurf, dass ich nicht umfassend genug beurteilt hätte.

Ich habe ein ganzes Kapitel über die einzelnen Maßnahmen zur Vergrämung von Vögeln geschrieben; sie reichen von der Bioakustik oder Elektroakustik bis hin zu Giften und Fallen. Selbstverständlich sind alle Vergrämungsapparate, die in Europa und in Deutschland angeboten werden, ganz bewusst aufgeschrieben worden. Wenn Sie es genau gelesen haben, dann werden Sie feststellen, dass bei fast allen Geräten und Verfahren steht: „wird nicht empfohlen“. Ich habe das deswegen gemacht, weil der Verkaufsdruck der Firmen, die solche Apparate herstellen, derart groß ist und die Flughäfen zumeist nicht wissen, was sie sich einhandeln, wenn sie sich z. B. die Anlage kaufen, die mit 2.000 dB(A) in der Gegend herumballert. Ich kann Ihnen aus eigener Erfahrung nur sagen, dass die Vögel später auf den Kanonenrohren der Purivox-Geräte sitzen und sich bei jedem Knall schief flachen, um es einmal etwas lässig auszudrücken.

Was den Einsatz von Chemie anbelangt, so werden Sie auch in dem Gutachten lesen, dass von einer direkten Anwendung von chemischen Mitteln gegen Vögel abgeraten wird. Es gibt Vogelvergiftungsmittel en masse, aber sie alle sind erstens nicht zugelassen, zweitens in der Anwendung furchtbar schwierig und drittens meistens in den Konzentrationen, in denen sie empfohlen werden, überhaupt nicht wirksam. Das ist nicht hier in der Bundesrepublik untersucht und probiert worden; ich selbst habe in Kanada an einer großen Aktion zum Testen derartiger Giftstoffe gegen Vögel teilgenommen. Das Ergebnis war, dass deren Einsatz anschließend eingestellt wurde, weil sie vollkommen sinnlos waren.

Zu den indirekt wirkenden Stoffen zähle ich z. B. die Herbizide, die früher einmal angewendet wurden und dazu dienten, bestimmte Unkrautpflanzen, die für Vögel attraktiv sind, im Grünland zu vernichten. Von dieser Methode sind wir schon seit 25 Jahren abgegangen. Es ge-

hört aber einfach in ein solches Gutachten hinein, dass es so etwas gibt oder gegeben hat, damit die Flughäfen nicht irgendwelchen Verkäufern aufsitzen und Dinge kaufen, die sie letztlich nicht anwenden dürfen.

Ich habe E 605 erwähnt und Casit erwähnt. Das sind die beiden einzigen Stoffe, die noch angewendet werden dürfen, wenn das zuständige Pflanzenschutzamt oder der zuständige Pflanzenschutzdienst sein Plazet dazu gibt, E 605 gegen die Tipuliden, also die Larven der Wiesenschnake, die enorme Schäden am Grünland anrichten können, was dann wieder zu einem Flugsicherheitsrisiko führt, wenn sich Hunderte von Quadratmetern Grünfläche praktisch auflösen. Casit ist ein Mittel gegen Feldmäuse, das von der Biologischen Bundesanstalt genehmigt ist, bei dem aber angeraten wird, sich die Verwendung jeweils im Einzelfall von dem zuständigen Pflanzenschutzdienst genehmigen zu lassen.

Der Vogelschlagbeauftragte hat also – damit komme ich allmählich zum Schluss – den Auftrag, alle diese Möglichkeiten für seinen Bereich abzuchecken. Er hat den Auftrag, seine täglichen Platzrunden zu fahren. Er hat den Auftrag, die Umgebung zu beobachten und zu überwachen; dieser Auftrag des BMV wurde 1985 in einem gesonderten Gutachten noch einmal unterstrichen. Außerdem hat er den Auftrag, über seine Kontakte mit der Flugsicherung den aktuellen Luftverkehr warnen zu lassen.

Für diese Warnungen stehen ihm vier verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung: Erstens kann über die Flugsicherung gewarnt werden, die gerade in Mönchengladbach sicherlich die Möwen- und Krähenzüge in deren relativ begrenzten Zeiträumen beobachten wird sowie den aktuellen Flugbetrieb warnen oder um ein oder zwei Minuten verzögern kann. Was in Frankfurt möglich ist, sollte auch auf einem kleineren Flughafen wie Mönchengladbach möglich sein. Dafür darf ich Ihnen folgendes Beispiel nennen: Vor drei Jahren gab es in Frankfurt ein Problem mit Schwalben und Mauerseglern, die sich am Beginn der Startbahn 18 W zu Hunderten und Tausenden in der Luft befanden. Dort wurde kurzerhand für eine Stunde der Flugbetrieb auf dieser Bahn eingestellt. Gegen diese Tiere ist nichts zu machen. Man kann Schwalben und Mauersegler nicht abschießen. Sie waren einfach da, weil sich dort aufgrund der Wetterlage Luftplankton befand; es war feucht und heiß und in der Umgebung gibt es Sumpfflächen, in denen sich solches Luftplankton entwickelt. Die geflügelten Formen bestimmter Blattläuse steigen dann eben in die Luft und sind Nahrung für diese Tiere.

Zweitens kann der Vogelschlagbeauftragte sich täglich über den großräumigen Vogelflug informieren. Das kann er über das Internet unter www.davvl.de unter dem Punkt Birdtime tun. Dann bekommt er die aktuelle Vogelzugsituation in der gesamten Bundesrepublik überspielt. Er kann zur Flugsicherung oder zum Wetterdienst gehen und sich die täglich morgens um 3:00 Uhr abgegebene Birds Hike Risk Forecast – das ist die Vogelschlagrisikovorhersage – für den jeweiligen Tag, die jeweiligen 24 Stunden geben lassen. Sie basiert auf dem abgelaufenen Wetter, auf dem prognostizierten Wetter, auf der Jahreszeit und auf dem Vogelartenpool in der näheren und weiteren Umgebung, über den man natürlich informiert ist.

Hier in Mönchengladbach kann er sich z. B. über Düsseldorf über den kleinräumigen Zug informieren, wenn Düsseldorf über Radar entsprechende Beobachtungen macht; dass dies möglich ist, haben wir in zweijährigen Versuchen in Düsseldorf gezeigt. Das soll Routine werden. Man ist sich nur noch nicht bundesrepublikweit darüber im Klaren, mit welchen speziellen Radargeräten das gemacht werden soll, ob das mit dem ASR-2000-Gerät gemacht werden soll oder ob man dafür spezielle Geräte verfügbar haben wird.

