

| | |
|---|----|
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 9 |
| Tagesordnungspunkt 4: Flugsicherheit | 9 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 10 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 12 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 12 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 18 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 19 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 21 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 21 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 22 |
| Martina Stall (Stadt Willich): | 22 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 22 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 22 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 23 |
| Martina Stall (Stadt Willich): | 23 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 24 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 24 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 24 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 24 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 24 |
| Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): | 24 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 24 |
| Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): | 24 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 25 |
| Harm Heldmaier (Vertreter): | 25 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 29 |
| Ulf Klinger (BR Düsseldorf): | 29 |
| Harm Heldmaier (Vertreter): | 29 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 30 |
| Hans-Günter Welke (Antragstellerin): | 30 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 31 |
| Harm Heldmaier (Vertreter): | 31 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 32 |
| Hans-Günter Welke (Antragstellerin): | 32 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 32 |
| Ulf Klinger (BR Düsseldorf): | 32 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 33 |
| Harm Heldmaier (Vertreter): | 33 |
| Ulf Klinger (BR Düsseldorf): | 33 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 33 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 33 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 34 |
| Herbert Gorecki (Einwender): | 34 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 34 |
| Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): | 34 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 35 |
| Hans-Günter Welke (Antragstellerin): | 35 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 35 |
| Harm Heldmaier (Vertreter): | 36 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 37 |
| Hans-Günter Welke (Antragstellerin): | 37 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 37 |
| Harm Heldmaier (Vertreter): | 37 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 37 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter): | 38 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 38 |
| Harm Heldmaier (Vertreter): | 39 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 39 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 39 |

| | |
|--|----|
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 40 |
| Harm Heldmaier (Vertreter):..... | 41 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 41 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 41 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 43 |
| Harm Heldmaier (Vertreter):..... | 43 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 43 |
| Christoph Lange (Einwender): | 44 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 44 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 45 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 46 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 46 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 47 |
| Christoph Lange (Einwender):..... | 47 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 47 |
| Harm Heldmaier (Vertreter):..... | 47 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 48 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 50 |
| Harm Heldmaier (Vertreter):..... | 50 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 51 |
| Hans Wilke (Einwender):..... | 51 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 51 |
| Hans Wilke (Einwender):..... | 52 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 52 |
| Hans Wilke (Einwender):..... | 52 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 52 |
| Lars Siewert (Stadt Willich): | 52 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 52 |
| Lars Siewert (Stadt Willich): | 52 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 53 |
| Lars Siewert (Stadt Willich): | 53 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 53 |
| Lars Siewert (Stadt Willich): | 53 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 53 |
| Lars Siewert (Stadt Willich): | 54 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 54 |
| RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):..... | 55 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 55 |
| Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): | 55 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 58 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 58 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 59 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 59 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 62 |
| Ferdinand Lutter (Einwender):..... | 62 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 63 |
| Jonas Küppers (Schüler): | 63 |
| Anna-Lena Wirtz (Schülerin):..... | 64 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 64 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):..... | 64 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 64 |
| Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß (Einwender): | 64 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 72 |
| Herbert Gorecki (Einwender):..... | 72 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 73 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 73 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter):..... | 73 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 75 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 75 |

| | |
|---|----|
| RA Karsten Sommer (Vertreter): | 76 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 76 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 77 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 77 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 77 |
| Wolfgang Houben (Einwender): | 77 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 77 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 78 |
| Wolfgang Houben (Einwender): | 78 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 78 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf): | 78 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 79 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter): | 80 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 81 |
| Franz-Josef (Antragstellerin): | 81 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 82 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter): | 82 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 82 |
| Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): | 82 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 82 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter): | 82 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 82 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 83 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter): | 84 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 84 |
| Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): | 84 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 84 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter): | 84 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 85 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 86 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter): | 87 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 87 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 88 |
| Ferdinand Lutter (Einwender): | 88 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 88 |
| Fran-Josef Kames (Antragstellerin): | 89 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 89 |
| Harm Heldmaier (Vertreter): | 89 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 90 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 90 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 91 |
| Rolf Ewald (Betroffener): | 91 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 92 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 92 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 93 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 93 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 93 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 94 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 94 |
| Ulf Klinger (BR Düsseldorf): | 95 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 95 |
| Ulf Klinger (BR Düsseldorf): | 95 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 95 |
| Harm Heldmaier (Vertreter): | 95 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 96 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 96 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 96 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter): | 96 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 98 |

| | |
|---|-----|
| RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): | 98 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 98 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 98 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 99 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter): | 99 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 100 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter): | 100 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 101 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 101 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 101 |
| Martina Stall (Stadt Willich): | 102 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 102 |
| Martina Stall (Stadt Willich): | 102 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 103 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 103 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 104 |
| Martina Stall (Stadt Willich): | 104 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 104 |
| Martina Stall (Stadt Willich): | 105 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 105 |
| Martina Stall (Stadt Willich): | 105 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 105 |
| Wolfgang Houben (Einwender): | 106 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 106 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 106 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 107 |
| Wolfgang Houben (Einwender): | 107 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 108 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 108 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 108 |
| Herbert Schäfer (Einwender): | 108 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 109 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 109 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 109 |
| Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): | 109 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 110 |
| Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): | 110 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 110 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 110 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 111 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 111 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 112 |
| Harm Heldmaier (Vertreter): | 112 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 112 |
| Harm Heldmaier (Vertreter): | 113 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 113 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 117 |
| Herbert Gorecki (Einwender): | 117 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 117 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 118 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 118 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf): | 118 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 118 |
| Ferdinand Lutter (Einwender): | 118 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 119 |
| Ferdinand Lutter (Einwender): | 119 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 119 |
| Ferdinand Lutter (Einwender): | 119 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 119 |

| | |
|--|-----|
| Ferdinand Lutter (Einwender):..... | 119 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 119 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):..... | 119 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 120 |
| Ferdinand Lutter (Einwender):..... | 120 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 120 |
| Ferdinand Lutter (Einwender):..... | 120 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):..... | 121 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 121 |
| Ferdinand Lutter (Einwender):..... | 121 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 121 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 122 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 122 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 122 |
| Gerhard Rademacher (Einwender):..... | 122 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 122 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 123 |
| Gerhard Rademacher (Einwender):..... | 123 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 123 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 123 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 124 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter):..... | 124 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 124 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter):..... | 125 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 125 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 126 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):..... | 126 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 127 |
| RA Karsten Sommer (Vertreter):..... | 127 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 127 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 128 |
| Martin Rothe (Einwender): | 128 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 128 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 129 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 129 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 129 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 129 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 129 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 129 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 129 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 129 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 130 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 130 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 130 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 130 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 130 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 130 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 130 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 130 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 130 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 130 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 130 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 131 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 131 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 131 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 131 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 131 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 131 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 131 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 131 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 131 |

| | |
|---|-----|
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 132 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 132 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf): | 132 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 132 |
| Reinhard Balzer [Flugsicherung Düsseldorf]: | 132 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 133 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 133 |
| Hans-Günter Welke (Antragstellerin): | 133 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 133 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 133 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 134 |
| Hans-Günter Welke (Antragstellerin): | 134 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 134 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 135 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 135 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 135 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 135 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 135 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 135 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 136 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 136 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 136 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 137 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 137 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung): | 137 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 137 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 137 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 137 |
| Verhandlungsleiter Ulrich Marten: | 137 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 138 |
| RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin): | 138 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 139 |
| Christian Koch (Antragstellerin): | 139 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 140 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 140 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 140 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 141 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 141 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 142 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 142 |
| Christian Koch (Antragstellerin): | 142 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 142 |
| Christian Koch (Antragstellerin): | 143 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 143 |
| Christian Koch (Antragstellerin): | 143 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 143 |
| Christian Koch (Antragstellerin): | 143 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 144 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 144 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 144 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 144 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 144 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 144 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 145 |
| Karl-Heinz Drygalsky (Einwender): | 145 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 145 |
| Karl-Heinz Drygalsky (Einwender): | 146 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 148 |
| Lars Siewert (Stadt Willich): | 149 |

| | |
|---|-----|
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 149 |
| Lars Siewert (Stadt Willich): | 149 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 150 |
| Lars Siewert (Stadt Willich): | 150 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 150 |
| Lars Siewert (Stadt Willich): | 150 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 150 |
| Lars Siewert (Stadt Willich): | 150 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 150 |
| Herbert Gorecki (Einwender):..... | 150 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 158 |
| Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin): | 158 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 158 |
| Herbert Gorecki (Einwender):..... | 158 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 158 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 158 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 158 |
| Herbert Gorecki (Einwender):..... | 159 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 159 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 159 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 159 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):..... | 159 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 159 |
| Herbert Gorecki (Einwender):..... | 159 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 160 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):..... | 160 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 161 |
| Herbert Gorecki (Einwender):..... | 161 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 162 |
| Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß (Einwender): | 162 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 163 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):..... | 163 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 165 |
| Harm Heldmaier (Vertreter):..... | 165 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 166 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):..... | 166 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 166 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 166 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 166 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):..... | 167 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 167 |
| Frank Diederichs (Einwender):..... | 168 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 168 |
| Frank Diederichs (Einwender):..... | 168 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 174 |
| Ulrich Schulze (Vertreter):..... | 174 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 174 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 174 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 174 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 174 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 174 |
| Ulrich Schulze (Vertreter):..... | 174 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 175 |
| Ulrich Schulze (Vertreter):..... | 175 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 175 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 175 |
| Ulrich Schulze (Vertreter):..... | 175 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 175 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 175 |

| | |
|--|-----|
| Ulrich Schulze (Vertreter):..... | 175 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 176 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 176 |
| Ulrich Schulze (Vertreter):..... | 176 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 176 |
| Ulrich Schulze (Vertreter):..... | 176 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 176 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 177 |
| Ulrich Schulze (Vertreter):..... | 177 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 177 |
| Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter): | 177 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 179 |
| Harm Heldmaier (Vertreter):..... | 179 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 181 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 181 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 183 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):..... | 183 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 183 |
| Hans-Günter Welke (Antragstellerin): | 183 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 184 |
| Harm Heldmaier (Vertreter):..... | 184 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 185 |
| Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):..... | 185 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 186 |
| Jürgen Nägeler (Einwender): | 186 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 187 |
| Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):..... | 187 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 187 |
| Hans-Joachim Berndt (Einwender):..... | 187 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 188 |
| Werner Schwarz (Einwender): | 188 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 189 |
| Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin): | 189 |
| Verhandlungsleiterin Felia Hörr: | 189 |
| Schluss: 20:08 Uhr | 189 |

Beginn: 10:02 Uhr

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meine Damen, meine Herren! Wir setzen den Erörterungstermin über den geplanten Ausbau des Flughafens Mönchengladbach fort. Ich darf Sie recht herzlich begrüßen. Diejenigen, die schon in der vorvorigen Woche hier waren, werden kleine Veränderungen festgestellt haben. Nicht nur die Eingangssituation ist etwas anders, etwas kleiner gesetzt, auch das Podium hat sich verändert. Nicht dass wir damit Probleme gehabt hätten, mit der Antragstellerin auf gleicher Höhe, auf dem gleichen Podium zu sitzen, aber es kommt auch manchmal auf den Empfängerhorizont an. Sie sehen einen deutlichen Graben, allerdings ohne Stacheldraht und Mauer, zwischen Antragstellerin und Verfahrensbehörde.

Für diejenigen, die heute zum ersten Mal da sind: Wir haben eine Wortmeldestelle eingerichtet. Wenn Sie sich auf die Rednerliste setzen lassen wollen, müssen Sie sich dort bitte melden. Spontane Nachfragen bei Gutachteraussführungen sind selbstverständlich. Das wird durch ein Saalmikrofon bewerkstelligt.

Auf Anregung der Bürgerinitiativen haben wir seit heute eine neue Rednerliste ab 18:00 Uhr eingerichtet, in die sich diejenigen, die tagsüber berufstätig sind, eintragen können. Von 18:00 bis 20:00 Uhr gibt es eine gesonderte Rednerliste, wenn Bedarf besteht.

Die von Herrn Lange angesprochene Frage, ob man den Berufstätigen nicht auch dadurch entgegenkommen könnte, dass man an einem Samstag erörtert, haben wir mit in die Bezirksregierung genommen. Sie wissen, bei einer Behörde kann solch eine Frage nicht von den Mitarbeitern selbst geklärt werden, sondern das ist eine mitbestimmungspflichtige Entscheidung. Wir haben den Personalrat eingeschaltet. Dieser will jetzt darüber befinden, ob wir Ihnen ein solches Angebot machen können. Wenn wir das machen können, käme nach unserer Terminplanung Samstag, der 2. Juli als Erörterungstermin hier in der Arena in Betracht. Ich werde Sie über die Entscheidung des Personalrates informieren. Dann können Sie sich rechtzeitig darauf einstellen und Ihre Bürger in den Kommunen, in den Bürgerinitiativen entsprechend informieren. Es bleibt zunächst einmal bei der geplanten Vorgehensweise: Wir erörtern montags, dienstags, donnerstags und freitags von 10:00 bis ca. 20:00 Uhr.

Wir wollen heute mit dem

**Tagesordnungspunkt 4:
Flugsicherheit**

beginnen. Ich darf den Gutachter, Herrn Fricke, bitten, an das Rednerpult zu treten und das Wort zu ergreifen. Bitte sehr.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Schönen guten Morgen, meine Damen, meine Herren! Mein Name ist Fricke. Ich vertrete die Gesellschaft für Luftverkehrsforschung zu dem Sachgebiet Sicherheit und möchte Ihnen in kurzen Worten die Inhalte und die Aufgabenstellung des Gutachtens, das wir im Rahmen des hier diskutierten Planfeststellungsverfahrens erstellt haben, darlegen.

Prinzipiell haben wir eine Aufgabe formuliert, die sich an den Bedürfnissen der Behörde orientiert, und zwar die Frage zu klären, wie sich die mit dem geplanten Flugbetrieb am Flugplatz Mönchengladbach verbundenen und gegebenenfalls gegenüber dem heutigen Flugbetrieb ändernden Risiken darstellen. Hierzu ist erst einmal festzustellen, dass wir zwei Szenarien verwenden, ähnlich wie es auch Lärmgutachter tun. Wir haben das Jahr 2000 als Referenzjahr und das Jahr 2015 als Prognoseszenario vorliegen. Aufgabe dieses Gutachtens ist es, die Trends darzustellen, die sich in diesen beiden Verkehrssituationen erkennen lassen.

Die Frage, warum man Szenarienvergleiche anstellt, also zwei Szenarien gegeneinander abwägt, und es nicht ähnlich wie beim Lärm mit absoluten Kennzahlen versieht und diese dann für sich diskutiert, liegt schlichtweg in der relativ jungen Disziplin der Sicherheitsforschung des Luftverkehrs auf diesem Gebiet begründet. Dazu ist festzuhalten, dass wir zwar mittlerweile quasi einen Standard in der Berechnungsart und -weise für die Sicherheit im Luftverkehr vorlegen können – dieses Verfahren hat mittlerweile bei über einem Dutzend anderer Flugplatzantragsverfahren Anwendung gefunden –, allerdings gibt es bisher, zumindest in Deutschland, noch keinen Konsens darüber, ab wann Risiken tolerabel oder eben abzulehnen sind. Dieses auch juristische Problem der Grenzwertdiskussion ist ein anderes, das wir als Gutachter primär nicht verantworten können. Aufgrund dessen arbeiten wir hier mit Szenarienvergleichen. – So viel vorweg.

Inhaltlich ist festzuhalten, dass wir bei der Sicherheitsbetrachtung zwei verschiedene Aspekte berücksichtigen. Zum einen untersuchen wir das Risiko für am Luftverkehr beteiligte Personen durch Erhebung von Auslastungsgraden, also von Belastungen der Luftraumsituation im Untersuchungsgebiet, hier der Flugplatz Mönchengladbach. Wir ermitteln Kenngrößen, die im Gutachten 7.01 niedergelegt sind. Beispielsweise werden der sogenannte Staffellungsüberschuss und andere Rechengrößen, die ich gerne hinterher noch genauer erläutern möchte, berechnet. Anhand dieser Kennzahlen wird eine Aussage darüber getroffen, inwieweit sich das Belastungs- und das Auslastungsmaß in dem Untersuchungsraum Mönchengladbach in diesen beiden Szenarien verändert.

Als weitere Größe haben wir die Betroffenheit und die Risiken berechnet, die sich für Personen ergeben, die nicht am Luftverkehr teilnehmen – sogenannte Dritte. Der Begriff „externes Risiko“ hat sich im internationalen Sprachgebrauch durchgesetzt. Er soll Ihnen ein Gefühl dafür vermitteln, wie hoch das Risiko ist, wenn Sie im Nahbereich, im Einzugsgebiet des Flughafens wohnen, sich dort dauerhaft aufhalten, an den Folgen eines Flugzeugabsturzes zu Tode zu kommen.

Dieses Thema klingt brisant. Man muss es aufgrund seiner glücklicherweise außerordentlich seltenen Vorkommnisrate in der Empirie – da Luftverkehr nun einmal einer der sichersten Verkehrsträger überhaupt ist – durch statistische Kennzahlen ausdrücken. Damit haben wir im Ergebnis schon ein „Grundproblem“, nämlich Zahlen im Bereich von 10^{-4} , 10^{-5} , 10^{-6} in der Diskussion, die Sie im Gutachten finden. Diese Zahlen sind schwer greifbar. Wir helfen uns dann immer mit Erwartungswerten, die quasi eine Umrechnung der 10^{-x} -Werte darstellen. Diese Ergebnisse bedeuten für Sie plakativ, dass Sie rein rechnerisch soundso viel tausend, zehntausend oder hunderttausend Jahre warten müssten, um an einem solchen Flugunfall zu versterben. Das ist eine Verfahrensweise, die nicht nur im Luftverkehr, sondern auch in anderen Verkehrsdisziplinen Anwendung findet, insbesondere in Sicherheitsdisziplinen wie bei Atomkraftwerken und der Reaktortechnik im Allgemeinen.

Wir hatten eine Woche Pause im Verfahren, von daher noch ein paar Zahlen: Die zwei Szenarien, die wir im Gutachten untersuchen – Referenz und Prognose 2015 –, unterstellen zum einen die verlängerte Start- und Landebahn auf 2.320 m. Wesentlich bedeutsamer ist aber, dass wir eine massive Veränderung der Verkehrszahlen unterstellen, denn das sind die sensitiven Kenngrößen für die eben genannten Modelle. Zum einen haben wir einen absoluten Verkehrszuwachs um 32 % unterstellt. Zum anderen wird eine deutliche Verkehrszusammensetzungänderung unterstellt. Dies bedeutet eine deutliche Reduktion des sehr kleinen Schulflugbetriebverkehrs unter 2 t Startgewicht hin zu vermehrt größerem.

Dies ist bedeutsam – das müssen Sie vorher wissen –, denn statistisch gesehen sind die Kleinflugzeuge, also der Schulflugbetrieb – man sagt im internationalen Sprachgebrauch auch: der Flugbetrieb nach Sichtflugregeln, also nach VFR –, deutlich höheren Unfallstatistiken, Unfallwahrscheinlichkeiten unterworfen als der kommerzielle Luftverkehr. Insofern ist die Festlegung oder Prämisse, wir haben eine Reduktion des Schulflugbetriebes am Platz, bedeutsam für die Ergebnisse.

Prinzipiell haben wir auch einen letzten Punkt betrachtet, der vorab schon andiskutiert worden ist, nämlich die relative Nähe des Flugplatzes Mönchengladbach zum etwa 10 Meilen östlich entfernten Flughafen Düsseldorf. Wir sind zwar hier im Verfahren um den Flugplatz Mönchengladbach, nichtsdestotrotz ist die relative Nähe ein Grund dafür, sich die Verfahren anzuschauen, unter denen die an- und abfliegenden Luftfahrzeuge auf den einzelnen Pisten, die auch noch zueinander kreuzen, konstruiert sind. Wie diese organisiert sind, haben wir schon gehört.

Prinzipiell lässt sich hierzu vorab festhalten, dass es eine spezifische Betriebsabsprache gibt, in die die Flugsicherung integriert ist, die steuernd die Verkehrsabläufe zwischen diesen beiden Flugplätzen organisiert. Jetzt kann man dies in Fälle unterteilen; das haben wir in einzelnen Punkten auch getan. Das soll bedeuten, dass in Abhängigkeit der jeweils genutzten Betriebsrichtung der Piste genau geschaut wurde, welche Verfahren greifen, um jederzeit

eine sichere, kollisionsfreie Flugdurchführung im An- und Abflug auf und von diesen Plätzen zu gewährleisten.

Fest steht, dass es für alle geometrischen Fälle eine Lösung gibt, die überzeugend ist und die Kollisionsfreiheit gewährleistet. In diesem Zusammenhang möchte ich festhalten, dass im Ergebnis des Gutachtens zu sagen ist, dass wir natürlich Änderungen in den Ergebnissen vom Referenz- zum Prognosefall haben. Diese sind aufgrund der genannten Prämissen deutlich. Nichtsdestotrotz lässt sich festhalten, dass in Teilbereichen – nämlich für die Auswertung zu den am Luftverkehr beteiligten Personen – keine Grenzwertüberschreitungen im Sinne von gesetzlichen Verletzungen vorliegen, wohingegen wir die Trends im externen Risiko dargelegt haben. Die Antwort, ob diese akzeptabel sind oder nicht, können wir zum jetzigen Zeitpunkt zumindest nicht rechtsverbindlich beantworten. – So viel von meiner Seite zu Beginn. Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Als nächster Redner steht Herr Jürgen Nägeler auf der Liste.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Mein Name ist Jürgen Nägeler. Ich bin für die Airpeace hier. – Sehr geehrte Damen und Herren! Bitte lassen Sie mich zur räumlichen Anordnung der beiden Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach und den sich daraus ergebenden Gefahrenpotenzialen, von denen wir eben gehört haben, dass sie nicht da sind, ein paar Worte sagen:

(Karte)

Sie sehen hier den Flughafen Mönchengladbach in einen Auszug aus einer topographischen Karte eingezeichnet, er ist rot markiert. Sie sehen den Flughafen Düsseldorf, der grün markiert ist. Sie sehen die Einflug- und Abflugschneisen von Düsseldorf und Mönchengladbach. Sie sehen das Umfeld: die Städte Düsseldorf, Neuss, Büttgen, Kaarst, Korschenbroich, Mönchengladbach, Viersen und die umliegenden Orte wie Willich und Krefeld. Wenn Sie die Ein- und Abflugschneisen der beiden Flughäfen zueinander sehen, erkennen Sie, dass in der Entfernung von 14,3 km oder 8 Nautischen Meilen zu Düsseldorf und 5,3 km, das sind circa 3 Nautische Meilen, zu Mönchengladbach ein Kreuzungspunkt besteht.

(Folie)

Auf dem zweiten Bild sehen wir, dass es im Prinzip vier Szenarien gibt – ich glaube, das ist von Herrn Prof. Fricke eben auch schon erwähnt worden –, die sich zwischen Mönchengladbach und Düsseldorf abspielen. Das erste Szenario ist: Wenn Westwind vorherrschend ist, startet Mönchengladbach gegen Nordwesten, Düsseldorf gegen Südwesten. Der Anflug erfolgt von dieser Seite aus auf Düsseldorf zu, von dieser Seite aus auf Mönchengladbach zu. Sie sehen, dass sich bei Westwind im Prinzip eine relativ problemlose Konstellation ergibt.

Das zweite Szenario ist der klassische Südwind oder ähnlich südliche Winde; dabei sieht die Situation schon etwas anders aus: Dann startet Mönchengladbach gegen Südosten und Düsseldorf gegen Südwesten. Sie sehen, dass sich in der Nähe von Grefrath und Rosellen Kollisionspunkte ergeben. Hier besteht allerdings ein relativ großer Höhenunterschied, so dass die sogenannte Höhenstaffelung eingesetzt werden kann.

Anders sieht es bei nördlichen Winden aus; das ist das dritte Szenario: Bei nördlichen Winden landet Mönchengladbach gegen Nordwesten und Düsseldorf gegen Nordosten. Hier haben die Maschinen nach Düsseldorf noch eine Höhe von 750 m. Sie sind unter 1.000 m, sodass keine Höhenstaffelung möglich ist. Die Maschinen, die in Mönchengladbach landen, sind noch etwas darunter. In diesem Fall muss man sich entscheiden, welche Maschine anfliegen kann. Hier gibt es insbesondere unter dem Gesichtspunkt eine Beeinträchtigung, dass die Flugzeuge auch noch eine Wirbelschleppes verursachen, also eine nahtlose Reihenfolge nicht mehr möglich ist. Das muss genau abgestimmt sein. Dadurch ergeben sich Kapazitätsunterschiede bzw. -beeinflussungen.

Ganz ungünstig wird es, wenn wir Ostwind haben: Bei Ostwind startet Mönchengladbach gegen Südosten, und Düsseldorf landet gegen Nordosten. In diesem Kollisionspunkt haben die Maschinen, die starten, weil sie mit einem größeren Startwinkel aufsteigen, im Prinzip die gleiche Höhe wie die Maschinen, die in Düsseldorf landen. Hier ist absolute Kollision gegeben.

Lassen Sie uns die einzelnen Bilder noch einmal etwas genauer vor Augen führen:

(Folie)

Sie sehen hier nochmals die Situation bei Westwind. Sie sehen den Startenden in Düsseldorf, die Kollision in Rosellen und Grefrath. Wie gesagt: Aus der Sicht der DFS ist diese Konstellation problemlos beherrschbar.

(Folie)

Die Situation bei Südwind: Düsseldorf startet gegen Südwesten, Mönchengladbach gegen Südosten. Die Konstellation ist so, dass zwei Kollisionspunkte bestehen, unterschiedliche Höhen jedoch einen Flugbetrieb ermöglichen.

(Folie)

Hier kommt der kritische Fall, wir haben Nordwind. Die Situation: Mönchengladbach startet und landet ebenfalls gegen Nordwesten, Düsseldorf muss gegen Nordosten landen. Sie sehen, an diesem Punkt ist eine Kollision gegeben, an diesem Punkt ebenfalls.

(Folie)

Hier noch einmal die ganz kritische Situation bei Ostwind: Mönchengladbach startet gegen Südosten, Düsseldorf landet gegen Nordosten. Beide Maschinen haben an diesem Punkt die gleiche Flughöhe. Es muss also eine Staffelung erfolgen. Entweder kann in Mönchengladbach ein Flugzeug starten oder in Düsseldorf ein Flugzeug landen, aber beides zusammen geht nicht mehr. Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass der Abstand zwischen zwei Flugzeugen 10 Nautische Meilen betragen muss, wenn ein anderes Flugzeug in gleicher Höhe einen kreuzenden Betrieb vornimmt.

(Folie)

Hier sehen Sie die Abfluglinien, die sich von Düsseldorf ergeben, wenn Düsseldorf gegen Südwesten startet. Das sind Abfluglinien, die über den Tag aufgezeichnet wurden. Sie sehen hier wieder die Lande- oder Startlinie von Mönchengladbach mit den jeweiligen Kreuzungspunkten in Grefrath und Rosellen.

(Folie)

Viel interessanter ist dieses Bild, denn hier sieht man die Anfluglinien auf Düsseldorf. Alles das, was Sie hier an Linie sehen, ist ein Flugzeug, das in Düsseldorf landet, von beiden Seiten. Wenn Sie den Schnittpunkt hier und den Schnittpunkt bei Rosellen sehen, erkennen Sie, dass eine Vielzahl von Kollisionsalternativen besteht, wenn in Mönchengladbach ein Flugzeug landen oder starten möchte.

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat in ihrer Luftverkehrskonzeption 2010 erkannt und festgelegt, dass wegen der kritischen Lagebeziehung zum internationalen Flughafen Düsseldorf, die wir gerade noch einmal gesehen haben, ein weiterer Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach nicht zu favorisieren und nicht zu empfehlen ist. Betrachtet man die Lagebeziehung des internationalen Flughafens Düsseldorf und des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach, so zeigt sich nachstehendes Bild:

(Folie)

Hier sind noch einmal die Entfernungen aufgetragen: circa 3 Nautische Meilen von Mönchengladbach und 8 Nautische Meilen von Düsseldorf bis zum Schnittpunkt. Sie sehen darunter die arithmetische Funktion. Wenn eine Maschine in Mönchengladbach bei einem Abstand von 3 Nautischen Meilen startet und mit einem Startwinkel von 8 Grad steigt, so hat sie im Kollisionsschnittpunkt eine Höhe von 752 m. Eine Maschine, die in Düsseldorf landet und einen Gleitanflug von 3 Grad hat, hat genau an demselben Punkt eine Höhe von 745 m. Beide Maschinen haben also bei der Konstellation, die sich zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach bei Ost- und nordöstlichen Winden ergibt, die gleiche Höhe. Insofern ist das ein Riesenproblem, das nur gelöst werden kann, indem entweder 10 Nautische Meilen Abstand zwischen den Maschinen, die nach Düsseldorf wollen, besteht oder aber, indem diese Ma-

schinen so gedrängt werden, dass sich über mehrere Landungen ein Zwischenraum ergibt, in den dann noch eine startende Maschine aus Mönchengladbach kann.

Dabei ist immer wieder zu berücksichtigen, dass es eine Wirbelschlepe gibt, die ungefähr 60 Sekunden wirkt. Das heißt, innerhalb von 60 Sekunden kann sowieso kein Flugzeug hinter dem anderen herfliegen. Sie alle kennen das tragische Unglück von New York, wo eine Maschine abgestürzt ist, die zufälligerweise in die Wirbelschlepe einer anderen gekommen ist, obwohl dort auf zwei parallelen Bahnen gestartet wird.

Dieses Ergebnis zeigt, dass bei der im Planfeststellungsverfahren aufgeführten Bahnkonstellation absolute Kollisionsgefahr besteht, da in dieser geringen Höhe aus Gefahrengründen keine Höhenstaffelung erlaubt ist. Dieses Feld ist etwas für die Kunstflieger, meine Damen und Herren.

Wie im Sicherheitsgutachten aufgeführt, muss zwischen zwei Anflügen auf Düsseldorf ein Sicherheitsabstand von 10 Nautischen Meilen eingehalten werden, damit ein Flugzeug in Mönchengladbach starten oder landen darf. Nun muss man wissen, dass die Flugzeuge im Landeanflug bei dieser Höhe noch eine Geschwindigkeit von circa 270 bis 280 km/h oder 152 Nautische Meilen pro Stunde haben. Das heißt, die Geschwindigkeit beträgt 2,52 Nautische Meilen pro Minute. Wenn also die 10 Nautischen Meilen Abstand eingehalten werden müssen, würde das bedeuten, dass die Anflugfrequenz auf Düsseldorf alle vier Minuten sein darf. Ich gehe davon aus, dass man sich in Düsseldorf darüber freuen wird.

Nimmt man die Aussage im Gutachten ernst, dass sich weltweit nahezu 75 % aller Unfälle während der kritischen Start- und Landephase ereignen, so ist dem Antrag auf Erweiterung nur zu entsprechen, wenn der Flughafen Düsseldorf verbindlich erklärt und sich verbindlich verpflichtet, bei der Nutzung der Bahnen in Mönchengladbach bei östlichen und nordöstlichen Winden eine Frequenz von vier Minuten oder maximal 15 Landungen pro Stunde nicht zu überschreiten.

(Folie: Relative Häufigkeit der Windrichtungen)

Sie sehen hier ein Schreiben des Deutschen Wetterdienstes, Regionalzentrale Essen, vom 15. April 2004. Diese Aufzeichnungen stammen vom Flughafen Düsseldorf. Wir werden uns diese jetzt genauer anschauen: Hier sind die Windrichtungsaufzeichnungen der Jahre 2001, 2002 und 2003. Bei den von mir rot markierten Feldern haben wir die absolute Kollision, und zwar bei Nord-, nordöstlichen und östlichen Winden. Das ist sehr schön in Promille aufgetragen, man braucht nur unten die Zahlen zu addieren. Sie sehen hier hinten, dass sie auch auf 999 ‰, also fast 100 % kommen. Im Jahre 2001 bestand bei 30,6 % – über das ganze Jahr gesehen – die Kollisionssituation, dass man in Mönchengladbach gegen Südosten starten und in Düsseldorf gegen Nordosten landen musste. Im Jahr 2002 waren es 34 % und im Jahr 2003 41,2 %.

Jetzt muss man sehen, dass Düsseldorf für die sechs verkehrsreichsten Monate eine Frequenz von 131.000 Flugbewegungen beantragt hat. Die sechs verkehrsreichsten Monate sind die Monate von April bis einschließlich September. Wenn Sie sich die Zahlen für diesen Zeitraum anschauen, sehen Sie, dass sie die höchsten Anteile an östlichen Winden haben. Das heißt, da, wo Düsseldorf die höchste Flugfrequenz haben möchte, haben wir circa 50 % nordöstliche Winde. Wir haben also bei der Hälfte dieses Zeitraums, sprich: bei drei Monaten, die absolute Kollision.

(Folie)

Ich habe das noch einmal ausgerechnet, damit man das sieht: Diese 131.000 Flugbewegungen basieren darauf, dass man 45 Flugbewegungen pro Stunde macht und das 16 Stunden am Tag für 180 Tage. Das sind genau die 131.000 Flugbewegungen, die Sie hier sehen können. Das heißt, es gibt weder eine Frühstücks- noch eine Mittagspause. Alle 80 Sekunden eine Flugbewegung, sprich: 45 Flugbewegungen pro Stunde sind darin enthalten.

Meine Damen und Herren, die Aussage im Antrags-Gutachten zur Windverteilung – dort heißt es, dass Westwind mit 78 % vorherrsche und Ostwind einen Anteil von 22 % habe – ist leider absolut falsch. Sie können sich das an den Daten des Deutschen Wetterdienstes sehr eindrucksvoll klar machen.

Betrachten wir jetzt einmal die Zukunft. Düsseldorf will nach den Planungen im Jahr 2010 eine Flugbewegungsfrequenz von 65 bis 75 Bewegungen pro Stunde haben. Das heißt: Für Mönchengladbach ist überhaupt kein Spielraum mehr vorhanden; denn es gibt eine Untersuchung der Deutschen Flugsicherung, nach der ab 55 Flugfrequenzen in Düsseldorf in Mönchengladbach kein Start- und Landebetrieb mehr möglich ist.

Dies ist durch die Nähe und die im Antrag festgelegte räumliche Anordnung der Start- und Landebahnen beider Flughäfen bedingt. Insofern war es eine weise Entscheidung, im nordrhein-westfälischen Luftverkehrskonzept 2010 den Ausbau von Mönchengladbach nicht mehr zu favorisieren. Diese Festlegung sollte unbedingt beachtet werden.

Die Folgerung im Antrag, die Defizite auf die Luftraumkapazität Mönchengladbach zu beziehen, ist nicht nachvollziehbar; denn bei genauer Betrachtung erkennt man, dass in den täglich wichtigsten Flugzeiten in Mönchengladbach entweder nicht gestartet oder nicht gelandet werden darf.

Die Folge hieraus wäre, dass der Antrag auf Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach ein Schildbürgerstreich wäre. Denn was nutzt der Ausbau, wenn durch den Vorrang des Internationalen Flughafens Düsseldorf die Flugfrequenz in Mönchengladbach in den wichtigsten Flugbewegungszeiten des Tages stillgelegt wird – ja, nach der Ausbausituation 2010 über den gesamten Tag?

Der Ausbau macht nur Sinn, wenn in Mönchengladbach so viele Flugbewegungen in den wichtigsten Tageszeiten durchgeführt werden können, dass eine wirtschaftliche Basis gegeben ist. Ansonsten bleibt dieses Objekt ein Groschengrab.

Dies bedeutet, dass Düsseldorf die Zeitfenster einrichten muss, die einen risiko- und gefährdungsfreien Flugbetrieb ermöglichen. Hierbei ist auch die Wirbelschleppengefahr zu berücksichtigen.

Die wirtschaftliche Konsequenz hieraus wäre für Düsseldorf jedoch aus den vorbeschriebenen Gründen katastrophal; denn bei circa 50 % des Flugbetriebes würden sich auf der Basis der heutigen Situation und des derzeitigen Antrages aufgrund des notwendigen Abstandes von 10 Nautischen Meilen im Rahmen des Zeitfensters für Düsseldorf nur 15 bis 30 Flugzeuge pro Stunde als Landeflugzeuge ergeben.

Ich erinnere nochmals daran, dass die Wirbelschlepe nicht etwa nur ein Wort ist. Sie ist vielmehr eine physikalische Größe und zieht sich wie ein Kometenschweif hinter einem Flugzeug her. Diese physikalische Größe ist in keiner Weise zu umgehen – es sei denn, das Ganze soll in einer Katastrophe enden.

Die Simulation der Deutschen Flugsicherung vom Mai 2002 zeigt – das betone ich hier noch einmal –, dass sich ab 55 Flugbewegungen in Düsseldorf für Mönchengladbach keine Flugabwicklung mehr ergibt. Deutlicher kann man das nicht sagen. Insofern ist für den kühlen Betrachter der Antrag auf Erweiterung des Mönchengladbacher Flugplatzes so, wie er gestellt ist, unverständlich.

Nun sind wir nicht grundsätzlich gegen Flughäfen oder gegen Flugzeuge und auch nicht gegen wirtschaftlichen Ausbau. Deshalb haben wir uns ein paar Gedanken gemacht, wie es denn funktionieren könnte. Das möchte ich Ihnen jetzt zeigen.

(Karte)

Sie entschuldigen, wenn wir die Karte zwischendurch verschieben müssen. Ich hoffe aber, dass Sie alle die Verschiebungen mitkriegen und verstehen. – Ich versuche das Ganze noch ein bisschen zu erläutern. Hier hinten sehen Sie die Start- und Landebahn von Düsseldorf, wieder grün markiert, und die An- und Abflugschneise für Düsseldorf. Dort sehen Sie die Start- und Landebahn von Mönchengladbach, ebenfalls mit Ein- und Ausflugschneise. Sie sehen auch in etwa den Korridor, in dem sich die Flugzeuge kreuzen würden, falls der gemischte Betrieb stattfindet. Außerdem sehen Sie auf dieser Karte die Start- und Landebahn von Elmpf.

Im Prinzip gibt es zwei Möglichkeiten, wie Mönchengladbach und Düsseldorf miteinander harmonieren könnten. Die erste Möglichkeit ist, die Start- und Landebahn von Mönchengladbach so zu drehen, dass sie annähernd parallel zu Düsseldorf liegt. Dann könnte man alle

Warteschleifen, den ganzen An- und Abflugverkehr, bis man über 1.000 m ist und eine Höhenstaffelung ermöglicht ist, in den nördlichen Teil des Flughafens Mönchengladbach legen und den Verkehr, die ganzen Warteschleifen, Starts und Landungen, in den südlichen Teil. Insofern gäbe es einen kollisionsfreien Korridor. Dann könnte Mönchengladbach expandieren, weil es bei der Festlegung seiner Zeiten sowie der Häufigkeiten nur auf die physikalischen Größen – sprich: Wirbelschleppen etc. – Rücksicht nehmen müsste, aber im Prinzip von Düsseldorf und dem Düsseldorfer Flugbetrieb entkoppelt wäre.