Schließlich kann er sich ganz einfach für ein paar Mark beim Deutschen Aero-Club die VFR-Nachrichten oder das VFR-Bulletin kaufen, das alle 14 Tage aktualisiert und mit entsprechenden Vogelzugvorhersagen versehen herausgegeben wird. Er hat also eine ganze Reihe von Möglichkeiten, sich zu informieren. Ein guter Vogelschlagbeauftragter weiß genau Bescheid, was in seinem Umgebungsraum an kleinräumigen und regionalen Vogelzügen läuft.

Wenn ich Ihnen sage, dass ein Flughafen wie Frankfurt eine Vogelschlagrate von etwas mehr als drei hat, bezogen auf 10.000 Bewegungen, dann ist das ein sehr guter Beweis dafür, dass man echt etwas tun kann. Dort haben sie aber auch jemanden, der Tag für Tag hinausfährt und sich mit der aktuellen Situation befasst und im Zweifel über die Flugsicherung und über das Biotopmanagement versucht, Maßnahmen zur Vogelschlagverhütung einzuleiten.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Vielen Dank, Herr Prof. Hild. – Wir haben noch drei Wortmeldungen zu Ihrem Vortrag von Herrn Schraetz, von Herrn Lutter und Herrn Schäfer. In dieser Reihenfolge wollen wir sie jetzt zulassen.

Friedrich Schraetz (Einwender):

Ich bin jetzt zwei Tage hier, gestern den ganzen Tag und heute nur abends. Bei dem Gutachter treten wieder zwei Probleme auf, die ich beobachte und die von Herrn Nägeler angesprochen wurden. Erstens. Wir wohnen hier im Einflugbereich des Flughafens – ich weiß nicht, wo der Gutachter zu Hause ist – und beobachten hier, was sich wirklich abspielt und wie die Entwicklung im Nierstal ist.

Zweitens. Das Gutachten basiert wieder auf alten Daten, die mit dem heutigen Zustand überhaupt nicht zu vergleichen sind. Er spricht von einer Vogelerfassung der Biologischen Station von 1998. Die gesamte Entwicklung des Nierstales mit seinen Naturschutzgebieten – die drei größten habe ich vorhin genannt – ist aber erst nach 2000 mit In-Kraft-Treten des Landschaftsplanes Nr. 6 Mittlere Niers richtig ins Laufen gekommen. Erst zu diesem Zeitpunkt sind die offenen Wasserflächen und Vernässungen der Landschaft geschaffen worden. Da tritt genau das auf, was Sie vorhin angeführt haben, dass diese Wiesenschnake und andere Arten sich immens entwickelt haben. Ich weiß es selber, weil ich mit dem Fahrrad in das Nierstal hineinfahre oder zu Fuß zur Vogelbeobachtung gehe. Ich bin aktives Mitglied

des NABU, Kreisverband Krefeld/Viersen. Ich weiß also, wovon ich spreche, wenn ich Ihnen jetzt hier etwas sage.

Zu dieser Entwicklung kommt, dass z. B. die Fledermäuse sowie die Schwalben, Mauersegler und Möwenschwärme, die jetzt immer mehr von der Mülldeponie Viersen zum Nierstal abgeleitet werden, ausschwärmen und zu Tausenden auftreten, wenn die genannten Insekten ausfliegen. Dazu gehören auch die Braunen Wegameisen, die sich zu Beginn des Sommers zu Millionen in die Luft erheben und von diesen Vögeln weggefangen werden.

Wenn ich vielleicht irgendetwas sage, was schon einmal gesagt worden ist, dann bitte ich das zu entschuldigen, weil ich in der vorletzten Woche hier nicht anwesend sein konnte, und es als bekräftigend zu verstehen. – Ich spreche jetzt einen anderen Punkt an: Es gibt einen Ausspruch des Herrn Zerbe, er kenne mittlerweile jeden Piepmatz hier, der bei ihm vorkomme. Daran erkennt man die ganze Mentalität des Flughafensbetreibers. Das sind abwertende Äußerungen. Wir kämpfen darum, unsere Vogelwelt hier zu erhalten, und freuen uns, dass sich durch die Entwicklung der Naturschutzgebiete gerade diese Brachvögel und Wasservögel ansiedeln, die zum Vogelschlag führen. In diesem Zusammenhang frage ich mich nur: Was wollen Sie z. B. mit der Saatkrähenkolonie machen, die sich 500 m oder 300 m neben dem Gladbacher Flughafen befindet? Das ist die einzige Kolonie hier im Kreis. Wollen Sie sie abschießen, wollen Sie in die Nester hineinschießen oder was wollen Sie da machen?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Schraetz, verzeihen Sie bitte. Weil Herr Fricke unter Termindruck steht, hat Herr Siewert gerade darum gebeten, Ihren Vortrag kurz zu unterbrechen, damit er noch mit Herrn Fricke reden kann.

Friedrich Schraetz (Einwender):

Ich bin mit meinen Ausführungen in einer Minute fertig. – Sie sagen immer: Er kann, er soll, er darf eigentlich nicht Gifte anwenden. Ich will nicht Ihre Einstellung zu unserer gefiederten Welt infrage stellen, weil Sie an Vergiftungsaktionen teilgenommen haben. Als Vogelfreund stelle ich es noch einmal ganz klar dar: Diese Entwicklung, die erst in den Jahren 2002, 2003, 2004 und 2005 eingetreten ist, muss bei dem Vogelschlaggutachten unbedingt berücksichtigt werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Bevor jetzt Herr Lutter und Herr Schäfer noch einmal zum Vogelschlag zu Wort kommen werden, erhält Herr Siewert das Wort. – Bitte.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Zunächst danke ich Herrn Fricke. Ich weiß, dass Sie unter Zeitdruck stehen; deswegen werde ich es auch ganz kurz machen. Sie hatten in den letzten beiden Tagen sehr ausführlich über die Gefahrenpotenziale referiert; dafür danke ich Ihnen. Könnten Sie so nett sein und noch einmal kurz die Tagesganglinie Mönchengladbach 2015 auflegen?

(Folie)

Herr Prof. Fricke hatte uns die Tagesganglinie aufgezeichnet. Habe ich es richtig verstanden, dass das die Daten waren, die Sie vom Antragsteller bekommen haben? – Gut.

Die Stadt Willich, für die ich hier spreche, hat sich die Mühe gemacht, den Sommerflugplan 2004 des Flughafens Düsseldorf abzuschreiben und in einer Excel-Tabelle zu modellieren.

(Folie)

So sieht es planmäßig am Verkehrsflughafen Düsseldorf aus; das sind die Landungen. Wir haben uns einen beliebigen Tag im Mai 2004 ausgesucht und sehen, dass zwischen 6:00 und 7:00 Uhr in Bezug auf Landungen recht wenig Verkehr ist. Hinsichtlich der Starts ist das natürlich schon ganz anders. Ich weise direkt darauf hin, dass diese 46 Flugbewegungen bis 7:00 Uhr keinen Verstoß gegen die Stundeneckwerte darstellen müssen, da es sich um sogenannte rollierende Stunden handelt. Das heißt, es werden sehr viele Starts und Landungen auf die volle Stunde gelegt, sodass einige vor 7:00 Uhr und andere nach 7:00 Uhr abgewickelt werden können. Wenn man alle zusammen betrachtet, kommt man zu einer solchen Tagesverlaufskurve.

Das Deutsche Institut für Luft- und Raumfahrt – Herr Wilke, den wir schon öfter zitiert haben, Herr Zerbe – hat eine Untersuchung zur Nutzungsintensität der Flughafenkapazität in Deutschland angestellt. Das ist eine Untersuchung von Wilke und Focke. – Herr Zerbe!

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Ich höre Ihnen zu und schaue auf die Karte!)

– Ach so, Entschuldigung. Das war ein Missverständnis. – Auf Seite 12 in der Grafik 4 haben sie eine Entwicklung für die Jahre 2010 und 2015 aufgezeigt. Wir haben diese Grafik zum Anlass genommen, sie auf den Flughafen Düsseldorf hochzurechnen. Wir haben daraus, bezogen auf die Deutschlandverkehre, auf die Europaverkehre und auf die Interkontinentalverkehre, eine Berechnung durchgeführt, die für das Jahr 2010 folgendermaßen aussieht: Danach werden bis 7:00 Uhr bereits 65 Flugbewegungen realisiert; danach ergibt sich natürlich wieder ein Abfall. Das Ganze gibt es auch noch für das Jahr 2015; dann liegen wir schon fast bei 70 Flugbewegungen zwischen 6:00 und 7:00 Uhr. Man könnte das Spiel noch endlos weiter betreiben, indem man z. B. sagt: Soudso viele Flugzeugmuster des Typs ATR werden dabei benutzt.

Daraus ergibt sich folgende Frage an Herrn Zerbe – ich habe das nicht ganz in Erinnerung –: Wie viele IFR-Flüge haben Sie jetzt in Mönchengladbach bei einer Einbahnkapazität in Düsseldorf zugrunde gelegt? Wissen Sie oder Herr Kames als Verkehrsleiter das zufällig auswendig?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Siewert, worin genau besteht Ihre Frage an Herrn Fricke?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Sie kommt jetzt gleich.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Wir haben Sie jetzt vorgezogen und die anderen Herrschaften warten jetzt.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich frage Herrn Fricke: Gibt es noch neuere Entwicklungen in Bezug auf Ihre Gefährdungsuntersuchung hinsichtlich des Flughafens Düsseldorf?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Siewert, es fällt mir jetzt schwer, nachzuvollziehen, was Sie mit „neuere Entwicklungen“ meinen. Sie meinen neuere als das, was hier im Gutachten für Mönchengladbach dargelegt ist?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ja, das ist richtig.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Dennoch tue ich mich hier schwer. Sie wissen – das wurde mittlerweile angesprochen –, dass es natürlich auch ein Sicherheitsgutachten für den Flughafen Düsseldorf gibt. Das ist mittlerweile bekannt geworden. Der Flughafen Düsseldorf hat auch einen Antrag auf Änderung und Erhöhung der Eckwerte auf 45 Bewegungen pro Stunde auf Basis der errechneten Einbahnkapazität gestellt. Dazu gibt es ein Gutachten, das jüngeren Datums als das Mönchengladbacher Gutachten ist. Aber ich weiß wirklich nicht, ob das Ihre Frage trifft, denn das Düsseldorfer Gutachten diskutiert natürlich dann nicht Mönchengladbach, allenfalls in der Abhängigkeit der An- und Abflugrouten; das ist die Diskussion, die wir heute zum Kapitel 7 schon lange geführt haben.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich habe hier konkret eine Bestimmung der Kapazität der Start- und Landebahnen im Auge.

(Folie)

Das ist ja auch von der GfL gemacht worden. Wenn ich es richtig in Erinnerung habe, versuchen sie in der GfL-Analyse auf Seite 7, zum einen die Einbahnkapazität mit 45 Bewegungen in der Stunde anzusetzen und zum anderen die Zweibahnkapazität erstaunlicherweise nicht mehr mit 55, sondern mit 56 Flugbewegungen und als Letztes eine Zweibahnkapazität unter optimierten Bedingungen von mindestens 60 Bewegungen pro Stunde darzustellen.

Man könnte das jetzt noch weiter ausführen: Im Oktober wurde der Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur verabschiedet. Daran beteiligt waren die Lufthansa, Fraport, der Airport München, die Deutsche Flugsicherung, deren Vertreter bedauerlicherweise schon nicht mehr anwesend sind, die mir das eben aber auch mit einem Augenzwinkern zugegeben haben, und Bundesverkehrsminister Stolpe. Auf Seite 42 dieses Masterplans steht – ich zitiere jetzt –:

Die Initiative Luftverkehr unterstützt die Bestrebungen, die Wettbewerbsposition des Flughafens Düsseldorf zu festigen. Sie erachtet die Verlängerung der Landebahn und die Erweiterung der Flugbetriebskapazität unter Ausnutzung der vollen Kapazität des Zweibahnsystems für einen notwendigen Schritt, der baldmöglichst umzusetzen ist. Sie fordert die beteiligten Parteien auf, die Kapazitätserweiterung zügig umzusetzen.

Ich stelle also fest: Es werden nicht die 45 Flugbewegungen gefordert, es werden auch nicht die 56 Flugbewegungen gefordert, sondern es wird das größtmögliche Maximum gefordert.

(Folie)

Wenn man jetzt wieder eine Untersuchung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt betrachtet – ich darf das mal eben auflegen; sie dürfte von September 2004 sein –, so wird darin auf Seite 14 dann schon gesagt:

Der Flughafen Düsseldorf ist ebenfalls bis zur Kapazitätsgrenze ausgelastet, wobei diese Grenze nur durch eine administrative Beschränkung definiert ist. Die technische Kapazität des Zweibahnsystems liegt deutlich höher.