Die zweite Möglichkeit ist, dass man den Flughafen Elmpt nutzt. Der Flughafen Elmpt hat eine solche Entfernung zu Düsseldorf, dass sich beide Flughäfen in keiner Weise, in keiner Beziehung, bei keiner Windrichtung stören können. Somit wäre ein ungehinderter Ablauf sowohl im zweiten Flughafen des linken Niederrheins als auch in Düsseldorf als Internationalem Flughafen möglich. Beide Flughäfen besäßen auch ein entsprechendes Potenzial für Erweiterungen. Schließlich sind wir uns sicher alle, insbesondere die Herren von der Flughafengesellschaft Mönchengladbach, darüber im Klaren, dass ohne eine Expansion, ohne eine potenzielle Entwicklung, letztlich kein Überleben gegeben ist. – Der weitere Vorteil wäre, dass es aufgrund dieser großen Entfernung keinerlei Rücksichtnahme im Hinblick auf Wirbelschleppen gibt.

Abschließend darf ich noch Folgendes sagen: Mir persönlich ist keine Flughafenkonstellation auf der Welt bekannt, die so ist wie hier in Bezug auf Düsseldorf: mit einem Abstand von 8 Nautischen Meilen und von 3 Nautischen Meilen zu einem Kollisionspunkt sowie in 50 % der Zeiten, der wichtigsten und häufigsten Flugfrequenzzeiten, mit einer Windrichtung, infolge derer die Flugzeuge miteinander kollidieren können. – Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank, Herr Nägeler. – Ich schaue einmal in Richtung der Antragstellerin. Herr Zerbe, wollen Sie erwidern?

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin] nickt.)

Und ich gucke in Richtung der Deutschen Flugsicherung. Wollen Sie bereits an dieser Stelle einsteigen?

(Frank Lindenmayer [Deutsche Flugsicherung]: Erst nachher!)

– Später; okay. Dann hat jetzt die Antragstellerin das Wort.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Nägeler, ich stelle fest, dass Sie hier bezüglich der vier Konstellationen, die Sie uns gezeigt haben, natürlich Dinge darlegen, die sich im Wesentlichen mit dem decken, was auch im Kapitel 7 des Flugsicherheitsgutachtens steht. Von daher sind wir uns von der sachlichen Ausführung her erst einmal einig. Die Problematik, die Sie beschreiben, existiert geometrisch in jeder Weise. Das hatte ich eingangs auch gesagt.

Allerdings ist Ihre Wortwahl missverständlich. Sie sprechen immer von Kollisionspunkten und von entsprechenden Gefahren, die dadurch abzubilden seien. Das beziehen Sie darauf, dass Sie sagen, wir müssten hier mit Sonderfällen arbeiten wie z. B. der Wirbelschleppenstaffelung; wir müssten abwarten, dass ein Luftfahrzeug den Koppelungspunkt überquert habe, bevor ein anschließend startendes Luftfahrzeug in Mönchengladbach abheben dürfe; es seien 10 Nautische Meilen Abstand zwischen anfliegenden Luftfahrzeugen auf Düsseldorf, wenn wir jetzt einmal auf die Richtung 05 gucken, zu wahren. – Das ist alles in sich richtig. Nur: Das ist alles in sich international üblich und wird an vielen, vielen Plätzen überall erfolgreich angewandt.

Das soll Folgendes heißen: Der Sachverhalt, dass wir eine Flugsicherung haben, zeigt sich ja gerade dadurch, dass Regeln implementiert werden, die solche Problempunkte, die Sie als Kollisionspunkte beschreiben, verfahrenstechnisch absichern. Bei einem Luftfahrzeug, das sich in drei Dimensionen bewegt – die Zeit können Sie noch als vierte Dimension dazu nehmen –, kann man natürlich horizontal staffeln oder vertikal staffeln oder ein Zeitfenster vergeben, um diese Probleme zu meistern.

In verschiedener Art und Weise findet das bei allen diesen Konstellationen in der Betriebsregelung der Deutschen Flugsicherung Anwendung. Ich möchte hier nicht vorgreifen; das kann die DFS dann selbst auch sehr viel präziser ausführen. Prinzipiell ist aber darauf hinzuweisen, dass damit ein Verfahrensmechanismus im Gang ist, der die Probleme, die Sie geschildert haben, in jedem Einzelfall verlässlich beherrscht.

Der zweite Punkt, der festzuhalten ist, ist, dass Sie das Thema „Sicherheit“ mit der Thematik „Kapazität“ vermengen. Im Sicherheitsgutachten haben wir genau diskutiert und erläutert, welche Verfahren aktuell existieren, um die Probleme, die Sie schildern, zu beherrschen. Sie können Sicherheiten und Kapazitäten nicht insofern zusammen tun, als dass Sie dann sofort den Umkehrschluss ziehen, dann würden in Mönchengladbach ja keine Bewegungen mehr möglich sein. Die Priorität im Luftverkehr heißt: Safety first. Das bedeutet: Erst einmal alle Verfahren anwenden und den Verkehr durchbringen, der unter Anwendung aller Regeln möglich ist. – Das Ergebnis hiervon ist das, was wir natürlich hin und wieder auch erleben, übrigens in vielen Bereichen der Welt sehr intensiv: dass es zu Staus und anderen Verzögerungen kommen kann, dass wir also Kapazitätseinschränkungen haben. – Ich habe das so genau dargestellt, um deutlich zu machen, dass die Kapazität immer ein Thema ist, das nach der Sicherheit greift.

Ich komme jetzt zu einem weiteren Punkt, der sich konkret auf die Kapazitäten bezieht. In diesem Zusammenhang müssen wir auch noch einmal genauer in die TAAM-Simulation schauen, die mir jetzt natürlich auch nur in Kopie vorliegt. Sie beziehen sich sicherlich auf die sogenannte TAAM 43 zwischen den Flugplätzen und sprechen dort das Zukunftsszenario 2 an. Damit wir uns alle einig sind, was hier gemeint ist: Das ist die Unterstellung, dass Sie gewisse Verkehrsmaxima in Mönchengladbach und in Düsseldorf haben. Hier wurde die Zahl von maximal 55 Flugbewegungen in Düsseldorf genannt, und für Mönchengladbach stand die Zahl von 14 Flugbewegungen pro Stunde in der Prämisse der Simulation.

Wenn Sie das Executive Summary der DFS dazu lesen, werden Sie feststellen, dass in keinster Weise darin steht, dass in Mönchengladbach kein Verkehr mehr ginge. Sie müssen sehr differenziert hineinschauen. Dann werden Sie sehen, dass für die Richtung 23, also die Westwindbetriebsrichtung, eigentlich kaum Probleme aufgetreten sind, diese 14 Bewegungen in Mönchengladbach abzuwickeln – das haben Sie aber auch gesagt –, und dass in der Richtung 05 – also dann, wenn Ostwindlagen herrschen, die Sie zu Recht als die komplizierten beschreiben – mit Delays zu rechnen war. Das ist in Ordnung. Die Delays, die hier ausgewiesen wurden, liegen im Bereich von acht bis 20 Minuten. Das bedeutet, dass diese 16 Bewegungen für Mönchengladbach eben nicht in der einen Stunde abgewickelt werden können, sondern sich verzögern. Das ist unangenehm. Es ist zu diskutieren, ob das später von einem Kunden akzeptiert werden würde. Nichtsdestotrotz ist diese Verkehrskonstellation auch dann noch safe.

Ich möchte kurz noch einen nächsten Punkt ansprechen, dazu aber auch nicht allzu viel sagen; vielleicht bekommen wir hier ja noch ein paar Informationen vom Deutschen Wetterdienst. In den Tabellen, die Sie uns gezeigt haben und die zweifelsfrei alle völlig korrekt sind – sie sind mir auch von der Form her bekannt; so werden sie vom Deutschen Wetterdienst immer dargestellt –, werden Windverteilungen geliefert. Allerdings ziehen Sie jetzt aus der Windverteilung den sofortigen Rückschluss auf das Betriebsnutzungskonzept der Flugplätze. Sie haben uns Zahlen genannt – ich kann sie hier noch einmal kurz rezitieren –, nach denen in den Jahren 2000 bis 2003 zwischen 30 und 41 % Ostwind ausgewiesen war. Das ist sicher richtig. Es stehen aber keine Stärken dahinter. Vielleicht haben Sie die Stärken ja auch da. Dann müssten Sie sie bitte noch nachtragen.

Wichtig ist nämlich, dass Sie keine 1:1-Korrelation zwischen dem Fakt „Ostwind“ und beispielsweise der Betriebsrichtung 05 in Düsseldorf machen können. Wir haben hier Ermessensspielräume der Flugsicherung, die bei Rückenwindlagen und anderen Winden bis zu 5 Knoten üblicherweise auch mal die Gegenrichtung nutzen kann.

In Bezug auf diese 78 zu 22 % möchte ich vorneweg Folgendes sagen: Das, was wir im Gutachten verwendet haben, ist das, was langjährig erhoben worden ist. Das sind die Zahlen, die beispielsweise am Flughafen Düsseldorf erhoben worden sind. Schließlich haben wir dort den sehr viel massiveren Verkehr und können statistisch gut zeigen, wie häufig die eine

Betriebsrichtung und wie häufig die andere Betriebsrichtung in Nutzung war. Diese Punkte sind also als Eingang im DES dann in unser Gutachten eingegangen. Ich denke, sie sind damit transparent. – So viel von meiner Seite.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Nägeler.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Herr Prof. Fricke, dass Sie das Ganze theoretisch sicher richtig gut gedacht und geplant haben, ist unbestritten. – Wenn Sie meinen Ausführungen Folge geleistet haben, wissen Sie auch, dass ich ganz deutlich gesagt habe: bei 50 % der sechs Monate, die den häufigsten Verkehr haben.

Im Übrigen ist es nicht so, dass man dann, wenn der Ostwind mal etwas weniger stark oder mal etwas stärker ist, die Start- und Landerichtung ändert. Wir wohnen in der Einflugschneise von Düsseldorf. Sie gestatten mir daher die Bemerkung, dass dann eine Woche oder 14 Tage lang Landungen nur über unseren Bereich stattfinden. Da gibt es keine kurzfristigen Änderungen. – Das einmal zur praktischen Seite.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun zu der Vermengung, die Sie angesprochen haben: Wenn Sie richtig zugehört haben, wissen Sie, dass auch das nicht der Fall ist. Ich habe alle vier Konstellationen genannt. Diese sind so. Das Ganze ist nämlich aus Gutachten von Ihnen und auch von der DFS entnommen. Diese Start- und Landebahnen werden übers Jahr nicht verdreht. Wir haben diese vier Konstellationen. Dazu haben wir eben auch die entsprechenden Verteilungen. Es ist nun einmal so, dass wir im letzten Jahr zu 50 % die Situation hatten, dass in Düsseldorf nach Nordosten gelandet wurde und auch nach Nordosten gestartet wurde. Das ist der kritische Bereich, weil gleichzeitig in Mönchengladbach nach Südosten gestartet werden muss. Von daher haben Sie bei 50 % des Flugbetriebes dieses Kollisionsrisiko – und das ist nicht nur ein Kollisionsrisiko, sondern ein Katastrophenrisiko.

(Beifall bei den Einwendern)

Des Weiteren stelle ich fest: Düsseldorf hat die 45 Flugbewegungen beantragt und wird sie auch erhalten. Und es gibt ein Gutachten der DFS – das kommt also nicht von mir –, die ganz eindeutig sagt, dass bei 45 Flugbewegungen in Düsseldorf in Mönchengladbach nichts mehr geht. Das steht dort drin. Das habe ich nicht erfunden, Herr Prof. Fricke.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn Sie hier verantwortungsvoll arbeiten, dann müssen Sie so etwas lesen.

Jetzt noch etwas zum Wetterdienst: Auch diese Daten, die Sie hier sehen, sind nicht von mir, sondern vom Deutschen Wetterdienst. Sie ergeben sich so. Das muss man zur Kenntnis nehmen. Jetzt können Sie natürlich sagen: Ich betrachte die Situation heute und den Antrag. – Sie gestatten uns aber doch, dass wir in die Zukunft denken, damit unsere Steuergelder, von denen Sie über das Gutachten auch etwas bekommen, vernünftig angelegt sind und das Groschengrab, das momentan in Mönchengladbach besteht, im Jahr 2010 und 2015 nicht noch schlimmer wird. Deshalb haben wir ja auch Alternativen aufgezeigt. Wir sind nicht gegen Mönchengladbach. Nur, Herr Prof. Fricke: Es muss funktionieren. Sonst ist Ihr Gutachten für die Katz.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Frau Stall.

Martina Stall (Stadt Willich):

Herr Prof. Fricke, eine Frage. Sie haben vorhin so nebenbei gesagt, dass solche Konstellationen, wie sie hier in Düsseldorf und Mönchengladbach vorliegen, überall auf der Welt unproblematisch abgewickelt würden. Können Sie mir bitte einmal ein Beispiel oder zwei Beispiele von Flughäfen nennen, die eine wirklich ähnliche Konstellation haben?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Prof. Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Sie werden über diese Antwort sicherlich nicht erfreut sein. Ich werde Ihnen aber kein konkretes Beispiel nennen wollen.

(Lachen bei den Einwendern)

– Lassen Sie mich aber etwas dazu ausführen. Mir war klar, dass diese Reaktion kommen würde. Das verstehe ich auch. – Ich tue das deshalb nicht, weil die Verfahrensfragen in den Einzelfällen natürlich sehr, sehr dezidiert sind und man mit einer laxen Aussage „Die und die Airports funktionieren weitestgehend identisch“ in jedem Fall einen geringen Fehler macht. Die Verfahren für Mönchengladbach und Düsseldorf, die wir jetzt ja auch diskutiert haben, sind von der Flugsicherung sehr, sehr dezidiert nur für diesen Flugplatz ausgearbeitet worden. Sie liegen uns jetzt vor. Wir können sehr detailliert darüber diskutieren. Es ist aber in keinstem Fall so, dass Sie diese Art von Information für jedwede Flugplätze überall einsehen könnten und sagen könnten: Das funktioniert dort ganz genauso wie hier.

Was ich sagen möchte, ist Folgendes: Wir haben Flugplätze in relativ dichter operativer Nähe zueinander. Typischerweise sind das Flugplätze mit einem großen und einem kleinen Effekt. Dabei wickelt der große Flugplatz bisher im Wesentlichen kommerziellen Verkehr ab und der kleinere Airport in der Nähe, üblicherweise aufgrund von Verdrängungsprozessen, den Sichtflugbetrieb. Das ist die Situation, die sich heute in den Szenarien darstellt. Und diese Situation ist typisch.

Der zweite Punkt, den ich unterstützend hinzufügen möchte, ohne Sie an dieser Stelle nur überreden zu wollen, ist folgender: Was mir wichtig ist, ist die Tatsache, dass hier die bereits dargestellten Verfahrensmechanismen – noch einmal: Zeitsteuerung, vertikale Staffelung oder horizontale Staffelung – greifen. Das sind die Grundhandwerkszeuge der Flugsicherung, um gerade solche Verkehre abzuwickeln, die überall im Luftraum vorkommen. Auch dann, wenn Sie normale Steigprofile haben, durchkreuzen Sie doch die Flughöhen anderer in andere Richtungen fliegender Luftfahrzeuge. Ganz allgemein gesprochen, haben Sie immer diese drei Instrumente zur Hand.

Diese drei Instrumente nutzt die Flugsicherung, um genau dieses Thema zu beherrschen und Sicherheit im Luftverkehr zu gewährleisten. Wie gut sie damit ist, zeigt glücklicherweise – bei aller Diskussion um die absoluten Ergebnisse und Gutachten – die allgemeine Statistik, aus der hervorgeht, dass wir hier einen überaus sicheren Verkehrsträger haben. – Das ist sicherlich eine qualitative Antwort. Ich möchte aber noch einmal deutlich machen, dass die Verfahrenstechnik, die hier im Gutachten beschrieben wird, keinen Sonderstatus genießt, der nirgendwo sonst existieren würde. – Vielen Dank.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Darf ich noch eine Nachfrage stellen?)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte sehr, Frau Stall.

Martina Stall (Stadt Willich):

Ich möchte mich jetzt nicht auf die Dinge konzentrieren, die Sie jetzt gerade angesprochen haben. Davon verstehe ich nichts. Das gebe ich ganz ehrlich zu. Nichtsdestotrotz möchte ich gerne wissen, ob es vergleichbare Konstellationen gibt. In Mönchengladbach und Düsseldorf gibt es im Moment ja noch gar keine reale Konstellation, die das, was Sie gerade gesagt haben, irgendwo erklären könnte. Es muss aber doch irgendwo auf der Welt ähnliche Konstellationen geben, die schon funktionieren. Nach welchem Flugverfahren sie funktionieren, ist mir, auf gut Deutsch, scheißegal. Diese Konstellationen möchte ich bitte genannt haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Prof. Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ich bleibe bei meiner Ausführung, dass ich hier keine direkten Airportvergleiche anstellen möchte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Nägeler, Sie haben sich noch einmal gemeldet. Bitte sehr.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Herr Prof. Fricke, es ist unbestritten, dass wir die DFS haben und dass diese DFS eine hervorragende Arbeit macht. Denken Sie aber auch an Folgendes: Wenn die DFS sagt, dass es nicht mehr geht, dann sollten auch Sie das akzeptieren.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die DFS notiert sich diese Fragestellung und wird nachher dazu Stellung nehmen. – Jetzt rufe ich Herrn Faulenbach da Costa auf, der sich das Wort mit Herrn Heldmaier teilen wird. Bitte sehr.

Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):

Faulenbach da Costa für die Kommunen Dormagen, Korschenbroich, Willich, Kaarst, Neuss und Tönisvorst sowie den Rhein-Kreis Neuss. – Herr Vorsitzender! Ich hatte bei der letzten Sitzung zugesagt, vier Fragen zu beantworten. Das will ich jetzt nicht in der Ausführlichkeit machen, in der ich es mir vorgenommen hatte, weil das jetzt hier diskutierte Thema zu wichtig ist. Deshalb mache ich meine Ihnen bereits schriftlich vorliegenden Einlassungen zum Gegenstand meiner Ausführungen und bitte darum, diese zu Protokoll zu nehmen. Ich werde das jetzt also nicht weiter vortragen. – Kann man das so machen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Einverstanden.

Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):

Wenn Sie Wert darauf legen, können Sie das Ganze auch in digitaler Form von mir bekommen. Wenn Sie mir eine E-Mail-Adresse geben, schicke ich es Ihnen auch digital. Das können wir ja nachher klären.

In Bezug auf die Ausführungen von Herrn Fricke will ich nur klar meiner Erwartung Ausdruck verleihen – ich denke, Herr Heldmaier wird mehr dazu sagen –, dass Herr Lindenmayer als

Vertreter der Deutschen Flugsicherung nachher etwas zu diesen Ausführungen und zu diesem Thema sagt. Ich hoffe, dass es dann einige Klarstellungen gibt.

Herr Fricke, zum anderen ist zu fragen – Herr Heldmaier wird es nachher sicherlich weiter ausführen –, inwieweit Sie überhaupt Ihre Berechnungen machen konnten, zumal Ihnen aus der Prognose weder ein Flugplan – wenn Sie das DES nehmen, muss ich sagen: das ist ja irgendwann gestrickt worden, ohne dass dort Nachweise erbracht wurden – noch ein Flugzeugmix in dem Sinne vorgegeben wurde, der als prognostiziert vorausgesetzt werden könnte. So etwas fehlt vollkommen. Sie haben dann wahrscheinlich eigene Annahmen getroffen bzw. die Annahmen genommen, wie sie in der Simulation getroffen wurden. – So viel von meiner Seite. Ansonsten bitte ich, Herrn Heldmaier dazu das Wort zu erteilen.

Noch eine Bemerkung an Herrn Kapitän Welke: Ich habe mir auch Gedanken über die von Ihnen beim letzten Mal vorgestellte Startstreckenberechnung für die Boeing 737 gemacht und bin zu dem Ergebnis gekommen – auch das können Sie gerne schriftlich von mir bekommen –, dass die Boeing 737 in Mönchengladbach unter Einbeziehung der Stoppflächen zu den vorgegebenen Destinationen ohne Restriktionen verkehren kann.

Weitere Ausführungen zum Thema „Risiko“ wird jetzt Herr Flugkapitän Heldmaier machen. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Heldmaier.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Meine Damen und Herren, schönen guten Tag! Ich möchte kurz etwas zu meiner Vita sagen. Ich habe in den über 30 Jahren, die ich als Verkehrspilot tätig war, natürlich auch Düsseldorf angefliegen und kenne die Situation hier – insbesondere auch die Nähe des Flughafens Mönchengladbach. Von daher weiß ich, welche Problematik dieser Flughafen darstellt.

Ich habe mir diese Unterlagen sehr genau angeschaut und muss leider sagen: Wir befinden uns hier im Bereich groben Unfugs.

(Beifall bei den Einwendern)

Was hier geplant und möglicherweise auch von der Flugsicherung begutachtet wurde, kann niemals bedeuten, dass die Funktionalität gewährleistet ist. Die gleiche Flugsicherung, die hier sitzt und dies mit einer TAAM-Simulation simuliert hat, hat in Frankfurt den Flughafen Wiesbaden-Erbenheim abgelehnt – der zur Entlastung von Rhein-Main sehr wohl tauglich wäre, weil er nämlich eine parallel ausgerichtete Piste hat. Das funktioniert nach Ansicht der gleichen Leute, die hier sitzen, in Wiesbaden-Erbenheim nicht. Deshalb muss man das Ganze auch relativieren.

Für die Gemeinden, die ich vertrete – es sind die gleichen Gemeinden, die Herr Faulenbach da Costa gerade aufgeführt hat –, stelle ich den **Antrag**, dass wir uns diese TAMM-Simulation zeitnah zum heutigen Termin anschauen können.

Eine Simulation kann man nämlich so oder so gestalten.

Nun noch eine andere allgemeine Ausführung zu diesem Thema, bevor ich auf das Gutachten von Herrn Fricke eingehe: Warum grober Unfug? – Der Flughafen Düsseldorf hat noch einen sehr beträchtlichen – wie ich meine, von den deutschen Großflughäfen den größten; zumindest einen sehr großen – Anteil an leichten Flugzeugen zwischen 5 und 7 %. Leichte Flugzeuge verschlingen mehr Kapazität als eine 747 oder jedes Großraumflugzeug. Wenn Sie ein großes Flugzeug hinter einem leichten Flugzeug staffeln müssen, muss das leichte Flugzeug nämlich auch erst einmal die gesamte Strecke zurücklegen. Man kann davon ausgehen, dass ein schweres Flugzeug ein leichtes Flugzeug um eine Meile pro Minute „auffrisst“. Von daher haben Sie in diesem Fall exorbitant hohe Staffellungen.

Das heißt – und damit spreche ich natürlich die Genehmigungsbehörde an –: Viel sinnvoller für die Region wäre ein funktionierendes Konzept, nämlich ein Konzept, das an dem einen Flughafen homogene Verkehre sammelt an dem anderen Flughafen andere homogene Verkehre sammelt. Dann könnte man sich sogar eine sinnvolle Nutzung des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach vorstellen. In Zukunft ist nämlich das gefragt, was überall in der Welt passiert: dass die Arbeitsteilung zwischen einem Großflughafen und möglicherweise einem Regionalflughafen funktioniert – und nicht, dass man in Mönchengladbach den gleichen oder ähnlichen Verkehr an sich zieht, wie ihn der Düsseldorfer Flughafen schon hat. Eine solche funktionierende Arbeitsteilung würde für den Düsseldorfer Flughafen bedeuten, dass er seine Kapazitäten deutlich steigern könnte, und auch dem Flughafen Mönchengladbach nicht schaden.

Nun zu den Ausführungen, die vorhin von Herrn Nägeler gemacht wurden: Es ist schon erstaunlich, dass selbst ein Laie erkennt – seien Sie mir bitte nicht böse, dass ich sage, Sie seien Laie –, dass hier etwas nicht funktioniert. Ich kann nur betonen: Angesichts solcher Konstellationen hätte dieses Verfahren nicht aufgenommen werden können. Dieses Verfahren hätte gar nicht in die Wege geleitet werden können, wenn man sich einmal die Zahlen der GfL ansieht – zumindest an der Stelle, wo sich das externe Risiko in einer so hohen Größenordnung wie 10^{-3} darstellt.

Dies gilt insbesondere, wenn man bedenkt, dass 30 km entfernt in den Niederlanden schon eine Gesetzeslage herrscht, nach der bei einem externen Risiko von 10^{-5} – also einem Hundertstel dessen, was hier gerechnet wurde – eine komplette Absiedlung vorgenommen wird. Hier in Mönchengladbach müssten nach den holländischen Richtlinien rund 30.000 Leute abgesiedelt werden. Ich habe die entsprechenden Unterlagen hier und gebe sie zu den Ak-

ten: einmal ein Gutachten des NLR, in dem das beschrieben wird, und – – Ich glaube, es ist in Englisch. – Nein, es ist in Niederländisch. Aber das macht Ihnen hier ja keine Schwierigkeiten. Sie brauchen ja nicht weit zu fahren, um es übersetzen zu lassen.

Herr Nägeler, Sie haben vorhin von einem Unfall in den USA gesprochen. Ich habe den Unfallbericht hier. Seit dieser Unfall passiert ist, wird das Querfliegen zu einer Maschine der Kategorie HEAVY sehr ernst genommen.

(Folie: Distance From Runway Threshold)

Das heißt: Wenn die von Herrn Nägeler vorhin mit Ostwetterlage oder Nordwetterlage beschriebene Konstellation herrscht, müssen Sie die Wirbelschleppenstaffelung nicht nur zwischen den Flugzeugen MEDIUM und LIGHT in Mönchengladbach berücksichtigen, sondern auch zwischen dem HEAVY, der nach Düsseldorf fliegt, und dem MEDIUM, der nach Mönchengladbach fliegt, sowie insbesondere dem nach Mönchengladbach fliegenden LIGHT. Das bedeutet: Sie machen den Flughafen Düsseldorf platt – es sei denn, Sie verzichten auf Ihr Betriebskonzept. Bei dem Betriebskonzept, das ich in Ihren Unterlagen lese, Herr Fricke – zu dem ich sagen muss: flugbetrieblich absolut nicht realisierbar –, kann der Flughafen Düsseldorf aber nicht nur seine Kapazitäten nicht erweitern, sondern wird sich dramatisch verschlechtern.

Vorhin haben Sie auf eine Frage geantwortet: Sicherheit geht vor. – Natürlich geht Sicherheit vor. Dann geht es aber zulasten der Wirtschaftlichkeit. Das ist die Aussage. Das heißt: Wenn Sie einen Flughafen so ausbauen, dass der andere dann nicht mehr lebensfähig oder nicht mehr konkurrenzfähig ist, dann ist es sicherlich gerechtfertigt, so etwas hier als Schildbürgerstreich zu bezeichnen, wie Herr Nägeler das getan hat. Ich sage: Das ist grober Unfug.

(Folie: VFR ILS No-Fly Zones)

Ich habe hier noch ein Bild für Sie. Seit dem Unfall in New York ist das Internet voll von solchen Hinweisen. Erzählen Sie einmal jemandem bei der Vereinigung Cockpit, dass er eine solche Konstellation akzeptieren soll! Der Flieger, der Mönchengladbach anfliegt, befindet sich nämlich unterhalb, also in dem roten Bereich. Er wird dort nicht toleriert. Das ist internationaler Standard.

Und ich weiß nicht, nach welchem Standard Herr Lindenmayer von der Deutschen Flugsicherung diese Simulation durchgeführt hat. Deshalb habe ich den Antrag gestellt, dass wir diese Simulation sehen wollen. Herr Faulenbach da Costa und ich verstehen etwas von solchen Simulationen. Wir wollen die Eingabewerte haben.

(Folie)

Ich kann Ihnen noch etwas zeigen. Auch hier können Sie erkennen, was man leichteren Flugzeugen empfiehlt und wie man diese Wirbelschleppenproblematik z. B. in Neuseeland sieht. Wenn diese Kunde sogar bis Neuseeland gedungen ist, müsste sie auch in Düsseldorf bei der Flugsicherung verfügbar sein. – Ich werde das nachher zu den Akten geben.

Nun komme ich speziell zum GfL-Gutachten. Ich habe schon viele GfL-Gutachten gelesen: Basel, Berlin, Frankfurt. Der Unterhaltungswert ist verschiedenartig. Aber keines der Gutachten arbeitet mit der gleichen Methodik. Das heißt: Was Herr Fricke vorhin gesagt hat – – Ich habe auch die Frankfurter Gutachten dabei. Sie sind nach ganz anderen Methoden erstellt worden.

Und ich muss Folgendes sagen: Hier in Mönchengladbach haben wir dann das hundertfache Risiko von dem Risiko, das nach dem Ausbau am Flughafen Frankfurt herrschen wird. Das sind die Zahlen. In Frankfurt hat die GfL ein Risiko von – grob über den Daumen – 10^{-5} errechnet. Hier sind es 10^{-3} . Das ist zwei Zehnerpotenzen höher.

Das Nächste, was die GfL hier macht – das hat sie in Frankfurt nicht getan –, ist, dass sie ein internes Risiko ermittelt. Das interessiert überhaupt niemanden, der in Mönchengladbach seinen Rasen mäht. Er möchte wissen, welchem Risiko er als Nichtbeteiligter ausgesetzt ist. Das ist nun einmal das externe Risiko. Wenn Sie in das Gutachten hineinschauen, werden Sie – ich glaube, auf Seite 80 – lesen, dass man dieses exorbitant hohe externe Risiko dadurch kompensiert, dass man sagt, das interne Risiko sei aber passabel.

Man kann aber – das hat die GfL in Frankfurt auch versucht – doch nicht zwei Risiken zusammenzählen und einen Mittelwert bilden. Genau das wird hier aber zumindest suggeriert. In Frankfurt hat man es sogar getan, und zwar sogar rechnerisch. Hier hat man es rechnerisch nicht getan. Es wird aber suggeriert, dass man diese zwei Risiken als Durchschnittsrisiko zusammenfassen kann. Und das geht nicht. Als Bungeespringer können Sie nicht sagen: Bungeespringen ist nicht gefährlich, weil ich auch Schach spiele. – Bungeespringen ist immer gefährlich! Wenn Sie zusätzlich noch Schach spielen oder Rad fahren, müssen Sie dieses Risiko dazuzählen und dürfen nachher nicht mitteln. Das aber tut die GfL – insbesondere in Frankfurt, aber in der Semantik auch hier.

Außerdem begnügt sich die GfL damit, dass sie sagt, die Zuständigkeit der DFS sei ja geklärt. Offen bleibt, wie die DFS das Ganze bewältigt. Und es ist schon die Frage, ob es wünschenswert ist – darauf bin ich beim Durchlesen gestoßen –, dass ein Flieger – grob über den Daumen – innerhalb von vier Minuten drei Mal Kontakt mit einer Leitstelle aufnehmen muss. Ich glaube, das ist nicht im Sinne der Flugsicherheit. Genau dies wäre hier aber notwendig. Kurz vor der Landung müsste sogar noch ein Frequenzwechsel stattfinden und dergleichen mehr. – Ich will mich jetzt nicht damit befassen. Auch das ist aber blanker Unsinn.

Ferner werden im Gutachten der GfL abenteuerliche Kapazitätsberechnungen gemacht. Weil man mit den Vorgaben für die Kapazität nicht ganz klarkommt, sagt man, die Sichtflieger sollten es sich selbst einteilen. Der VFR-Verkehr soll sich dann eben selbst sortieren. – Damit kommen wieder Kapazitätswellen zustande, die völlig unsinnig sind.

Für die Landekapazität ist es nämlich zunächst einmal nicht wichtig, ob ein Flugzeug nach Sicht- oder nach Instrumentenflugregeln fliegt. Das können Sie natürlich nicht wissen, Herr Fricke, weil Sie von flugbetrieblichen Zusammenhängen keine Ahnung haben. Davon haben Sie nun wirklich keine Ahnung. Das können Sie auch gar nicht haben. Es geht um die Bahnbelegungszeit. Wenn ein Flieger soundso viele Sekunden die Bahn belegt, dann kann vorher kein Flugzeug darauf landen. Ob es vorher nach Sichtflugregeln geflogen ist oder nach Instrumentenflugregeln nach Mönchengladbach gekommen ist, spielt eigentlich keine Rolle.

Ich komme zum Schluss. Meine Damen und Herren von der Bezirksregierung, ich finde es bemerkenswert, dass niemand bei Ihnen einmal dieses Einzelrisiko bewertet hat – ein Einzelrisiko, das in keiner Weise überhaupt keine Chance hat. Sie werden es noch nicht einmal in das Foyer eines Gerichtssaales hineinkriegen. Wenn Sie das Ganze mit 10^{-3} genehmigen, haben Sie keine Chance, dass es rechtlichen Bestand hat. Die Niederlande liegen bei 10^{-5} . Die Schweiz liegt bei 10^{-6} . Selbst die USA liegen bei Werten, die sich um das Hundertfache von diesen Werten hier unterscheiden.

Wenn man die Vollständigkeit einer Unterlage prüft, dann müsste man solche Fehler in der Planung finden. Sie haben sie offensichtlich nicht gefunden. Aufgrund dieser Fehler hätte es meines Erachtens nicht zur Eröffnung dieses Verfahrens kommen dürfen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Heldmaier, bleiben Sie bitte noch einen Augenblick am Mikrofon stehen. Herr Klinger hat eine Frage an Sie.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Herr Heldmaier, Sie erwähnten in Ihrem Vortrag, Ihnen läge das Abschlussgutachten oder der Abschlussbericht des NTSB zu dem A-300-Unfall in New York vor. Meines Wissens gibt es da noch keinen abschließenden Bericht. Wie kommen Sie zu dieser Aussage?

Harm Heldmaier (Vertreter):

Ich habe hier die Unterlagen vorgelegt, die im Internet zu diesem Unfall stehen. Dort ist teilweise auch schon der Funksprechverkehr enthalten. Ich glaube, es ist unerheblich, ob bereits ein Abschlussbericht vorliegt. Der Flieger ist aufgrund dieser Tatsache heruntergefallen – leider. Dieser Unfall geht auf eine Wirbelschleppenproblematik zurück. Wenn Sie dann

noch Wert auf den Abschlussbericht legen, ist das Ihre Sache. Für mich ist die Geschichte die, dass dieser Flieger zu Schaden gekommen ist, weil man die Wirbelschleppenproblematik zu diesem Zeitpunkt noch nicht so gesehen hat.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Welke.

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Danke schön. – Herr Heldmaier, ich habe auch in den letzten beiden Tagen schon erlebt, dass doch sehr viele Begriffe durcheinander gebracht werden und sehr viele Daten hin und her geschoben werden. Gut; vielleicht ist das darauf zurückzuführen, dass man selber nicht fliegt. Sie fliegen ja oder sind zumindest geflogen, wie ich gehört habe.

Ich möchte ganz kurz den Unfall in New York ansprechen. Er hat einen tieferen Hintergrund. Ich mag es an sich nicht – deswegen trete ich immer dagegen ein –, wenn man mit irgendwelchen Begriffen Angst verbreitet. Alle Leute hier im Saal fliegen. Sie werden auch in Zukunft in Düsseldorf, in Köln und in Frankfurt abfliegen. Sie möchten auch sicher fliegen. Wenn sie zum Start rausrollen, werden sie dort auch größere Flugzeuge sehen. Diese Flugzeuge verursachen aufgrund ihrer Flügelstreckung naturgemäß bestimmte Turbulenzen, denen man aber – das nehme ich einfach einmal vorweg; wir werden später noch darüber sprechen – mit Sicherheit sehr gut begegnen kann.

In New York war es aber tatsächlich so – das kann ich so weit schon vorwegnehmen –, dass dort eine Wirbelschlepe vermutlich eine Turbulenz bei dem Airbus verursacht hat, der im Übrigen wohl ausreichend gestaffelt war. Aber jetzt kommt es: Die Reaktion eines jungen Copiloten hat dazu geführt. Er hat nämlich übermäßig ins Seitenruder eingetreten, um diese Sache zu bekämpfen. Ich habe den Bericht natürlich vor mir liegen. Wir nutzen ja das Internet. Darin steht auch ganz klar, dass man mit hoher Wahrscheinlichkeit vermutet, dass ein Trainingsprogramm bei American Airlines in Bezug auf die entsprechenden Übungen, die dort geflogen worden sind, nicht ausreichend war.

Danach wurden Sicherheitsprogramme entwickelt. Alle Piloten, auch in Deutschland – wenn Sie noch fliegen, wissen Sie es –, mussten anschließend ein Trainingsprogramm theoretischer Art und im Simulator absolvieren, um diese Dinge auszuschalten.

In der Konsequenz sind leider 260 Menschen ums Leben gekommen, was sehr traurig ist. Lassen Sie mir aber bitte noch die Chance, zu sagen, dass wir inzwischen Gott sei Dank ungeheuer niedrige Unfallzahlen haben. Im Jahr 2004 hatten wir in der Großraumluffahrt im Passagiertransport Gott sei Dank nur 460 Tote zu verzeichnen. Es gab 28 schwere Unfälle. Darunter waren allein 15 Unfälle in Afrika mit alten russischen Transportern zu verzeichnen.

Ich möchte das jetzt auch nicht niedrig legen. Wenn wir über Unfälle sprechen und hier Dinge vortragen, dann müssen wir in einem so sensiblen Bereich meines Erachtens aber genau vorgehen und dürfen nicht irgendwelche Zahlen bzw. irgendwelche Aussagen bringen und dann zur nächsten Folie springen.

Hier war also vermutlich eine Wirbelschleppes Ursache – aber infolge eines Unfalls. So muss man Unfälle betrachten. Sie sind nicht nur als Einzelfall zu sehen. Es gibt bestimmte Unfallketten: vier, fünf Ereignisse, die hinterherkommen. Hier war es mit großer Wahrscheinlichkeit ein menschlicher Fehler. Seine Ursache ist eliminiert worden.

Man kann aber nicht darstellen, dass Wirbelschleppen generell immer zu großen Problemen führen. Dafür gibt es die Sicherheitsabstände, die Sie auch genannt haben. Ich hoffe, dass Sie alle Zahlen kennen. Sie haben ja immer gesagt, so und so sei es. Es gibt Zeitabstände, es gibt Nautische-Meilen-Abstände, horizontale Abstände. Diese Abstände können in jedem Fall das Risiko von Wirbelschleppen eliminieren. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Heldmaier, wollen Sie erwidern? Es gibt allerdings noch weitere Nachfragen von Herrn Klinger und Herrn Nägeler.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Ich finde es fast ein bisschen zynisch, wenn hier die Unfallproblematik so dargestellt wird. Entweder stimmt das eine, was Herr Fricke sagt, oder das andere, was Sie sagen. Wenn Herr Fricke sagt: „Sicherheit geht vor; dann muss man aber sehen, was mit den Kapazitäten passiert“ – und auch ich sage: Sicherheit geht vor –, dann ist das eine ehrliche Auseinandersetzung mit dem Thema. Wenn Sie das Ganze hier auf eine Seitenruderproblematik eines Copiloten reduzieren – und das tun Flieger bzw. Leute, die von den flugbetrieblichen und flugmechanischen Dingen vielleicht nicht so viel verstehen, gerne –, kann ich Ihnen nur Folgendes sagen: Die Abstände, die einzuhalten sind, kommen nicht von ungefähr; denn sie gehen nun einmal zulasten der Kapazitäten. Und wenn sie zulasten der Kapazitäten gehen, dann sind das wirtschaftlich wichtige Faktoren. Und wenn man trotzdem ein leichtes Flugzeug 6 Nautische Meilen hinter einem schweren Flugzeug staffelt, dann macht das Sinn, weil es der Sicherheit dient. – Von nichts anderem habe ich gesprochen.

Das Problem in Bezug auf das Querfliegen – darum ging es mir bei dem New Yorker Fall – hat man in den Anfängen der Fliegerei – damit meine ich die Anfänge der Jet-Fliegerei und der Verkehrsfliegerei nach dem Zweiten Weltkrieg – nicht so gesehen, sondern diese Problematik nur auf nachfolgende Flugzeuge übertragen. Das Queren einer Flugbahn hat man nie so dramatisch oder so kritisch gesehen.

Leider sieht man es, wenn so etwas passiert ist, an der Stelle auch kritischer. Ich habe das deshalb erwähnt, weil Sie diese Konstellation hier regelrecht planen. Sie planen eine Konstellation, die chaotisch ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie haben nirgendwo in der Bundesrepublik Deutschland einen Fall, der solche chaotischen Züge trägt. Ich betone noch einmal: Ich bin gespannt, was Herr Lindenmayer von der Flugsicherung sagt. Man begründet in Frankfurt die Nichtnutzung von Wiesbaden-Erbenheim für zivile Zwecke – ob das geht oder nicht, ist eine andere Frage – damit, dass es flugsicherungstechnisch nicht möglich ist. Die gleiche Flugsicherung, die das hier offensichtlich veranstalten möchte, hat in einer TAAM-Simulation im Jahre 2000 simuliert, dass der Fluglotse in Wiesbaden mit Wiesbaden-Erbenheim überlastet ist. Diese Frage muss von der Flugsicherung beantwortet werden.

Deshalb noch einmal: Wir möchten zeitnah sehen, was die Deutsche Flugsicherung in diese TAAM-Simulation eingestellt hat; denn man kann eine Simulation so und so machen. Die Ergebnisse, die Sie bekommen, sind zunächst einmal reine Verspätungsraten. Das heißt, ob es eine SIMMOD- oder eine TAAM-Simulation ist, Sie bekommen pro Flug eine durchschnittliche Verspätung. Diese durchschnittliche Verspätung ist das Maß der Dinge. Diese Verspätung wollen wir sehen und nicht nur die Dokumentation. Aus der Dokumentation können Sie nicht sehen, welche Eingaben gemacht wurden, zumindest nicht die wichtigen Eingaben. Wir wollen die TAAM-Simulation sehen, damit wir wissen, was die Flugsicherung in diese Simulation eingestellt hat.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Welke.

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Herr Heldmaier, nur der Hinweis zu Ihren ersten Ausführungen: Wenn man Unfallszenarien bringt, lege ich Wert darauf, dass sie möglichst knapp, präzise und für alle – auch für die, die hier im Saal sind – nachvollziehbar sind. Das haben Sie nicht gemacht. Deswegen habe ich eine Ergänzung gebracht und es nicht auf Kopilotenfehler reduziert.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Klinger.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Ich möchte noch einmal festhalten, dass es zu dem New-York-Unfall noch keinen Abschlussbericht der NTSB gibt. Es gibt verschiedene Dinge, die möglicherweise zu dem Unfall geführt haben. Hier und jetzt darüber zu diskutieren, halte ich nicht für richtig, da der Unfall

noch nicht abschließend untersucht worden ist. Verschiedene Dinge sind möglich, die zu diesem Unfall geführt haben, unter anderem auch die Wirbelschleppenproblematik. Aber dies ist möglicherweise nicht die einzige Unfallursache.

Insofern halte ich die Diskussion über einen Unfall, der noch nicht abschließend untersucht ist, für nicht sachdienlich.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Nägeler.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Darf ich kurz darauf antworten?)

– Bitte sehr. – Warten Sie noch eine Sekunde, Herr Nägeler.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Herr Klinger, heißt das, dass Sie eine Planung von derartigem Ausmaß auf der Mutmaßung aufbauen, ob das eine Wirbelschleppensache war oder nicht? Wollen Sie das damit sagen?

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Ich habe einzig und allein ausgeführt, dass hier ein Unfall, der noch nicht abschließend untersucht worden ist, als Beleg für etwas angeführt wird. Das ist nicht sachdienlich. Das hat nichts mit der Planung hier zu tun, sondern es geht allein um den New-York-Unfall, dessen Ursache noch nicht vollständig aufgeklärt ist.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Nägeler.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Herr Klinger, Entschuldigung, dazu fällt mir ein Satz ein. Das wäre dasselbe, als wenn ein Arzt, der feststellt, dass ein Mensch tot ist, sagt: Er ist nicht tot, weil ich noch nicht weiß, woran er gestorben ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Das war eigentlich nicht der Grund, weshalb ich mich gemeldet habe. Das ergab sich nur gerade aus der Diskussion.

Wir sollten uns davor hüten, in einer solchen Diskussion zu versuchen, über Details Argumente auszuhebeln. Es geht nicht darum, dass in New York irgendjemand einen Fehler gemacht hat und welcher Fehler das war. Es geht darum, dass das bei dieser Konstellation passiert ist. Es geht darum, dass hier eine Planung von verantwortlichen Menschen gemacht

und diskutiert wird, von der ich der Auffassung bin, dass sie gar nicht diskussionswürdig ist. Dort wird eine solche Situation eingebaut. Das ist unmöglich.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Reichen Sie bitte das Mikro an Herrn Gorecki und dann an Herrn Faulenbach.

Herbert Gorecki (Einwender):

Mein Name ist Herbert Gorecki. Ich bin Vorsitzender der Neuss-Grefrather Bürger gegen Fluglärm. Wir haben um die mehrere tausend Einwendungen gegen den Ausbau von Mönchengladbach gemacht. – Ich entnehme der Aussage von Herrn Klinger und auch von Herrn Hartmann vorige Woche, dass Sie möglicherweise auf der Antragstellerseite sitzen müssen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich verstehe nicht, wie Sie solch eine Aussage machen können, Herr Klinger. Ich bin regelrecht empört. Wir wissen nicht, was auf uns zukommt. Wir sind sicherlich blutige Laien, ich jedenfalls. Wenn Sie so etwas sagen, nehmen Sie keine Rücksicht auf unsere Befürchtungen. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Faulenbach, dann Herr Welke und dann Herr Rechtsanwalt Sommer.

Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):

Faulenbach da Costa für die genannten Kommunen und den Rhein-Kreis Neuss. – Zu dem, was Herr Klinger gesagt hat: Herr Klinger, der abschließende Bericht – Herr Welke hat es auch gesagt – liegt noch nicht vor. Es liegen vorläufige Berichte vor, die zumindest Unfallursachen aufzeigen, die auch im Unfallbericht wahrscheinlich nicht mehr ausgeschlossen werden. Das erinnert mich an eine Situation: Am Flughafen Frankfurt hat am 22. Dezember ein Flugunfall stattgefunden, von dem die Behörde aussagt, dass der abschließende Bericht nicht vorliegt. Die Elemente des Unfalls und der Bundesanstalt für Flugunfalluntersuchung zeigen aber eindeutig auf eine bestimmte Unfallursache hin.

Sie von der Bezirksregierung, die dieses Projekt beurteilen sollen, sagen jetzt – und das verstehe ich nicht –: Solange der Abschlussbericht nicht vorliegt – so habe ich Sie verstanden –, ist dieser Unfall für uns irrelevant. Wir müssen ihn bei den Ausführungen, bei der Frage der Planfeststellung für den Flughafen Mönchengladbach nicht betrachten.

Dazu will ich noch eine Ausführung machen. Ich habe sie eben nicht gemacht, weil ich die Zeit sparen wollte. Aber ich denke, in diese Situation gehört es mit hinein, weil Herr Welke das auch gesagt hat und es um den Ausbau des Flughafens Mönchengladbach geht. Begründet wird der Ausbau des Flughafens mit dem Bedarf einer längeren Start- und Landebahn, um mit bestimmten Flugzeugen, die in der Prognose enthalten sind, fliegen zu können. Ich habe einmal, ich führe es noch einmal aus, die Boeing 737, die Herr Welke genannt hat, untersucht: Das Flugzeug kann heute vom Flughafen Mönchengladbach, allerdings unter Einbeziehung der beidseitigen Stoppflächen, 3.250 km ohne Beschränkung des Sitzladefaktors fliegen. Das heißt, es kann mit 148 Passagieren an Bord bis zu den Kanarischen Inseln fliegen.

Wenn dieser Verkehr heute schon nicht in Mönchengladbach stattfindet, obwohl auch heute schon – wie es immer genannt wird – in Düsseldorf angeblich ein Verlagerungsbedarf besteht, muss das Ursachen haben. Ich denke, die Ursachen liegen auch in dem, was Herr Heldmaier eben gesagt hat, dass die Vorrangregelung, die heute für den Flughafen Düsseldorf gilt, den Betrieb in Mönchengladbach unwirtschaftlich macht. Das wird sich auch in der Zukunft nicht ändern. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Welke.

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Abschließend ergänzend für alle zur Information, weil ich im Training der Piloten und in der Flugunfallforschung ein bisschen tätig bin, dann werde ich das mit den Luftwirbelschleppen vorläufig abschließen: Wenn die ersten Erkenntnisse aus einem Unfall gezogen werden, das heißt, wenn man eine Tendenz erkennt, werden Sicherheitsrichtlinien erarbeitet. Diese werden im Grunde den Fluggesellschaften weltweit auferlegt, um schon einmal vorab zu trainieren. – Das ist das Erste.

Das Zweite betrifft, was Herr Faulenbach da Costa gesagt hat, was er inzwischen wieder in die Diskussion über die Bahnlänge der Start- und Landebahn in Mönchengladbach einschleibt: Wir haben doch festgestellt – das habe ich mehrmals gesagt –, dass es um sich selbst auferlegte Sicherheitstoleranzen geht, die sich die Fluggesellschaften noch geben. Dabei sind die 2.320 m, die nun üblich sind, eine gute, gangbare Größe.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Drücken Sie bitte den Knopf; dann geht es.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Die Ausführungen, die gerade kamen, stimmen nicht; denn die Daten, die Herr Faulenbach da Costa genannt hat, sind Daten, in die die Sicherheitsmargen mit eingerechnet sind. Sie wissen genauso gut wie ich, dass eine FAR- oder JAR-OPS-Bestimmung diese Sicherheitszuschläge beinhaltet. Man sagt in der Fliegerei, es gibt Kapitäne, die auch noch für die Schwiegermutter und die Großmutter Sicherheitszuschläge haben wollen. Wenn Sie aber wirtschaftlich fliegen wollen, Herr Welke, müssen Sie sich schon an die Herstellerrichtlinien und an die Daten halten, die Ihnen der Hersteller übermittelt, die normalerweise ins Flugbetriebshandbuch der jeweiligen Gesellschaft übernommen werden.

Eine andere Geschichte ist die Tatsache, auf die ich auch noch eingehen möchte, dass wir hier nur über eine Konstellation reden, Herr Fricke. Sie haben die Gefahr der anderen Konstellation offenbar noch nicht erkannt. Sie müssen z. B. ein Flugzeug, insbesondere dann, wenn es nach Instrumentenflugregeln ankommt – Ihre Kapazitätenberechnung in Ehren –, schon für Kategorie-1-Bedingungen machen und nicht einfach sagen: Dann sollen die auf Sicht fliegen. Die fliegen schon lange nicht mehr, wenn sie 600 m Sicht haben. Alles, was Sie da angeführt haben, ist nicht stichhaltig.

Sie müssen jedem Flugzeugführer die Möglichkeit geben durchzustarten. Stellen Sie sich einmal vor, auf der Bahn 13 landet einer und ein doppelt so schneller auf der Bahn 23 in Düsseldorf. Sie müssen beiden die Möglichkeit geben durchzustarten. In diesen beiden Flugzeugen möchte ich nicht sitzen – weder in dem einen noch in dem anderen.

Die Frage an die Flugsicherung: Wenn ich das mit zwei verschiedenen Kontrollstellen mache, nämlich dem Tower in Mönchengladbach und dem Tower in Düsseldorf-Lohausen, wie funktioniert das? Mit welcher Taktung arbeiten Sie? Das möchten wir in Ihrer TAAM-Simulation sehen. Genau diese Dinge wollen wir sehen.

(Martin Rothe [Einwender]: Walkie-Talkie!)

– Das kann sein. Die Tower sind so nahe beieinander, dass sie sich vielleicht noch gegenseitig zuwinken können. Vielleicht funktioniert es so. Anders kann es eigentlich nicht sein.

Die Frage ging vorhin an Herrn Fricke: Wo ist solch ein chaotisches System überhaupt vorhanden? – Ich kenne keines. Ich weiß, dass die grobe Ausrichtung der Landebahnen überall dort, wo Flughäfen eng beieinander sind, eigentlich immer übereinstimmt.

Nun frage ich die Herren von der Flugsicherung: Wenn Sie das hier akzeptieren, wieso akzeptieren Sie nicht das Flughafensystem Berlin-Schönefeld? Dort haben Sie genau anders herum geantwortet. Sie haben in Schönefeld gesagt: Die vorhandenen Flughäfen kann man nicht gemeinsam betreiben. Das können Sie nachlesen. Warum reden Sie nicht mit einer

Zunge? – Das ist das, was ich Ihnen hier vorwerfe. Das ist der gleiche Vorwurf, den ich Ihnen in Frankfurt mache und in Berlin machen werde.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Welke zur Erwiderung.

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Ich muss kurz zu dem ersten Satz Stellung nehmen, Herr Heldmaier: Als Sie letzte Woche nicht da waren, haben wir das Thema lange diskutiert bzw. angesprochen. Es ging darum: Reicht solch eine Piste aus? Einmal sollten 150 m zugegeben werden, dann 200 m, zum Schluss waren es 1.500 m; aber von Ihrer Seite wusste keiner mehr genau, wie lang sie wirklich sein sollte. Da habe ich gesagt: Es gibt durchaus Größen, mit denen man ein Flugzeug zu einer Destination, zu einem Flughafen starten kann, der 3.000 km weg ist. Es mag durchaus sein, dass man auf 1.800 m kommt. Das war die Zahl, die zum Schluss im Raum stand. Ich habe gesagt: Alle Fluggesellschaften haben sich selbst Sicherheitstoleranzen auferlegt. Sie haben gesagt: Wir starten in der Regel nicht von Flughäfen, die nicht mindestens diese Länge haben. Das hat vielerlei Gründe. Das hängt mit der Sicherheitsunternehmenskultur der Fluggesellschaften, aber auch mit der Wirtschaftlichkeit zusammen, weil sie auf längerer Bahn mit verminderter Leistung starten können, vielleicht mit etwas mehr Rückenwind landen können usw. Es gibt verschiedene Dinge. – Das zum ersten Teil Ihrer Ausführungen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir haben noch weitere Nachfragen: Herr Sommer, Herr Lange, Herr Wilke, Herr Siewert. – Aber Sie können gerne noch einmal entgegenen, Herr Heldmaier.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Wenn eine Fluggesellschaft ein Flugzeug kaufen will, schaut sie sich die Spezifikation an. Dann wird entschieden, ob man das Flugzeug kauft und ob es ins Streckennetz passt. Wenn es so wäre, wie Sie sagen, hätte in den Jahren 1950 bis mindestens 1990 in Bremen kein Flieger landen können, weil wir dort mit einer 727 nur 1.750 m zur Verfügung hatten. Das, was Sie hier sagen, mag vielleicht in Fliegerkreisen Eindruck machen; aber ein Laie kann damit nichts anfangen. Zumindest sollten Sie den Laien nicht etwas erzählen, was Sie in Fachkreisen nicht erzählen können, weil es so nicht stimmt.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Sommer, bitte.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ich möchte mich dem letzten Satz anschließen: Ich zähle mich auch zu den Laien und kann langsam nichts mehr damit anfangen. Eines stimmt mich sehr bedenklich; da möchte ich als Jurist versuchen, die Worte von Herrn Gorecki in mein Fachchinesisch zu übersetzen.

Herr Klinger, Sie haben angemerkt, dass zu dem Unfall noch kein abschließender Bericht vorliegt und plädieren dafür, dass das Ganze in diesem Verfahren nicht mit diskutiert wird, bevor nicht ein abschließender Bericht vorliegt. Sie sind Mitarbeiter der Bezirksregierung und damit der Planfeststellungsbehörde. Aus juristischer Sicht sage ich: Wenn wir eine Situation haben, in der zwei Experten auf beiden Seiten sagen, dass es einen vorläufigen Bericht gibt, aus dem man vorläufige erste Schlüsse ziehen kann – Herr Welke hat gerade noch ausgeführt, dafür bin ich sehr dankbar, wann begonnen wird, aus Flugunfällen Schlüsse zu ziehen, nämlich unmittelbar, wenn erste Berichte vorliegen; dann ziehen die Fluggesellschaften schon Schlüsse für ihre Schulungen usw. –, dann muss doch ein solcher Flugunfall in einem Zulassungsverfahren selbstverständlich Berücksichtigung finden und unter Berücksichtigung der Unsicherheiten – zugegebenermaßen – mit diskutiert werden. Man muss klar sagen, dass er mit dem, was er zum Zeitpunkt der Entscheidung darstellt – wir wissen nicht, wann die Entscheidung fällt –, mit den Aspekten mit diskutiert werden muss.

Aus dem Gefühl heraus, dass die Äußerung Ihrerseits so angekommen ist, man möge das hier nicht mitdiskutieren, ich das aber dahin gehend interpretiere, dass Sie sagen, dort sind noch große Unsicherheiten – man muss es aber bei der Entscheidung berücksichtigen –, ist die Empörung hier im Saal durchaus erklärbar. Schließlich und endlich geht es um nichts anderes als um Menschenleben, und zwar sowohl in der Luft als auch bei den Leuten in der Umgebung am Boden.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Sommer. Sie haben Herrn Klinger missverstanden. Er wollte nur dem Eindruck entgegentreten, dass der Bericht abschließend gefasst sei. Er wollte nicht, dass das Thema nicht diskutiert wird.

(Unruhe bei den Einwendern)

Herr Lange.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Darf ich dazu vielleicht noch einen Satz sagen?)

– Bitte.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Ich würde mich nicht allein auf diese Sache kaprizieren, sondern mir die Zahlen der GfL genau anschauen. Es ist absolut undenkbar, dass man mit einem solchen Gefährdungspotenzial, das die GfL ausgerechnet hat – – Diese Zahlen streite ich nicht ab; sie sind mit den Jahreszahlen, mit den Planungszahlen über das Jahr gemacht. Dass Herr Fricke nicht abbilden kann, wie ein Flughafen in einer Stunde funktioniert, habe ich erläutert. Aber dass die Multiplikation mit den Zahlen und den entsprechenden Werten, die für eine solche Untersuchung damit multipliziert werden müssen, stimmt – – Wenn es stimmt, ist es absolut undenkbar, dass wir überhaupt nur – – Wir können die Akte zumachen. Bei 10^{-3} und 2.500 Betroffenen und 10^{-5} und um die 20.000 Betroffenen kann das nicht funktionieren.

In den Niederlanden, ich betone es noch einmal, sind das sogenannte Sloop-Zones. Das heißt, dort werden sämtliche Gebäude und Wohnungen geschleift. Da wohnt niemand mehr. Da darf auch niemand wohnen. Das heißt, wenn wir uns nur auf den schlimmen Unfall in New York beziehen, verdrängen wir und es kommt völlig in den Hintergrund, was Herr Fricke richtigerweise ausgerechnet hat. Dafür sollten wir ihm dankbar sein, damit aber auch die Erkenntnis haben, dass das, was hier geplant ist, nichts anderes als grober Unfug ist und Geld kostet.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lange, noch eine Sekunde. – Erst Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Heldmaier, ich möchte es nicht versäumen, auf die mittlerweile enorm vielen Kritikpunkte und Hinweise einzugehen, die wir im Rahmen der letzten zehn Minuten gesammelt haben. Ich staune darüber, wir kennen uns nun schon ein paar Tage auf diesen Bühnen hier, dass Sie es nicht versäumen, hier und da auch einen Seitenhieb auszuteilen. Das hatten wir auch in der letzten Woche so. Das ist wohl Ihre Art und Weise, mit diesen Dingen umzugehen. Ich versuche dennoch, sehr sachlich zu bleiben.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Das ist doch gar nicht wahr!)

Zum Ersten eröffnete Herr da Costa mit der Fragestellung, wo überhaupt, damit wir das noch einmal klarstellen, die Eingabedaten für die Berechnungen herrührten, die wir für das Prognoseszenario genommen haben. Ich denke, es ist bekannt, das steht auch im Gutachten, dass wir die Daten auf der Basis der von Herrn Kollegen Wolf erarbeiteten Prognose, die in ein DES mündet, herangezogen und in die relevanten Größen überführt haben, die wir für die Flugsicherheitsberechnung brauchen, im Wesentlichen die Differenzierung nach den

Wirbelschleppenkategorien. Das ist im Gutachten gut dargelegt. Ich kann das gerne hinterher noch grafisch unterlegen.

Die zweite große Frage, die sich bei der Berechnung zum Risiko stellt, ist aber nicht nur die Durchschnittsbetrachtung – auf die wurde gelegentlich schon hingewiesen –, sondern auch die Spitzenwertuntersuchung. Das soll heißen: Wir schauen uns die Tage an, wo die maximalen Verkehrsmengen für den Untersuchungsraum erwartet werden. Diese erwarteten Spitzenstände sind ebenfalls im Gutachten niedergelegt. Es sind Tagesganglinien ausgewiesen, worin die maximalen Verkehrszahlen pro Stunde sind. – Herr da Costa, Sie schütteln den Kopf. Ich verweise auf die Seite 8 f. Schauen Sie einmal hinein; dort stehen die Zahlen alle. Ich habe eine solche Tagesganglinie auch mitgebracht, damit Sie sehen, was ich damit meine.

(Folie: Tagesgang Spitzentag 2015)

Diese Daten kommen nicht von uns, sondern von dem Prognostiker, von Herrn Kollegen Wolf. Die Verkehrsprognose stellt nicht nur das Wachstum über ein gesamtes Jahr dar, sondern liefert auch die erwarteten Tagesgänge in der Zukunft. Ich zeige Ihnen hier zwei Linien: zum einen eine bläuliche unten, die über den Tag wandert. Auf der geraden Achse unten stehen die Tageszeiten, auf der vertikalen Achse die Bewegungen pro Stunde. Diese Tagesganglinien sind abgeleitet aus Vergleichsflughäfen und anderen Informationen, die die Firma ARC gesammelt hat. Mir wurde insbesondere der Flughafen Dortmund als eine wesentliche Einflussgröße gegeben. Ich kann nicht erkennen, was an dieser Tagesganglinie für die Erwartungen, die in der Prognose von Herrn Wolf formuliert worden sind, unzweckmäßig sei.

Die rote Linie, die Sie darüber sehen, errechnet sich über eine Addition von Sichtflugverkehr, wie er in Mönchengladbach bisher sehr intensiv stattgefunden hat und auch für die Zukunft noch maßgeblich vorhergesagt wird. Das bedeutet: Hier hat man das typische Verhalten des Schulflugbetriebes. Sie sehen in der Mitte eine Absenkung – das ist die typische Mittagspause im Schulflugbetrieb – und darum herum im Vormittags- und Nachmittagsbereich die Peak-Zahlen. Wenn Sie diese beiden Zahlen addieren, diese beiden Linien gedanklich übereinander legen, erhalten Sie das, was wir im Gutachten als Spitzenstunde für die Prognose beispielhaft zugrunde gelegt haben. Ich will nur sagen: Es ist sehr transparent – wie ich hoffe – dargelegt, welche Daten in die Berechnung hineingehen. – Ich möchte die weiteren Ausführungen von drüben machen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie können die Zeit nutzen, Herr Heldmaier.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Es ist prima, dass Herr Fricke die Tagesganglinie auflegt. Das habe ich nicht bestritten, Herr Fricke. Wer sie letztendlich zu verantworten hat, ist mir eigentlich auch egal. Sie ist deshalb unsinnig, weil Sie mit einem zunehmenden VFR-Verkehr, sprich: Sichtflugverkehr, angeblich Ihre Kapazitäten erhöhen. Davon ist es aber bei einer 50:50-Verteilung um Himmels willen nicht mehr abhängig. Wo wollen Sie den Flieger denn hinschicken? Sie können maximal einen in der Platzrunde warten lassen. Dann kommt 2 Meilen draußen eine 737 und 6 oder 5 Meilen weiter hinten ein kleiner Flieger. Dazwischen können sie keinen Flieger reinton. Ihre Tagesganglinie mag zwar beeindruckend sein, aber sie macht flugbetrieblich keinen Sinn. – Das zum einen.

Zum anderen: Sie sind teilweise – –

(Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin]: Lassen Sie uns bei dem Thema bleiben!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie können erwidern.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Heldmaier, lassen Sie uns bei dem Thema bleiben, damit wir nicht gleich wieder in viele andere Facetten hineinspringen. Die Tagesganglinie, die ich Ihnen gezeigt habe, ist die Prognosetagesganglinie. Sie entsteht, wie man es bei einer Prognose immer macht, auf Basis der Ist-Daten. Wir haben die 2000er-Daten vorliegen, die in ähnlicher Qualität, also mit den gleichen Beulen und Senken, abbildbar sind.

Ich staune über Ihre Ausführungen und Hinweise auf fehlendes Sachverständnis zum Thema der Flugsicherung. Was wir heute am Mönchengladbacher Flughafen im Referenzfall haben – ich will heute sagen, das ist vielleicht falsch –, sind 61 Bewegungen pro Stunde. Diese 61 Bewegungen pro Stunde waren zu 96 % Verkehr nach Sichtflugregeln. In der Kontrollzone D müssen Sie damit nicht staffeln. Allein eine Anflugsequenz wird von der Platzkontrollstelle vorgegeben. Die Abstände der Luftfahrzeuge untereinander – damit das ganz deutlich wird – regelt kein Lotse, der sagt: maintain 3 Nautische Meilen; sondern es ergibt sich aus der Entscheidung des Piloten, wie dicht die Luftfahrzeuge auffliegen. Man kann rechnerisch zeigen – wie im Gutachten gezeigt –, dass in dieser Stunde bei geltenden Regeln im Schnitt offensichtlich bis zu 1 Meile herangeflogen worden ist. Sie können sicherlich auch von Herrn Welke oder anderen bestätigt bekommen, dass es flugbetrieblich keine Seltenheit ist, dass das im Platzrundenbetrieb bei Schulflugbetrieb passiert.

Wir haben solche Bewegungszahlen, meine Damen, meine Herren, nicht nur in Mönchengladbach, sondern an vielen Flugplätzen, wo ein starker Sichtflugverkehr und insbesondere

ein Schulungsbetrieb stattfindet. Dort haben Sie Bewegungszahlen, die Sie im IFR-Bereich niemals erreichen. Das begründet erst einmal den Trend – dieser ist wesentlich festzuhalten, weil er von Ihnen als so abwegig dargestellt worden ist –, dass Sie mit zunehmendem Anteil an VFR-Verkehr, das ist wichtig, rechnerisch eine steigende Kapazität auf dem Pistensystem haben, weil die Regeln der Abstandswahrung in der Praxis geringer gelegt werden. Das, was ich Ihnen hier ausführe – Sie brauchen nicht den Kopf zu schütteln –, sind die Zahlen, die Sie im Flugtagebuch mit Touch-down-Zeit 1:1 nachlesen können. Damit liegt diese Zahl vor.

In der Prognose tun wir nun Folgendes: Wir machen nichts Neues, nichts Geheimnisvolles, sondern nehmen diese beiden Linien, wenden auf den IFR-Verkehrsanteil die Regelungen der Staffelung an, wie sie international vorgeschrieben sind und von der DFS selbstverständlich umgesetzt werden, ergänzen den VFR-Verkehrsanteil, der im Übrigen in der Spitzenstunde für das Prognosejahr immer noch bei 75 % liegt, und erhalten dann neue Zahlen für die Prognose – hier 47 Bewegungen. Eine deutlich reduzierte Zahl, die nur qualitativ sagen soll, dass Sie einen größeren IFR-Verkehrsanteil haben, den Sie mit großen Stafflungswerten versehen sollen – ich will das plakativ sagen –, ergibt in Summe eine geringere Zahl an Bewegungen, die Sie pro Zeiteinheit durchsetzen können. Das ist der grundsätzliche Trend, der in der Prognose unterstellt wird. Ich denke, er ist nur logisch; denn aus Sicht der Antragstellerin geht es hier darum, ein Verkehrskonzept vorzulegen, das mehr als bisher kommerziellen geregelten Flugbetrieb – Touristik, Linie, Charter, wir haben die Begriffe alle schon in der ersten Woche gehört – hineinbringen möchte. Damit steigt der Anteil an IFR-Verkehr, weil er geregelt, weil er zugesagt sein muss. Der Schulflugbetrieb muss sinken, damit das Prognoseziel in Summe erreicht wird. Das sind die Prämissen, die in die Prognose gehen.

Dadurch entsteht die neue Mischung an VFR- zu IFR-Verkehr. Ich bitte, die vielen Abkürzungen nachzusehen, die in Summe deutlich machen: Wir haben geringere Gesamtbewegungszahlen in der Spitzenstunde. – So viel erst einmal zu den Verkehrseingangsdaten.

Auch die Langzeitdaten, sprich: die statistischen Mittelwerte, die wir in den Berechnungen benutzen – sie klingen immer wieder an –, sind 1:1 überführbar aus den DES-Daten, die auch beim Lärm und anderen Verfahren Eingang finden. Die DES-Zahlen – das für die Insider –, die nach der AzB-Kategorisierung aufgedröselte sind – das sind die Kategorien P 1, 2 usw., das finden Sie alles im Anhang –, müssen überführt werden, wenn die Stafflungsmatrizen der Flugsicherung – Hier differenziert man nach dem maximalen Startgewicht. Die Grenze liegt bei 7 t zwischen LIGHT und MEDIUM und 136 t zwischen MEDIUM und HEAVY. Wir haben also nichts weiter getan als die DES-Daten in einen sogenannten Traffic-Mix umzurechnen, wie er in der Flugsicherung üblicherweise begrifflich genutzt wird. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Heldmaier, wir haben noch eine Reihe von Nachfragen. Wollen wir die erst einmal zulassen?

Harm Heldmaier (Vertreter):

Herr Fricke, die Länge der Ausführungen macht es nicht richtiger; tut mir Leid. Sie haben zwar völlig Recht – das war vorhin sogar mein Petitum –, dass man eigentlich den Sichtflugverkehr aus Düsseldorf nach Mönchengladbach holen sollte; denn dann würde man enorme Kapazitäten in Düsseldorf schaffen, und Mönchengladbach könnte auch gut damit leben. Gerade weil es so ist, wie Sie sagen, verändert sich das Ganze aber. Wenn ich die eine Hälfte nach Instrumentenflugregeln fliegen lasse und wenn diese Flugzeuge auch noch eine Wirbelstaffelungsmatrix auslösen, dann funktioniert es eben nicht mehr so, wie Sie sagen.

Jetzt müssen Sie mir nämlich den Flugbetrieb zeigen. Es landet eine 737. Danach kommen 5 Meilen Staffeln für ein leichtes Flugzeug. Da Sie ein Verhältnis von ungefähr halbe-halbe haben, nehme ich jetzt einmal an, dass Sie Pech haben und wieder eine 737 kommt. Wie weit müssen Sie sie staffeln? – Sie müssen sie mindestens 6 Meilen dahinter staffeln, weil sie 5 Meilen lang diese kleine Maschine einholt. Dahinter haben Sie dann wieder eine leichte Maschine. Das heißt: Maximal kriegen Sie zehn Pärchen runter, mehr nicht. Dadurch wird Ihre gesamte Annahme – das, was sie hier zeigen – eben falsch. Sie haben maximal 20 Landungen, aber keine 40 oder 42 Flugbewegungen; denn diese ganzen Starts können Sie auch nicht abwickeln, wenn Sie nur noch eine Minute Zwischenraum zwischen einer Landung einer 737 und einer Landung einer kleinen Cessna haben.

Ich mache Ihnen doch auch keinen Vorwurf, dass Sie das nicht wissen. Es wäre ja schlimm, wenn Sie das gleiche Wissen hätten wie jemand, der 30 Jahre lang ein Fahrensman war. Das werfe ich Ihnen nicht vor. Übrigens habe ich Sie vorhin auch gelobt. Ich habe gesagt, dass Ihre Berechnungen zum externen Risiko richtig sind. Gerade weil sie richtig sind, sind sie aber verheerend für dieses Verfahren. Das war meine Aussage. Sie war keine Kritik an Ihrer Person, sondern Kritik an denen, die angesichts solcher Zahlen das Verfahren überhaupt eröffnet haben. Das wollte ich damit sagen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich möchte jetzt den Dialog nicht weiter fortsetzen, sondern die nächsten Wortmeldungen sammeln: Herr Lange, Herr Wilke, Herr Siewert, Herr Faulenbach da Costa und Herr Nägeler. – Bitte sehr, Herr Lange.

Christoph Lange (Einwender):

Christoph Lange, 1. Vorsitzender der „Bürger gegen Fluglärm“ aus Meerbusch. – Bevor ich fünf Fragen stelle, möchte ich gerne eine Vorbemerkung machen. Ich war die ganze letzte Woche hier. Das, was hier passiert, ist nach meiner Empfindung Folgendes: Laien versuchen, mithilfe von Fachleuten ihre Betroffenheit darzustellen. Sie bringen zum Teil Einzelbelege für abstrakte Analysen, die kein Mensch versteht. Die durchsichtige Strategie Ihrer Seite besteht darin, dass diese Fachleute herabgewürdigt und in Fachdetaildiskussionen verwickelt werden und die Wirkung der Aussagen durch Fachchinesisch verwässert wird. Die Einzelfälle werden genutzt, um Laien dumm aussehen zu lassen und Kompetenzen abzuwerten. Dadurch wird das Ganze letztendlich zu einer Diskussion, die sich in Details verliert.

Ich persönlich werte Ihre Empfindlichkeit – und zwar von Ihnen allen, die dort oben sitzen – als ein deutliches Indiz dafür, dass hier fast alles zum Himmel stinkt. Und es wäre sehr schön, wenn nicht nur wir das merken würden.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun zu den konkreten Fragen: Erstens. Herr Prof. Fricke, wenn es ähnliche Konstellationen wie zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach gibt, dann ist doch eine ganz entscheidende Frage, der man nachgehen müsste, ob es bei diesen ähnlichen Konstellationen Häufungen von Unfällen oder, wie das dann immer so schön heißt, sicherheitsrelevanten Annäherungen gibt.

Ich frage zweitens, ob Sie genau deshalb diese ähnlichen Konstellationen nicht genannt haben.

Ich frage drittens, ob ein Trafficmix, so wie er hier für Mönchengladbach prognostiziert wird, nicht immer schlechter ist als ein einheitlicher Verkehr. Wenn das so ist, ist das Bedarfsgutachten, das wir in der vorletzten Woche diskutiert haben, wertlos.

Viertens frage ich Sie, ob Sie zustimmen würden, wenn ich behaupte, dass die Tagesganglinie, die Sie eben gezeigt haben, unsinnig ist, weil ja in dem Bedarfsgutachten steht, dass Mönchengladbach eine Entlastungsfunktion für Düsseldorf ausüben soll.

Fünftens möchte ich gerne Herrn Prof. Johlen fragen – damit er sein Geld hier heute auch verdienen kann –, wie er die permanenten Widersprüche zwischen Bedarfsgutachten und Risikogutachten bewertet. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Prof. Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Lange, vorhin wurde auf die langen Ausführungen hingewiesen. Ich versuche, es diesmal kurz zu machen. – Glücklicherweise haben wir ja sehr, sehr wenige Unfälle oder Vorfälle, die wir für unsere Modellierung heranziehen können, weil der Luftverkehr im Schnitt eben doch sehr sicher ist. Die DFS hat in ihrer Statistik im ganzen letzten Jahr überhaupt nur drei plus drei kritische Vorfälle nach internationaler Standardisierung aufzeigen können. Das waren konfligierende Luftfahrzeuge, die eine Regelverletzung hatten. Mehr gab es nicht. Von daher können wir nicht mit Blick auf solche Vorfälle schauen, ob es einen Fall einer sehr ähnlichen oder fast gleichen Konstellation wie in Mönchengladbach und Düsseldorf gibt. Dann wären keine Daten verfügbar, weil dafür zu wenig Erhebungsmasse vorhanden ist. Ich glaube, das ist einleuchtend.

Was man aber tun kann, ist, umgekehrt in die gesamten Unfallstatistiken hineinzuschauen und zu fragen, welche dieser Statistiken Verkehrsverhalten reflektieren, die in dem Untersuchungsgebiet wesentlich anzutreffen sind. Und was haben wir für ein Verkehrsverhalten? – Im Wesentlichen – ohne Fachwörter zu benutzen – Leichtflieger und Schulflugbetrieb. Diese Flieger zeichnen sich durch sehr geringe Gewichte aus. Infolgedessen verursachen sie, wenn sie abstürzen – um es einmal bagatellisiert zu sagen –, am Boden nur geringe Konsequenzen. Diese Abstürze haben aber eine relative Häufigkeit.

Das klingt jetzt alles etwas schmunzelnd. Bitte versuchen Sie aber, es nachzuvollziehen. Ich wollte es einmal in wesentlichen Worten zusammenzubringen.

Kurzum: Was haben wir davon? – Hier ist die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung – BFU – als wesentliche Datenquelle zu nennen. Sie liefert Jahresberichte. Diese Jahresberichte sind öffentlich. Sie können sie auch im Internet einsehen.