Vor diesem Hintergrund halte ich Ihr Gutachten, so richtig es auch ist, für der Zeit nicht mehr angemessen. Würden Sie mir da unter Umständen ein wenig zustimmen?

(Heiterkeit bei den Einwendern – Zurufe von Einwendern: Nein!)

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Siewert, von meiner Warte aus ein kurzes Schlusswort, damit das nicht alles unbeantwortet im Raum stehen bleibt. Sie haben die Gutachten von uns dargelegt. Ich habe vorher darauf hingewiesen, dass es sie gibt. Insofern ist das zwischen uns schlüssig. Es gibt eine Aussage zur Einbahn- und eine Aussage zur Zweibahnkapazität. Selbstverständlich gibt es auch Diskussionen darüber, was auf diesem Pistensystem ginge. Dass dabei zwischen 55 und 60 Bewegungen herauskommen, wenn man alle rechtlichen Rahmenbedingungen wegfällen ließe, ist nicht verwunderlich, weil es eine ähnliche Parallelkonstruktion z. B. am Flughafen Frankfurt gibt; allerdings kommt dort noch die Startbahn 18 hinzu. Aber auch der Pistenabstand passt relativ gut und man kann sehen, was auf diesen Pisten dort geht.

Kurzum: Unter technischen Gesichtspunkten ist eine solche Zahl von 60 Bewegungen selbstverständlich nicht abwegig. In dem Zusammenhang, den wir hier diskutieren, ist allerdings die Frage: Kann man darüber spekulieren, in welche Richtung auch immer diese Auslastung einmal möglich sein wird? Fakt ist: Aktuell sind 45 Bewegungen beantragt. Alles Weitere – das hat Herr Johlen schon mehrfach ausgeführt – ist Spekulation, denn der Angerland-Vergleich existiert auch nicht erst seit einem Tag. Ich glaube, er datiert aus den 70er-Jahren. Das ist also ein Thema, das rechtlich seit vielen Jahrzehnten Bestand hat.

Die Zahlen, die Sie nennen, sind richtig; die Schlussfolgerungen in Bezug auf Möglichkeiten sind spekulativ. Mehr kann ich dazu jetzt nicht sagen. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Houben direkt dazu.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Prof. Fricke, kann es sein, dass Sie und alle anderen so sperrig mit den Zahlen in Düsseldorf umgehen – mit sperrig meine ich, dass man immer versucht, so zu tun, als wären höhere Zahlen in Düsseldorf eben Spekulation –, weil wir einfach über die tatsächlichen Absichten der Antragsteller getäuscht werden sollen, denn der Antragsteller ist ja auch hier in unserem Fall Düsseldorf? Ich ganz persönlich habe den Eindruck, dass wir hier systematisch belogen werden, dass Informationen zurückgehalten werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Nägeler, Sie wollten etwas dazu sagen.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Herr Prof. Fricke, ich hoffe, Sie erinnern sich an meinen Vortrag von gestern Morgen, in dem ich als Prognose für Düsseldorf einmal 55 Flugbewegungen pro Stunde erwähnt habe. Da

haben Sie gesagt, das stehe nicht zur Debatte, das sei Ihnen nicht bekannt. Wenn Sie bereits im September letzten Jahres ein Gutachten dafür gemacht haben, dann kann ich nur sagen: Ich empfinde es als peinlich.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Siewert, bitte.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Herr Prof. Dr. Fricke, ich weiß, Sie müssen weg. Es wäre unfair, die Situation auszunutzen und weiter zu diskutieren. Ich hatte gestern ganz bewusst ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu Prognosen benannt, wobei mir Herr Prof. Dr. Johlen nicht widersprechen konnte. Das war der Tenor eines Urteils, das im Planfeststellungsverfahren Berlin-Brandenburg International genannt wurde. Vor diesem Hintergrund hätte es sich schon aufgedrängt, dass diese Alternativen im Rahmen der Problembewältigung zwingend hätten aufgegriffen werden müssen. Diesen Vorwurf mache ich Ihnen nicht, weil Sie zu einem anderen Zeitpunkt das Gutachten erstellt haben und auch noch nicht den Auftrag dazu hatten.

Vor diesem Hintergrund hat aber auch die Stadt Willich einen Antrag gestellt, diese Alternativen noch einmal zu untersuchen. Ich bitte die Bezirksregierung, dies in ihre Abwägung zu unserem Antrag vom gestrigen Tage, der am Donnerstag dankenswerterweise beschieden werden wird, aufzunehmen. – Ich habe jetzt eigentlich keine Fragen mehr an Sie, Herr Prof. Fricke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielleicht ist es Ihnen entfallen: Das Stichwort Alternativen haben wir im Rahmen des Bedarfs diskutiert und gesagt, das greifen wir erneut auf, weil uns die Darlegungen, die dazu gekommen sind, noch nicht ausgereicht haben. Wir greifen das von Amts wegen im Erörterungstermin erneut auf.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Lars Siewert (Stadt Willich):

Zuerst einmal schönen Dank, dass Sie das noch aufgreifen. – Ich habe auch noch eine Frage an die Bezirksregierung. Im Laufe des heutigen Tages wurde durch Herrn Rothe ein Befangenheitsantrag bezüglich Herrn Riesenbecks und der Mitarbeiter aus dem Dezernat 31 gestellt. Frau Hörr war am 29. November 2004 beim GEP-Termin zugegen, der, wie auch immer geartet, abgelaufen ist. Der Stadt Willich liegt zwischenzeitlich die Prognose zum Verkehrsaufkommen des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach im Rahmen der GEP-Ände-

rung vor. Meine Frage: Hat jemand aus dem Dezernat 59 an dieser Prognose oder an diesem Ausgleichsvorschlag mitgewirkt?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das habe ich schon ausgeführt: Nein, weder am Ausgleichsvorschlag noch an der Regionalratsvorlage.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Gut, danke schön. – Im Rahmen der Antragstellung zum GEP-Verfahren, das tatsächlich ein absolut getrenntes Verfahren ist, ist mir aufgefallen, dass dort von den Flugzeugmustern CRJ die Rede ist. Wenn ich die Prognosen im Planfeststellungsverfahren betrachte, merke ich, dass dort von einer Flugzeugklasse S 51 bzw. S 52 die Rede ist. Ist Ihnen das auch schon aufgefallen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein; weil wir daran nicht mitgewirkt haben, haben wir das auch nicht nachgefragt.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Können Sie das mit zur Kenntnis nehmen? Das ist ein offensichtlicher Widerspruch hinsichtlich der Antragsbegründung des GEP-Verfahrens, gleichzeitig aber auch ein Widerspruch in Bezug auf die Antragsbegründung oder Antragsmitbegründung im Planfeststellungsverfahren.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Aber es wäre doch viel einfacher, wenn die Stadt Willich im Regionalrat durch den Landrat vortragen ließe, was sie davon hält. Warum soll ich das übermitteln? Ich möchte mich nämlich in das GEP-Verfahren nicht einmischen; ich möchte meine Neutralität bewahren.