Wir tun Folgendes: Wir nehmen die Daten, die aus der Bedarfsprognose kommen. Hier gibt es insofern überhaupt keinen Widerspruch. Wir nehmen also die Daten, die im Sinne der Flugzeuggröße differenziert für die beiden Szenarien vorgegeben werden. Auf diese Verkehrszahlen münzen wir die internationalen Statistiken, die in dem vorliegenden Fall Mönchengladbach im Wesentlichen gut durch die BFU abgebildet werden können. Bei der BFU können Sie alle Unfallberichte nachlesen und bewerten, ob eine Übertragbarkeit möglich ist oder nicht. Daraufhin erhalten Sie für jede Kategorie dieser Flieger – für die ganz leichten, für die etwas schwereren und für die ganz schweren – individuelle Unfallhäufigkeiten. Diese Unfallhäufigkeiten müssen Sie dann gewichtet zusammenführen – in Abhängigkeit von der Verkehrszusammensetzung, wie sie auch in der Bedarfsprognose dargestellt ist.

Dieses passiert und ergibt dann in Summe ein sicherlich erst einmal mühevoll anmutendes Zahlenwerk, das Sie im Gutachten finden. Ich kann es hier gerne noch einmal auflegen lassen, damit man zumindest die Mechanik vom Prinzip her erkennt. – Sollen wir das jetzt machen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte. Sie können dann auch gerne vom Rednerpult aus vortragen.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ich denke, dass diese Grafik trotz ihrer Komplexität hilft. Sie soll nicht verwirrend wirken. Vielmehr soll sie möglichst einfach und transparent die Dinge erklären, auch wenn die Zahlen, wie immer, mühevoll sind, weil es sich um statistische Zahlen handelt.

(Folie: GfL – Teilmodell Accident Ratio)

Ganz links sehen Sie die Klassen P1.1 und P1.3. Ich will Ihnen nur so viel sagen: Das sind Flugzeugzusammengruppierungen, wie sie aus der Bedarfsprognose kommen – nur, damit es möglichst einfach zusammengefasst wird. Dazu gibt es einen Prozentsatz. Vom Gesamtverkehr entfallen nach der Prognose von Herrn Wolf 84 % auf diese Gruppe. In dieser Gruppe stecken, einfach gesagt, Luftfahrzeuge, die maximal 2 t Startgewicht haben, also sehr kleine Geräte. Üblicherweise operieren diese Geräte an Modellflughäfen wie in Mönchengladbach – also nicht an den großen Flughäfen; denn dort sind sie eigentlich unerwünscht, wie wir auch schon von Herrn Heldmaier gehört haben. Wenn wir jetzt in die BFU-Daten schauen, finden wir dort für diese Geräte eine Zahl von 1×10^{-5} . Ich will diese Zahl jetzt nicht zu sehr strapazieren. Daran können wir aber schon erkennen, dass diese Geräte offensichtlich ein Risikoträger sind; denn weiter unter stehen Zahlen von 10^{-8} . Sie müssen ja daran denken, dass höhere Exponenten kleinere Wahrscheinlichkeiten bedeuten.

Das Bild können Sie weiter durchgehen. Sie sehen darauf noch die Klassen P1.4 und P2.1. „S“ steht für Strahlflugzeuge, „P“ für Prop.

Wenn Sie so wollen, haben Sie also vier Mischungsverhältnisse in dem Rezept. Diese vier Mischungen ergeben auf der linken Seite zusammen 100 % Verkehr gemäß Prognose. Auf der anderen Seite ergeben sie individuelle Unfallwahrscheinlichkeiten für die einzelnen Komponenten. Wenn Sie diese zusammenbringen, ergibt sich ein sogenanntes gewichtetes AR, also eine Unfallwahrscheinlichkeit, von $7,46 \times 10^{-6}$. Dieser Wert findet sich im Gutachten wieder und wird auf den Startfall und auf den Landefall differenziert.

Ich hoffe, dass damit klar geworden ist, wie das Kochrezept funktioniert, und dass Folgendes deutlich geworden ist, Herr Lange: Ich sehe keine Inkonsistenzen – ansonsten hätte ich sie mit Sicherheit angebracht – zwischen den Ausführungen, die Herr Wolf im Rahmen seines Bedarfsgutachtens liefert, und den Zahlen, die wir hier brauchen.

Ein letzter Hinweis – ich habe ja versprochen, es kurz zu machen –: Was wir nur mehr tun können, ist, diese vier Komponenten zu nehmen. Deswegen stellt sich die Frage, ob der eine Trafficmix besser wäre als der andere, auch nicht. Darüber haben wir als Sicherheitsgutach-

ter nicht zu entscheiden. Wir haben die Daten zu nehmen, die in der Prognose vorhergesagt werden.

Ich nehme jetzt also diese vier Kochkomponenten und frage: Was sagt nun die Flugsicherung? – Und die Flugsicherung differenziert eben nicht nach diesen Kategorien, um das heute schon viel belastete Thema „Wirbelschleppenstaffelung“ in den Griff zu bekommen. Vielmehr sind die Grenzen, wie eben ausgeführt, woanders. Ich muss also diese Flieger nehmen und sie gemäß den Vorgaben der Flugsicherung bei Wirbelschleppenstaffelung neu sortieren. Dadurch entsteht der sogenannte Verkehrsmix, der auch im Gutachten steht und der dann Eingang in die Berechnungen findet. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Fricke, Herr Lange und Herr Heldmaier haben noch Zusatzfragen. – Herr Lange, bitte.

Christoph Lange (Einwender):

Herr Prof. Fricke, das war ein typisches Beispiel für das, was ich vorhin eingangs gesagt habe: Sie wollen Mönchengladbach für Jets ausbauen und erzählen uns hier etwas von Kleinflugzeugen. Das ist so irrelevant wie nur irgendetwas. Was uns interessiert, ist die Kreuzung Jet/Jet. Das ist nämlich das Einzige, was relevant ist.

Sie haben hier die schöne Formulierung „Mischungsverhältnisse in einem Rezept“ gebraucht. Ich sage Ihnen einfach einmal ganz platt: Ein Kuchen schmeckt nicht, wenn Sie eine nur einzige Knoblauchzehe hineintun.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Heldmaier.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Herr Fricke, wie so oft – in Frankfurt war das auch der Fall; Sie erinnern sich vielleicht an Raunheim – reden Sie sich um Kopf und Kragen, und zwar diesmal aus folgendem Grund: In Ihrem Gutachten schreiben Sie auf Seite 79 genau das Gegenteil dessen, was Sie hier sagen. Sie schreiben dort nämlich, dass es durch die größere Masse der Flieger gefährlicher werde.

Hier haben Sie den Leuten vormachen wollen, dass die Flieger, die nach Sicht fliegen, eine höhere Unfallträchtigkeit haben. Das hat keiner in Abrede gestellt. Es stellt aber auch niemand in Abrede, dass die Flieger, die später in Mönchengladbach verkehren, eine größere Masse haben werden. Das heißt, dass das Unfallfolgegebiet größer sein wird. Sie haben es aber genau herumgedreht. Sie haben gesagt, in Mönchengladbach werde es jetzt sicherer,

weil diese Flieger nicht mehr flögen. Auf der anderen Seite haben Sie aber eine Unfallrate über die Masse der Flieger berechnet. In Ihrem Gutachten schreiben Sie auf Seite 79, dass genau das einer der Gründe sei, warum es jetzt gefährlicher werde – und zwar in einer solchen Größenordnung, dass man gar nicht zu diskutieren braucht.

Oder wollen Sie sagen, dass Ihr Ergebnis nicht stimmt? Wollen Sie sagen, dass Sie falsch gerechnet haben? Oder wollen Sie sagen, dass Sie richtig gerechnet haben? – Wenn Sie richtig gerechnet haben, können wir den Streit hier beenden. Sie haben richtig gerechnet. Keiner kritisiert Ihre Berechnungen. Ihr Ergebnis wird dann doch hoffentlich auch stimmen. Und wenn das Ergebnis von 10^{-3} bezüglich 2.500 Einwohnern stimmt, dann ist das ein verheerendes Ergebnis. Sie brauchen das hier doch nicht zu rechtfertigen. Kein Mensch greift Ihre Expertise an diesem Punkt an. Im Gegenteil: Wir begrüßen, dass Sie das so prima gerechnet haben.

Wenn Sie aber meinen, dass man sich auf Ihre Gutachten und deren Ergebnisse nicht mehr beziehen darf, dann müssen Sie uns das sagen.

(Beifall bei den Einwendern)

Es geht um die Ergebnisse und nicht um die Methodik.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Heldmaier, ich weiß nicht. Wir kennen uns wirklich lange, und Sie beschäftigen sich schon so lange mit diesem Thema. Gut; ich sage nur eines dazu: Ich denke, dass das, was ich eben zum Thema „Unfallhäufigkeit“ ausgeführt habe, transparent war. Ich hoffe das. Kleine Flieger fallen häufiger runter. Das sagt uns die Welt. Punkt. Das sagt uns die internationale Statistik. Sie können gerne in die vielen, vielen Datenbanken reinschauen. Sie sind alle öffentlich. Sie können sie einsehen.

Zweiter Punkt – ich versuche das sachlich abzuarbeiten –: Jetzt kommt Herr Heldmaier und erklärt, was ich gesagt habe, sei ein Widerspruch. – Es ist doch kein Widerspruch, wenn ein größeres Luftfahrzeug zwar seltener abstürzt, aber dann, wenn es denn abstürzt, natürlich größere Konsequenzen verursacht – so, wie es hier dargestellt ist.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Das habe ich nicht gesagt!)

– Natürlich haben Sie genau das gesagt: Kopf und Kragen; Seite 79. – Lesen Sie bitte nach, was dort steht. Es ist natürlich richtig, dass die großen Luftfahrzeuge größere Konsequenzen verursachen. Deshalb haben wir uns ja auch viele Gedanken gemacht, wie man das ordentlich abbildet. Und das tut man, indem man Teilmodelle bildet. Das wissen Sie auch alles, Herr Heldmaier. Ihnen brauche ich das nicht zu sagen, aber vielleicht der Zuhörerschaft.

Lassen Sie mich zumindest die Zeit investieren, etwas zum Berechnungsmodul zu sagen, auch wenn es mühevoll klingt.

Wir haben eine Unfallwahrscheinlichkeit. Große Flieger fallen seltener runter als kleine. Wenn sie denn runterfallen, gibt es natürlich die Notwendigkeit, zu fragen, wo sie runterfallen. Wir müssen sie also im Untersuchungsraum verorten. In diesem Zusammenhang gibt es auch wieder Eigenschaften. Das dritte Modell ist dann folgendes: Wenn wir wissen, wie häufig und wo sie runtergefallen sind, müssen wir wissen, was sie am Boden auslösen. – Dass diese Trends gegenläufig sind, ist wohl völlig einleuchtend. In Summe ergibt sich dann ein Ergebnis, bei dem kein Widerspruch existiert.

Herr Heldmaier, nun zu Ihrer Bemerkung: Fricke sagt 10^{-3} ; in den Niederlanden wären wir hier schon bei der Absiedlung. – Da kommen Sie mir auch nicht so davon; denn die Diskussion zu diesem Thema kennen Sie zu gut. Ich sage Ihnen eines – und das wissen Sie, wie gesagt, genauestens –: Die Diskussion ist hoch sensibel und hoch präzise zu führen. Es kämpfen ja viele, viele Köpfe – auch in Frankfurt; das haben Sie ja schon zitiert – darum, Klarheit darüber hineinzubringen, unter welchen Berechnungsrandbedingungen es überhaupt einen Grenzwert zwischen Akzeptanz und Nichtakzeptanz geben könnte. Die Niederländer haben eine Vorreiterfunktion – da haben Sie Recht –, weil sie den Wert 10^{-5} – der auch schwer zu fassen ist; es gibt aber wenigstens einmal eine Zahl – in die Gesetzesnovelle eingespeist haben.

Sie müssen aber auch wissen, dass die Niederlande dieses Modell für den Amsterdamer Flughafen Schiphol angewandt haben – und nur dort angewandt haben, um zu versuchen, diese Fragestellung in diesem schwierigen Kontext dieses hoch komplexen Flughafens behandeln zu können. Lieber Herr Heldmaier, vergleichen Sie jetzt bitte nicht den Flughafen Schiphol mit dem Flughafen Mönchengladbach. In dem niederländischen Gutachten – genau dem, das Sie hier ins Spiel gebracht haben – werden von der Verkehrsgeometrie, von der Konstellation und von den Randbedingungen her Zahlen geliefert, bei denen die Behörde dann sagt: 10^{-5} könnte der Wert sein.

Jetzt stehen die Deutschen vor der Fragestellung, die natürlich alle berührt: Wie gehen wir mit dieser Grunderkenntnis, die für einen Flughafen im Ausland mit der dortigen Gesetzgebung entwickelt worden ist, in Deutschland um? – Herr Heldmaier, in der Tat liegt es nahe, zu sagen: Wenn die Nachbarn 10^{-5} wählen, sollten wir das auch machen. – Nur: Seit der Ersterstellung dieses Gutachtens – ich glaube, 22. Januar 2003 – hatten wir intensivste Diskussionen darüber, wie man einen internationalen Konsens in dieser Fragestellung erzielen könnte. Es gab viele, viele Punkte, über die stark diskutiert worden ist.

Zwei Punkte – und jetzt bringe ich den Schluss zu Mönchengladbach – sind wesentlich, die Sie in Bezug auf Mönchengladbach und die hier dargelegten Ergebnisse wissen müssen. Wir sprechen in diesen Gutachten bewusst nicht von Absolutzahlen, sondern von Szenarien-

vergleichen, weil wir uns nicht anmaßen, die Absolutzahlen dieser Rechnungen auf eine Grenzwertdiskussion bezüglich eines Großflughafens mit einem ganz anderen Verkehrskonzept zu übertragen.

Wenn Sie das tun, sind zwei Punkte zu beachten. Diese beiden Punkte können Sie dann mitnehmen, Herr Heldmaier. Vor allen Dingen sind sie auch für die Behörde wichtig. Wenn Sie darüber diskutieren wollen, ob die im Gutachten ausgewiesenen Werte mit den Frankfurter oder den niederländischen Daten vergleichbar sind, müssen Sie wissen, dass es zwei Aspekte gibt, die definitiv anerkannt worden sind. Wir haben zu diesem Thema in Frankfurt jetzt auch die umfassende Qualitätssicherung vom TÜV Pfalz vorliegen.

Die Modelle unterstellen – das ist Detail, aber das ist wichtig –, dass in den sogenannten Unfallfolgegebieten, die Sie ja angesprochen haben, alle Menschen versterben. Dies ist eine methodische Unterstellung, die in diesem Gutachten hier gemacht wird. Alle Menschen in diesem Radius sind rechnerisch tot. Es gibt natürlich sicherlich glaubhafte Überzeugungen, dass das nicht nur so gesehen werden kann. Viele, viele Berechnungen – ich will es abkürzen – liefern hier eine Teilsterblichkeit. Das ist mittlerweile bei allen anerkannt. Dieser Aspekt ist zu berücksichtigen. Wenn Sie sich auf die Werte von Frankfurt und den Niederlanden beziehen, müssen Sie das also berücksichtigen, um einen Vergleich herstellen zu können.

Herr Heldmaier, von daher muss ich in Bezug auf die mir von Ihnen zuteil gewordene Ehre, nämlich Ihre Aussage, ich habe alles richtig gerechnet, feststellen: Das müssen Sie bitte auch im richtigen Kontext sehen. Diese Dinge müssen Sie beachten, wenn Sie in eine Grenzwertdiskussion einsteigen. Wir konnten diese Dinge in diesem Gutachten aufgrund der rechtlichen Situation bisher nicht berücksichtigen. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Heldmaier.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Ich denke, jetzt wird es doch ein bisschen zu facettenreich; sagen wir es einmal so. Herr Fricke, Sie haben in Frankfurt bei Ihrem ersten Gutachten G13 zum Flughafen ausbau gemerkt, dass Sie in den Wert – nämlich genau in diese 10^{-3} – hereingerutscht sind, der dann nicht genehm war. Relativ zeitnah haben Sie wahrscheinlich auch dieses Gutachten hier erstellt. Auch hier sind Sie in einen Wert hereingerutscht, der nicht mehr so richtig passt. Nun versuchen Sie, uns das mit irgendwelchen langatmigen Erklärungen zu verkaufen. Es ist und bleibt aber nun einmal die Zahl vorhanden, dass 836 Menschen im Ausbaufall unter diese 10^{-3} fallen, dass 2.166 Menschen unter 10^{-4} fallen und dass 8.154 Menschen unter 10^{-5} fallen.

Diese Menschen müssten in Schiphol abgesiedelt werden. In diesem Zusammenhang ist mir eigentlich auch egal, ob es der Flughafen Eindhoven oder der Flughafen Schiphol ist. Zwar

gilt diese Norm bei uns noch nicht; ob und gegebenenfalls wann sie bei uns gilt, sei einmal dahingestellt. Ein Gericht wird aber sicherlich auf diese Norm achten.

Sie liegen aber nicht bei einem Wert von 10^{-5} , bei dem in Amsterdam abgesiedelt wird, sondern um das Hundertfache höher. Ich glaube nicht, dass die Bezirksregierung auch nur den Hauch einer Chance hätte, ein solches Szenario planfestzustellen. Das kann so nicht sein.

Insofern wollte ich die Ergebnisse diskutiert haben und nicht Ihre umschweifenden Aussagen wie z. B. „Das betrifft nur Schiphol“ hören. Na gut; dann betrifft es eben Schiphol. Und hier betrifft es Mönchengladbach. Was macht den Unterschied? Die Menschen, die dort unten mit dem externen Risiko leben müssen, sind in der gleichen Situation – und nichts anderes. Daher können Sie uns hier nicht mit der Beschränkung auf Schiphol kommen und das Ganze dadurch verniedlichen.

Als ich Ihnen vorhin sagte, dass Sie sich um Kopf und Kragen reden, habe ich Folgendes gemeint: Sie haben versucht, den Leuten hier klar zu machen: Bei euch wird es sicherer, weil die unsicheren Flieger, zumindest zur Hälfte, nicht mehr fliegen. – Das ist genau die Methode, mit der Sie auch in der Öffentlichkeit immer auftreten. In Wirklichkeit steht im Gutachten aber, dass es deutlich unsicherer wird. Das haben Sie den Leuten hier nicht verkauft. Sie haben versucht, mit Ihrer Darstellung, die ja noch auf dem Projektionstisch liegt, den Leuten Folgendes zu verkaufen: In Mönchengladbach wird es sicherer, weil wir die unfallträchtigen Flieger hier rausholen. – Und in Ihrem Gutachten schreiben Sie das Gegenteil. Das ist der Punkt, an dem ich sage: Hier reden Sie sich um Kopf und Kragen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nun hat Herr Wilke das Wort.

Hans Wilke (Einwender):

Herr Vorsitzender! Ich habe zu der Fachdiskussion nichts beizutragen. Ich will aber etwas zum Verfahren sagen, und zwar zu Herrn Klinger. Die Planfeststellungsbehörde ist neutral. Sie ist genauso gut für uns da wie für den Antragsteller. Sie wissen, dass die Neutralität der Planfeststellungsbehörde im Zusammenhang mit Herrn Büssow schon einmal bezweifelt wurde. Herr Büssow hat sich aus dem Verfahren herausgehalten. Diese Sache ist erledigt.

Jetzt tritt aber Herr Klinger hier auf, und ich frage mich, in welcher Eigenschaft er das tut. Sie haben vorige Woche gesagt, Herr Klinger gehöre nicht mehr Ihrer Behörde an, sondern einem Landesministerium.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein. Sie verwechseln Herrn Klinger mit Herrn Hartmann.

Hans Wilke (Einwender):

Oh, dann entschuldigen Sie bitte. Also gehört Herr Klinger Ihrer Behörde an?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja.

Hans Wilke (Einwender):

Herr Klinger hat hier Ausführungen gemacht, die sich mit dem Unfall in New York befassten, und gesagt, es liege noch kein abschließendes Ergebnis vor. Für den unbefangenen Betrachter – als solchen würde ich mich jetzt einmal bezeichnen, obwohl ich Einwender bin; ich war früher auch bei einer Behörde und kann es in etwa beurteilen – ergab sich der Anschein, als ob er diesen Unfall aus dem Verfahren ausklammern will.

(Widerspruch von Ulf Klinger [BR Düsseldorf])

– Ich weiß, Herr Klinger: Sie haben es nicht getan; Sie haben es klargestellt. Es hatte aber diesen Anschein. Und so etwas lässt für den Betrachter Zweifel an der Neutralität der Planfeststellungsbehörde aufkommen. Das täte mir für die Behörde Leid. Ich bitte daher, dass die Behörde sich zu diesen Fragen zurückhält und allenfalls klarstellende Bemerkungen macht, wenn etwas falsch läuft. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Jetzt hat Herr Siewert von der Stadt Willich das Wort. Danach sind Herr Faulenbach da Costa, Herr Nägeler und Herr Lutter an der Reihe.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich habe eine Frage an Herrn Prof. Dr. Fricke. Sie haben eben zutreffend gesagt, dass man Kapazität und Sicherheit nicht vermischen darf. Ist das richtig?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ja.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Gut. – Sie haben weiterhin gesagt, dass Sie das Bedarfsgutachten von Prof. Dr. Wolf als Basis und Grundlage mit einbezogen haben. Ist Ihnen bekannt, von welchen Ein-Bahn-Kapazitäten im GEP- bzw. Planfeststellungsverfahren von Düsseldorf ausgegangen wird? Wie viel ist das?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ich vermute, dass es die 45 Bewegungen in der Ein-Bahn-Kapazität und die 55 Bewegungen beim Zwei-Bahn-Betrieb sind.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Hm. – Ist Ihnen aufgefallen, dass im GEP-Verfahren bzw. im Planfeststellungsverfahren unterschiedliche Angaben hinsichtlich der Ein-Bahn-Kapazität gemacht wurden?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Das müssten Sie jetzt präzisieren.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Einmal ist von 38 Flugbewegungen die Rede und das andere Mal – das gebe ich jetzt einmal aus meinem Kopf wieder – von den derzeit möglichen genehmigten Kapazitäten, die von einer Ein-Bahn-Kapazität sprechen – sprich: von 45; ja. Da gibt es jedenfalls erhebliche Unterschiede im Ein-Bahn-Szenario.

Jetzt gehen wir weiter auf das Zwei-Bahn-Szenario. Dort ist einmal von 55 Flugbewegungen die Rede. Ich habe hier zufällig auch den Antrag vom Düsseldorfer Verfahren. Dort ist jetzt von einer Zwei-Bahn-Kapazität die Rede. Wissen Sie, wie viele Flugbewegungen da zugrunde gelegt werden? – Ich kann es Ihnen sagen. Es sind 56 Flugbewegungen. Nach der TOSIM sind es sogar schon 60. Und jetzt schauen wir einmal in die Antragsbegründung: In Ziffer 7 auf Seite 7 der Antragsbegründung ist in einem engpassfreien Szenario laut DLR für das Jahr 2010 von 75 Flugbewegungen im Jahre 2010 die Rede.

(Beifall bei den Einwendern)

Es gibt also ganz erhebliche Diskrepanzen. Haben Sie alle diese Zahlen in Ihren Berechnungen mit zugrunde gelegt?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Natürlich nicht! Das sage ich deswegen so begründet, weil Sie eingangs selbst erwähnt haben, dass Sicherheit und Kapazität nicht zu vermischen sind.

Die gerade von Ihnen dargelegten Zahlen kann ich, wie ich gestehen muss, jetzt nicht sofort im Letzten nachvollziehen. Die 55 Flugbewegungen waren mir geläufig, die 56 aus der TAAM ebenfalls. Wenn beim DLR höhere Zahlen drinstehen, ist das durchaus darstellbar. Wenn man einmal in viele, viele Verfahren schaut, muss man nämlich sagen, dass die Kapazität ein interpretationsfähiges Thema ist – im Wesentlichen von zwei, drei, vier oder fünf Bewegungen. Diese Diskussion hat beispielsweise Herr Heldmaier angerührt, als er Ausführ-

rungen zum Thema „Verspätungskomponente“ gemacht hat. Diese Verspätungskomponente kann man eben mit einrechnen oder auch darauf verzichten.

Resümee der Geschichte ist nur: Wir befinden uns hier im Verfahren Mönchengladbach. Für die Sicherheit hier habe ich ein Datenerfassungssystem zur Erarbeitung der Berechnung bekommen. Dieses Datenerfassungssystem erscheint aufgrund der gewählten Annahmen erst einmal in sich plausibel. Ob Sie in der Modellierung jetzt zwei, drei oder vier Bewegungen mehr in Düsseldorf haben oder nicht, ist zweitrangig bzw. ist für die hier vorliegenden Berechnungen nicht von Bedeutung.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Gut. – Dann meine letzte Frage: Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 27. Oktober 1998 festgestellt, dass eine Verkehrsprognose allgemein mit den im Zeitpunkt ihrer Erstellung verfügbaren Erkenntnismitteln und unter Beachtung der für die Verkehrsentwicklung erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet sein muss. Dazu gehören auch die Wahl einer geeigneten fachspezifischen Methode, die zutreffende Ermittlung des der Prognose zugrunde liegenden Sachverhalts und das Vorliegen einer einleuchtenden Begründung des Ergebnisses.

Ich kann Sie gut verstehen, dass Sie hier bestimmte Daten vorgegeben haben. Vor diesem Hintergrund möchte ich Sie aber trotzdem bitten – und darum bittet die Stadt Willich Sie ausdrücklich –, noch einmal ein Szenario mit diesen engpassfreien Flugbewegungen im Jahre 2010 für den Flughafen Düsseldorf durchzuführen – und zwar aus folgendem einfachen Grund: Es muss auch gewährleistet sein, dass die Flüge in Mönchengladbach dann noch sicher abwickelbar sind. Sie sagten eben ja zutreffend, dass ein Rezept zusammengemixt werden muss. Dieses Rezept enthält eindeutig schon 75 Flugbewegungen in Düsseldorf. Diese 75 Flugbewegungen sind daher mit einzubeziehen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – In dieser Zwischenfragerunde lasse ich noch die Nachfragen von Herrn Faulenbach, Herrn Nägeler und Herrn Lutter zu. Danach möchte ich gerne mit der Rednerliste weiter fortfahren.

(RA Prof. Dr. Heribert Johlen [Antragstellerin]: Darf ich zu Düsseldorf noch etwas sagen, Herr Vorsitzender?)

– Ja, bitte.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Gerade wenn Sie Düsseldorf ansprechen und die Kriterien, die das Bundesverwaltungsgericht für eine Prognose aufgestellt hat, berücksichtigen, möchte ich noch einmal darauf hinweisen, dass wir für Düsseldorf eine rechtliche Schranke, eine Beschränkung auf das Ein-Bahn-System haben. Die können Sie nicht einfach wegwischen. Die Annahme, dass diese rechtliche Schranke fällt, geht in den Bereich der Spekulation. Man kann meines Erachtens als Gutachter realistischweise zunächst einmal nur davon ausgehen, dass die Ein-Bahn-Kapazität ausgeschöpft wird. Das ist eine technische Frage. Da kann man um ein, zwei Werte schwanken.

Man kann in bestimmten Fällen als Worst Case, wenn man z. B. die Lärmbelastung nimmt, vielleicht vom Wegfall oder der Auflockerung dieser rechtlichen Schranke ausgehen. Aber gerade wenn man sagt, eine Prognose muss realistisch sein, sollte man bei dieser Prognose nicht davon ausgehen, dass die Zwei-Bahn-Kapazität in ihren technischen Möglichkeiten genutzt wird.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Faulenbach.

Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):

Ich möchte kurz auf das eingehen, was Herr Prof. Johlen gerade gesagt hat. Herr Johlen, wenn ich mich recht erinnere – das sage ich ausdrücklich –, gibt es vom Dezember vergangenen Jahres ein Urteil des OVG Münster zu dem Thema Kapazitäten, in dem steht, dass gerade der sogenannte Angerland-Vergleich, nämlich die Beschränkung auf 91.000 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten, keine Kapazitätsbegrenzung darstelle, wenn ich das Urteil richtig gelesen habe; sondern in Punkt 3 steht, dass die zweite Bahn in Verkehrsspitzenzeiten zum Abbau von Verkehrsspitzen benutzt werden dürfe. Dies sei der Hinweis, dass es keine Kapazitätsbegrenzung am Flughafen Düsseldorf gebe. Das Ein-Bahn-System kann ausgenutzt werden, das haben Sie eben gesagt. Darum geht es im Moment noch. – Das ist das eine.

Ich habe jetzt ein paar Ausführungen hintereinander, weil ich auch zu dem, was Herr Fricke gesagt hat, etwas sagen muss. Zuvor aber muss ich meinem Vorredner nur ungern, aber trotzdem widersprechen, was die Frage der Neutralität der Behörde angeht. Wir haben es hier mit der Verfahrensbehörde zu tun. Ich bin nicht das erste Mal bei einem Erörterungstermin. Ich habe bisher auf keinem Erörterungstermin erlebt, dass sich eine Verfahrensbehörde so zurückgehalten hat wie sie es hier getan hat. Ich erwarte von der Verfahrensbehörde eigentlich genau das Gegenteil, damit ich erkennen kann, wo sie noch Fragen hat. Wo gibt es bei ihr Probleme zum Thema, zu der Planfeststellung? Dann kann ich darauf eingehen. Wenn aber die Verfahrensbehörde keinerlei Ausführungen macht, keine Fragen stellt und auch keine Reaktion zeigt, weiß ich nicht, ob sie das, was ich gesagt habe, verstanden hat.

Insoweit erwarte ich von der Verfahrensbehörde eine andere Darstellung, als sie sie hier an den Tag legt. Ich habe es schon anders erlebt. Insoweit würde ich es begrüßen, wenn auch von der Verfahrensbehörde zumindest zum Planfeststellungsantrag Fragen kämen.

Dass der Träger des Vorhabens mit seinen Gutachtern gut bestückt ständig hier sitzt, seinen Antrag weiterhin begründet und aufrechterhält, ist doch nur natürlich. Das würde ich an seiner Stelle genauso machen. Dass er auch nicht davon abrückt und sagt: Alles, was wir geschrieben haben, ist richtig!, ist doch auch richtig. Das würde ich an seiner Stelle genauso machen. Die Fragen, die wir von dieser Seite aus stellen, hat nicht der Vorhabensträger zu beantworten, sondern sie sind von der Verfahrensbehörde zu beantworten, denn Sie müssen zum Abschluss des Verfahrens eine Planfeststellung machen, ohne dass wir wissen: Sind unsere Fragen überhaupt in Ihre Beratung, Ihre Abwägung eingegangen? In dem Konvolut heißt es dann nachher: ... kurze Fragen abgehandelt, aus öffentlichem Interesse ..., überwiegend haben wir abgewogen ..., ... hat zurückzustehen vor öffentlichem Interesse und den anderen Sachen. – So viel dazu.

Jetzt zu Herrn Fricke: Herr Fricke, Sie haben immer wieder von Bedarfsprognose gesprochen. Diese Prognose ist keine Bedarfsprognose, sondern eine angebotsorientierte Prognose; das steht eindeutig so darin. Hier wurde die Frage gestellt, eine 2.400 m lange Bahn mit Verkehr zu füllen. Das ist keine nachfrageorientierte, sondern eine angebotsorientierte Prognose.

Die Prognose wurde im Jahre 2002 erstellt. Das Datenerfassungssystem, das Sie hier benennen, wurde im Jahre 2001 erstellt. Auf Seite 42 bezieht sich ARC – Airport Research Center – ausdrücklich auf das Datenerfassungssystem der Studie und sagt dann: Somit ist sichergestellt, dass diese beiden Studien, also die Prognose und das Datenerfassungssystem, untereinander kompatibel sind. Mit anderen Worten, die Prognose ist unter dem Gesichtspunkt erstellt worden: Was haben wir im DES? Ein DES ist keine Prognose, damit wir das deutlich machen. In Berlin ist es auch passiert, dass sich Gutachter, unter anderem auch das Airport Research Center, auf ein Datenerfassungssystem bezogen und von der Prognose geschrieben haben. Ein Datenerfassungssystem ist keine Prognose. Da stellt man auf, was sein könnte.

Zu den Tagesganglinien, die Sie genannt haben: Es mag sein, dass Sie die in Ihrem Gutachten haben. Nur, Herr Fricke, in der Prognose sind sie nicht. In der Prognose gibt es auch keinen Planungsflugplan. Es gibt keine Tagesganglinie und keine Aussagen über die Verteilung des Flugzeugmixes am Tage.

Sie haben 28 Bewegungen in der Stunde gehabt. Bei den Jahresbewegungszahlen, die Sie dort ausweisen, werden Sie am Flughafen Mönchengladbach fünf bis acht Bewegungen in der Stunde haben, keine 28. Insoweit könnte man alles relativieren. Das müsste man auch

machen, wenn es seriös gemacht worden wäre. Das kann ich hier nicht weiter ausführen, sonst würden meine Ausführungen zu lang.

Jetzt komme ich zu dem Thema Datenbanken, das sie auch angesprochen haben. Ich habe sehr aufmerksam zugehört und freue mich sehr auf unsere Diskussion, die wir in Frankfurt führen werden. Herr Fricke, in Frankfurt werden Sie genau das Gegenteil behaupten müssen. Es wird hochinteressant. Wir treffen uns im September. Am 12. September geht es los. Ich denke, dass wir dann die Diskussion zum Flughafen Frankfurt weiterführen können. Uns sind die Fragen bekannt. Es kommt nur auf die Frage der Auswahl an. Sie haben die Auswahl angesprochen. Deshalb sage ich: Das wird hochinteressant. Insoweit ist es die Frage: Wie werten Sie die aus?

Zu dem Thema Risikozonen – 10^{-3} , 10^{-4} , 10^{-5} – muss ich ein Beispiel nennen, Herr Fricke: Sie sind der erste Gutachter, der es geschafft hat, eine Risikozone innerhalb von zwei Jahren – ich glaube, das war die von 10^{-5} – in drei Gutachten um 92 % zu reduzieren. Das ging von 64 ha über 5,7 ha auf schließlich 2,5 ha im letzten Gutachten, ohne dass Sie begründen, warum dort Reduzierungen stattgefunden haben. Das betrifft Frankfurt. Man kann wunderschön nachweisen, wie Sie dort gearbeitet haben. Deshalb sage ich: Ich freue mich auf die Diskussion in Frankfurt.

Zum Schluss möchte ich noch einmal auf die Konfiguration hinweisen, Herr Fricke. Sie haben keine ähnliche Konfiguration zum Verhältnis Mönchengladbach – Düsseldorf genannt. Ich habe in 37 Ländern an Flughafenprojekten mitgearbeitet oder diese als Projektleiter bearbeitet, unter anderem auch an nationalen Luftverkehrsplänen mitgearbeitet. Ich muss Ihnen sagen: Mir ist eine solche Konfiguration von Flughäfen, die so zueinander liegen – Herr Heldmaier hat es eben schon gesagt, er ist geflogen –, bisher nicht begegnet.

Ich mache noch ein Beispiel. Herr Lindenmayer ist heute Nachmittag dran, vielleicht kann er dann darauf eingehen. – Ich nehme an, dass Sie nachmittags dran sind, Herr Lindenmayer. Sie reden zu lange. Sie kommen aber noch dran. – Zum Berliner Flughafensystem – Herr Heldmaier hat es eben kurz angesprochen – sagt die DFS in einem Schreiben ausdrücklich: Wir wollen 360.000 Bewegungen im Jahr konzentriert auf einen Flughafen haben, weil es auf drei Flughäfen – Flughafensystem – schwierig ist, das zu koordinieren. So gibt es ein Schreiben von der DFS. Herr Fricke, Sie sind auch in Berlin als Gutachter tätig und wissen das.

Dann gibt es einen Vorschlag, das Flughafensystem nicht nur bei drei Flughäfen zu belassen, sondern auf fünf Flughäfen zu erweitern. Dazu gibt es Aussagen, wiederum von der DFS in dem Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht, dass das nicht möglich sei. Man könne in einem so engen Raum 360.000 Flugbewegungen nicht koordinieren. Die Flughäfen liegen in Berlin in einem Radius von 60 km um die „Goldelse“, um die Siegessäule herum. Die DFS sagt, 360.000 Bewegungen könnte sie dort nicht koordinieren. In London liegen fünf

Flughäfen in einem Umkreis – ich weiß nicht, ob es da einen Mittelpunkt gibt, Trafalgar Square oder so etwas – von 50 km; dort werden 1 Million Flugbewegungen koordiniert. In Berlin haben wir allerdings die Situation, dass die Flughäfen praktisch alle parallel ausgerichtet sind – darum geht es – und keiner quer dazu liegt; da geht es nicht. Dann frage ich: Wie geht das? Herr Heldmaier hatte das eben angesprochen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Fricke, wollen Sie darauf antworten?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Es wurden viele Ausführungen gemacht, Herr da Costa, die sich nicht auf das hiesige Verfahren beziehen. Aber Sie haben damit Ausführungen machen und Trends andeuten wollen. Ich möchte die Zeit dafür nutzen, einem Eindruck entgegenzuwirken, den Herr da Costa mit seinen Ausführungen indirekt liefert: Die GfL rechnet wie sie möchte, die Dinge sind täglich wandelnd, wir wissen nicht, was wir von den Ergebnissen in ihrer Stabilität zu halten haben. Das ist der Punkt. Lassen Sie mich versuchen, Ihnen zumindest den Prozess ein wenig darzulegen.

Es wäre schön, wenn man als Wissenschaftler alle Probleme zusammenfassen und sagen könnte: Morgen habe ich das Ergebnis. Schauen Sie sich die Situation im Lärmgesetz heute an; vor 20 Jahren lief die gesamte Situation fast identisch ab. Man hat lange darüber gefeilscht, wo Grenzwerte liegen, ob der äquivalente Dauerschallpegel so und nicht anders zu definieren sei, welche Einflussparameter hineingehen sollten usw. Das ist ein Prozess der Diskussion – nicht nur des Erkenntnisgewinnes auf der wissenschaftlichen Seite, sondern auch der Akzeptanzdiskussion in der Gesellschaft usw. –, der ganz natürlich ist.

Bei dem Thema Risiko sind wir in einer sehr jungen Materie. Insofern gebe ich Herrn da Costa Recht: Es hat Veränderungen gegeben. Aber dass diese Veränderungen nicht transparent seien, weise ich auf das Schärfste zurück. Wir haben in den Papieren immer sehr genau deutlich gemacht, mit welchen Randbedingungen wir arbeiten. Dass wir in diesem Zusammenhang konkret bei dem Thema Risiko, weil es immer wieder angezogen wird, nicht alleine in der Bredouille stehen, zeigt allein – von Herrn Heldmaier gerne angeführt – das Thema NLR-Gutachten. Auch das NLR hat mit dem Thema Schiphol – ein Flughafen, meine Damen und Herren, mehr „mussten“ sie nicht unter den Hut bekommen – innerhalb von drei Jahren Korrekturen in seine Modellierung einbringen müssen; das sogenannte revised Model ist entstanden.

Nun kann man dazu immer, das verstehe ich aus Ihrer Sicht, sagen: Da wird irgendetwas in die richtige Richtung dokumentiert. Das ist nicht entscheidend – das will ich versuchen deutlich zu machen –, solange sie sich nicht im Konsens über einen Grenzwert, über eine Bewer-

tung des Ergebnisses befinden. Was nutzt Ihnen die Diskussion darüber, dass ein erstes Gutachten eine Risikofläche von X ha ausrechnet und das zweite eine geringere? Wichtig ist, dass Ihnen erklärt wird, wie ich zu dem Ergebnis komme. Das versuchen wir auf das Genaueste. Anschließend ist noch viel wichtiger, Herr da Costa, was dann mit diesem Wert konsequenterweise passiert. Geht er in die Diskussion ein – wie die 10^{-5} , die gerne angezogen werden – oder nicht und unter welchen Randbedingungen?

Die Prozedur, die wir hier durchgehen, war beim Lärm vor 20 Jahren – Sie können gerne einmal im Netz nachschlagen – genau dieselbe. Wir haben erst Methoden berechnet, die entstehen. Anschließend diskutiert man, was zumutbar ist und was nicht. Dies sei noch einmal erwähnt.

Ich glaube abschließend: Aufgrund der – darauf darf man vielleicht auch hinweisen – vielfältigen drei- bis vierfachen Qualitätssicherung, die wir jetzt erleiden durften – ich habe es genossen, dass wir so genau geprüft worden sind –, sind wir in einem Stadium der Modellierung, die sehr stabil ist, der keine nachhaltigen Änderungen mehr zugeführt werden. Auch diese müssen, wenn sie kommen, für Sie transparent bleiben. Am Ende entscheidet allein der Gesetzgeber in seiner Umsetzung, wie er mit den Daten umgeht und ob das Modell akzeptiert wird oder nicht. Wir haben einen Konsens mit vielen europäischen Ländern erreicht. Von daher können wir mit Fug und Recht behaupten, dass das, was jetzt vorliegt, stabil ist. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Nägeler, danach Herr Lutter.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Herr Prof. Fricke, bitte gehen Sie davon aus, dass wir zum einen keine Majestätsbeleidigung betreiben und zum anderen helfen wollen. Wir wollen nicht nur Ihnen, sondern auch dem Flughafen helfen, dass es zu einem Konzept und einer Lösung kommt, die allen gerecht wird. Wir diskutieren nicht über den 13:00- oder 14:00-Uhr-Betrieb, der weniger Frequenzen besitzt, sondern über den Worst Case. Ich habe das eben schon einmal aufgezeigt. Ich möchte Sie bitten, mir noch einmal das Auslastungsdiagramm von Dortmund zu bringen, weil ich Ihnen darauf etwas zeigen möchte.

(Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin]: Das müsste noch dort liegen!)

Kennen Sie, Herr Prof. Fricke, die Auslastungssituation von Düsseldorf? Dann wäre es nett, Sie hätten uns die hierhin gelegt. Die ist nämlich völlig konträr zu Dortmund. Dortmund steht heute nicht zur Debatte. Heute stehen Düsseldorf und Mönchengladbach zur Debatte.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich darf Ihnen vielleicht einmal helfen: Düsseldorf fängt derzeit bei 121 Flugbewegungen in den sechs frequenzreichsten Monaten mit einer Landefrequenz von 90 Sekunden an. Das heißt, um 6:00 Uhr ist der Wert hier oben und wandert über circa drei Stunden bis 9:00 Uhr permanent – – Schütteln Sie bitte nicht den Kopf, sonst übernachten Sie einmal eine Nacht bei uns in Korschenbroich oder in Kleinenbroich. Wir haben nette Hotels. Sie können auch bei mir übernachten.

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

Ich meine das nicht negativ. Ich habe nichts gegen Düsseldorf, ich diskutiere auch nicht gegen Düsseldorf.

(Folie: Tagesgang Spitzentag 2015)

Ich diskutiere nur gegen eine – ich möchte das vornehm ausdrücken – nicht akzeptable Konstellation von zwei Flugrichtungen, und zwar immer bei den Flugbewegungen der häufigsten sechs Monate. Darüber diskutieren wir. Das fängt morgens um 6:00 Uhr an. Zwischen 5:55 Uhr und 6:00 Uhr kommt die erste Maschine. Sie brauchen keinen Wecker, das garantiere ich Ihnen. Dann kommt alle 90 Sekunden gestoppt – ich habe nicht nur eine Uhr, sondern mehrere – bis circa 9:00 Uhr ein Flieger nach dem anderen an. In der gleichen Zeit gehen in Düsseldorf ab 6:30 Uhr jede Menge zu anderen Richtungen raus, weil die, die ankommen, dazu da sind, irgendwann wieder abzufliegen und nicht dort zu parken.

Dann gibt es eine Ruhephase, die zwischen 9:00 und 10:00 Uhr anfängt. Dann ist es relativ ruhig, derzeit bei 121.000 Bewegungen. Ab 15:00, 16:00 Uhr geht es bis 23:00 Uhr wieder los. Dann kommen die, die noch etwas später sind und trotzdem landen dürfen – wir haben für alles Verständnis –, alle 90 Sekunden.

Wenn wir jetzt über 131 Flugbewegungen nachdenken – da hätte ich gerne eine kurze, knappe Antwort von Ihnen –, wird dieses Szenario – – Darf ich Ihnen da etwas reinzeichnen?

(Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin]: Machen Sie! – Jürgen Nägler [Einwender] zeichnet auf der Folie.)

Sie sehen hier die 45 Sekunden. So wird Düsseldorf über den Zeitraum 9:00 Uhr aussehen – ich zeichne hier ein paar Kurven ein –, und so geht das bis zum Ende weiter. Das sind im Prinzip die beiden Hauptkennlinien. Hier findet auch noch etwas statt, aber das wäre der Punkt, wo Sie sagen: Da hat Mönchengladbach das Fenster, um Maschinen starten und landen zu lassen.

Geben Sie mir Recht, Herr Prof. Fricke, dass sich diese Balken verschieben, wenn wir auf 131 Starts und Landungen in den sechs Monaten mit der häufigsten Frequenz gehen? Denn ich kann keine Flugzeuge 100 m hintereinander starten und landen lassen. Es gibt, da kom-

men wir wieder zur Wirbelschlepe, einen ganz bestimmten Abstand, wo sich die Flugzeuge nicht näher kommen können. Das heißt, der Zeitraum, wo eine relative Ruhe für Mönchengladbach gegeben wäre und Starts und Landungen ermöglichen würde, würde enger.

Jetzt habe ich eben gehört – ich habe das auch schon einmal erwähnt –, dass die Planungen Düsseldorfs – auch die sollten wir berücksichtigen, wir sind nicht im luftleeren Raum – auf 75 Starts und Landungen, also Flugbewegungen pro Stunde gehen. Dann haben Sie im Prinzip einen geschlossenen Strich, der irgendwo bei 13:00 Uhr oder vielleicht auch bei 11:30 Uhr eine kleine Delle bekommt. Sie als Gutachter und Verantwortlicher – es geht hier nicht um Ihr Geld, damit können Sie machen, was Sie wollen, es geht um das Geld der Steuerzahler – müssen sich doch sagen: Meine Berechnung basiert nicht darauf. Das konzedieren wir Ihnen. Sie haben eine Rechnung gemacht, die hier keiner anzweifelt; sie hat ihre Richtigkeit. Ob 10^{-5} oder 10^{-3} die Schallgrenze ist, mag ich nicht zu beurteilen, denn ich bin wirklich Laie; aber Sie müssen doch als Verantwortlicher, der davon ausgeht, dass er ein bisschen Know-how auf dem Sektor hat, sagen: Das kann nicht mehr funktionieren.

Gehen Sie einmal weiter in der Zeitperspektive: Wenn das Verfahren positiv abgeschlossen würde, muss das Ganze gebaut werden. Dann sind wir bei 2006. Dann müssen noch Kunden geworben werden, und wir sind bei 2007. 2010 fahren wir dann wieder mit dem Bagger durch die Bahn, oder wie stellen Sie sich das vor?

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn ich das noch zu Ende bringen darf; ich nehme wieder meine große Karte.

(Karte)

Das, was geplant ist, sollte man tunlichst verlassen. Ich appelliere hier auch an die Verantwortung und die Vernunft der Geschäftsführung des Flughafens, Herr Böse. Das ist nicht zum Grinsen, sondern eine ernsthafte Diskussion.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Herr Böse ist heute nicht da!)

Indem wir die Start- und Landebahn parallel verlegen, wie das einmal war, Herr Prof. Fricke – ich darf ein bisschen in die Historie zurückgreifen, um Sie auf das Laufende zu bringen – – Als es darum ging, aus diesem Sportflughafen einen Regionalflughafen zu machen, war die erste Planung, dass die Start- und Landebahn – wie das jeder vernünftige Mensch tut und denkt – parallel zur Düsseldorfer gelegt wird. Nur die Militärs in Elmpt, das können Sie hier sehen, hatten etwas dagegen. Weil die Militärs in dieser Frage das Sagen hatten, hat man die Landebahn um 90 Grad gedreht und kommt jetzt zu dieser Krücke. Sie als Gutachter müssen sich darüber Gedanken machen und tragen die Verantwortung, diese Krücke zu argumentieren, die eine Lebensdauer von drei Jahren hätte, oder aber Düsseldorf muss sich auf einen wesentlichen reduzierten Flugbetrieb einstellen. Das kann nicht im Interesse aller

Beteiligten und schon gar nicht im Interesse der Stadt Mönchengladbach als einer der Träger des Flughafens sein. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich habe mich gefreut, als Herr Fricke vorhin sagte, dass der Schulflug verringert werden muss, wenn Mönchengladbach ausgebaut wird. Ich weiß nicht, ob Herrn Fricke die ganzen Daten und das, was 1995 bei dem kleinen Ausbau, bei der Genehmigung gesagt wurde, vorliegen. Da hieß es: Der Schulflug wird sich reduzieren. Da haben sich die Bürgerinnen und Bürger auch gefreut. 1992 hatten wir 31.000 Bewegungen im Schulflug, 1993 28.000, 1994 26.000 und 1999 48.800 Schulflüge über unseren Köpfen. Laut den Antragsunterlagen, die jetzt vorliegen, hat man 35.000 Schulflugbewegungen eingeplant. Herr Fricke, wissen Sie das?

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

Wenn dann anschließend die 35.000 Bewegungen auf 70.000 Schulflüge kommen, wird die Bezirksregierung sagen: Dagegen können wir nichts tun. Jeder, der fliegen will, darf fliegen. Das hat Herr Braun ebenfalls einmal dazu bekundet. Dann hat man sogar noch zwei Platzrunden angelegt, damit der Luftverkehr und der Lärm gleichmäßig verteilt würde. Dann haben wir noch sonntags und feiertags Schulflugverkehr. Am Volkstrauertag sind vier Schulflieger nacheinander hochgegangen als in Neersen gerade die Trauerfeier auf dem Friedhof war. – Das nur nebenher.

(Folie: Pro Woche ist ein Absturz „normal“)

Ein Bürger der Stadt Mönchengladbach gab in einem Interview zu bzw. sagte: Jede Woche ein Unfall mit Flugzeugen ist „normal“. Er ist Pilot, Mitglied der Vereinigung Cockpit usw. Es ging da um die Birgenair-Geschichte. Bei Birgenair waren es, glaube ich, Verständigungsschwierigkeiten zwischen den beiden Piloten, was vorhin schon einmal gesagt wurde: Junger Pilot, älterer Pilot – das passt nicht so zueinander. Am Flughafen Zürich ist einmal eine kleine Maschine abgestürzt, wo es bei schlechtem Wetter ähnlich war. Die rangen herum mit den Anflug-, Abfluglinien usw.

Zum Abschluss:

(Folie: Skyguide: Auch das Telefon war defekt)

Das schlimme Unglück über dem Bodensee – eine russische Maschine und eine Frachtmaschine – habe ich zufälligerweise ein paar Mal im Fernsehen, im Südwestfunk mitbekommen: Drei Leute von der Flugsicherung waren da, einer musste drei Monitore bedienen. Es gab eine defekte und eine funktionierende Telefonleitung, die gerade belegt war. Deswegen konnte irgendwer aus Deutschland den Lotsen nicht erreichen. Deswegen sind zwei Flugzeuge zusammengestoßen.

Warum erzähle ich Ihnen das? – Wir von Airpeace hatten vergangenes Jahr oder im Jahr davor die Deutsche Flugsicherung angeschrieben und gefragt: Wie ist es, wenn in Mönchengladbach und Düsseldorf zwei Flugzeuge gleichzeitig starten wollen? – Das ist ganz einfach, wir haben eine Telefonleitung in Dauerbetrieb, sagte Herr Strünck – er ist inzwischen, glaube ich, in Pension –, da gibt es überhaupt keine Probleme. So ist das mit Telefonleitungen, wenn man nur eine hätte. So kann man sich wahrscheinlich nicht verständigen.

Mehr wollte ich dazu nicht sagen. Menschlich ist alles, auch so etwas. Man kann vielleicht abschließend sagen: Opfer müssen gebracht werden, wenn wir es nicht vermeiden können. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Bevor wir in der Rednerliste fortfahren, habe ich eine Bitte von einigen Schülern vorliegen, die gerne eine Erklärung verlesen möchten. Ich nehme an, dass niemand etwas dagegen hat, wenn die Schüler zu Wort kommen und wir danach in der Rednerliste fortfahren. – Keine Einwände. – Dann bitte sehr. Kommt hier vorne an das Rednerpult. Nennt bitte für das Protokoll eure Namen.

Jonas Küppers (Schüler):

Unsere Namen sind Anna-Lena Wirtz und Jonas Küppers. – Wir sind gegen die Erweiterung des Flughafens in Mönchengladbach wegen mehrerer Sachen bzw. Probleme. Einmal wegen des Lärms: Es würde fast alle zehn Minuten ein Flugzeug über Neersen und ganz besonders darüber, wo wir wohnen, fliegen. Da die Flugzeuge, wenn sie über Neersen sind, entweder starten oder landen, sind sie ziemlich tief. So entsteht ungeheurer Lärm. Dieser Lärm könnte z. B. verursachen, dass wir uns nicht mehr konzentrieren und somit keine Hausaufgaben oder Ähnliches erledigen könnten. Außerdem wäre es dann unmöglich, sich im Garten zu unterhalten, in der Sonne zu liegen und zu lesen oder sich überhaupt mal auszuruhen. Da die Flugzeuge teilweise auch nachts fliegen, wäre es auch schwer zu schlafen.

Vom Thema Lärm direkt ins nächste Thema: Unsere Mütter sind lärmempfindliche Frauen. Anna-Lenas Familie und sie sind schon einmal wegen Lärms umgezogen. Damals war es wegen einer Autobahn. Ihre Mutter hat es nicht mehr ausgehalten. Gott sei Dank sind sie nur innerhalb von Neersen umgezogen. Doch wenn der Flughafen erweitert wird, ziehen wir bei-

de ganz aus Neersen weg. Dies wollen wir nicht, weil wir so schön wohnen. Wir haben keine Lust, das alles nur wegen eines Flughafens kaputtmachen zu lassen.

Anna-Lena Wirtz (Schülerin):

Das heutige Hauptthema heißt Flugsicherheit. Dazu ist uns auch etwas eingefallen: Schon jetzt kreisen ziemlich viele Düsseldorfer Flugzeuge über Neersen. Dann kommen auch noch die Flugzeuge aus Mönchengladbach dazu. Wie passt das zusammen? Es könnte schnell zu einer Kollision kommen.

Zu alledem, was wir jetzt vorgetragen haben, kommen noch andere Probleme, die wir nicht angesprochen haben. Ich finde, dass sich der Mönchengladbacher Flughafen nicht lohnt. Es ist doch egal, ob man nach Düsseldorf oder nach Mönchengladbach fährt, um in den Urlaub zu fliegen oder Ähnliches zu tun. Den Mönchengladbacher Flughafen braucht man nicht. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank. – Bitte sehr.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Mein Name ist Reinhard Balzer. Ich komme von der Flugsicherung in Düsseldorf. – Ich möchte den Beitrag der beiden Jugendlichen zum Anlass nehmen, sie nach Düsseldorf auf den Tower einzuladen, um ihnen einmal die Flugsicherung zu zeigen und transparent zu machen. Ich nehme sie nämlich durchaus sehr ernst und finde es auch äußerst mutig von ihnen, das hier zu machen. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Dr. Weiß.

Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß (Einwender):

Guten Tag, Herr Marten! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Mein Name ist Weiß. Ich wohne in Kaarst direkt unter der Einflugschneise des Düsseldorfer Flughafens und habe deswegen eine besondere Veranlassung, mich mit einem Gutachten zur Frage der Flugsicherheit zu äußern.

Vorab möchte ich aber noch etwas nachtragen, und zwar zu meinem Einwand am 31. Mai im Hinblick auf eine Behauptung von Herrn Zerbe, die Einwohnerzahl des MGL-Quellgebietes betrage 7,8 Millionen. In einem Gutachten vom April 2004 hatte ich eine Zahl von 1,7 Millio-

nen errechnet. Deswegen wollte ich das Thema noch ganz kurz abhandeln. Vor einigen Tagen habe ich mich an Herrn Zerbe gewandt und um Datenmaterial gebeten. Durch seine Sekretärin erfuhr ich, dass Herr Zerbe an einem Gespräch mit mir nicht interessiert sei.

(Zurufe von den Einwendern: Oh!)

Ich bedauere sehr, dass Herr Zerbe mir seine Darstellung nicht mitgeteilt hat. Trotzdem möchte ich meine Berechnung vorführen.

(Folie: Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach zum Flughafen – Strittiges Thema: Bevölkerungszahl des MGL-Quellgebietes)

Ich habe hier eine Berechnung über das Quellgebiet von MGL durchgeführt. Dafür habe ich dem Statistischen Jahrbuch von Nordrhein-Westfalen Einwohnerzahlen der betreffenden Kreise entnommen und sie mit einem Gewichtungsfaktor versehen, um die Lage von Mönchengladbach entsprechend zu würdigen. Ich brauche jetzt ja nur auf die Gewichtungszahlen einzugehen.

Selbstverständlich habe ich mit Mönchengladbach begonnen. Ich habe angenommen, dass alle Einwohner von Mönchengladbach den Flughafen MGL benutzen. Das ist natürlich schon eine sehr großzügige Berechnung. Deswegen möchte ich auch direkt zum Ausdruck bringen, dass ich sehr großzügig gerechnet habe. Das werden Sie auch an den weiteren Zahlen erkennen.

Natürlich starten auch Leute aus Düsseldorf in Mönchengladbach. – Die nächste Zahl ist für Neuss. Sie habe ich mit 0,3 gewichtet. Ich glaube, das ist auch akzeptabel. – Bei Krefeld habe ich 0,5 angesetzt, nachdem diese Stadt durch die Brücke der A 44 ganz nah an den Flughafen Düsseldorf herangerückt ist. – Kleve habe ich mit 0,5 gewertet, weil dort Weeze ist. Das ist wohl auch akzeptabel. – Viersen habe ich sogar voll gerechnet, also wieder sehr großzügig angesetzt. – Wesel habe ich mit 50 % in Ansatz gebracht. – Aachen habe ich nur mit 20 % gerechnet, weil sich vor der Haustür der Flughafen Maastricht befindet. – Den Erftkreis habe ich auch wieder sehr großzügig voll in Ansatz gebracht. – Heinsberg habe ich mit 50 % bewertet.

Somit komme ich auf eine Einwohnerzahl von 1,7 Millionen. Vergleicht man diese Zahl mit den 7,8 Millionen von Herrn Zerbe, dann ergibt sich ein Multiplikator von 4,6. Das ist ja eine ganz schöne Abweichung.

Abschließend bedauere ich, dass die Geschäftsleitung des Flughafens Mönchengladbach sich durch ihre Weigerung zur Kooperation dem Nachweis einer seriösen Datenangabe entzogen hat. Es bleibt dem neutralen Beobachter überlassen, aus diesem eigenartigen Verhal-

ten nahe liegende Schlüsse zu ziehen. – So weit zur Frage der Wirtschaftlichkeit, die ja auch im Zusammenhang mit der Bevölkerungszahl steht.

(Folie: Problematik der Flugsicherheit)

Nun komme ich zu meinem Gutachten zur Flugsicherheit. Zunächst trage ich Ihnen kurz die Gliederung vor. Zuerst geht es um den Nachweis einer vergleichbaren Situation im Weltflugverkehr zur Konstellation zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach. Anschließend mache ich Ausführungen zu einem Gutachten von Herrn Prof. Fricke vom 16. Dezember 1993. Danach trage ich meine Gedanken zum Gutachten der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung in Berlin vom Oktober 2003 vor und schließe natürlich, wie üblich, mit einer Schlussbetrachtung.

Erst einmal geht es hier also um den Nachweis einer vergleichbaren Situation im Weltflugverkehr zur Konstellation zwischen DUS und MGL. Als Vergleichsgrundlage für die gestellte Frage dient ein Schaubild mit folgenden Daten – wir haben das eben schon im Wesentlichen bei Herrn Nägeler gesehen –: Die Abweichung der Betriebsrichtungen beträgt ungefähr 8 Gradeinheiten. Sie liegen also fast im rechten Winkel zueinander. Der Kreuzungspunkt hat eine Entfernung von MGL von 3 Nautischen Meilen und von Düsseldorf von 8 Nautischen Meilen.

Die Frage nach einer vergleichbaren Situation im Weltflugverkehr stellte ich am 27. September 2001 an die DFS in Düsseldorf. Die Stellungnahme der DFS vom 15. Oktober 2001 lautete folgendermaßen – ich zitiere –:

Zu Ihrer Frage nach der Vergleichbarkeit mit anderen Luftraumsituationen empfehlen wir, beispielsweise den viel komplexeren Luftraum in der Umgebung von New York – z. B. mit dem Zusammenspiel von John F. Kennedy, La Guardia und Newark; nicht betrachtet die zahlreichen kleinen Plätze in diesem Bereich – zu betrachten.

Da ich nicht nachvollziehen konnte, dass in Anbetracht der großräumigen Raumverhältnisse im Umfeld von New York die Betriebsrichtungen von Flughäfen so ungünstig angelegt wurden wie im Falle DUS und MGL, bat ich dann um eine Konkretisierung der Behauptung. Daraufhin wurde mir bedeutet, man müsse erst einmal in der Zentrale feststellen, ob Unterlagen dafür vorhanden seien. Außerdem müsse eine Gebühr erhoben werden.

Nach vielen Bemühungen konnte ich mir das Kartenmaterial zu den betreffenden Flughäfen besorgen, das erwartungsgemäß meine Vermutung bestätigte.

(Folie: John F. Kennedy + La Guardia)

Wie dem beiliegenden Schaubild zu entnehmen ist, ergeben sich folgende Betriebsrichtungen: Auf diesen drei Flughäfen gibt es eine Hauptbahn und eine Querbahn. John F. Kennedy hat auf der Hauptbahn ganz genau wie La Guardia die Flugrichtung 31/13, während Newark 29/11 aufweist. Es gibt also nur eine kleine Abweichung um zwei Gradeinheiten. Die Querbahnen für alle drei Flughäfen verlaufen in gleicher Weise.

Zwar können Sie auf diesem Bild nicht die Nummern erkennen. Sie können aber die Struktur der Bahnen erkennen, beispielsweise hier bei John F. Kennedy und La Guardia. Auf einem zweiten Blatt habe ich auch die entsprechenden Daten für Newark.

(Folie: Newark)

Demnach sind – mit einer unbedeutenden Ausnahme für die Hauptbahn in New York von zwei Gradeinheiten – übereinstimmende Betriebsrichtungen festzustellen.

Nachdem gemäß „Spiegel“ die auf das Pentagon in Washington angesetzte Kaper-Maschine am 11. September 2001 in Boston auf Runway 13/31 startete, darf davon ausgegangen werden, dass die Betriebsrichtungen an der US-Ostküste standardisiert ist. Dies dürfte sich auch auf die kleinen Flugplätze beziehen, da in Anbetracht der großzügigen Raumverhältnisse in den USA keine Notwendigkeit besteht, von gleich gerichteten Betriebsverhältnissen abzuweichen.

Nachdem ich in meinem Gutachten vom April 2004 auf diesen Tatbestand aufmerksam gemacht hatte, war zu erwarten, dass sich die DFS um ein passendes Beispiel bemüht hätte. Bis heute ist mir davon leider nichts bekannt. – So weit zu dieser Frage der Vergleichbarkeit im Weltflugverkehr.

Nun komme ich zu dem Gutachten von Herrn Prof. Fricke vom 16. Dezember 1993. Als Schwachpunkte des Gutachtens seien teilweise Textpassagen aus dem Genehmigungsbescheid der Bezirksregierung Düsseldorf vom 7. Juli 1995 hervorgehoben.

Erster Punkt: Im Falle der notwendigen Höhenseparation bleibt es dem Piloten überlassen, ob er schneller oder langsamer auf die freigegebene Flughöhe steigt – auf Seite 59 zu lesen.

Weiterhin: Die vertikale Staffelung wird sich auf Sonderfälle beschränken – auch Seite 59.

Die Steigwinkelforderung von 8,5 % kann gemäß meinen Berechnungen vom 14. Juni 1994 auf Seite 2 nicht erzielt werden. – Auf Einzelheiten möchte ich hier aus Zeitgründen nicht eingehen. Ich kann das aber jederzeit belegen.

Auf Seite 29 wird ein Schema für ein Collision Risk Model für parallele Tracks gebracht. Dies ist wegen Fehlens paralleler Gegebenheiten für die Konstellation zwischen beiden Flughäfen abwegig.

Unabhängig von diesen Schwachpunkten ist festzustellen, dass im zugehörigen Gutachten, dem Gutachten der DFS, von einer Höhenseparation keine Rede ist – zumal zu Prioritätsregelungen im Rahmen der horizontalen Staffelung keine Alternativen aufgezeigt werden. Auch der Genehmigungsbescheid der Bezirksregierung Düsseldorf ist zur Frage der Höhen-separation mehr als zurückhaltend.

Jetzt komme ich zum Gutachten der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung in Berlin. Diese Gesellschaft hat zuletzt im Oktober 2004 zum Anschlussgenehmigungsverfahren ein Gutachten aufgrund der vom Flughafen Düsseldorf geforderten erhöhten Bewegungseckwerte je Stunde zur Risikoanalyse für den Flughafen Düsseldorf International erstellt. Dort wird auf den Seiten 137 bis 141 auf die sogenannten Interdependenzen zwischen den Flughäfen Düsseldorf International und Mönchengladbach eingegangen. Im Rahmen dieser Untersuchung werden als betriebliche Konstellationen vier Situationen herausgestellt.

(Folie)

Hier sind diese vier Situationen aufgeführt. Erstens geht es um die Windverhältnisse, zweitens um die Betriebsrichtungen in DUS und MGL, drittens um die Frage, ob eine Vertikalstaffelung möglich ist, und viertens um den Zeitanteil, der heute ja schon zur Sprache gekommen ist.

Im Fall 1 herrschen Westwinde vor. Es wird auf Runway 23 in DUS gestartet und auf Runway 31 in MGL gelandet. Hier ergibt sich eine eingeschränkte Vertikalstaffelung. Der Zeitanteil beträgt 45 %.

Im Fall 2 geht es um schwache Winde und diejenigen, die aus Süden kommen. Es wird gleichfalls auf Runway 23 in DUS gestartet und auf Runway 13 in MGL ebenfalls gestartet. Hier ist keine Vertikalstaffelung gegeben. Der Zeitanteil beträgt 35 %.

Im Fall 3 sind schwache Winde vorherrschend. Sie kommen aus Norden, wenn sie denn vorhanden sind. Die Landung in DUS erfolgt auf Runway 05 und die Landung in MGL auf Runway 31. Gleichfalls gibt es hier keine Vertikalstaffelung. Der Zeitanteil beträgt 10 %.

Fall 4, die letzte Situation, betrifft die berühmte Ostwindlage. In DUS wird auf Runway 05 gelandet und in MGL von Runway 13 aus gestartet. Gleichfalls ist eine Vertikalstaffelung nicht möglich. Hierfür wird im Gutachten wohlgemerkt ein Anteil von 10 % angegeben. Auf diese Anteilsfrage komme ich gleich noch zurück.

Dann wird ein Beispiel für die Konstellation 1 gegeben. Dieses Beispiel sehen Sie unten im Schaubild – um Ihnen einmal zu zeigen, wie das von der GfL dargestellt wird. Bei der Betrachtung des Schaubildes fällt der Passus „Koppelungspunkt“ auf. Dieser Begriff ist irreführend. Anstatt die notwendige Separation von Flugzeugen anzudeuten, wird offensichtlich die notwendige Koppelung von Steuerungsmaßnahmen durch Fluglotsen und Towerpersonal

begrifflich angesprochen. Aber auch der zweite Wortteil ist zu beanstanden. Es geht bekanntlich nicht um einen gedachten Punkt, sondern um einen Luftraum, in dem Flugzeuge zur Verhinderung einer Kollision geführt werden müssen. Die erforderlichen Koordinationsmaßnahmen liegen im besagten Koppelungspunkt.

Nun zu den Konstellationen: Zum Fall 1 wird ausgeführt, dass die zur vertikalen Staffelung von 1.000 Fuß geforderte Höhe von 3.000 Fuß von den in Düsseldorf startenden besonders schweren Langstreckenflugzeugen nicht erreicht wird. Deshalb ist letztlich eine Zeitstaffelung, also eine horizontale Staffelung, erforderlich. Dies mindert den Zeitanteil von 45 % in beträchtlichem Maße.

Für den Fall 2, der jeweils startende Maschinen betrifft, greift generell eine Prioritätsregelung zugunsten von DUS, weil eine vertikale Staffelung nicht realisierbar ist.

Fall 3 betrifft sowohl nach DUS als auch nach MGL anfliegende Maschinen, wobei die Kreuzung nur 2,4 Nautische Meilen von MGL entfernt stattfindet. Auch hier wird eine horizontale Staffelung festgestellt. Dabei wird verlangt, dass in dem Moment, in dem sich die sich DUS nähernde Maschine in dem Kreuzungspunkt befindet, das MGL ansteuernde Flugzeug mindestens 4 Nautische Meilen von MGL entfernt sein muss. Diese Forderung muss als sehr anspruchsvoll bezeichnet werden, weil es sich um die Steuerung einer in der Luft befindlichen Maschine handelt. Es dürfte ein besonderes Kunststück sein, Warteschleifen dieser Positionierung der betreffenden Maschine zu bewerkstelligen. Eine weitere Forderung besteht in einem Abstand von 10 Nautischen Meilen zwischen zwei anfliegenden Jets, die nach DUS wollen.

Diese letzte Forderung wird auch für Fall 4 erhoben, der sich auf in DUS landende und in MGL startende Flugzeuge bezieht. Hier ist zusätzlich eine Wirbelschleppenstaffelung bis zu 6 Nautische Meilen für MGL-Starter zu berücksichtigen.

Abschließend verneint die GfL in dem Gefälligkeitsgutachten eine Problematik der betrieblichen Regelung zwischen beiden Flughäfen, weist jedoch auf die gegenwärtig minimalen Verkehre in MGL sowie die geplante Ausweitung des Bewegungsvolumens in DUS und MGL hin und empfiehlt eine Überprüfung der Regelungsverfahren seitens der DFS. Schließlich wird auf Probleme der Landung in MGL hingewiesen, weil sie dort nicht unbegrenzt verzögert werden kann.

In der kritischen Analyse dieses Gutachtens ist festzustellen, dass von den vier Konstellationen nur Fall 1 – und das nur teilweise – eine vertikale Staffelung zulässt. Damit muss wesentlich mehr als 55 % der Betriebszeit in horizontaler Staffelung abgewickelt werden. Dieser Zeitanteil vermittelt nicht einmal eine endgültige Aussage; denn im Landeanflug nach Düsseldorf ist während dieses Zeitanteils eine besondere Verdichtung der Landefolge während der Rushhour zu verzeichnen.

Besonders interessant ist die GfL-Forderung nach 10 Nautischen Meilen horizontaler Staffe- lung in den Fällen 3 und 4, die zu einer Berechnung der stündlich möglichen Landungen in DUS veranlasst. Bei einer Landegeschwindigkeit von circa 180 Nautischen Meilen – vorhin war von 156 Nautischen Meilen die Rede; ich habe einmal 180 Nautische Meilen zugrunde gelegt – im Kreuzungsbereich Kleinenbroich/Büttgen, also circa 10 Nautische Meilen von Düsseldorf entfernt, ergibt sich folgende Berechnung:

Wir rechnen zuerst die 180 Nautischen Meilen auf eine Geschwindigkeit je Minute um, indem wir durch 60 dividieren. Dann bekommen wir eine Geschwindigkeit von 3 Nautischen Meilen je Minute. Die horizontale Staffelung muss, wie gesagt, 10 Nautische Meilen betragen. Diese 10 Nautischen Meilen werden durch 3 Nautische Meilen dividiert, sodass sich 3,3 Minuten für diesen Abstand ergeben. Um auf eine Umrechnung pro Stunde zu kommen, werden 60 Mi- nuten durch diese 3,3 Minuten dividiert. Damit ergeben sich 18,1 Landungen pro Stunde für Düsseldorf.

Der für DUS angestrebte Stundenwert von 45 Landungen ist damit reine Theorie; denn die- ses rechnerische Ergebnis dürfte in Wirklichkeit zutreffen, zumal die tägliche Rushhour in beiden Flughäfen zeitlich zusammenfällt. Für die beiden Situationen mit mindestens 20 % Zeitanteil werden nicht einmal 23 Landungen je Stunde im Start- und Landeverkehr ermög- licht. Der geplante Ausbau von Mönchengladbach und der bisherige Stundeneckwert von 38 Bewegungen sind völlig unverträglich, von den angestrebten 45 Bewegungen ganz zu schweigen. Die Schwierigkeiten der Koordinierungsmaßnahmen kommen auch dadurch zum Ausdruck, dass für MGL Startverzögerungen bis zu 20 Minuten erwartet werden.

Um weiterhin die effektiven Auswirkungen abzuschätzen, ist auf den nicht akzeptablen Zeit- anteil von 20 % hinzuweisen. Als Kaarster Bürger, der direkt unter der Einflugschneise von Düsseldorf wohnt, darf ich feststellen, dass fast täglich in der zweiten Tageshälfte bis spät in die Nacht der Landebetrieb in Düsseldorf von Südwesten her erfolgt. Um diese großzügigen Zahlen umzusetzen, kommt ein rechnerischer Zeitanteil von mindestens 30 % infrage.

Wahrscheinlich hat es die GfL im Hinblick auf die Horizontalstaffelung von 10 Nautischen Meilen bewusst unterlassen, die obige Berechnung durchzuführen, um die hier dargestellte Problematik zu kaschieren. Wegen der gegenwärtigen Bewegungsarmut in MGL ist die Ge- fährdung noch nicht in Erscheinung getreten.

Darüber hinaus muss zusätzlich gemäß Fall 4 für die Steuerung in MGL eine Wirbelschlep- penstaffelung bis zu 6 Nautischen Meilen in Betracht gezogen werden, was eine weitere Er- schwerung bedeutet. Zur Abrundung des gesamten Problems darf auf die umfangreichen Ausführungen der GfL zu Kontroll- und Koordinierungsmaßnahmen im Rahmen Düsseldorf, Anlage 6, hingewiesen werden.

(Folie)

Ich habe davon einen Auszug gemacht und zeige das. Das ist so wie das Kleingedruckte in den Versicherungsverträgen. Es ist ein umfangreicher Katalog. Hier handelt es sich um eine kleine Auszugesanalyse. Der Unterzeichner hat seinerzeit eine Auszugesanalyse gemacht und legt sie hier vor. Zur Behauptung der Flugsicherheit könnte als Beweis die Tatsache herangezogen werden, dass bisher nichts passiert sei. Diese Argumentation wäre sehr oberflächlich, denn die bisherige Bewegungsarmut in MGL hat die Steuerungsorgane keineswegs auf die Probe gestellt. Um das Ausmaß der Zunahme steuernder Maßnahmen verdeutlichen zu können, sei ein Vergleich der Bewegungen in der Vergangenheit und Zukunft heranzuziehen.

Nachdem sich die Geschäftsführung von MGL geweigert hat, unter anderem Datenmaterial zur Berechnung zukünftiger Bewegungen zur Verfügung zu stellen, bedarf es hier einer annähernden Berechnung. Ich gehe jetzt von Ausgangsdaten aus. Es geht einmal um die Planung des Passagiervolumens von 2,8 Millionen im Jahr; das haben wir am 31.05. gehört. Es geht darum, sozusagen die Anzahl der Passagiere pro Bewegung zu ermitteln. Wegen des Einsatzes von A 320 und B 727 habe ich pro Start und Landung mit 140 Passagieren und einer Auslastung von 0,7 gerechnet. Das bedeutet, dass je Bewegung 98 Passagiere befördert werden. Dann habe ich die 2,8 Millionen durch 98 Passagiere dividiert und 28.570 Bewegungen bekommen. In Anbetracht von 8.994 Bewegungen im Linien- und Charterverkehr 2003 ergibt sich ein Multiplikator von 3,2, also mehr als das Dreifache. Diese Zahl spricht für sich selbst.

In der Gesamtbetrachtung muss abgesehen von den verschiedenen Schwierigkeiten auf Extremsituationen abgehoben werden. Dies betrifft Tageszeiten und Wetterlagen, die von Dunkelheit und Nebel geprägt sind. Unter diesen Umständen muss im Spitzenverkehr besonders der Landeverkehr nach DUS wegen der Enge des Kreuzungsraumes in wenigen Sekunden im Zusammenspiel von drei Realisationsinstanzen entsprechend einem umfangreichen Maßnahmenkatalog – ich kann hierauf als Auszug verweisen – richtig entschieden werden. Dies geschieht während eines Zeitanteils von mindestens 55 %, wobei der Anteil der Bewegungen weitaus höher ist.

Schlussbetrachtung. Zusammengefasst ergeben sich folgende Feststellungen:

Erstens. Bisher ist noch keine dem Verhältnis zwischen DUS und MGL vergleichbare Konstellation im Weltflugverkehr nachgewiesen worden. Der Hinweis auf den Raum New York durch die DFS hat sich als Flop erwiesen.

Zweitens. Die von Herrn Prof. Fricke ohne Einschränkungen behandelte Vertikalstaffelung ist sowohl von der DFS als auch von der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung widerlegt worden.

Drittens. Die zwei Situationen notwendiger Horizontalstaffelung von 10 Nautischen Meilen für nach DUS fliegende Maschinen stellen nicht nur den für die Zukunft geforderten Stundeneckwert von 45 Bewegungen, sondern auch die gegenwärtigen 38 Bewegungen infrage.