(Vereinzelt Lachen bei den Einwendern)

Lars Siewert (Stadt Willich):

Aber das ist doch ein offensichtlicher Widerspruch. Wie ich im öffentlichen Dienstrecht oder auch im allgemeinen Verwaltungsrecht vor Jahren gelernt habe, gibt es so etwas wie einen Untersuchungsgrundsatz. Vor diesem Hintergrund halte ich es für angemessen, wenn dies dem Behördenleiter durch wen auch immer, aber am besten durch die planfeststellende Behörde angezeigt wird. Die Stadt Willich sieht das vor diesem Hintergrund als Ihre Pflicht als Dezernatsleiter, dies zu veranlassen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Aber das ist doch ein Widerspruch in sich. Sie können doch nicht auf der einen Seite sagen, haltet euch aus diesem GEP-Änderungsverfahren heraus, aber gleichzeitig auf der anderen Seite sagen, korrigiert aber dort die fälschlicherweise getroffenen Feststellungen. Das passt nicht zusammen: entweder heraushalten oder einmischen, aber nicht beides.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Ich würde mich auch gern noch äußern!)

– Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Siewert, ich möchte eine Frage an Sie stellen. Sie heben immer auf die Düsseldorfer Entwicklung ab. Jetzt gibt es einen Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH auf Erhöhung der Stundeneckwerte. Soviel ich weiß, sind Sie auch an diesem Verfahren beteiligt. Würden Sie mir bestätigen, dass die Stadt Willich diesem Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH entsprochen hat oder entsprechen wird?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Die Stadt Willich hat zu diesem Thema nach § 6 Luftverkehrsgesetz eine Stellungnahme abgegeben, die der Rat der Stadt Willich und zuvor der Planungsausschuss beschlossen haben. Normalerweise ist jedes Geschäft der laufenden Verwaltung ein einfaches Geschäft. Vorliegend ist es dadurch ein politisches Geschäft geworden, dass sich der Rat dort eingemischt und einen entsprechenden Beschluss gefasst hat. Vor diesem Hintergrund ist es sicherlich verständlich, dass ich dazu keine Stellungnahme abgeben kann. Sicherlich ist es uns möglich, Ihnen den entsprechenden Ratsbeschluss vorzulegen. Da Sie mich jetzt gerade angesprochen haben – –

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Warum beantworten Sie meine Frage denn nicht? Haben Sie als Stadt Willich dem Düsseldorfer Antrag zugestimmt oder nicht?)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Siewert hat das Wort.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Herr Zerbe, ich habe die Frage vollumfänglich beantwortet. Vor diesem Hintergrund verstehe ich nicht, was Sie noch von mir wissen möchten.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Stadt Willich hat sich dazu eindeutig positioniert. Ihrem Wunsch entsprechend werde ich Ihnen das auch noch einmal schriftlich übersenden. Sie werden den Ratsbeschluss bekommen und ich hoffe, Sie sind damit einverstanden.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Gerne, danke!)

Dann noch eine Frage, Herr Zerbe. In Ihrer Antragsbegründung führen Sie aus, wenn ich mich recht entsinne, dass in Zukunft die Turboprops wohl aussterben werden. Ist das richtig?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Über das Thema Turboprops habe ich schon gesprochen; ich habe Beispiele angeführt. Die Firma Fokker, die eine Fokker 50 hergestellt hat, gibt es nicht mehr. Die Firma Dornier gibt es nicht mehr. Die Saab 2000 wird auch nicht mehr produziert. Soviel ich weiß, wird im Moment nur noch die ATR 42 produziert. Man muss wirklich davon ausgehen – diese Entwicklung können Sie über die letzten zehn Jahre sehr gut beobachten –, dass die Turboprops sehr stark auf dem Rückzug sind, weil sie in Bezug auf die Sitzplatzkosten je geflogenem Kilometer keinerlei Wettbewerb zu modernen, größeren Flugzeugen mehr aushalten.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Herr Zerbe, ich muss Ihnen da leider widersprechen, aber nicht nur ich für die Stadt Willich, sondern auch Prof. Dr. Wolf, den Sie selbst als Gutachter beauftragt haben. Es gibt in Deutschland noch einen weiteren Flughafen, und zwar Kiel-Holtenau. Dieser Flughafen hat im September 2003, also kurz nach Ihrem Gutachten, auch bei Prof. Wolf ein Gutachten in Auftrag gegeben. Daraus zitiere ich jetzt.

(Folie)

Das ist das Gutachten von Prof. Dr. Wolf. Ich hatte ihn am letzten Tag, an dem er da war, darauf angesprochen. Er sagte, das habe er in Zusammenarbeit mit Desel Consulting gemacht. Sie haben in diesem Zusammenhang auch einmal Hersteller angeschrieben, und zwar Hersteller, die sowohl Jets als auch Turboprops herstellen. Sie haben dann festgestellt: Die Turboprops werden auch noch weit über das Jahr 2020 produziert werden und auch noch weit über das Jahr 2020 in Betrieb sein, ganz einfach vor dem Hintergrund dessen, was Sie eben zu den Sitzplatzkilometern sagten. Die Turboprops haben bis zu 500 km einfach – das ist aufgrund der objektiven Gegebenheiten erwiesen – eine günstigere Kostenstruktur. Wenn Sie möchten, kann ich Ihnen das Gutachten gern zur Verfügung stellen. Das sind 159 Seiten. Sie könnten im Gegenzug dann die Gutachten von Herrn Wilke zu den Entlastungsfunktionen von Mönchengladbach zur Verfügung stellen. Ja, machen wir einen Gutachtentausch.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber ich will das jetzt nicht weiter thematisieren. – Ich war noch nicht ganz fertig. Da bin ich jetzt etwas auf dem falschen Fuß erwischt worden, weil ich an sich nicht davon ausgegangen bin, dass wir heute über Vogelschlag reden. Wir haben noch einen Experten, der sich dazu ausgiebig einlassen wird.