Viertens. Der von der GfL vorgeführte Fall 3 verlangt das Kunststück, ein in der Luft befindliches Flugzeug so zu koordinieren, dass es mindestens 4 Nautische Meilen von MGL entfernt ist.

Fünftens. Generell muss ein von der GfL aufgezeigter Maßnahmenkatalog beachtet werden, wobei auch eine gewisse Flexibilität verlangt wird.

Sechstens. Besonders in Extremsituationen bei Dunkelheit und Nebel, in denen gegebenenfalls nicht durch den Piloten etwas korrigiert werden kann, ist im Zusammenwirken mit intensivem Flugverkehr ein hohes Gefahrenpotenzial gegeben.

Da der Unterzeichner in Kaarst direkt unter der Einflugschneise Düsseldorf wohnt, fühlt er sich im Falle eines Flugzeugzusammenstoßes betroffen. Natürlich ist sein effektives Risiko sehr begrenzt. Er denkt aber in erster Linie an die Flugpassagiere, die im Verhältnis 1:1 betroffen sind. Das furchtbare Unglück am Bodensee vor einigen Jahren ist zwar ein Sonderfall, es geschah aber in einem weitaus größeren Luftraum als in der Enge über Korschenbroich und Büttgen.

Das Fazit dieser Darlegungen besteht im Zusammenhang mit dem Nachweis der Unwirtschaftlichkeit des geplanten Flughafenausbaus darin, das Projekt zu den Akten zu legen. Es muss verhindert werden, dass auch nur ein Cent aus Mitteln der Steuerzahler und des hoch verschuldeten Landes Nordrhein-Westfalen in den Sand gesetzt wird.

Abschließend ist noch auf die Weigerung der MGL-Geschäftsführung, Daten zur Verfügung zu stellen, hinzuweisen. Dies beweist, dass dort kein Interesse an einer umfangreichen und umfassenden Betrachtungsperspektive zum Projekt besteht. – Damit bin ich mit meinen Ausführungen am Ende und danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Dr. Weiß. – Ich blicke auf die Uhr: Es ist 13:26 Uhr. Herr Rechtsanwalt Sommer, Sie wären der Nächste. Machen wir erst eine kleine Pause und setzen dann fort? – Herr Gorecki hat eine Zusatzfrage?

Herbert Gorecki (Einwender):

Warum ist dieser Bildschirm in unserem Rücken? Durch die Säule sehe ich nur die Hälfte. Ich sehe keine Schriften.

Ich stelle den **Antrag**: Da hinten wäre diese Leinwand für uns besser angebracht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir werden das mit der Technik abklären. Uns hilft die Leinwand allerdings sehr, das Problem auf dem Tisch zu erkennen. Ich schlage vor, dass wir bis 14:15 Uhr Pause machen. – Herr Sommer, einverstanden?

(RA Karsten Sommer [Vertreter]: Ja!)

(Unterbrechung von 13:28 Uhr bis 14:19 Uhr)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bevor Herr Rechtsanwalt Sommer das Wort bekommt, noch ein Hinweis zum weiteren Ablauf: Ich habe gehört, dass die Herren Gorecki und Drygalsky Herrn Lindenmayer gerne den Vortritt lassen möchten. Ist das richtig? – Können Sie sich darauf einstellen, nach Herrn Sommer dranzukommen? – Prima. – Herr Sommer, sind Sie so weit?

(RA Karsten Sommer [Vertreter]: Selbstverständlich!)

– Allzeit bereit.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ich habe ein Problem, bei dem ich gerne einhaken möchte. Ich habe den Schlagabtausch des heutigen Vormittags mit Interesse verfolgt. Für mich stellt sich immer wieder die Frage: Wem glaube ich und wem nicht? Nachvollziehen kann ich das in den Details nicht. Wenn ich es in der Pause richtig gehört habe, können das auch viele der Betroffenen nicht, die hier sitzen und versuchen, das alles für sich und ihre Betroffenheit zu bewerten.

In dem Gutachten steht etwas über bestimmte Flüge, die eingeschränkt werden müssten. Wir haben am heutigen Vormittag nicht an einer einzigen Stelle vernehmen können, welchen Anteil des Flugverkehrs am Flugplatz Mönchengladbach man nach Auffassung des Gutachters letztendlich einschränken müsste. Ich habe auch noch nicht richtig verstanden, wie das mit den Tagesganglinien, die vorhin diskutiert wurden, in Übereinstimmung zu bringen ist.

Was ich für mich verstanden habe, das will ich als Anmerkung vorwegschicken, ist: Hier wurde ein allgemeines Risiko in einem Bereich prognostiziert, den der Gutachter des Vorhabenträgers für noch nicht ganz so kritisch, die einschlägigen Fachgutachter der betroffenen Kommunen aber sehr wohl für sehr kritisch halten. Nun werden diese beiden Aussagen gegeneinander abzuwägen sein, ohne dass ich im Einzelnen nachvollziehen kann, was dahinter steckt bis auf die Tatsache, dass ich das lesen und möglicherweise auf die Plausibilität hin prüfen kann. So wird es vielen von uns anderweitig ausgebildeten Menschen gehen. Es

stellt sich immer die Frage: Wie bewertet man das Ganze? Das ist der einzige Punkt, zu dem ich an dieser Stelle gerne etwas sagen möchte.

Hier wurde sinngemäß gesagt, ein solches Sicherheitsrisiko habe ich an anderen Flughäfen auch. Das mag so sein. Ich wage es im Ergebnis nicht zu beurteilen, befürchte aber, dass es zutreffend ist. Der Unterschied – das ist meines Erachtens das Entscheidende für dieses Verfahren – bei den Aussagen zu dem Sicherheitsrisiko, das der Gutachter hier dargestellt hat, liegt nur darin, wie das öffentliche Interesse zu bewerten ist. Es ist letztendlich eine Abwägungsentscheidung zu treffen. Wir haben es im Flugsicherheitsbereich mit einem Bereich zu tun, in dem es keine absoluten Grenzen gibt, sondern letztlich eine fachgutachterliche Bewertung und sodann unter Einbeziehung aller Stellungnahmen und Einwendungen eine Bewertung der Zulassungsbehörde. Diese Bewertung der Zulassungsbehörde hat nicht nur das absolut errechnete Sicherheitsrisiko, sondern insbesondere auch zu berücksichtigen: Was liegt auf der anderen Seite der Abwägungsschale?

Ich möchte noch einmal an das erinnern, was wir vorletzte Woche diskutiert haben: die Frage der öffentlichen Interessen und des Bedarfs, auch wenn teilweise nicht einmal die Arbeitsplätze als öffentliches Interesse deklariert wurden; aber ich nehme einmal an, dass Sie das letztendlich doch machen wollen. Ich sage: Es macht einen mächtigen Unterschied, ob ich das gleiche Sicherheitsrisiko für den Flughafen Frankfurt am Main, für das Flughafensystem Berlin oder was hier noch alles diskutiert werden könnte, diskutiere oder ob ich dieses Sicherheitsrisiko für den Flugplatz Mönchengladbach ohne jeglichen Linien- und Charterverkehr und ohne jeglichen konkreten Bedarf diskutiere; denn hier stehen keine öffentlichen Verkehrsinteressen im Hintergrund, die der Flugplatz für sich beanspruchen kann. Insofern ist am Flugplatz Mönchengladbach keinesfalls dasselbe Sicherheitsrisiko zumutbar, das am Flughafen Frankfurt am Main oder an den Flughäfen in Berlin noch zumutbar sein mag. Wir diskutieren hier über zwei völlig unterschiedliche Sachen. Die Gewichtung liegt letztendlich bei der Behörde; aber das fehlende öffentliche Verkehrsinteresse ist offensichtlich.

Ich möchte gerne versuchen für unsere Seite in Frageform zu verpacken, was ich heute Vormittag etwas vermisst habe. Ich habe für mich nachvollziehbare Aussagen darüber vermisst: Wie kommt der Gutachter, in diesem Fall Herr Prof. Fricke, zu seinem Ergebnis? Welche Eingangsdaten hat er benutzt, und zwar insbesondere in Bezug auf das, was wir vorhin zwar ansatzweise gehört haben, was ich aber noch nicht ganz verstanden habe, nämlich die Simulation des Spitzentages. Dann möchte ich gerne auf die Frage kommen, die für mich als Laien in diesem Bereich entscheidend ist: Welche Beschränkungen hält der Gutachter für erforderlich? Wie wird er diese quantifizieren, um einen von ihm prognostizierten sicheren Flugbetrieb durchzuführen?

(Folie: Spitzentag 2000)

Aus dem Gutachten von Herrn Prof. Fricke möchte ich noch einmal den Spitzentag im Jahre 2000 zeigen, den er dort abgebildet hat. Wir haben hier eine Linie mit Flugbewegungen, die bei null um 6:00 Uhr beginnt, um 8:00 Uhr schon die Spitze von 61 erreicht, dann bis 12:00 Uhr etwa gleich bleibt, in der Mittagszeit abreißt – das wurde vorhin schon erörtert – und um 16:00 Uhr noch einmal fast die Spitze erreicht.

(Folie: Spitzentag 2015)

Wir haben dann die Prognose, die um 6:00 Uhr schon einige Flugbewegungen beinhaltet, um 8:00 Uhr gar nichts, während der gesamten Vormittagszeit keine vergleichbare Anzahl von Flugbewegungen und am Nachmittag nur 47 als Spitzenbelastung hat.

Mir ist aus der Diskussion heute Vormittag nicht ganz klar geworden, Herr Prof. Fricke, ich möchte Sie bitten, das noch einmal kurz zu erläutern: Wie kommen Sie von der Zahl für 2000 auf die Prognose für 2015? Daran möchte ich gleich eine zweite Frage anschließen, die Sie vielleicht in dem Zusammenhang beantworten können: Sie haben am Anfang Ihrer Ausführungen heute früh gesagt, die Zahlen in der allgemeinen Luftfahrt würden sich verringern; dadurch würde die Sicherheit tendenziell steigen. Ich bin mir nicht ganz sicher, ob Sie diese Aussage so meinten. Wenn Sie diese Aussage so aufrechterhalten wollen: Auf welche Entwicklungszahlen in der allgemeinen Luftfahrt stützen Sie diese Aussage?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Sommer, ich muss gestehen, Sie müssen mir mit der zweiten Frage ob der Tagesganglinie noch einmal helfen, ich war kurz abgelenkt; ich kann sie gleich aufnehmen.

Sie haben die Eingangsdaten des Gutachtens noch einmal richtig grafisch dargelegt. Wir haben für den Referenztag eine solche Tagesganglinie vorliegen. Damit noch einmal deutlich gesagt wird, wo diese Zahlen herkommen: Sie sind direkte Aufzeichnungen aus dem täglichen Fluggeschehen des Flughafens Mönchengladbach, seinerzeit vorgelegt worden. Aus dieser Zahl entstand die 61 als Spitze einer Tagesganglinie – also Ist-Daten, tatsächlich am Flughafen Mönchengladbach abgewickelte Bewegungen.

Die Prognose, das hatte ich heute Morgen kurz angerissen, stützt sich auf Daten, die Herr Kollege Wolf erarbeitet hat. In dem „Wolfschen Gutachten“ – das wurde wohl zu Recht kritisiert, ich habe nachgeschaut, es stimmt – ist diese Tagesganglinie nicht dargestellt, sodass man fragen könnte: Ist sie tatsächlich mit Bestandteil der Prognose gewesen? – Sie ist es. Wir haben von ARC eine Tagesganglinie erhalten, die unter Heranziehung von Vergleichsflugplätzen – ich hatte den Flugplatz Dortmund bereits erwähnt – eine typische Modelltagesganglinie für den Fall 2015 reflektiert. Aber dies kann, wenn man verschiedene Airports mit-

einander vergleicht, erst einmal nur mit dem sogenannten geregelten Verkehr funktionieren. Das war die untere Linie. Das ist der IFR-Verkehr.

Auf diesen IFR-Verkehr wurde jetzt quasi nach identischem Strickmuster wie es für den Fall 2000 stattgefunden hat, der erwartete Sichtflugverkehr draufgelegt mit der typischen Delle um die Mittagszeit und den beiden Spitzen. In Summe ergibt sich so ein modellierter – es ist eine Prognose – Spizentag von maximal 47 Bewegungen für den Spitzenfall. Warum diese Zahl geringer ist als die Referenzzahl von 61, hatte ich heute Morgen bereits dargelegt. Allein aufgrund der Tatsache, dass der VFR-Anteil deutlich reduziert wird, muss auch die Gesamtkapazität des Pistensystems heruntergenommen werden. Das heißt, eine Prognose kann nur glaubhaft das darstellen, was auch abwickelbar ist. Das ist das Resümee der Tagessganglinie 2000 und 2015.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Die zweite Frage war: Sie hatten heute Morgen angemerkt, dass das Sicherheitsrisiko dadurch tendenziell sinken würde, dass die Zahlen in der allgemeinen Luftfahrt in der Prognose geringer seien als die derzeitigen Zahlen.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Sommer, ich hatte versucht, das anhand des Diagramms bzw. der PowerPoint-Präsentation, die wir hier abgeleitet hatten, deutlich zu machen. Das Modell zur Risikoberechnung, das will ich noch einmal resümieren, hat drei Grundkomponenten, die ich heute Morgen schon einmal erwähnt hatte: Häufigkeit. Wenn ein Unfall passiert: Wo passiert er statistisch gesehen im Erwartungsgebiet? Das wird meist referenziert auf die Piste, also Abstand quer und längs zur Lage der Piste. Das ist das Verteilungsmodell, das Unfall-Location-Modell, wie wir sagen.

Die dritte Teilkomponente umfasst die Konsequenzbewertung. Wenn ein Unfall an einem Ort stattfindet: Welche Konsequenzen treten ein? Das sind die drei Komponenten.

Die erste Komponente war jene, die auf der PowerPoint-Präsentation zum Ausdruck kam. Sie beschrieb den Einfluss, den Sie korrekt wiedergegeben haben, des VFR-, also des Kleinflugverkehrs auf die Unfallhäufigkeit. Es ist richtig, dass kleine Flugzeuge statistisch gesehen häufiger verunfallen und somit eine Reduktion des Kleinflugzeuges eine Senkung der Unfallhäufigkeit zur Folge hat. Das ist aber nicht gleichbedeutend damit, dass man sagen kann: In Summe muss das Gesamtrisiko sinken. Auch die weiteren Komponenten, die ich eben anführte, und die Gesamtbewegungszahl müssen beachtet werden. Das heißt, Sie haben nur eine Häufigkeit: Alle soundso viel Flugbewegungen gibt es einen Unfall. Das ist das, was ich mit meiner Tabelle – 10^{-5} usw. – sagte.

Das müssen Sie mit der Anzahl an Bewegungen, die Sie modellieren, multiplizieren. Ich sagte schon zu Beginn heute Morgen, dass wir für die Prognose eine signifikante Verkehrsstei-

gerung von über 30 % unterstellen. Wir gehen in den verkehrsreichsten Monaten auf über 50.000 Bewegungen. Das wirkt diesem Trend entgegen. In Summe ist dann das zu bewerten, was im Gutachten als externes Risikobild für die Prognose dargestellt ist. Dort ist in keiner Weise erkennbar, dass sich das Risiko schmälert, sondern wir haben Steigerungen in den ausgewiesenen Kennzahlen sowohl der Risikoflächen als auch der Betroffenen, wie heute Morgen schon dargelegt worden ist.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke. – Herr Sommer, wir haben zwei Zwischenfragen. Können wir die noch nehmen? – Herr Nägeler und Herr Houben.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Herr Prof. Fricke, das Diagramm, das wir gesehen haben, war das Szenario Mönchengladbach alleine?

(Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin]: Sie meinen die Tagesganglinie?)

– Ja, der Tagesverlauf, also 2000 oder 2002 und dann 2015. Das war Mönchengladbach alleine?

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

– Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Prof. Fricke, ich habe eine zweiteilige Frage. Einmal: Sie haben heute Morgen ausgeführt, dass es kein direkt vergleichbares Szenario Mönchengladbach – Düsseldorf gebe, das man zum Vergleich heranziehen könnte. Gibt es einen anderen Landeplatz in Europa, bei dem so viele Kleinflugzeuge und so viele große Flugzeuge bei gleichzeitig querendem Verkehr des Flughafens Düsseldorf vorkommen?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ich hatte mich heute Morgen schon – das gebe ich offen zu – dieser Beantwortung entzogen zu sagen: Ich nenne Ihnen ein Flugplatzpaar A und B, das sich genau gleich oder sehr ähnlich verhält. Ich hatte versucht, das dadurch deutlich zu machen, dass ich sagte: Wir haben die Gegendiskussion mit dem Verkehrssystem in New York sehr umfassend geführt, wo man Ausführungen und Bilder sieht. Dann denkt man, die Parallelisierung von Pisten bedeutet:

Das ist weniger kritisch als das, was in Mönchengladbach passiert. Man muss sich im Einzelfall die Strukturen, die Verfahren anschauen. Kurzum kann ich Ihnen auch auf diese Nachfrage hin nur sagen: Ja, es gibt ähnliche Konstellationen von Flugplätzen, und es gibt auch ähnliche Verkehrsmischungen. Aber ich enthalte mich hier der Aussage, Ihnen einen Beispielflugplatz zu nennen, wie wir das heute Morgen gemacht haben, um zu sagen: Dort läuft es genauso.

(Heiterkeit bei den Einwendern – Zurufe von den Einwendern: Warum denn nicht? – Deshalb sind Sie doch hier!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Das heißt, Sie sitzen für den Antragsteller da und weigern sich, eine solche Frage zu beantworten.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir bekommen also kein Beispiel, wo es so viele Kleinflugzeuge und so viele Großflugzeuge gibt. Nehmen Sie sich einmal die Broschüre von Herrn Marten, die vorne ausliegt. In der Broschüre steht, dass Sie, die Antragstellerin und die Gutachter der Antragstellerin, auf Fragen zu antworten haben und nicht permanent irgendeinen Baum suchen sollen, hinter dem Sie sich verstecken können.

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

Kommen Sie hinter Ihrem Baum hervor und erklären, was Tacheles ist, sonst werden wir uns die ganze Woche über solche Fragen unterhalten. Dafür habe ich gesorgt, indem ich heute wieder hier bin. Ich lasse Sie nicht aus. Ich will wissen: Was passiert hier, und wo gibt es ähnliche Verhältnisse?

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Balzer, dazu.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Ich glaube, hier sind gerade zwei Sachen verwechselt worden, die man vielleicht geraderücken muss. Das eine ist der Kleinflugzeugverkehr, der in Mönchengladbach fliegt, der aber mit der Großluftfahrt, die in Düsseldorf fliegt, nichts zu tun hat, weil wir hier vom VFR-Platzrundenverkehr reden, der vollkommen unabhängig von dem Düsseldorfer IFR-Verkehr

genommen wird. Deshalb muss man das Ganze ein bisschen trennen. Auf der einen Seite muss man die Trennung zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach vornehmen: Großluftfahrt, die Düsseldorf anfliegt, Kleinflugzeuge, die in der Platzrunde in Mönchengladbach fliegen.

Auf der anderen Seite: Wenn in Mönchengladbach eine ausgebauten Bahn ist, findet in Mönchengladbach tatsächlich noch VFR-Flugverkehr, also Platzrundenverkehr – links herum, rechts herum –, in gewohnter Weise wie jetzt und zusätzlich ein Instrumentenflugverkehr mit Flugzeugen Größe 737, DC-9, was auch immer, statt.

(Zuruf von den Einwendern: Darum geht es!)

– Dann muss man aber sauber differenzieren. Da brauche ich keinen anderen Flugplatz. Flugplätze, wo VFR- und IFR-Verkehr gemischt herrscht, gibt es unzählige.

Nehmen Sie den Flughafen Stuttgart. Er hat – ohne dass ich die genauen Zahlen kenne – einen relativ hohen VFR-Fluganteil, und er hat auch IFR-Verkehr. Wenn ich die Folie richtig interpretiert habe – korrigieren Sie mich gegebenenfalls bitte, Herr Prof. Fricke –, reden wir hier in der Spitze – Prognose 2015 – von 15 bis 16 IFR-Flügen pro Stunde. Wenn ich das auf diese Bahn projiziere, findet mathematisch im Schnitt alle vier Minuten eine Landung statt. Der Abstand kann natürlich mal zwei oder drei Minuten betragen; mal gibt es dann wieder eine größere Pause.

Dieses lässt einen Mischverkehr mit VFR durchaus zu, da gerade der VFR-Betrieb und die Staffelung nach Wirbelschleppen durchaus Möglichkeiten bieten, um der Sportfliegerei einen breiten Raum zu lassen. Das halte ich für sehr wenig problematisch. Es gibt sicherlich viele entsprechende Flughäfen. Das hat aber mit der Problematik „Flugsicherheit mit Düsseldorf“, mit der es gerade von Ihnen vermischt wurde, sehr wenig zu tun. An dieser Stelle muss man sehr fein aufpassen und sehr sauber diskutieren. – Darauf wollte ich an dieser Stelle nur hinweisen. Schönen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Uns liegen jetzt weitere Zwischenfragen vor, Herr Sommer. Wenn Sie sich wieder einschalten wollen, sagen Sie bitte Bescheid.

(RA Karsten Sommer [Vertreter]: Ich würde schon gerne noch weitermachen!)

– Gut. Dann darf ich die Herren Lutter und Heldmaier um ein bisschen Geduld bitten. Herr Sommer, bitte.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ich bitte um Verständnis dafür, dass ich schon noch ein bisschen weitermachen möchte. Nur, weil ich jetzt eher die Frage-und-Antwort-Form gewählt habe, will ich nicht darauf verzichten, meine Ausführungen auch zu Ende zu bringen.

Ich habe jetzt angefangen, einiges zu lernen. Herr Balzer, ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie uns über Ihre eben gemachte allgemeine Aussage hinaus – die im Ergebnis richtig sein mag, die im Ergebnis genauso gut falsch sein kann; ich kann es nicht sagen – in der Detaildiskussion helfen könnten; denn diese allgemeinen Aussagen helfen uns überhaupt nicht weiter. Wir haben heute schon den ganzen Vormittag mit Allgemeindiskussionen verbracht. Wichtig sind aber konkrete Diskussionen.

Ich habe jetzt zweierlei gelernt, Herr Prof. Fricke. Erstens. Ihre Äußerung von heute Vormittag, Sie hätten die Tagesganglinie dem ARC-Gutachten entnommen, können Sie so nicht aufrechterhalten. Diese Aussage steht dort nicht drin.

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

– Ich habe dieses Gutachten von vorne bis hinten durchgeblättert. Dann sagen Sie mir bitte, an welcher Stelle die Tagesganglinie darin steht. – Mir geht es einfach darum, noch einmal klar zu kriegen, auf welcher Grundlage wir hier diskutieren. Ich will es nachvollziehen. Ich habe heute Vormittag versucht, Ihre Aussage nachzuvollziehen. Diese Zahlen habe ich im ARC-Gutachten nicht gefunden. Deswegen meine Nachfrage hier.

Nun zum zweiten Punkt, den ich gelernt habe: Sie sagen, es ergebe sich ein relatives Sicherheitsvorteil durch einen Rückgang der allgemeinen Luftfahrt. Auch diese Aussage kann ich so nicht stehen lassen, Herr Prof. Fricke. Es ist kein – wohlgemerkt: kein – Rückgang der allgemeinen Luftfahrt prognostiziert. Das Gutachten des ARC führt zur allgemeinen Luftfahrt in jedem einzelnen Kapitel aus, dass man dort mangels anderweitiger aussagekräftiger Zahlen das langjährige Mittel für die Prognose genommen hat. Und weil man für die Prognose für die allgemeine Luftfahrt des Jahres 2015 das langjährige Mittel, also das Mittel über mehrere Jahre, genommen hat, finden Sie dort einen geringfügigen Rückgang gegenüber 1998. Das hat aber nichts mit einem allgemeinen Rückgang der allgemeinen Luftfahrt zu tun, sondern bewegt sich im Bereich von jeweils wenigen 100 Flugzeugen.

Der große Anteil sonstiger nicht gewerblicher Flüge sinkt von 17.000 auf gut 15.000. Das ist aber keine signifikante Abnahme, sondern sozusagen die Prognosegrundaussage. Mangels anderweitiger Prognosegrundlage ist man nämlich davon ausgegangen, dass die Entwicklung in etwa so bleibt, wie sie über das Mittel der vergangenen Jahre war. Das ist auch nicht verwunderlich; denn es liegt in der Systematik des Prognosegutachtens begründet, das wir vorletzte Woche diskutiert haben. Herr Prof. Wolf hatte nämlich eigentlich nichts und hat versucht, aus diesem Nichts mit allgemeinen Erwägungen einen bestimmten Bedarf, eine be-

stimmte Nachfrage auf diesen Flugplatz zu projizieren. Insofern ist es auch nicht verwunderlich, dass in Bezug auf die allgemeine Luftfahrt nichts weiter vorhanden ist als die Aussage: In den letzten Jahren hatten wir so viel, und da bleiben wir in etwa.

Vor diesem Hintergrund – ich nehme das nur als Ausgangsbasis für mich, weil ich verstehen möchte, woher die Zahlen kommen – wundert mich nun wieder eines. – Vielleicht können wir noch einmal dieses Bild zeigen.

(Folie: Spitzentag 2015)

Rufen Sie sich bitte die vorhin genannte Zahl in Erinnerung, auf die auch Sie noch einmal hingewiesen haben, Herr Prof. Fricke: 85 % VFR-Anteil. Ich sage jetzt einmal pauschal: 85 % allgemeine Luftfahrt. – Und da spielt dann meine Logik nicht mehr mit. Ich rufe jetzt in Erinnerung, dass im Jahre 2000 in der Zeit von 8:00 Uhr bis annähernd 12:00 Uhr 61 Flugbewegungen pro Stunde stattfanden. Wir sehen hier den Spitzentag 2015 – und in der Zeit von 8:00 Uhr bis 12:00 Uhr maximal unter 40 Flugbewegungen. Beim Ausgangsspitzentag 2000 wird darin ein ebenso großer – sogar noch größerer Anteil – allgemeiner Luftfahrt enthalten sein wie später im Jahr 2015. Was mir jetzt nicht ganz plausibel ist, ist Folgendes: Sie haben 85 % allgemeine Luftfahrt. Wie können Sie die allgemeine Luftfahrt über ein Modell für den Spitzentag 2015 zeitlich so verschieben? Mit anderen Worten: Wie können Sie die allgemeine Luftfahrt in den Nachmittag schieben und am Vormittag nur noch so kleine Verkehrsanteile haben, dass Sie wahrscheinlich nicht mit Düsseldorf in Konflikt kommen?

Daran schließt sich für mich rein logisch eine zweite Frage an – wie gesagt, ich möchte es erst einmal nur verstehen –: Dann haben Sie aus dem Gutachten aber die Aussage, im Wesentlichen bleibe alles so, wie es ist. Mit anderen Worten: Ich habe die allgemeine Luftfahrt. Ich habe also ein paar Taxiunternehmen und Ähnliches. Diese Unternehmen führen jetzt schwerpunktmäßig am Vormittag Flüge durch. Sie kommen dann nachmittags wieder rein. Ich habe zwei Verkehrsspitzen. Die will ich im Jahre 2015 auch noch haben. Aber irgendwie habe ich sie nicht mehr. Sie kommen hier nicht mehr raus. Da ist kein Verkehr mehr. – Mir als normalem Menschen stellt sich da also einfach die Frage: Wo bleibt die allgemeine Luftfahrt – also die Taxiverkehrsunternehmen und was es da nicht alles gibt – in diesem Spitzentag 2015?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef (Antragstellerin):

Ich möchte dem kurz eine Aussage gegenüberstellen, die auf Seite 66 des Prognosegutachtens getroffen wird. Vom Jahr 2000 aufs Jahr 2015 ist dort ein Rückgang von insgesamt 20 % in der allgemeinen Luftfahrt aufgeführt, round about von 70.000 Flugbewegungen per

anno auf 57.000 Flugbewegungen. Der größte Rückgang ist hier im Schulflugbereich zu verzeichnen, wo die Zahl laut der Prognose allein von 46.172 auf 35.000 zurückgehen wird.

Es gibt also einen Rückgang um 20 %, sprich: von 70.000 auf 57.000 Flugbewegungen – allerdings per anno.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Nur eine kurze Anmerkung dazu: Das Ausgangsjahr des ARC-Gutachtens ist 1998; deswegen jetzt die anderen Zahlen. Wenn Sie die Seiten zur Prognose lesen, stellen Sie auch fest: Die Prognose ist im Wesentlichen eine – ich sage es einmal pauschaliert – Festschreibung des Istzustandes. Dadurch kommen jetzt die unterschiedlichen Zahlen zustande. – Dies nur als Anmerkung für die Zuhörer hier im Saal, damit es auch alle nachvollziehen können.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Für das Jahr 2000 war der Istflugbetrieb als Referenzflugbetrieb genannt. In der Darstellung von Herrn Prof. Wolf zum Verkehr 2000 und 2015 sind die Zahlen für 2000 das Ist.

(RA Karsten Sommer [Vertreter]: Lassen wir es dabei!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Drücken Sie bitte noch einmal den Knopf am Mikrofon, Herr Sommer.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ich wollte dazu jetzt gar nichts sagen; denn darüber kann sich jeder beim Lesen des Gutachtens selbst ein Bild machen. Ich habe ja nur gesagt, dass die Ausgangszahlen von 1998 sind. Wir könnten jetzt die Seiten austauschen, auf denen das steht. Das bringt den Leuten hier im Saal natürlich relativ wenig. Es fängt an auf Seite 27 mit der Luftverkehrsentwicklung 1998 bis 2015. Ich denke, das ist geschenkt. Die Kernaussage ist ja nur, dass es im Jahresmittel der Ausgangsjahre keinen erheblichen Rückgang gibt. Das ist die Kernaussage.

Jetzt habe ich einfach folgende Frage: Wie bringe ich das in Übereinstimmung mit dem Spitzentag 2015, an dem in der Vormittagszeit nicht mehr viel fliegen kann?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Sommer, ich darf noch einmal die wesentlichsten Punkte zusammentragen, damit Sie das ganz transparent vor Augen haben. Die unteren Linien, also die IFR-Verkehre in dieser Tagesganglinie, kommen aus der Prognose des Kollegen Wolf. Sie haben jetzt noch einmal gesagt, ich hätte das infrage gestellt oder nicht aufrechterhalten. Ich habe heute Morgen schon eingeräumt, dass es offensichtlich versäumt wurde, in der Prognose auf diese Tagesganglinie hinzuweisen oder sie als Quelle zu benennen. Deswegen findet man sie auch nicht. Das habe ich ja schon gesagt. Diese Tagesganglinie – und das wird Ihnen Herr Wolf sicherlich auch gerne schriftlich bestätigen – kommt aber von ihm und ist ein Teil seiner Prognose. Sie ist von der Größenordnung her wohl auch relativ unstrittig. Darüber haben wir bisher ja auch nicht gestritten. Das sind die unteren Linien.

Jetzt sagen Sie, für Sie sei nicht nachvollziehbar, wie nun die Gesamtspitze zustande kommt. Noch einmal: Wir haben auch in der Prognose einen quantitativen Rückgang im VFR-Verkehr drin. Dieser Verkehr wird weniger, weil es eine Geschäftskonzeption des Flughafens ist, dieses voranzutreiben. Der VFR-Verkehr ist eigentlich auch nicht bedarfsorientiert vorhersagbar. Vielmehr wird er in der Regel, da es sich um Schulflug- und Privatverkehr handelt, im Wesentlichen über das Kostenmodell geregelt. Das bedeutet, dass die Entgelt-Policy oftmals darüber entscheidet, in welchem Umfang Schulflugbetrieb an diesen Flugplätzen stattfindet. Hier geht eine Intention der Antragstellerin dahin, diesen Anteil zugunsten von Geschäftsverkehr zu reduzieren. Das ist hier abgebildet.

Und noch einmal konkret: Die Grundsatzdaten vom ARC, ergänzt um die VFR-Prognose der Antragstellerin, ergeben die Tagesganglinie. Diese kann man dann darstellen. Dann sieht man in Bezug auf jede einzelne Stunde, wie viel von welchen Verkehrsarten stattfinden soll.

Wichtig für die Sicherheitsberechnungen ist jetzt Folgendes – damit das auch noch einmal deutlich wird –: Es geht nicht darum, günstige oder weniger günstige Konstellationen zu finden, die nun gerade in Bezug auf die Nachfragesituation von Düsseldorf reinpassen oder nicht reinpassen. Wir schauen auf dieser Seite im Gutachten nur nach Mönchengladbach und fragen: Was wird dort als Verkehrsnachfrage angenommen? – Diese Annahme mündet hier in diesem Fall in eine Zahl von 47 Bewegungen, die natürlich, wie die Bilder ja zeigen, aus Sichtflugbetrieb und Instrumentenflugbetrieb zusammengesetzt sind. Diese Zahl geht dann in die vielfältigen Berechnungen ein, die Sie im Gutachten sehen können, und liefert Ergebnisse. – Ich hoffe, dass jetzt zumindest der Dateneingangsbereich klar und eindeutig erläutert ist und dass keine Unsicherheiten mehr darüber bestehen, wie diese Zahl entstanden ist und wie sie ins Modell eingeht.

Im Gutachten führen wir anschließend Berechnungen auf Basis dieser Spitzenstunde durch. Natürlich könnte man kritisch fragen, wie es sein kann, dass ein Verkehrswachstum stattfindet und gleichzeitig das Aufkommen in der Spitzenzeit gesenkt wird. Das mag zuerst einmal nicht einzusehen sein; denn man könnte sagen: Das müsste doch mitwachsen. – Ich habe

schon versucht, deutlich zu machen, woran das liegt – nämlich an der Struktur des Verkehrs. Herr Balzer hat es ja auch noch einmal ausgeführt. Es geht darum, dass die Verkehrsarten VFR und IFR in sich andere Kapazitäten produzieren. Vereinfacht gesagt, kriegen Sie mehr VFR-Verkehr als IFR-Verkehr abgewickelt. So kommt es zu diesem reziproken Verhalten, kann man sagen, dass das eine absinkt und das andere steigt. Beide Werte sind im Gutachten aber berücksichtigt, damit nicht der Eindruck entsteht, dass man nur den Trend nutzt, der einem gefällt. Wir haben sowohl die Spitzenuntersuchung – 61 versus 47 – durchgeführt. Das Verkehrswachstum, das sich ja in den Durchschnittsbetrachtungen reflektiert, haben wir ebenfalls für beide Fälle untersucht. Dort zeigen wir ja, dass ein Verkehrswachstum von im Schnitt über 30 % vorliegt. Diese gesteigerten Verkehrsmengen sind im Modell auch berücksichtigt. – Vielen Dank.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Eines sehe ich nach wie vor nicht, Herr Prof. Fricke, und zwar die Beantwortung der Frage: Wie kann man bei – ich sage das jetzt einmal ganz grob – weitgehend ähnlichen Zahlen der allgemeinen Luftfahrt die allgemeine Luftfahrt an den Spitzentagen so herunterrechnen, dass man auf solche Zahlen kommt? Beim Durchschnittstag gleicht sich das ja ein Stück weit wieder an. Aber auch bei den Durchschnittstagen geht man von anderen Zahlen aus. Insofern wäre mir daran gelegen, zu erfahren, wie man letztendlich zu dieser Ermittlung der dargestellten Durchschnitts- und Spitzentage kommt.

Wenn ich Sie richtig verstanden habe, muss man diese Frage aber an das ARC richten. Insofern stelle ich jetzt einfach einmal an den Flughafenbetreiber die Frage, ob er in der Lage wäre, uns diese Darstellung zur Verfügung zu stellen, damit wir nachvollziehen können, wie hier mit den Flugbewegungen umgegangen wurde.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

War das Zustimmung, Herr Zerbe?

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir müssten dazu auch noch einmal Herrn Prof. Wolf ansprechen.

(Zuruf: Wie bitte?)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Er wird Herrn Prof. Wolf ansprechen, hat Herr Zerbe gesagt.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Das heißt für uns, dass wir gelegentlich noch einmal nachfragen werden. Oder?

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Ja!)

– Gut. – In Bezug auf die Grunddaten habe ich im Wesentlichen noch eine Frage. Die Berechnungen, die Herr Nägeler hier vorgelegt hat, gehen ja von bestimmten Geschwindigkeiten aus. Wenn ich es richtig sehe, handelt es sich dabei um Flugzeuggeschwindigkeiten, die Sie brauchen, um die Sicherheitsabstände zu berechnen. Wenn ich nicht irre, finden sich diese Fluggeschwindigkeiten in Ihren Gutachten nicht. Wenn ich die Diskussion heute Vormittag richtig verstanden habe, handelt es sich auch um unterschiedliche Geschwindigkeiten, von denen Sie ausgehen und die bei Berechnungen in Bezug auf die Frage, welche Kapazitätseinschränkung man gegebenenfalls in Mönchengladbach hat, wenn Düsseldorf Vorrang hat, zugrunde gelegt werden müssen.

Sie haben vorhin eine Zahl von acht bis 20 Minuten genannt. Können Sie uns noch einmal konkreter sagen, wie man die Kapazitätseinschränkungen berechnet, die Sie dieser Angabe von acht bis 20 Minuten zugrunde gelegt haben?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Sommer, diese Ausführung zu den acht bis 20 Minuten bezog sich nicht auf unser Gutachten. Vielmehr ging sie einher mit der Diskussion um die Vergleichbarkeit der hier getroffenen Aussagen mit der TAAM 43 der Deutschen Flugsicherung. In diesem Zusammenhang gab es heute Morgen die Aussage, dass bei den im TAAM-43-Gutachten für das Zukunftsszenario 2 unterstellten 55 Bewegungen in Düsseldorf der Verkehr in Mönchengladbach zum Erliegen käme.

Diese Aussage habe ich insofern korrigiert, als dass ich das zitiert habe, was in der Executive Summary des TAAM-Berichts steht. Dort wird natürlich erst einmal differenziert – das haben wir heute Morgen ja alle gemeinsam noch einmal rekapituliert –, und zwar nach den entsprechenden Witterungsbedingungen, also danach, welche Bahn aktiv ist. In Abhängigkeit davon müssen wir diese Beurteilung dann ja vornehmen. Und da kann man einfach Folgendes sagen: Wenn Westwind herrscht – sprich: die Bahn 23 in Düsseldorf aktiv ist –, gab es im Grunde genommen keine nennenswerten Probleme, auch nicht im Zukunftsszenario 2. Bei Ostwindlagen gab es aufgrund der unterstellten Prioritätenregelungen, dass erst Düsseldorf und dann Mönchengladbach abgefertigt wird, Verzögerungen in Mönchengladbach in dem genannten Größenbereich. – Dafür zeichne ich in dem Sinne aber auch nicht verantwortlich. Ich habe Ihnen nur dargelegt, wie sich die Situation aus der TAAM darstellt.