Herr Kames, wenn Sie sich richtig erinnern, hatten wir am 19. Mai 2005 einen Scopingtermin im Zusammenhang mit der Firma Readymix. Da hatte ich Sie in Bezug auf Vogelschlag gefragt. Dabei ging es um eine Abgrabung. Haben Sie etwas dagegen, wenn ich jetzt aus dem Wortprotokoll zitiere, Herr Kames? – Das darf ich. Gut, danke schön.

Herr Prof. Johlen, der auch in diesem Falle die Flughafengesellschaft Mönchengladbach vertreten hat, hat zu den Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr – das waren die Sachen, die dazu 1974 erlassen wurden – vorgetragen. Daraufhin hatte die Stadt Willich eine Frage. Ich zitiere das jetzt:

Siewert (Stadt Willich): Herr Prof. Johlen, ich danke Ihnen für das Stichwort bestehendes Vogelschlagrisiko. Wie bewerten Sie das Vogelschlagrisiko nach den derzeitigen verkehrlichen Möglichkeiten am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach in Bezug auf die Richtlinien des Bundesverkehrsministers, die Sie eben zitiert haben?

Herr Prof. Johlen antwortet:

Darauf antwortet am besten der Fachmann, Herr Kames von der Flughafengesellschaft.

Jetzt kommt Herr Kames von der Flughafengesellschaft:

Auch dieser Bereich ist, wie übrigens alle umliegenden Gewässer des Flugplatzes Mönchengladbach, hinsichtlich des Vogelschlagrisikos bewertet worden. Entscheidend ist auch die Lage, in der sich dieses Gewässer befindet. Auch in Bezug auf den Bereich der jetzigen Wasserfläche ist schon ein Vogelschlagproblem in einer gewissen Stufe aufgeführt worden. Es ist auch in unseren Planfeststellungsunterlagen bewertet worden, liegt aber noch nicht in dem kritischen Bereich. Entsprechend ist bezüglich der Erweiterung dieser Flächen nicht allein die Größe der Fläche, sondern auch die Tatsache entscheidend, dass die Flächenerweiterung nach Süden hin erfolgt, wodurch das Ganze immer mehr in Achslage zu der bestehenden und auch zu einer projektierten Start-/Landebahn verläuft. Läge die Wasserfläche weiter seitlich, wäre die Vogelschlagproblematik deutlich geringer. Diese Gefahr liegt in einem konkreten Fall hier besonders an der La-

ge der zu erweiternden Fläche, die noch näher an die Achslage der Start-/Landebahn herankommt.###

Der Verhandlungsleiter, Herr Attendorf von der Bezirksregierung Arnsberg, die für Abgrabungen nach Bergrecht zuständig sind, sagt darauf:

Herzlichen Dank, Herr Kames. Ist Ihre Frage damit beantwortet, Herr Siewert?

Siewert (Stadt Willich): Nur bedingt. Ich gehe davon aus, dass Herr Kames sich auf Ordner 3, Anlage 8, Vogelschlag, und dort auf Seite 55 bezieht. Ist das richtig?

Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach): Wenn dort dieses Gewässer genannt ist, dann ist es so.

Siewert (Stadt Willich): Und das ist da auch abschließend bewertet?

Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach): Das ist da bewertet.

Siewert (Stadt Willich): Aber nicht in Bezug auf die Richtlinien des Bundesverkehrsministers?

Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach): Die sind in der ganzen Untersuchung mit berücksichtigt worden.

Siewert (Stadt Willich): Da steht im Endergebnis dann aber: mäßiges Vogelschlagrisiko oder geringes Vogelschlagrisiko.

Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach): Richtig.

Siewert (Stadt Willich): In Bezug auf die Richtlinie. Das steht dann im Gutachten. Ist das richtig? Habe ich das richtig verstanden?

Kames (Flughafengesellschaft Mönchengladbach): Ja.

Siewert (Stadt Willich): Danke schön.

Sie haben also gesagt: Das ist dort abschließend in Bezug auf die Richtlinien des Bundesverkehrsministers laut Erlass von 1974 bewertet worden. Derselbe Gutachter, Herr Dr. Hild, hat auch an verschiedenen anderen Gutachten mitgewirkt, unter anderem auch an einem Gutachten zum Flughafen Haan.

Herr Dr. Hild, da beziehe ich mich auf Seite 60 des Gutachtens C 13. Dort haben Sie sich etwas umfänglicher geäußert und eine abschließende Bewertung vorgenommen. Im vorliegenden Fall, wenn ich es richtig sehe, haben Sie immer nur gesagt: vogelschlagrelevant. Aussagen dazu, wie vogelschlagrelevant es ist, habe ich im Vergleich zu diesem Gutachten C 13 zu Haan vermisst. Hier hat man natürlich wesentlich mehr Gewässer, hier haben wir eine Akkumulation von Gewässern in einer enormen Dichte zur Start- und Landebahn. Wie bewerten Sie das Vogelschlagrisiko unter Berücksichtigung aller entscheidungsträchtigen Aspekte?

Dr. Jochen Hild (Antragstellerin):

Ich habe das Haan-Gutachten jetzt natürlich nicht vorliegen, aber ich glaube, man muss einmal etwas zur Definition sagen. Sie müssen unterscheiden zwischen Vogelschlagrelevanz und Flugsicherheitsrelevanz. Die Vogelschlagrelevanz bezeichnet die Häufigkeit bzw. die Wahrscheinlichkeit, mit der Vogelarten an Vogelschlägen beteiligt waren bzw. sein werden. Das ist ein ausschließlich quantitativer Begriff. Vogelschlagrelevanz heißt also nicht unbedingt Flugsicherheitsrelevanz. Die Flugsicherheitsrelevanz hingegen drückt das Gefahrenpotenzial aus, das einer Vogelart oder einem Biotop in Bezug auf den Luftverkehr innewohnt. Es handelt sich daher um eine qualitative Angabe, die außer der Flugsicherheitsrelevanz auch Parameter berücksichtigt, die Hinweise auf die Schwere eines Schadens am Fluggerät geben, also Schadensrelevanz.

Die Kriterien zur Ermittlung der Flugsicherheitsrelevanz – nur sie ist entscheidend, wenn wir über Gefährdungen sprechen wollen – sind das Gewicht des Vogels, seine Schwarmbildungstendenz, seine Schwarmgröße, sein Status, das heißt Jahresvogel oder Durchzügler oder Zugvogel, Anwesenheit, Phänologie in Monaten, Anteil an bisherigen Vogelschlägen in Prozent, Biotopbindung an den jeweiligen Flughafen, umgebungsbedingte Überflüge, Häufigkeit in der Region und Verweildauer in der Luft bzw. Flughäufigkeit. Alle diese Einzelparameter werden numerisch bewertet und in einer Formel zusammengefasst. Daraus ergibt sich eine Abstufung von nicht vogelschlagrelevant bis stark vogelschlagrelevant. Nicht vogelschlagrelevant entspricht der Zahl eins und stark vogelschlagrelevant der Zahl fünf.

Wenn in meinem Gutachten also steht, bedingt flugsicherheitsrelevant, dann heißt das, dass eine mäßige Flugsicherheitsrelevanz wahrscheinlich ist. Bedingt bedeutet lediglich, dass ich noch nicht darüber Bescheid weiß, was landschaftspflegerische Maßnahmen unter Umständen zur Folge haben. Das ist eine Neutralitätssituation, in die ich mich damit gebe, weil ich nicht voll informiert bin. Genauso ist es in Haan auch gelaufen. Wir beurteilen eigentlich für jeden Flughafen die Einzelvögel nach diesen Kriterien.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Also habe ich das richtig verstanden: Sie sind jetzt im Rahmen dieses Gutachtens gar nicht voll informiert worden?

Dr. Jochen Hild (Antragstellerin):

Nein, das ist jetzt bei dem Gutachten vom Jahre 2002 nicht gemacht worden, weil wir dieses Verfahren, diese Formel noch nicht entwickelt hatten. Es ist gar nicht so einfach, eine solche Formel zu entwickeln. Dazu bedurfte es der Mitwirkung von verschiedenen Instituten und Vogelschutzwarten. Die Vogelschutzwarte Frankfurt hat ebenso mitgearbeitet wie die aus Bayern und Prof. Reichholf von der Technischen Universität in München. Angewendet wird dieses Flugsicherheitsrelevanzmodell seit dem Jahre 2003 oder 2004, ich glaube, seit 2003. Für Mönchengladbach ist es noch gar nicht verwendet worden.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Dann würde es sich aufgrund der erheblichen Gewässerdichte zwingend aufdrängen, nach diesem Modell eine Bewertung vorzunehmen. Aus diesem Grunde stellt die Stadt Willich den **Antrag,**

hier noch einmal eine Bewertung entsprechend dieser neu entwickelten Methode vorzunehmen.

Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Jetzt Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Zu Herrn Hild sei nur ganz kurz gesagt: Ich bedanke mich dafür, dass Sie Ihre Darlegungen zu dem Vogelschlaggutachten so ausführlich gebracht haben. So gut hätte ich das nie gekonnt. Ich muss ehrlich sagen, Ihr Vortrag war mir ein Genuss. Ich habe selten etwas so Gutes, Genaues, Exaktes gehört.

Jetzt kommt das Aber: Wenn der Flugplatz jedoch gar nicht ausgebaut wird, dann brauchen wir doch gar keine Vergrämung. Das ist der Punkt, um den es hier geht: dass der Flugplatz nicht ausgebaut wird. Dann können wir die Vögelchen leben lassen wie bisher. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Ich habe nur eine Frage an die Leitung hier. Ist Herr Prof. Dr. Hild auch wieder da, wenn wir das Kapitel Nr. 9, Umwelt, behandeln? Da geht es um die FFH-Richtlinie Vogelschutz.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir hatten heute auf der Tagesordnung der Bezirksregierung das Thema Vogelschlaggutachten gefunden. Daher ist Herr Dr. Hild gestern und heute hier gewesen.

(Zurufe von Einwendern)

Herbert Schäfer (Einwender):

Herr Zerbe, ich bin sehr dankbar, dass Sie der Bezirksregierung immer helfen. Das stellt die Verbindung wieder her, die wir vermuten. Ich frage die Bezirksregierung, die Leitung: Ist Herr Dr. Hild wieder da? Wer entscheidet das?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Welche Gutachter der Antragsteller mitbringt, um die Fragen der Einwender zu beantworten, steht ihm frei. Er muss nur die Fragen beantworten können.

Herbert Schäfer (Einwender):

Danke. Ich sage nur: Wir haben noch ein ganz großes Kapitel Umwelt vor uns und dazu gehört, dass er dabei ist, Herr Zerbe. Wenn Sie es nicht für nötig erachten, dann ist das Ihr Problem. Aber daraus ziehen wir dann auch Schlussfolgerungen.

(Beifall bei den Einwendern)

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Zum Thema Umwelt sind andere Gutachter vorgesehen gewesen und vorgesehen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich möchte einen Verfahrensvorschlag machen. Wir haben nun eine relativ fortgeschrittene Zeit. Wir haben noch einige Redner auf der Liste. Wenn ich es richtig sehe, ist unter den Rednern noch einer, der heute überhaupt noch nicht zu dem Thema geredet hat. Vielleicht könnte man diesen Herrn vorziehen und die anderen Redner, die teilweise schon öfter geredet haben, fragen, ob sie ihre Wortmeldung aufrechterhalten, um dann in der bisherigen Reihenfolge die Redebeiträge weiter abzarbeiten. Wäre das ein fairer Vorschlag?

(Zurufe von Einwendern: Wann? Donnerstag?)

– Jetzt, denn wenn ich das richtig sehe, wäre Herr Gerhard Kussler derjenige auf der Rednerliste, der sich noch nicht geäußert hat.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Ist er überhaupt noch da? – Herr Kussler?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Er ist nicht da.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Dann können wir so weiter fortfahren. – Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Marten, wäre es nicht eine brauchbare Vorgehensweise, die Rednerliste nicht zu schließen oder zu kappen oder alle zurückzuziehen, sondern einfach für diejenigen, die am Donnerstag wieder hier sind, das am Donnerstag weiterlaufen zu lassen, wenn es nicht jemanden gibt, der extra heute hierher gekommen ist, denn wir haben jetzt eigentlich die 20:00 Uhr erreicht. Wenn ich es richtig sehe, werden die allermeisten, die ich im Augenblick sehe, am Donnerstag wieder da sein.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Diesen Vorschlag halte ich nicht für günstig, denn wir haben am Donnerstag wieder einen Gutachterttag. Dann kommen Herr Wölk und andere Gutachter, die zum Thema Lärm vortragen. Allerdings haben wir uns für den Lärmteil viel Zeit genommen, sodass wir entweder an einem Folgetag oder an einem von uns noch zu vereinbarenden Tag innerhalb der nächsten drei Wochen das Thema erneut aufrufen könnten. Das wäre natürlich auch eine Möglichkeit.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Vorhin wurde vorgeschlagen, die Punkte unter Verschiedenes zu nehmen, die wir jetzt nicht mehr unterbringen können. Verschiedenes wäre dann irgendwann Ende des Monats oder Anfang des nächsten Monats. Aber ich möchte meine Liste, über der „Frau Schäfer, inhaltlicher Ablauf“ steht, mit Ihnen doch noch einmal abgeglichen haben, ob ich hier etwas anderes habe als Sie, Frau Schäfer; hier steht unter Flugsicherheit „Vogelschlaggutachten“. Eben sagte Herr Marten, als Herr Schäfer danach gefragt hat, das wäre heute abgehandelt.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Nein, Herr Lutter; ich möchte es noch einmal klarstellen: Es war ein Missverständnis nicht zwischen uns beiden, sondern zwischen den Vertretern der DFS und Ihnen. Die DFS war der Auffassung, dass die Arten, die Sie anhand Ihrer Vogelbilder vorgetragen haben, nicht zum Thema Flugsicherheit gehörten, sondern zu dem Themenkomplex Umweltschutz, Arten-