(Zuruf von den Einwendern: Wer ist denn dann dafür verantwortlich?)

– Ich habe diesen Zuruf gehört. Vielleicht hilft es insofern ja, wenn wir jetzt auf die Dinge zu sprechen kommen, die hier in diesem Gutachten erstellt worden sind. – Was hier im Sicherheitsgutachten passiert ist, ist Folgendes: Wir haben nun einmal die Vortex-Staffelung, also die Wirbelschleppenstaffelung, die heute auch schon mehrfach belastet worden ist, zwischen 3 und 6 Nautischen Meilen zwischen den einzelnen Luftfahrzeugen im Worst Case anzuwenden – immer dann, wenn die Gefahr von Wirbelschleppenbildung besteht. Das ist im

Modell auch vollständig so erfolgt. Und um die Kapazität, die wir im Gutachten darlegen, zu berechnen, sagen wir: Für den Instrumentenflugbetrieb gelten die gesetzlichen in der BFVK niedergelegten Mindeststaffelungswerte unter bereits enthaltener Beachtung der Wirbelschleppenstaffelung zwischen 3 und 5 Nautischen Meilen, und zwar deswegen, weil wir in Mönchengladbach nur sogenannte LIGHT- und MEDIUM-Verkehre haben. – Daraus ergibt sich eine Kapazität für den IFR-Verkehrsanteil.

Darüber hinaus existiert ein VFR-Verkehrsanteil, der quasi noch mit abgewickelt werden muss. Über die entsprechenden Verlaufskurven haben wir jetzt lange diskutiert. Ihre Frage lautete ja: Wie geht das miteinander einher? – Im Gutachten wird an dieser Stelle Folgendes gemacht: Dieser VFR-Verkehrsanteil wird nach den dort geltenden Regeln abgewickelt. Wir haben eine Kontrollzone um diesen Flugplatz herum, eine nördliche und eine südliche Platzrunde. Der VFR-Verkehr ist, wie wir gerade auch schon gehört haben, im Wesentlichen Schulflugbetrieb mit Platzrundencharakter. Diese Platzrunden werden sequenziert, also in der Reihenfolge gesteuert, und gehen dann nach dem Verfahren „Sehen und gesehen werden“ auf die Piste herunter.

Wenn im Jahr 2000 in Mönchengladbach nachweislich 61 Bewegungen stattgefunden haben und der dortige Verkehrsanteil von IFR und VFR bekannt ist, können wir jetzt also sagen: Für den IFR-Anteil müssen die Regeln gelten, wie wir sie in der Flugsicherung anwenden. Für den verbleibenden Teil ergibt sich eine verfügbare Restkapazität, die ja offensichtlich genügt hat, um diese 61 Bewegungen tatsächlich herunterzubringen. Dies wird dann im Umkehrschluss heruntergerechnet. Ich glaube, Herr Faulenbach da Costa hat das heute auch schon angesprochen, als er die im Gutachten genannte Zahl von 1 Nautischen Meile als obskur bezeichnet hat. Das ist aber in der Tat der rechnerische Flugabstand zwischen zwei VFR-Luftfahrzeugen in diesem Modell.

Dies also ist das Kochrezept. Ich versuche es noch einmal zu resümieren: Man nehme den IFR-Anteil. Für ihn nimmt man alle Regeln, die die Flugsicherung vorgibt. Dort staffelt sie nämlich. Sie muss also die Abstandswahrung zwischen den Luftfahrzeugen nach den geltenden Regeln gewährleisten. Für den VFR-Verkehr staffelt sie nicht. Vielmehr regelt sie die Anflugreihenfolge. Die Staffelung obliegt dem Luftfahrzeugführer. Das ist dann Ermessenssache. In der operativen Praxis kann man sehr wohl sehen, dass Werte bis auf 1 Nautische Meile herunter durchaus gängig sind. Anders sind die typischerweise hohen Verkehrszahlen auch nicht erklärbar, die an vielen, vielen Flugplätzen in Deutschland stattfinden. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Sommer, es gibt noch vier Zusatzfragen. Können wir sie zulassen? Oder möchten Sie fortfahren?

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Eine kurze Frage, dann die Zusatzfragen, wenn Sie gestatten. Ich bitte noch einmal um Verständnis; denn eine Rückfrage habe ich dann doch noch. – Ich habe das Gefühl, jetzt ungefähr an dem Punkt zu sein, an dem Herr Faulenbach da Costa heute Vormittag auch schon war und an dem Sie auch schon waren. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, bräuchte ich, um Ihre Aussage nachzuvollziehen, die Anteile von Instrumentenflugverkehr und die Anteile von Sichtflugverkehr – die, wenn ich es richtig verstanden habe, im Gutachten nicht im Einzelnen für die einzelnen Tageszeiten aufgesplittet sind –, um daraus Rückschlüsse für die Einflüsse auf die Kapazität zu ziehen.

Mit anderen Worten: Um jetzt das Ganze logisch nachzuvollziehen – gesetzt den Fall, ich könnte es, was ich mir nicht zumuten möchte und auch gar nicht kann; andere hier im Saal können das aber vielleicht –, brauche ich also zusätzliche Zahlen zu Ihrem Gutachten. Dann stellt sich mich folgende Frage: Welche Zahlen sind das? Und wie können die Betroffenen diese Zahlen ermitteln, um nachzuvollziehen, was hier eigentlich gemacht wurde, woraus also die Ergebnisaussage „Es gibt kein großes Problem“ resultiert?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Sommer, für den Referenzfall 2000 ist auf Seite 24 exakt diese Information niedergelegt. Dort ist für den Maximaltag eine Quotierung der IFR- und VFR-Verkehre aufgeführt, nämlich 3,9 % IFR- und 96,1 % VFR-Verkehr. Über die Herkunft der Daten haben wir jetzt ja umfassend gesprochen. Dazu wird es über Herrn Kollegen Wolf auch noch einen Nachtrag geben, in dem dargestellt wird, wie diese Zahlen begründet werden. Nehmen Sie einmal an, die Zahlen seien so in Ordnung; ich sage das einmal ganz flach.

Wenn Sie nun verstehen wollen, welche Kapazität aus diesen Zahlen resultiert, dann finden Sie, wie ich gerade ausgeführt habe, die Information für das Referenzszenario auf Seite 24, wo Sie diesen Rechengang durchgehen können. Es ist auch eindeutig ausgewiesen – das ist ganz wichtig –, wie mit den Flugabständen des VFR-Verkehrs und den IFR-Staffelungskriterien, die selbstverständlich auch in der um Mönchengladbach herum installierten Kontrollzone anzuwenden sind, umzugehen ist.

Von daher haben Sie im Grunde genommen alle Zutaten, um diese Berechnung durchzuführen. Ich gebe natürlich zu – Sie haben das ja implizit gesagt –, dass dies mühevoll ist und für den einen oder anderen vielleicht nicht immer nachvollziehbar ist, weil die Kürze der gutachterlichen Darstellungen nicht ausreicht, um einzelne Rechenschritte zu belegen. Da bin ich immer d'accord. Den guten Wurf zwischen zu viel und zu wenig hinzubekommen ist halt sehr schwer.

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass auch der etwas kompliziertere Fall der Prognose auf Seite 50 in gleicher Weise erläutert wird. Auch dort finden Sie den Anteil von IFR- und VFR-Verkehr, nämlich 48,6 % IFR- und 51,4 % VFR-Verkehr.

Darüber hinaus haben wir – das steht unten auf der Seite – auch den gesonderten Anteil für den entsprechenden Spitzentag im Prognoseszenario geliefert. Über den Daumen haben wir an diesem Spitzentag 23,4 % IFR- und 76,6 % VFR-Verkehr.

Sehen Sie es mir nach, dass ich diese ganzen Zahlen genannt habe. Sie haben ja implizit den Vorwurf gemacht, ich müsse hinterm Baum hervorkommen und wir müssten wirklich mal alle Zahlen beieinander packen. Das wollen wir auch tun.

Abschließend möchte ich noch den Link zu Herrn Balzer geben, der ja noch einmal die kapazitiven Auswirkungen im Bereich des IFRs reflektiert hat. Jetzt können wir sehr schön sehen, dass bei der Spitze von 47 Bewegungen – Prognose – der IFR-Anteil 23,4 % beträgt. Ich bin also round about bei einem Viertel. Über den Daumen sind wir damit bei 12 Bewegungen – sechs Starts und sechs Landungen – pro Stunde in der Spitzenstunde von Mönchengladbach. Das ist das, was die Prognose sagt.

Somit haben Sie auch in etwa das Mengengerüst, das vorhin schon erwähnt worden ist und das sich in etwa in der TAAM 43 wiederfindet. Sie müssen es nachsehen; da geht natürlich die eine oder andere Bewegung hin und her. Genauer kriegen wir es nicht hin. Es passt aber auf die Bewegung genau hier hinein. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank. – Jetzt können wir die Zusatzfragen abarbeiten. Auf meiner Liste stehen Herr Lutter, Herr Heldmaier, Herr Ewald, Herr Nägeler und Herr Klingner. Herr Lutter, bitte.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich habe in Erinnerung, dass in den Antragsunterlagen steht, für Mönchengladbach seien 60 Flugbewegungen pro Stunde inklusive IFR und VFR – also Kleinflugzeuge, Schulflug usw. usf. – vorgesehen. Wie will man die auseinander halten? In den Schulflugzeugen sitzen ja Flugschüler, wenn auch mit einem Lehrer.

Und wie rechnet man eigentlich die sogenannten Platzrunden, bei denen das Landen trainiert und ein Durchstarten durchgeführt wird? Sind es, wenn ein Schulflugzeug eine Stunde in der Luft ist und zwölf Mal auftucht, zwölf Flugbewegungen in der Stunde? Oder ist das nur eine Flugbewegung? Ich habe früher schon einmal versucht, das herauszufinden; diese Frage konnte mir aber keiner beantworten. Ich weiß nicht, wie man das sehen muss. Sind es tatsächlich fünf mal zwölf Flugbewegungen, wenn fünf Schulflugzeuge gleichzeitig in der Luft sind? Oder sind es nur fünf Flugbewegungen? – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Fran-Josef Kames (Antragstellerin):

Wenn fünf Luftfahrzeuge in der Luft sind und jeweils zwölf Platzrunden machen, dann sind es fünf mal zwölf gleich 60 Landungen – und 60 Starts. Letztendlich wären es also sogar 120 Flugbewegungen; denn die Zahl der Flugbewegungen ist die Summe der Starts und Landungen. Hier ist es aber immer ein Touch-and-Go-Verfahren. In diesem Fall sind es also 60 Flugbewegungen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Heldmaier.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Ich glaube, jetzt ist es einmal an der Zeit, hier zu intervenieren; denn wenn die Blinden und die Lahmen Fußball spielen, gewinnen immer die Lahmen, weil sie dauernd „Tor“ rufen. – Herr Fricke, ich glaube, Sie müssen sich noch einmal mit den flugbetrieblichen Gegebenheiten auseinander setzen. Erstens. Ihre Staffelungsangaben stimmen nicht. Die Wirbelschleppenstaffelung, die Sie so schön als Vortex-Staffelung bezeichnen, beträgt nicht 3 bis 6 Nautische Meilen, sondern 4 bis 6 Nautische Meilen. – Das zum einen.

Dann sagen Sie etwas, was so gut klingt, nämlich „Executive Summary der TMM-Simulation der Flugsicherung“, und sprechen von acht bis 20 Minuten Verspätung. In Frankfurt rechnet man mit vier Minuten Verspätung. Acht bis 20 Minuten sind eine inakzeptable Verspätung.

Deshalb sind wir uns wohl einig, dass wir – ich wiederhole das heute Morgen Gesagte – zeitnah diese Simulation einsehen müssen – und zwar nicht die Dokumentation; wir wollen die Simulation sehen. Das geht auch an die Adresse der Flugsicherung. Dafür fahren wir auch nach Langen. Ich habe es ja gar nicht so weit.

Der nächste Punkt betrifft die Trennung VFR, IFR, HEAVY und LIGHT. Da verwechseln Sie nun wirklich alles; denn ein VFR-Traffic kann LIGHT oder sein MEDIUM sein, und ein IFR-Traffic kann LIGHT, MEDIUM oder HEAVY sein. Wenn Sie jetzt hier allen Ernstes und auch ohne Widerspruch von der Antragstellerin oder von der Behörde behaupten, dass ein Flugzeug sich VFR hinter eine 737 oder sogar nur eine Dash 7 setzen kann, nur weil es nach Sichtflugregeln fliegt, muss ich ganz klar sagen: Sie kriegen in den Zwischenraum zwischen einem IFR-Flug, der MEDIUM ist, und einem IFR-Flug, der LIGHT ist, keinen einzigen Flieger rein. Da können Sie keine Platzrunden fliegen, lieber Herr Fricke.

Den Flugschüler müssen Sie Richtung München schicken, weil Sie in dieser Perlenkette keinen Platz haben. Er kann sich dort nicht einfädeln, weil er hinter einem MEDIUM fliegt. Ob er nach Sicht fliegt oder nicht: Er fällt so oder so vom Himmel. Er muss den Abstand von 6 bzw. 5 Meilen einhalten. – Wenn Sie den Kopf schütteln, Herr Lindenmayer, müssen Sie das be-

gründen. Das ist der Staffelungsabstand eines LIGHT hinter einem MEDIUM. Ob er VFR oder IFR fliegt, ob er eine Platzrunde fliegt oder geradeaus aus Südosten kommt, ist im Grunde einerlei. Das heißt, die Einschübe von VFR-Flügen oder gar Schulungsflügen sind geradezu fahrlässig. Das geht gar nicht, denn Sie bekommen zwischen zwei Fliegern, die diesen Abstand halten müssen, keinen zusätzlichen Flieger rein.

Das heißt, Sie haben eigentlich mit einem Betriebsszenario gerechnet, wo Sie die Flüge in Blöcken abhandeln: Erst einmal kommen Ihre IFR-Flüge, dann macht der Tower-Lotse Pause, und dann kommt das Päckchen VFR-Flüge. So funktioniert ein Flugplatz nicht. Wenn Sie Pech haben, Sie müssen den Worst Case annehmen, und Ihre zwölf Bewegungen IFR MEDIUM, IFR LIGHT, IFR MEDIUM kommen, müssen Sie mir sagen, wo Sie dann noch Platz für einen Schulbetrieb haben. Das war das, was mir erst einmal aufgefallen ist. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank. – Herr Fricke, dazu.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Heldmaier, nochmals zu dem Thema TAAM-Simulation, weil Sie dort inakzeptabel usw. sagen. Es ist Ihre Interpretation eines betrieblichen Sachverhalts, nicht eines sicherheitsrelevanten Sachverhaltes, wenn Sie sagen: Eine Verzögerung von X Minuten ist nicht mehr hinnehmbar. Das war eben die Aussage, warum Sie sagen, die Angaben zur Kapazität acht bis 20 Minuten in der TAAM seien so nicht hinnehmbar. Das haben wir gerade gehört.

Ich will zum einen noch einmal sagen: Ich kann und will die TAAM-Simulation mit ihren Details nicht verteidigen, indem ich sage, Sie bräuchten da keine Einsicht usw. Wenn Sie die haben möchten, kann ich das nachvollziehen. Ob Sie die Informationen bekommen, liegt nicht in meinem Entscheidungsbereich. Aber Fakt ist, das wird nachvollziehbar sein, denn Sie wissen alle: Die TAAM-Simulation bei der DFS läuft nicht erst seit gestern, sondern das ist ein ganzer Geschäftsbereich, der sich mit vielen Flugplätzen auf der Welt beschäftigt hat. Ich denke, die Herren verstehen ihr Handwerk in dem Punkt sehr gut. Das können Sie nachforschen, und dann kann man das infrage stellen.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Gerade drum!)

Zu dem zweiten Thema, das Sie mit Ihrem VFR und IFR immer skizzieren, sage ich noch einmal: Wenn es so ist, wie Sie sagen, dann schauen Sie sich fünf bis zehn Flugtagebücher ähnlicher Größenordnung von Flugplätzen mit hohem VFR-Anteil an. Nach Ihrer Theorie müssten dann überall die Flugzeuge vom Himmel purzeln. Die Zahl von 60 Bewegungen pro

Stunde bekommen Sie locker an zehn Flugplätzen in Deutschland gleichermaßen jederzeit, jeden Sonntag vorgelebt.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Das habe ich nicht gesagt! Ich habe gesagt, hinter einem MEDIUM können Sie nicht einen LIGHT einschieben, egal, ob er VFR oder IFR ist! Darum geht es! Sie müssen die Wirbelschleppenstaffelung aus Sicherheitsgründen einhalten!)

– Dazu hören Sie bestimmt später noch mehr von der DFS. Die Diskussion führt immer weiter in Details hinein. Ich kann sie gerne weiterführen, bloß dann stehen wir wieder in der Diskrepanz, ob das der Allgemeinheit zuträglich ist oder nicht.

Fakt ist jedenfalls: Wir haben im Gutachten sowohl den IFR-Anteil, den Sie proklamieren, korrekt abgebildet, er ist drin, und er ist sogar, Herr Heldmaier – weil ich wusste, dass diese Kritik kommt –, unterdifferenziert worden. Das mag wieder müßig sein, aber ich will Ihnen sagen: Wir haben für die Staffelungsberechnungskonzeption, für die wir fragen, wie im Mittel die Auslastung des Luftraumes ist, einmal so getan, als würde es keine VFR-Flugabstandsmodellierung geben. Wir würden also alle als IFR betrachten. Herr Heldmaier, das steht kursiv unter den Fällen „IFR all“. Dort haben wir nur diese Staffelungskriterien angewandt. Wir haben den IFR-/VFR-Mix nach den plausiblen Annahmen des Flugbetriebes modelliert. Sie können also im Gutachten beide Sachverhalte separat quantitativ beurteilen und fragen: Was wäre im Ergebnis herausgekommen, wenn diese Abstandsregelung nicht greifen würde? Von daher denke ich, dass wir diesem Problem hinreichend Sorge und Sorgfalt getragen haben. – Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Ewald.

Rolf Ewald (Betroffener):

Herr Prof. Fricke, ich bin richtig dankbar, dass Sie hier zu Besuch sind. Die heutige Diskussion hat mir gezeigt, dass hier Verkehre unter einer Käseglocke betrachtet werden. Die eine Käseglocke heißt Düsseldorf, die andere Mönchengladbach. Tatsächlich gibt es aber eine Interdependenz. Hier wird von Wirbelschleppenabständen gesprochen. Ich glaube, nach 31 Jahren weiß ich, wovon ich rede. Wenn wir von Wirbelschleppenabständen sprechen, dann ex definitione von Wirbelschleppen hinter Flugzeugen, die vom gleichen Flughafen rausgehen.

Die Bürger hier betrifft aber ein anderes Problem, nämlich den Kreuzungsverkehr Düsseldorf 05, Mönchengladbach 13. Dazu möchte ich einen konkreten Fall, den ich vor kurzem schon einmal hier vorgeführt habe, erwähnen: Im November 2002, kurze Zeit nach dem Terroranschlag auf das World Trade Center, fiel im New Yorker Stadtteil Queens ein Airbus A 300 der American Airlines, Flug AA 587, mit 200 Personen an Bord bei schönstem Wetter

vom Himmel. Absturzursache war laut Unfalluntersuchungsbericht des National Transportation Safety Board die Wirbelschlepe einer vorausgeflogenen B 747 von Japan Airlines – nachzulesen für jedermann im Internet, „google“-Suchmaschine unter „Wake Turbulence“.

Eine solche Wake Turbulence ist bekanntlich ein unsichtbarer horizontaler Minitornado mit einer ungeheuren Rotationsenergie. Meine Frage geht dahin: Wer garantiert uns – ich sehe hier eine Parallele – angesichts der kurzen Entfernung Mönchengladbach–Düsseldorf und der weiterhin kreuzenden Verkehre von beiden Flughäfen, dass sich ein solcher Unfall hier nicht wiederholt, wo auch B 747 operieren, wie wir es vor kurzem von Atlas Air z. B. in Düsseldorf gesehen haben? Das betrifft die Bürger ganz real und nicht in irgendeinem Wolkenkuckucksheim. Wir sind hier nicht im virtuellen Raum. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Geben Sie das Mikro bitte Herrn Nägeler.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Herr Prof. Fricke, es stört mich etwas, wenn Sie hier von Werten reden, die nicht Fakt sind. Die Aussage, dass bei einer Frequenz von 55 Flugbewegungen in Düsseldorf für Mönchengladbach kein Raum mehr da ist, um zu starten und zu landen, kommt von der Deutschen Flugsicherung. Diese hat nämlich im Mai 2002 eine Simulation gemacht. Aber dafür brauche ich keine Simulation, Herr Prof. Fricke. Ich hoffe, dass Sie mir jetzt mathematisch folgen können. Ich gehe von einer Flugfrequenz von 60 anstelle von 55 aus, dann ist es für Sie etwas einfacher.

Das würde bedeuten, dass alle 120 Sekunden eine Maschine landen muss, sprich: alle zwei Minuten. Ich habe Ihnen eben schon einmal gesagt, dass eine Maschine, die im Landeanflug ist, in der Nähe des Kreuzungspunktes noch ungefähr 280 km/h oder umgerechnet 2,52 Nautische Meilen pro Minute hat. Das heißt, wenn sie 120 Sekunden oder zwei Minuten hintereinander sind, haben sie einen Abstand von 5 Nautischen Meilen; denn 2,52 mal 2 sind 5,04 Nautische Meilen.

Wenn das der Fall ist, bekommen Sie – wir gehen davon aus, dass der Worst Case bezogen auf die drei Monate im Jahr für Düsseldorf zutrifft – keine Maschine dazwischen. Da brauchen Sie keine Simulation mehr zu machen. Die DFS hat gesagt, bei 55 ist Schluss. Dort spielen auch Sicherheitsaspekte hinein, die in eine Simulation eingehen. Das ist ein Lob an die DFS. Bei 60 ist auf jeden Fall Schluss. Das machen Sie mit der Mathematik aus dem zweiten und dritten Jahr.

(Beifall bei den Einwendern)

Zum anderen, weil hier auch die Frage der Anordnung der Flugplätze gestellt wurde: Herr Zerbe, man hat Sie in einem Interview am 28. Dezember 2002 darauf angesprochen, dass es so etwas nirgendwo gibt. Sie haben damals der Interviewpartnerin der Zeitung „NGZ“ gesagt – das können Sie nachher noch einmal lesen, dann wissen Sie, was Sie gesagt haben –: Das gibt es an vielen Stellen in der Welt. Wir sind jetzt in 2005. Sie können heute hier nichts sagen. Es gibt auch nichts.

Sie, Herr Prof. Fricke, gehen nonchalant über New York hinweg, was der Herr eben erwähnt hat. Die Anordnung der Flughäfen in New York ist wie zwischen Düsseldorf, Köln und Elmt. In Amerika würden Sie erschlagen, wenn Sie mit einem Vorschlag kämen, in 16 km Entfernung einen Kreuzungspunkt machen zu wollen, wobei Sie bei 30 % des Jahres in nur 750 m Höhe absolute Kollision haben.

Das sind Fakten. Wir machen nicht wie Sie eine Verdunkelungstaktik, indem Sie entweder „Ich weiß es nicht“ oder „Ich nehme keine Stellung dazu“ sagen. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Fricke, bevor Sie antworten – Herr Lindenmayer hatte sich zu Wort gemeldet.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Guten Tag, meine Damen und Herren! Frank Lindenmayer von der Deutschen Flugsicherung aus Langen. – Die TAAM 43 ist schon mehrfach angesprochen worden. Ich hätte es auch gleich getan, wenn ich endlich drankäme. TAAM 43 hat festgestellt, dass bei der Bahnkonstellation 05–31, das ist die kritische Bahnkonstellation zwischen Mönchengladbach und Düsseldorf, die wir als kritisch – das ist der falsche Ausdruck, wahrscheinlich für Sie – – Für uns ist es kritisch, weil das mehr Aufwand für uns bedeutet.

Das einzige Outcome ist, dass wir den Bedarf, den man für Mönchengladbach festgestellt hat, dort nicht zeitgerecht decken könnten. Das heißt im Umkehrschluss: Wenn in dieser einen Stunde 14 Luftfahrzeuge für Mönchengladbach und gleichzeitig 55 für Düsseldorf ankämen, könnten wir diese Anzahl von Luftfahrzeugen nicht auf beiden Flughäfen in dieser Stunde abarbeiten. Damit entsteht Delay, Verspätung für eines von beiden Luftfahrzeugen, sei es nach Düsseldorf oder nach Mönchengladbach. Das ist für uns aber keine Frage der Sicherheit, sondern der Wirtschaftlichkeit – nichts anderes.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herzlichen Dank. Sie werden gleich noch Gelegenheit haben, ausführlicher zu dem Thema Stellung zu beziehen. – Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Im Grunde genommen ist damit das Wesentliche gesagt. Ich will den Ball gerne zurückgeben: Wenn Sie sagen, wir sprechen über Fakten, dann bitte die Fakten auf den Tisch, mein Herr. Dann schauen wir einmal, was im Executive Summary der DFS steht. Herr Lindenmayer hat es Ihnen verbal geliefert, wir können Ihnen das genau vorlesen. Darin steht genau das, was ich Ihnen sage. Ich erfinde dazu keine Dinge, ich sage Ihnen nur, was hier wiedergegeben wird.

(Christoph Lange [Einwender]: Wir hätten es gerne erst mal!)

Es ist vielleicht im Rahmen der Verhandlungsführung eine gewisse Vertrauensfrage, dass ich Ihnen jetzt nicht etwas vorlese oder sage, was dort nicht steht. Ich denke, so weit sind wir uns einig. Dass man das hinterher noch einmal schriftlich haben möchte, d'accord. Das ist aber, wie gesagt, nicht die Entscheidung des Einzelnen. Entscheidend ist vielmehr, dass wir über die Sachverhalte richtig reden.

Noch einmal: In der TAAM 43 steht das so. Wir wollen nicht vergessen: Die aktuelle Antragstellung, weil Sie das immer wieder auf die Sicherheit des Flughafens Düsseldorf zurückführen – das hat Herr Johlen vorhin noch einmal ausgeführt –, steht für die Ein-Bahn-Kapazität von 45 Bewegungen, also zehn weniger. Man kann trefflich darüber streiten, wie es in ferner Zukunft ob der Kapazität, nicht aber der Sicherheit aussehen wird. Heute wurde schon aus unserem Gutachten zum Thema Düsseldorf zitiert, obwohl ich das nicht in den Fokus stellen möchte, weil wir über MGL sprechen.

Natürlich weisen wir auch darauf hin, dass kein unbegrenztes Wachstum an beiden Flugplätzen mit dem bestehenden Betriebskonzept ohne Intervention weitergehen kann. Die Fakten, die wir jetzt im Sinne der Sicherheit zu beurteilen haben, sind: Was ist realistisch zu erwarten? Im Best Case für Düsseldorf gibt es demnächst 45 Starts und Landungen. Jetzt sind es unter 40. Das ist die Situation, mit der wir uns beschäftigt haben. Unter dieser Annahme lassen sich aufgrund der aktuellen Regelung keine Probleme erkennen, diesen Verkehr abzuwickeln, es sei denn, es gibt Punkte, die betrieblich derart sind, dass man sagt: Ein Delay – darüber können wir betriebswirtschaftlich diskutieren, das ist keine Frage der Sicherheit mehr – wäre in gewissem Rahmen – bei sechs, acht Minuten usw. – inakzeptabel. Aber das ist ein Thema, das nicht sicherheitsrelevant ist. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Sommer, Sie hätten jetzt das Wort. Wir haben aber noch zwei Nachfragen von Herrn Klinger und Herrn Heldmaier. Wie wollen wir es handhaben?

(RA Karsten Sommer [Vertreter]: Machen Sie erst die Nachfragen!)

Herr Klinger, bitte.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Ich muss leider noch einmal auf die Wirbelschleppenkategorie zurückkommen. Herr Prof. Fricke, ich habe Ihren Ausführungen eben entnommen, dass Sie für die Simulation 2015 lediglich oder maximal mit der Wirbelschleppenkategorie MEDIUM gerechnet haben. Stimmt das?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Kurz und knapp: für Mönchengladbach richtig, nur MEDIUM. Hinweis: kein HEAVY-Verkehr in Mönchengladbach, auch nicht in der Prognose, über 136 t. Hinweis zu Düsseldorf: nur am Rande, 8 % HEAVY-Verkehr.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Das würde sich meines Erachtens aus zwei Gründen nicht decken. Zum einen – der Einwand ist eben vorgetragen worden –: In Düsseldorf gibt es HEAVY-Verkehr. Zum anderen hat die Antragstellerin selbst die Boeing 757 erwähnt. Diese ist von der Wirbelschleppenkategorie her auch HEAVY.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Heldmaier. – Danach sollte Herr Sommer fortsetzen. Auch Herr Lindenmayer ist schon gespannt darauf, wann er endlich drankommt.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Herr Fricke, Sie strapazieren die TAAM-Simulation mehrfach. Haben Sie die gesehen?

(Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin] schüttelt den Kopf.)

– Aha. Haben Sie die Dokumentation gesehen?

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

Ich weiß nicht, wie viel Sie von Simulation verstehen, sonst soll es die Flugsicherung beantworten: Wenn Sie einen Konfliktpunkt einer Simulation nicht melden, sei es bei der SIMMOD-Simulation oder bei der TAAM-Simulation, dann bekommen Sie jedes Ergebnis, das Sie wünschen. Das heißt, selbst wenn Sie die Dokumentation minutiös lesen und lesen können – gehen Sie davon aus, dass ich es kann –, können Sie nicht feststellen, ob die Simulation korrekt durchgeführt wurde. Deshalb ist es zwingend für die Kommunen hier, die Simulation zu sehen, damit man erstens sieht, wie die Eingaben waren und zweitens, ob die Konfliktpunkte richtig ausgearbeitet sind. Nur dann können Sie die Dokumentation überprüfen.

Ich wundere mich schon, dass Sie die Simulation, auf die Sie sich dauernd beziehen, noch nicht einmal zu Gesicht bekommen haben. Die Antwort haben Sie gegeben, aber mich inte-

ressiert, ob die Flugsicherung das bestätigt – es ist kein Bezug auf die Simulation, es ist auch keine Unterstellung –: Ist es richtig, wenn man Konfliktpunkte nicht richtig ausweist oder sie verpasst, einen Fehler in der Richtung macht, z. B. einen Anflug auf die Bahn 05 mit einem HEAVY und einen Anflug auf die Bahn 31 in Mönchengladbach – – Da ist die Wirbelschleppenstaffelung unter Umständen sogar für eine 737 gegeben bzw. noch mehr für ein leichtes Flugzeug. Das kann man nur nachprüfen, wenn man die Simulation als solches sieht. Nur dann kann man sagen, ob die Simulation korrekt abgewickelt wurde.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Die Konfliktpunkte sind in der TAAM-Simulation enthalten. Ich verwahre mich gegen jegliche Unterstellung dieser Art, Herr Heldmaier. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Rechtsanwalt Sommer, bitte setzen Sie fort.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Klarstellen muss man noch einmal, dass wir im Zusammenhang mit dem Sicherheitsgutachten von Herrn Prof. Fricke letztendlich über zwei Gesichtspunkte reden. Es läuft immer wieder ein bisschen darauf hinaus, dass Sie sagen: Ich bin mit meiner Gutachtertätigkeit bei dem einen Gesichtspunkt am Ende; das war nicht mehr meine Aufgabe. Das müssen wir hier aber mitdiskutieren.

Daraus ergibt sich eines der Grundprobleme. Das, was eben diskutiert wurde, ist eine Sicherheitsfrage. Das, was in dem Gutachten zum Großteil diskutiert wird, sind auch Sicherheitsfragen. Jetzt haben wir sozusagen ein großes logisches Loch. Sie sagen: Aus Sicherheitsgründen ergibt sich gegebenenfalls in bestimmten Situationen ein Kapazitätsproblem. Über dieses Kapazitätsproblem möchten wir gerne diskutieren. Wir diskutieren hier über die Frage des Bedarfs, was dort abgewickelt wird und ob das, was dort abgewickelt wird, funktioniert. All diese Fragen sind besonders heikel, weil bestimmte Grundüberlegungen zugrunde liegen, die mit den konventionellen Prognosemethoden nicht unbedingt übereinstimmen; denn dieser Flugplatz hat ein Grundproblem, nämlich keinen Verkehr und erst in Zukunft irgendetwas. – Ich weiß, Herr Zerbe, das hören Sie nicht gerne. Wer hört schon gerne seine Misere und bekommt sie täglich an den Kopf geschmissen? Aber Sie müssen es noch ein paar Wochen aushalten, dann sind Sie auch wieder raus hier.

Wir haben ein Grundproblem und damit muss man irgendwie umgehen. Jetzt zeigen sie in diesem Grundproblem einen Knackpunkt auf. Das Problem, das hier besteht, ist, dass dieser Knackpunkt nicht logisch fortgeführt wird. Sie sagen, es gibt ein Kapazitätsproblem, Sie lie-

fern die Grunddaten für eine Berechnung, die Berechnungsformel, wie Sie formuliert haben, übrigens nicht. Eine Berechnungsformel habe ich in den Unterlagen nicht gefunden, aber die Grunddaten; das räume ich ein. Was man damit anfangen kann, kann ich nicht beurteilen. Nur, Sie liefern keine spezifizierte Aussage darüber – Sie sagen, das ist nicht Ihre Aufgabe –, welche Auswirkungen dieses Sicherheitsproblem auf die Kapazität in den bestimmten Fällen hat.

Was hätte ich mir vorgestellt, damit die Planfeststellungsunterlagen insoweit vollständig sind und eine Aussage zulassen? Das ist für mich die Frage, die daraus folgt. – Ich hätte mir vorgestellt, dass hier Szenarien gebildet werden. Sie haben diese Szenarien über vier Seiten gebildet. Nur, Sie haben die Frage nicht beantwortet, die sich dann sozusagen als großes logisches Loch für uns auftut: Ist nun in den denkbaren Fällen der Verkehrsabwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit Düsseldorf, der prognostizierte Verkehr am Flughafen Mönchengladbach abwickelbar? Wenn er abwickelbar ist, unter welchen Einschränkungen? Wie funktioniert das gegebenenfalls? Es stellt sich auch die Frage: Was ergibt sich daraus, wenn Sie eine Landung unterbrechen und die Maschine in eine Warteschleife schicken? Das weiß ich alles nicht.

All diese Fragen bleiben in dem Gutachten offen. Sie sagen, es ist nicht Ihre Aufgabe. Das ist meines Erachtens in Ordnung. Nur, für die Planfeststellungsunterlagen stellt sich dann die Frage: Wie geht man damit um? Mich stimmt sehr nachdenklich, dass Herr Prof. Johlen vorhin gesagt hat, die Annahme, dass die rechtliche Schranke in Düsseldorf falle, ginge in den Bereich der Spekulation. Ich hoffe, dass Sie diese Äußerung nicht im Hinblick auf das laufende Genehmigungsverfahren am Flughafen Düsseldorf getätigt haben – da ist der Flughafen Düsseldorf ähnlich weit wie der Flugplatz Mönchengladbach –, sondern dass Sie das auf künftige Genehmigungsverfahren bezogen haben.

Uns fehlt letztendlich eine Prognosebetrachtung: Wie geht es in dieser Konfliktsituation mit Mönchengladbach und Düsseldorf weiter? Dann muss ich bestimmte Szenarien bilden, wie die Entwicklung in Düsseldorf weitergehen wird. Ich muss das Szenario haben, dass die sogenannte Ein-Bahn-Kapazität nicht aufgehoben wird. Ich muss das Szenario haben, dass die Kapazität antragsgemäß, wie es jetzt im Verfahren ist, erweitert wird; von Ein-Bahn-Kapazität spreche ich da lieber nicht. Dann muss ich vielleicht noch ein drittes Szenario haben, dass nämlich der Flughafen Düsseldorf noch mehr will, weil er immerhin landesplanerisch, landespolitisch und wohl auch wirtschaftlich Vorrang vor den Interessen des Flugplatzes Mönchengladbach beanspruchen kann. Erst wenn ich diese Szenarien habe und unter Berücksichtigung dieser Szenarien aufgezeigt habe, welche Kapazitätsengpässe sich ergeben, habe ich das, was es uns als Betroffene ermöglicht zu sagen: Das gibt zusammen mit der Prognose, die Herr Prof. Wolf aufgestellt hat, ein Gesamtbild.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Rechtsanwalt Johlen.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Herr Kollege Sommer, nur, weil Sie mich direkt angesprochen haben: Das gegenwärtige Genehmigungsverfahren in Düsseldorf zielt auf eine Erhöhung des Stundeneckwertes auf 45 ab. Das ist realistisch, davon kann man ausgehen. Da kann man sagen: Das entspricht der Ein-Bahn-Kapazität. Wir reden die ganze Zeit über Einschränkungen – ich drücke mich sehr vorsichtig aus –, die sich bei 55 ergeben. Das halte ich für eine nicht realistische Betrachtungsweise.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Sommer, das Gesagte vorneweg ob der Diskussion, was in Düsseldorf in der Antragsituation steht – 45 zu 55 –, wurde eben von Herrn Johlen bereits dargelegt.

Das zweite wesentliche Thema möchte ich noch einmal ansprechen, damit nicht der Eindruck entsteht, dass sich der Gutachter hinter seinen Auftrag zurückzieht und einiges offen bleibt, weil es nicht im Pflichtenheft stand. Ich will noch einmal deutlich sagen: Egal wo in der Welt Sie sich Luftverkehr anschauen, gibt es Zeiten, wo der Verkehr flüssig läuft – das haben Sie als Passagier sicher schon zimal erlebt –, und es gibt Zeiten, wo Sie endlos warten, dass Ihre Maschine rausgeht. Das ist die Realität. Diese Realität wird sich in der einen oder anderen Art auch in dem Zukunftsszenario Mönchengladbach–Düsseldorf einstellen. Es wird Phasen geben, wo es nicht gut läuft und Phasen, wo es sehr gut läuft. Es gibt viele Mechanismen, die die Flugsicherung bis hin nach Brüssel mit der sogenannten Verkehrsfluss-Steuerungszentrale eingebaut hat, damit das sehr selten passiert; aber es ist nie ausgeschlossen.