schutz, Tierschutz und dergleichen. Das war das Missverständnis, das ich mich aufzuklären bemüht habe. Ich hoffe, ich habe es jetzt geschafft.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Gut, aber Herr Prof. Dr. Hild hat mich ja bestätigt, und zwar hervorragend. Ich muss ihm dankbar sein, dass er das so gut gebracht hat. Ich als Laie hätte das nie gekonnt. Aber gehört denn das Vogelschlaggutachten nach wie vor zu Punkt 4, Flugsicherheit?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Das Vogelschlaggutachten gehört zum Thema Flugsicherheit.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Und das Klimagutachten auch?

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Das Klimagutachten auch.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich verstehe zwar nicht ganz, wieso das Klima oben in 12.000 m Höhe zur Sicherheit gehört, aber wenn Sie es so machen: Ich will dazu noch einen Beitrag bringen, aber das hat mir heute eigentlich gereicht. Ich nehme den Vorschlag von vorhin an: Das machen wir unter Verschiedenes. Dann hätte ich wahrscheinlich auch ein bisschen mehr Zeit und nicht diesen Zeitdruck, wenn mir jemand dauernd sagt, ich müsse mich beeilen usw. Früher, als ich noch arbeiten durfte, konnte ich auch immer ausreden. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Wer möchte denn heute noch zu dem Thema sprechen? Herr Rothe ist der Nächste auf der Rednerliste. Möchten Sie noch vortragen oder vielleicht unter dem Tagesordnungspunkt Verschiedenes noch etwas anbringen? – Dann steht Herr Schäfer als Nächster auf der Rednerliste. – Sie wollen heute auch nicht mehr vortragen.

Ist Herr Kussler mittlerweile da? – Er ist nicht mehr da. Herr Houben? – Auch nicht. – Herr Gorecki ist nicht mehr da. Das war der Letzte auf der Rednerliste. Dann haben wir in diesem Sinne die Rednerliste für heute abgearbeitet. – Ich höre gerade, Herr Dr. Hild möchte noch etwas zum Vogelschlag sagen. – Herr Dr. Hild, Sie haben das Wort.

(Widerspruch bei einzelnen Einwendern – Wolfgang Houben [Einwender]: Doch, er ist doch nur noch heute hier!)

Dr. Jochen Hild (Antragstellerin):

Danke, Frau Vorsitzende. – Es standen noch einige Fragen aus, um das vielleicht abzuschließen. Es wurde gefragt, woher ich komme. Ich bin gebürtiger Niederrheiner. Ich bin in Kaldenkirchen geboren und wohne in Brüggel. Ich bin zehn Jahre stellvertretender Naturschutzbeauftragter im Regierungsbezirk Düsseldorf gewesen und kenne die Gegend hier also seit meiner Jugend, aus den 30er-Jahren schon. Ihr Niersgebiet habe ich sogar bepadelt und mit dem Rad befahren.

Aber vielleicht zu Ihren Einwänden: Es ist richtig, die Daten, die in dem Gutachten stehen, stammen aus den Jahren 2001/2002. In den Richtlinien ist vorgesehen, dass die Gutachten immer upgedatet werden. Das heißt, sie werden alle vier Jahre auf den neuesten Stand gebracht. Wenn Mönchengladbach also ausbauen sollte, dürfte es eine Aufgabe sein, das Gutachten noch einmal fortzuschreiben.

In Bezug auf die Möwen haben wir das Problem Mülldeponie. Deswegen fordern wir im Gutachten das Schließen der Mülldeponie, um die Möwenplage, die auch in anderer Hinsicht wirklich abträglich ist, in den Griff zu bekommen.

Zu den Saatkrähen: In anderen Flughafenbereichen hat man die Saatkrähen im Einvernehmen mit der örtlichen Vogelschutzbehörde abgesiedelt. Das ist relativ einfach möglich; man hat das in den letzten Monaten mit Erfolg im bayerisch-württembergischen Raum und auch im Hamburger Raum gemacht. Ich habe das gar nicht gefordert, weil ich es hier nicht für notwendig erachte.

Die Anmerkung in Bezug auf die Firma Readymix stimmt natürlich. In diesem Zusammenhang haben wir darüber diskutiert. Ich habe empfohlen, gut zu überlegen, ob man die Abgrabung nicht weiter östlich oder nördlich bringt, was aber dem Unternehmer nicht so recht ist, weil dort angeblich die Kiesqualität nicht so gut ist wie im Bereich des Pferdsbroichsees.

Damit bin ich eigentlich am Ende meiner Ausführungen. Die Flugsicherheitsrelevanzdaten, die von Willich gefordert wurden, hatte ich schon einmal unter der Hand berechnet und war zu dem Ergebnis gekommen, dass es im Wesentlichen fünf Vogelarten sind, die für den Raum hier besonders hohe Flugsicherheitsrelevanzkategorien besitzen, und zwar der Star, die Ringeltaube, der Mäusebussard, der Turmfalke und die Möwe, während Dohle, Saatkrähe, Rabenkrähe die Kategorie 4, der Kiebitz die Kategorie 3, die Drosseln und Schwalben die Kategorie 2 und Graureiher, Kormoran, Gänse und Enten die Kategorie 1 haben, also geringe Flugsicherheitsrelevanz. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Andrea Schäfer:

Danke schön, Herr Dr. Hild. – Ich schließe die Versammlung heute um 20:10 Uhr und wünsche allen eine gute Heimfahrt.

Schluss: 20:10 Uhr

Verhandlungsleiter:

Protokollführer:

(Cornelia Patzschke, Leipzig)

(Wolfgang Wettengel, Leipzig)