Unabhängig davon, wie sich diese Realität einmal darstellt – darauf bezieht sich meine Aussage, dass das nicht meine Aufgabe ist –, kann ich als Gutachter zu dem Thema Sicherheit sagen: Es ist unerheblich für die Sicherheit, weil Luftfahrzeuge, wenn Sie minutenlang gegroundet am Boden stehen und genervte Passagiere in sich tragen, kein erhöhtes Risikopotenzial darstellen. Es ist auch nicht entscheidend, ob Sie einen Anflug formal im Holding halten und ihn dann runterlassen. Das ist kein Sicherheitsproblem, weil diese Verfahren standardisiert sind. Das einzige, was es als sicherheitstechnische Betrachtung zu prüfen gilt, ist, dass es immer ein sicheres Verfahren gibt, wenn ein Luftfahrzeug von Mönchengladbach oder nach Mönchengladbach in Wechselwirkung zu Düsseldorf operiert. Dazu dienen die vier Ausführungen, die im Übrigen keine Entwicklungen sind, die die Firma GfL auf sich

schreibt, sondern das sind Reflexionen der Betriebsabsprache, so wie sie die DFS formuliert. Das ist noch einmal wichtig zu sagen.

So entsteht Ihr Rechenfall, der häufig angezogen worden ist, für die Fälle Anflug 05, 10 Meilen Abstand. Dann kommen die Hochrechnungen, und man kommt auf die 18 Landungen, die es bei Herrn Dr. Weiß waren. Das war ein Fall, der für eine – Herr Lindenmayer hat das Wort „kritisch“ im Sinne der Kontrollaufwendungen gesehen – Konfiguration skizziert worden ist.

Wenn dem so ist und wir den besonderen Rahmen haben, dass auch zu dem Zeitpunkt, wo in Düsseldorf 45 – wir bleiben einmal bei 45, damit wir realitätsnah, zeitnah bleiben – pro Stunde reingehen, die prädierte Spitze von Mönchengladbach stattfindet, dann liegen wir nach den eigenen Aussagen bei etwa – ich hatte es vorhin ausgeführt – zwölf Bewegungen nach dem Spitzenwert, den wir hier unterstellen. Dann gibt es (bei TAAM 43) überhaupt keine Probleme, weil das nicht das Zukunftsszenario 2 ist; es sind zehn Bewegungen weniger. Im Übrigen zeigt das Gutachten hier, dass es verfahrenskonform abwickelbar ist.

Das einzige, was es auslöst, ist, die betriebswirtschaftlichen „what-if“-Diskussionen zu führen, ob das hinnehmbar ist oder nicht. Das haben Sie immer als Brücke gezeichnet. Dieses Thema ist meines Erachtens in keinsten Weise ein Randthema der Sicherheit, es ist ein Wirtschaftsthema. Sie müssen darüber diskutieren, ob das Modell hinterher so funktioniert, ob es hinnehmbar ist oder ob man wird nachbessern müssen, um die Performance – wie wir sagen – zu verbessern. Das sind Dinge, die überall in der Welt passieren, wenn man mit etwas unzufrieden ist; aber sie sind zu keinem Zeitpunkt unsicher.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Sommer.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Herr Prof. Johlen hat ausgeführt, Sie sprächen über den Fall, dass es irgendwann einmal 55 Flugbewegungen in Düsseldorf gäbe, und erst da gäbe es Probleme. Ich habe Sie jetzt so verstanden, so habe ich auch das Gutachten verstanden, dass es die Probleme nicht im Sinne von Sicherheitsproblemen, sondern von Verspätungen, also Luftraumkapazitätsproblemen, schon bei den bestehenden und erst recht bei den nach der Genehmigung ausgeweiteten Koordinierungseckwerten gibt. Oder gehe ich da völlig falsch?

(Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin]: Da gehen Sie jetzt zu weit!)

– Das steht doch so auf Seite 77. Ich nehme Bezug auf den letzten Satz auf Seite 77, das Fazit dieses Abschnittes: Alle erkannten Defizite beziehen sich auf Einschränkungen der Luftraumkapazität in Mönchengladbach.

(Martin Rothe [Einwender]: Von Ihnen geschrieben!)

Die Frage bezieht sich auf 40, 45 und 55.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Sommer, was hier zum Ausdruck kommen soll, ist in keiner Weise irgendein Widerspruch oder eine unscharfe Ausdrucksweise. Was hier deutlich gemacht werden soll, ist, dass bei dieser Konstellation, die ich eben als Beispiel gebracht habe und die Herr Dr. Weiß heute Morgen ja auch noch einmal vorgeführt hat, temporäre Luftraumkapazitätsprobleme natürlich nicht auszuschließen sind. Das sagt aber nichts darüber aus, dass man ein grundsätzliches Problem hätte.

Luftraumkapazitätsengpässe sind der Fall bei der Konstellation 05/13 oder auch bei der Konstellation 05/31. Wir können ja beide Fälle durchspielen; sie sind ja beschrieben. Wenn sie temporär einmal greifen, dann gibt es Luftraumkapazitätsengpässe. Diese Engpässe kann keiner wegreden: denn wir wissen ja nicht, ob die maximale Bewegungszahl für Düsseldorf im Anflug wirklich zeitgleich oder nicht zeitgleich mit dem Maximum in Mönchengladbach eintritt. Das wird man später in der Koordination natürlich berücksichtigen. Dafür gibt es auch wieder Verfahren. Wir als Gutachter können zum jetzigen Zeitpunkt aber nicht sagen: Das wird sich alles wunderbar glätten. – So ist dieser Hinweis zu verstehen.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Nur ganz kurz; dann möchte ich diesen Punkt auch abschließen, weil ich das Gefühl habe, dass ich hier nicht weiterkomme. – Sie sehen es mir bitte nach; ich habe es einfach nicht verstanden. In dem Gutachten steht dieser Satz. Ich habe diesen Satz auf die aktuell genehmigte Kapazität des Flughafens Düsseldorf bezogen. Unter anderem aufgrund der Aussagen des Vorhabensträgers, unter anderem von Herrn Peters in der vorletzten Woche, gehe ich davon aus, dass ein wichtiges Rechtfertigungsargument für die Erweiterung dieses Flugplatzes ist, dass sozusagen ein Verkehrsüberlauf aus Düsseldorf befriedigt werden soll. Daraus ziehe ich eigentlich den Schluss, dass der Verkehrsüberlauf dann eintritt, wenn Düsseldorf überlastet ist. Das heißt, dass ich dann logischerweise zwei Verkehre habe, die sich zeitlich treffen müssen.

Vor diesem Hintergrund – sehen Sie es mir nach – habe ich ein gewisses Klärungsbedürfnis dahin gehend, dass mir jemand jetzt einmal ein Szenario zeigen sollte, in dem dargestellt wird, wie es denn bei 40, 45 und 55 Flugbewegungen in Düsseldorf, wenn in Düsseldorf voll geflogen wird, in diesen vier von ihnen hier wahrscheinlich zutreffend skizzierten und insoweit auch von niemandem angegriffenen Fällen aussieht. Bildet man dann letztendlich zwölf Fälle? Ich weiß es nicht. Man muss aber doch einen Worst Case bilden, durchrechnen und darstellen können, um da eine Aussage zu treffen.

Das mag nicht Ihre Aufgabe sein; das räume ich ein. Sie haben hier die Sicherheitsaufgabe gemacht. Aber der Vorhabensträger muss das irgendwie leisten. Schließlich ist das das, was eigentlich gefragt ist. Aber vielleicht kommen wir ja im Laufe der Diskussion noch einmal darauf zurück, wenn die DFS dann auch gesagt hat, wie sie die Sicherheitsrisiken und vielleicht auch die Kapazitäten hier konkret sieht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das wäre eigentlich ein gutes Schlusswort. Wir sind alle gespannt, was die DFS sagt. Es gibt aber noch drei Zwischenfragen, und zwar von Herrn Nägeler, Frau Stall und Herrn Houben. – Herr Nägeler.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Ich möchte nur noch einmal Folgendes sagen, damit sich die Diskussion hier nicht im Kreis dreht: Herr Prof. Fricke, wir wissen, dass wir bei 45 Flugfrequenzen in Düsseldorf noch 12 in Mönchengladbach haben. Das ist unbestritten. Lassen wir diese Gedanken doch weg. Es geht darum, wie Mönchengladbach in der Zukunft prosperiert und wie Düsseldorf in der Zukunft prosperiert. Da ist bisher immer zu kurz gedacht worden, wie Herr Dr. Porschen von der IHK schon einmal gesagt hat. Es wird leider immer noch zu kurz gedacht.

An dieser Stelle rechnen wir auf Sie, der Sie ja doch eine gewisse Neutralität besitzen. Ich hoffe ja, dass Sie Ihrer Verpflichtung als Lehrstuhlinhaber auch etwas gerecht werden und irgendwann sagen: Damit sind wir im Prinzip aber am Ende. – Mit dem Ende sollte man aber nicht den Anfang gestalten. Vielmehr muss eine Steigerung möglich sein; denn sonst ist der Flughafen gar nicht tragbar.

Ich denke, dass alle diese Fragen unstrittig sind. Von daher sollte man doch einmal zum Kern kommen. Hier bezweifelt auch keiner die Qualität unserer DFS. Und ob das jetzt für eine Stunde gerechnet ist – – Wir denken eben in die Zukunft. Da gibt es nicht eine Stunde am Tag mit einer Frequenz von 55 Flügen in Düsseldorf, sondern fünf oder zehn Stunden. Sie haben ja schon gesehen, dass bei 131.000 Flugbewegungen genau alle 45 Sekunden eine Flugbewegung stattfindet. Dass Sie die Chance haben, etwas im Landeanflug zu raffen und ein Fenster zu schaffen, damit Sie noch die zwölf Mönchengladbacher Flieger unterbringen, streitet ja keiner ab. Damit fange ich aber doch nicht an, wenn ich ins Jahr 2100 marschieren will.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Stall.

Martina Stall (Stadt Willich):

Herr Prof. Fricke, ich möchte doch noch ein paar Fragen ganz klar von Ihnen beantwortet haben. In Ihrem Gutachten – das hat Herr Sommer gerade auch schon angesprochen – steht auf Seite 77:

Alle erkannten Defizite beziehen sich auf Einschränkungen der Luft-
raumkapazität in Mönchengladbach.

Alle erkannten Defizite! Das heißt, dass es Defizite gibt. Sie beziehen sich auf das, was Sie für Mönchengladbach prognostizieren, und auf das, was zu diesem Zeitpunkt in Düsseldorf real war, nämlich 38 Starts und Landungen – nicht 45, sondern 38. Ist das richtig?

(Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin]: Machen Sie mal weiter!)

– Ich hätte gerne erst eine Antwort dazu.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Dann antworte ich Ihnen, dass die Darlegungen, die diese vier Fälle hier reflektieren, natürlich immer gelten – unabhängig davon, ob Sie 38, 45 oder 55 Bewegungen in Düsseldorf haben. Temporäre Kapazitätseinschränkungen sind auch bei einem Planeckwert von 38 Bewegungen nicht auszuschließen – in dem Moment, in dem Sie die Konstellation haben, die wir eben diskutiert haben. Sie können immer eine Konstellation erzeugen, die ein Defizit darstellt. Damit ist gemeint: ein Defizit im Vergleich zu einem Flughafen, der diese Restriktion nicht hat.

Martina Stall (Stadt Willich):

Dann fragt man sich natürlich, warum man überhaupt ein solches Gutachten braucht, wenn es völlig uninteressant ist, wie viele Flugbewegungen an allen möglichen Standorten stattfinden. Wenn das alles über die DFS geregelt werden kann, ist es ja vollkommen unproblematisch. Wofür brauchen wir das dann überhaupt? – Aber lassen wir das einmal so dahingestellt. Das war die eine Frage.

Jetzt kommen wir zu der anderen Frage. Sie haben auch für den Flughafen Düsseldorf das Gutachten erstellt. Dieses Gutachten liegt mir hier auch vor. Es ist genauso aufgebaut. Darin steht unter „Konsequenzen“:

Die Praxis zeigt, dass mit dem derzeitigen Verkehrsaufkommen in
Mönchengladbach

– und ich denke, das derzeitige Verkehrsaufkommen ist nicht das, was demnächst genehmigt werden soll, sondern das, was heute de facto vorhanden ist –

diese Regelung eine erfolgreiche Entflechtung der Verkehrsströme gestattet. Es ist allerdings infrage zu stellen, inwieweit dies im Rahmen der prognostizierten simultanen Verkehrssteigerungen in Mönchengladbach und Düsseldorf noch gegeben ist.

„Simultane Verkehrssteigerungen“ heißt ja: die Genehmigungslage hier und 45 Flugbewegungen in Düsseldorf; noch nicht 55; da sind wir ja noch gar nicht. – Ist das richtig?

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

– Gut. Das wollte ich noch einmal klargestellt haben, weil das ja weitere Kapazitätseinschränkungen mit sich bringen wird. Wenn Sie jetzt natürlich wieder argumentieren, es sei eigentlich völlig egal, wie viele Flugzeuge in Düsseldorf abfliegen, dann brauchen wir uns hier meines Erachtens nicht weiter darüber zu unterhalten. In letzter Konsequenz geht es doch darum, festzustellen, wie viel beide Verkehrsflughäfen zusammen denn möglicherweise abwickeln können. Das ist ja auch die Frage, die Herr Sommer gestellt hat. Dazu ist einfach keine Antwort gegeben. Und wenn ich mir das Gutachten zum Flughafen Düsseldorf angucke, aus dem ich eben zitiert habe, stelle ich fest, dass Sie das dort selber infrage gestellt haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ich bin ganz bei Ihnen, was den Punkt anbelangt, dass wir selbst zum Ausdruck gebracht haben, dass eine beiderseitige Steigerung des Verkehrs in dem bestehenden Betriebskonzept, das hier niedergelegt ist, nachteilige Konsequenzen in Bezug auf die Betriebsabwicklung – sprich: in Bezug auf die wirtschaftlichen Aspekte; übrigens beziehen sich alle Defizite auf die Luftraumkapazität und nicht etwa auf die Sicherheit – zur Folge haben kann. Das ist in Ordnung. Dazu stehen wir auch. Ich habe vorhin aber auch schon dargelegt, dass wir in dem Düsseldorfer Gutachten genau auf diesen Punkt hingewiesen haben.

Als ich vorhin sagte, es sei unabhängig davon, sollte das nicht heißen, dass die Berechnungen des Gutachtens unabhängig von dem sind, was in Düsseldorf passiert oder nicht passiert. Diese Aussage sollte nur deutlich machen, dass die Regeln, die wir jetzt in vielen Fällen differenziert haben und hier lange diskutiert haben, natürlich einen Sondertatbestand für Mönchengladbach darstellen, mit dem andere Flughäfen nicht zu kämpfen haben. Diese „Gürtelschnalle“, die wir damit haben, existiert unabhängig davon, wie viel Verkehr woanders stattfindet – nur die Konsequenzen werden mal weniger und mal mehr tragbar oder sichtbar. Das sollte zum Ausdruck gebracht werden. Die Staffelungsaufgaben usw. gelten halt immer.

Sie können auch schon bei heutigem Verkehr zu ungünstigen Zeiten temporär auch mal zu einem Problem aus Sicht des Mönchengladbacher Flughafens führen, der dann mit der Take-off-Clearance warten muss – was er nicht müsste, gäbe es Düsseldorf nicht. – Das sollte zum Ausdruck gebracht werden.

Noch einmal im Resümee: Es ist richtig; wir können nicht auf beiden Flugplätzen unbegrenzt wachsen – das sagen ja auch das Szenario an sich und die Prognose –, ohne dass wir Kapazitätseinbußen hinnehmen müssen.

(Martina Stall [Stadt Willich]: Darf ich noch eine Nachfrage stellen?)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja. Benutzen Sie aber bitte das Mikrofon.

Martina Stall (Stadt Willich):

Noch einmal zur Klarstellung: Sie haben ganz deutlich zum Ausdruck gebracht, dass es diese Einschränkung nicht erst bei den weiteren Steigerungen – ich will da ganz genau auf den Punkt –, sondern schon bei der Steigerung auf 45 Flugbewegungen in Düsseldorf gibt. Weiter haben Sie ja auch noch Folgendes gesagt: Während es sich in Bezug auf die aus Mönchengladbach abfliegenden Verkehre nur um eine Verschlechterung der Qualität handelt – wir haben ja vorhin von steigenden Verspätungen und einer Kapazitätseinschränkung gesprochen; Verspätungen sind ja nichts weiter Schlimmes –, kann es insbesondere bei auf MGL anfliegenden Verkehren zu Problemen kommen, da diese nicht unbegrenzt verzögert werden. – Das sind ja wohl Probleme, nehme ich einmal an. Ich würde es jedenfalls unter „Probleme“ einsortieren.

Und diese Fragestellung betrifft das Gutachten, das Sie für dieses Verfahren hier gemacht haben, ja noch gar nicht. Das heißt: Die Fragestellung, die sich aus dem ein Jahr später von Ihnen für den Flughafen Düsseldorf durchgeführten Gutachten ergibt, kommt hier ja nicht zum Tragen – außer der allgemeinen Aussage, dass es selbstverständlich ist, dass wir Einschränkungen in der Kapazität haben. Wie groß diese Einschränkungen sein mögen, wird man dann schon sehen; das wird die DFS schon richten. – Dieses Fazit muss ich leider daraus ziehen. Dazu gibt es keine Aussage Ihrerseits. Sie sagen nur: Es wird Kapazitätsengpässe geben; je mehr in Düsseldorf geflogen wird, desto mehr Kapazitätsengpässe gibt es in Mönchengladbach; wie viele das sein werden, wissen wir nicht; die DFS wird es schon richten. – Ist das so richtig?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ich denke, in Bezug auf das Thema „Kapazität“, wie viel das ist, haben Sie Recht; das ist nicht Gegenstand. Das heißt nicht, dass wir das nicht wissen. Wir haben die TAAM-Quelle ja nun leidlich genug strapaziert. Ich denke, Herr Lindenmayer wird gleich noch darauf einge-

hen, sodass wir die quantitativen Aussagen auch noch einmal erhalten können. Ich weiß nicht, was jetzt noch im Einzelnen berichtet wird. Aber die Informationen zu der Fragestellung „Was passiert da und da und was ergibt sich in Summe“ liegen ja vor.

Diese Informationen haben wir eingesehen. Sie führen zu der Schlussfolgerung, dass es bei 45 Bewegungen temporär natürlich auch Probleme, die hier ja diskutiert worden sind, geben kann – abhängig davon, welchen zeitlichen Verteilungen die Verkehrsnachfrage auf beiden Plätzen unterliegt. Wir haben aber auch gezeigt, dass es, wenn Sie die Gesamtverkehrsverteilung für beide Szenarien nehmen – also für den Flughafen Mönchengladbach im Prognosefall 2015 47 Bewegungen in der Spitzenstunde, davon 12 Bewegungen im IFR-Verkehr; sehen Sie mir nach, dass ich alle diese Zahlen schnell wieder anführen muss –, ein Ergebnis gibt, nämlich über den Daumen 12 Bewegungen – ein Viertel von 47 –, die dort in der Spitzenstunde rein- und rausgehen. Diese Zahl ist passfähig zu der Kapazitätsaussage der TAAM 43, die besagt, dass es im Zukunftsfall 1 bei 45 Bewegungen und diesen 12 Bewegungen keine nachteiligen Bedienprobleme gibt. Das ist die Aussage, die wir haben. Deswegen fügt sich das Bild hier zusammen. Wir haben ein Modell; wir haben eine Betrachtung von Verkehrsanteilen; und wir finden das Szenario, das kapazitätsseitig gerechnet worden ist, in der TAAM-Simulation wieder.

Martina Stall (Stadt Willich):

Also haben Sie für das Gutachten, das Sie für diesen Flughafen erstellt haben, als Prognose schon die 45 Bewegungen in Ansatz gebracht, die noch gar nicht genehmigt waren? Oder was haben Sie getan? Ich weiß es nicht. Ich habe den Eindruck, dass ich irgendwie zu blöd bin, um das zu verstehen. Aber wenn Sie in diesem Verfahren, in dem Sie ja ein Jahr früher eine Prognose abgegeben haben als in dem anderen Verfahren, eine Genehmigungslage in Düsseldorf von 38 plus 2 Bewegungen oder etwas in dieser Art zu Rate ziehen konnten – denn von einer Prognose steht nach meiner Ansicht ja nichts drin – und da schon Defizite erkannt haben – das steht ja hier –, die die Luftraumkapazität einschränken, dann werden diese Defizite beim nächsten Genehmigungsverfahren, bei 45 Bewegungen, ja steigen. Und sollte es noch zu 55 Bewegungen kommen, werden sie weiter steigen. Irgendwann ist es dann gleich null. – Ist das wenigstens richtig?

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Der Trend ist korrekt.

Martina Stall (Stadt Willich):

Gut. Dann habe ich es ja wenigstens verstanden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Danke schön. – Herr Prof. Fricke, ich habe drei Fragen, und zwar zum einen zu den Durchschnittstagen 2000 und 2015 – Seite 14 ff. – und zum anderen zum Karten- und Datenstand. Ich habe mir die Karten in einem anderen Gutachten angesehen. Dort sind die Karten zu Vorbelastungen und zum Gesamtfluglärm mehr als 15 Jahre alt. Das ist für jemanden, der sich hier in der Gegend auskennt, leicht erkennbar; denn die Landstraße L 361 neu ist auf diesen Karten nicht vorhanden. Die Karten in Ihrem Gutachten sind nun so klein, dass man das nicht erkennen kann. Können Sie etwas dazu sagen, von wann der Kartenstand ist und von wann der Datenstand für die Bevölkerungszahlen ist? – Das ist die zweite Frage.

Meine dritte Frage lautet, ob Sie bestätigen können, dass Stuttgart und Mönchengladbach vergleichbar sind, was das Verhältnis kleine Flugzeuge/große Flugzeuge angeht.

Nun aber zu den Durchschnittstagen. Wir haben uns in der vergangenen Woche sehr, sehr intensiv mit dem Gutachten von Herrn Prof. Wolf auseinander gesetzt und in dieser Woche wirklich viel gelernt. Das Wichtigste, was wir gelernt haben, ist meines Erachtens, wann an den Flughäfen geflogen werden will – nämlich frühmorgens und spätabends. Von daher haben wir zwischen 6:00 Uhr und 9:00 Uhr am Morgen die erste Spitze und zwischen 20:00 Uhr und 22:00 Uhr am Abend die letzte Spitze. Dazwischen gibt es, abhängig von der Zahl der Umläufe, andere Spitzen. In Ihren Darstellungen wird am frühen Morgen und am späten Abend hingegen überhaupt nicht geflogen, sondern irgendwie nett tagsüber – dann, wenn es passt. Welchen Grund hatten Sie, die Kurven so hinzubiegen, dass das passt – nur damit es gut zu dem Problem passt, das Frau Stall gerade angesprochen hat; sprich: zu Düsseldorf? – Das war meine erste Frage.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Houben, Sie unterstellen natürlich immer Kolorierungen in den Ergebnissen. Ich sehe es Ihnen einmal nach. Kurzum: Kommen wir zu den Fakten. – Ich habe es vorhin schon ganz deutlich gesagt: Es gibt keine, wie auch immer geartete, Eingriffsart von uns auf die Tagesganglinie, die Sie hier abgebildet sehen.

Die roten und blauen Linien in der Tagesganglinie – das ist farblich schwer erkennbar; es sind die unteren Linien –, die den geregelten bzw. den prognostizierten Flugbetrieb anbelangen, kommen direkt von Herrn Kollegen Wolf. Das ist seine Tagesganglinie. Diese Tagesganglinie haben wir übersandt bekommen. Wir haben mehrfach eingeräumt, dass man diesen Tatbestand in der Prognose hätte darstellen sollen. Hätten wir gesagt: „Es gibt auch eine

Tagesganglinie; die drucke ich ab“, wäre das eindeutig gewesen. Das wurde nicht gemacht. Ich glaube, das haben wir jetzt aber auch geklärt.

An dieser Tagesganglinie haben wir nichts getan. Was wir jetzt noch obendrauf gepackt haben – auch das hatte ich deutlich zu machen versucht –, ist Folgendes – dazu ist natürlich die Expertise der Flughafengesellschaft selbst notwendig –: Wie ist das Verhalten des VFR-Verkehrs an diesem Platz? Sprich: Wie ist der Schulflugbetrieb organisiert? Dazu gibt es die Vor- und die Nachmittagsspitze. – Das packen Sie obendrauf. Dann ergibt sich die oben entlang gelegte Umhüllende.

Noch einmal im Resümee: Wir haben keinerlei Interaktion auf diese Tagesganglinie von uns aus ausgeführt. Wir haben die Linie vom ARC plus die Informationen vom Flughafen zum VFR-Verkehr genommen. Und das, was Sie hier sehen, ist das Ergebnis.

Ich will schnell noch etwas zum Thema „Karten“ ausführen; dann haben wir diese Frage gleich mit beantwortet. Es ist richtig, dass die Karten im Gutachten sehr klein sind. Von daher ist zumindest jetzt die Möglichkeit für alle gegeben, hier große Pläne einzusehen. Wir haben sie geplottet. Weil ich schon vor dem heutigen Termin eingesehen hatte, dass diese Kritik berechtigt ist, haben wir sie groß im DIN-A0-Format mitgebracht. Sie können gerne noch einmal draufschauen. Dort sieht man das viel besser.

Bezüglich des Datenbestandes kann ich Folgendes sagen: Die Bevölkerungsdaten stammen vom August 2002. Das steht auch im Gutachten drin, und zwar in Quelle 11. Dieses Datum ist also genannt. In Bezug auf die Topographiekarte, in der die Straßenverläufe usw. eingezeichnet sind, bin ich mit der Frage nach dem genauen Stand momentan überfordert. Ich würde sagen, dass er auch zeitnah zum Gutachten sein müsste. Das können wir aber noch einmal prüfen. – So weit erst einmal.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lindenmayer, wollen Sie nicht zwischenzeitlich ein bisschen Platz nehmen? Ich glaube, es dauert noch etwas. Hinter Ihnen besteht unmittelbar die Möglichkeit dazu. – Herr Houben, Sie haben noch eine Nachfrage. Bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Prof. Fricke, Herr Sommer hat vorhin schon festgestellt, dass diese Kurven, die wir heute in Ihrem Gutachten sehen, in dem Gutachten von Herrn Prof. Wolf nicht enthalten sind. Das heißt: Sie hätten uns zur Verfügung gestanden, wenn wir gleichzeitig in beide Gutachten hereingeguckt hätten. Wir arbeiten aber schön ordentlich ein Gutachten nach dem anderen ab.

Ihnen, der Sie sich permanent mit Luftverkehr beschäftigen, muss es aber doch merkwürdig vorkommen, dass früh um 6:00 Uhr keiner fliegt, dass Ihnen also jemand mit einem Gutach-

ten kommt, das jedem gesunden Menschenverstand widerspricht. Und dann arbeiten Sie auf dieser Datenlage ein Sicherheitsgutachten aus? Oder fragen Sie bei dem Datenlieferanten nach und sagen: „Lieber Prof. Wolf, da stimmt doch irgendetwas nicht! Geflogen wird früh und spät, und nach deinen Zahlen wird morgens und abends nicht geflogen.“? Denken Sie über so etwas nach, wenn Sie ein Gutachten erstellen? Oder ignorieren Sie das?

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Wir denken darüber nach. – Noch einmal, um es deutlich zu machen: Für die Istfälle brauchen wir – ich sage es einmal gehässig – gar nicht nachzudenken; denn da nehmen wir nur die Auswertung, die aus dem Flugtagebuch kommt. Das sind ja die Istdaten.

(Wolfgang Houben [Einwender]: Da fliegt doch keiner!)

Nun zum Prognosefall 2015: Schauen Sie sich einmal die Abbildung 6 an. An diesem Durchschnittstag haben wir doch Verkehr. Gleich um 6:00 Uhr morgens gehen die Starts los. Die Zahl liegt hier bei acht Bewegungen um 6:00 Uhr. Dabei handelt es sich um eine sogenannte rollierende Stunde. Das ist also das, was in den 60 Minuten von 6:00 Uhr bis 7:00 Uhr aufkommt. Danach kommen die 60 Minuten von 6:05 Uhr bis 7:05 Uhr usw. Es ist also ganz nachvollziehbar. Man kann allenfalls noch über die Amplitude, also über die Höhe, diskutieren: Sind es sechs? Sind es acht? Sind es zehn? – Das ist richtig. Dann geht man ins Detail. Berücksichtigen Sie aber bitte, dass wir hier auf das Jahr 2015 gucken.

Jetzt zu den quantitativen Sachverhalten, die Sie zu Recht angesprochen haben: Natürlich schauen wir uns so etwas daraufhin an, ob es in irgendeiner Weise plausibel ist. Das ist erfolgt. Ich denke im Hinblick auf Ihre Frage, dass es deswegen eigentlich keinen wirklichen Grund gibt, diese Punkte zu kritisieren.

(Zurufe von den Einwendern: Oh!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Mein Name ist Herbert Schäfer. Ich komme aus Willich-Neersen und wohne im 4-km-Radius vom An- und Abflugsektor 13 oder 31. Sie können mich gerne korrigieren; ich verwechsle diese beiden Sektoren immer. – Mich interessiert nur eines, und das möchte ich einmal im Interesse der hier versammelten Willicher fragen: Wie hoch sind die An- und Abflughöhen

z. B. über dem Neersener Autobahnkreuz und über der Ortschaft Neersen, in der 6.700 Menschen wohnen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Fricke.

(Prof. Dr. Hartmut Fricke [Antragstellerin] hält Rücksprache mit Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin].)

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Bitte sehen Sie mir nach, dass ich mit den Ortschaften nicht ganz so schnell bin. – Prinzipiell haben wir heute ja wunderbar gesehen, wie man die Flughöhen überschlägig bestimmen kann. Sie können für die Anflüge, wenn es sich um einen Anflugfall handelt – –

(Herbert Schäfer [Einwender]: Oder Abflüge! Das ist mir egal!)

– Das ist nicht egal. Die Anflüge sind für Ihre Fragestellung in der Regel relevanter, weil die Anflugprofile flacher sind als die Startprofile. Die Flughöhe ist bei Anflügen also geringer. Der für Sie wahrscheinlich relevante Fall wird daher der Anflug sein. Beim Anflug können Sie immer über den Daumen sagen, dass über 1 Nautische Meile 300 Fuß Höhe abgebaut werden. 1 Nautische Meile sind 1,85 km.

(Herbert Schäfer [Einwender]: Ich möchte das von Ihnen exakt beantwortet haben!)

– Ich verstehe, dass Sie jetzt eine Zahl hören wollen. Damit wir keine Falschaussage machen, müsste ich den Abstand kennen, also wissen, wie weit das von der Schwelle entfernt ist. Dann könnte ich Ihnen die korrekte Zahl liefern. Wir werden das hier prüfen. Dann können wir es vielleicht nachreichen.

(Herbert Schäfer [Einwender]: Danke schön!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Als letztem Zwischenfrager gebe ich Herrn Faulenbach da Costa das Wort. Danach gehen wir dann endlich zur Deutschen Flugsicherung über.

Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):

Nach den eben von Herrn Fricke gemachten Ausführungen habe ich in erster Linie eine Frage an die Bezirksregierung. Vorher aber noch eine kurze Anmerkung: Herr Fricke hat gesagt, er habe große Plots mitgebracht. In der Zwischenzeit habe ich sie vergeblich gesucht; ich habe sie nicht gefunden. Vielleicht kann man sie doch noch einmal einsehen; denn in der Regel kenne ich die Pläne.

Nun meine Frage an die Bezirksregierung: Gibt es in Nordrhein-Westfalen eine Regelung, in welchem Maßstab Konfliktpläne in einem Raumordnungsverfahren – hier heißt es Gebietsentwicklungsplan – bzw. in einem Planfeststellungsverfahren darzustellen sind? Herr Fricke, in der Regel haben Sie ja 1:50-Pläne, aus denen Sie Details nicht mehr herausnehmen können. Ich denke, gerade Risikogutachten und Risikoanalysen sind Konfliktpläne, die schon detaillierter dargestellt werden müssten. Deshalb meine Frage: In welchem Maßstab sind sie dargestellt? Und gibt es eine Regelung in Nordrhein-Westfalen, die besagt, dass Konfliktpläne zumindest in den Verfahren in einem bestimmten Maßstab darzustellen sind? – Besten Dank.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Verbindliche Regelungen dazu gibt es nicht.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Oder Empfehlungen?)

– Empfehlungen gibt es vielerlei, ja. Es gibt aber keine verbindlichen Regelungen.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Darf ich kurz etwas darauf erwidern?)

– Bitte.

Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):

Ich kenne es von Hessen. In Hessen sagt man immer, dass Pläne in der Regel im Maßstab von 1:25.000 – das haben sie in Hessen bisher nicht erfüllt – und in Konfliktfällen bis herunter zum Maßstab von 1:5.000 darzustellen sind.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut. – Herr Fricke.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Faulenbach da Costa, Sie haben es jetzt quantifiziert. Aber was ist ein Konfliktfall? Wo müssen wir genau hinschauen, weil dort Signifikanz gegeben ist? An dieser Stelle treten wir wieder in die Diskussion über die Frage ein, wo die Grenze zur Signifikanz liegt. Fakt ist, um das klar zu sagen: Sie haben es im Gutachten. Die Gutachten sind auf DIN A4 gedruckt. Ich sehe ein, dass das klein ist. Es steht aber auch in diesem kleinen Ding 1:50.000 drin. Das Format ist also ausgewiesen.

Sie bekommen jetzt – ich räume ein, dass das bisher nicht vorgelegt oder angepinnt worden ist – die 1:50.000-Darstellung im Format DIN A0. Dort kann man das sehr gut sehen, wie ich denke. Wir werden dafür Sorge tragen, dass die Pläne jetzt aufgehängt werden.

Nun zu den Regelungen wie in Hessen, die Sie anführen: Das sind Entscheidungen, die auf Problemzonen hinweisen und bei denen es darum geht, dass jemand eine konkrete Frage zu einem konkreten Untersuchungsgebiet gestellt hat. Sie alle wissen, was wir da in Frankfurt meinen. Dann versucht man, diese Informationen auch mit geeigneter Auflösung darzulegen. Es macht aber keinen Sinn, das pauschal für den gesamten Untersuchungsbereich zu machen; denn dann hätten wir Tapeten an der Wand. Ich denke also, dass 1:50.000 ein gut gewählter Maßstab ist, damit man den Untersuchungsraum ordnungsgemäß sieht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Okay. – Dann darf ich jetzt Herrn Lindenmayer bitten, für die Deutsche Flugsicherung zu sprechen.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Meine Damen, meine Herren! Zuerst möchte ich auf die Frage nach der Anflughöhe im Bereich Neersen eingehen, die eben in den Raum geworfen wurde. Sie beträgt ungefähr 170 m; querab von Neersen 170 m über Grund im Anflug. Im Abflug ist die Höhe etwas größer. Das kommt auf den Steiggradwinkel des einzelnen Luftfahrzeugs an. Daher kann man das nicht so quantifizieren. Man kann aber das Minimum sagen. Das Minimum liegt knapp über der Anflughöhe. Es dürfte bei 200 m liegen.

(Jürgen Nägeler [Einwender]: Und die zweite Frage? Über der Autobahn werden es dann ja ungefähr 50 oder 60 m sein! Es wurde ja nach zwei Höhen gefragt: einmal über dem Autobahnkreuz und einmal über Neersen!)

– Die Höhe über dem Autobahnkreuz dürfte irgendwo bei 50 oder 60 m liegen, ja. Das klingt nicht sehr viel. Das ist aber gerade der Punkt, an dem die Deutsche Flugsicherung dabei eigentlich einsteigt. Wir betrachten die Flugverfahren, wenn wir von Risiko sprechen, nur in Bezug auf Hindernisse. Wir prüfen die An- und Abflugverfahren also auf Hindernisdurchstoßung von gewissen Flächensystemen. An dieser Stelle kommt noch ein Thema ins Spiel, das schon im Raume stand, nämlich die Autobahnbeschilderung und die Brücken über der Autobahn. Dies haben wir geprüft. Es stellt für uns von den Flugverfahren her kein Hindernis dar. Insofern ist dieses Thema für uns damit eigentlich so weit durch.

Wie geht die DFS aber mit dem Thema, das wir heute den ganzen Vormittag behandelt haben, nämlich mit dem Kreuzungspunkt, um? Ich denke, das ist der Punkt, der Sie am meisten interessiert und der für Sie am wichtigsten ist. Herr Fricke hat es in seinem Gutachten dargestellt. Wir hatten heute auch schon mehrfach entsprechende Schaubilder auf dem Projektor liegen.

(Folie: Abbildung 14: RWY-Konstellation 3)

Ich zeige Ihnen jetzt noch ein Bild. Dieses Bild wird zugleich auch Herrn Faulenbach da Costa und Herrn Heldmaier interessieren; denn dies ist das aktuelle Bild, das wir in die TAAM-Simulation eingearbeitet haben. Was Sie daraus erkennen können, weil ich es Ihnen jetzt zeigen werde, ist der Kreuzungspunkt zwischen den beiden Anfluggrundlinien nach Düsseldorf und nach Mönchengladbach. In die Simulation haben wir selber genau diesen Kreuzungspunkt eingearbeitet, weil es für uns in der TAAM-Simulation natürlich eine immanente Frage war: Wie viel können wir unseren Lotsen dort an diesem Punkt zutrauen? Welche Gesamtbelastung kann der Lotse in seiner Arbeitsweise dort effektiv pro Stunde abarbeiten?

Daher kommt auch die Aussage „Luftraumkapazität“. Das sind also keine Kapazitäten, die wir auf die Betonpisten oder auf den Boden beziehen, also auf das, was am Boden durch Rollverkehr abgearbeitet werden kann, sondern Kapazitäten, die uns luftseitig dort zur Verfügung stehen, weil die Lotsen eben dort am Arbeiten sind.

Ein zweiter Punkt, den ich Ihnen noch zur TAAM-Simulation zeigen möchte:

(Folie: Verkehrsverlauf von EDDL und EDLN vs. Delay)

Ich habe es unten abgedeckt, damit wir uns auf das Wesentliche konzentrieren können. Im letzten Satz finden Sie die Aussage, die vorhin schon mehrfach zitiert worden ist. Ich denke, Sie können alle selber lesen. Hier geht es um die 55 Flugbewegungen pro Stunde in Düsseldorf und unsere Aussage, dass der Bedarf, den wir für Mönchengladbach haben, also die 14 Bewegungen, die hier im Raum stehen, dann von uns nicht mehr abgedeckt werden kann. Hier haben Sie auch das Ergebnis, dass sich daraus die entsprechenden Verspätungen ergeben würden. Das sind die Verspätungen, die wir für Mönchengladbach entsprechend ins Feld ziehen. – So weit zum Thema TAAM. Damit ist das Thema für mich, sollten Sie nachher dazu keine Fragen mehr haben, geklärt.

Um noch einmal zu den Abflugstrecken zurückzukommen, das war heute Morgen ein Riesenspektakel – –

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lindenmayer, es gibt eine Zwischenfrage. – Herr Heldmaier.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Herr Lindenmayer, können Sie uns sagen, welche Staffelungsmatrix Sie hier in dem Kreuzungspunkt für Schwer-, Mittel- und leichten Verkehr haben?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Die müsste ich herausuchen. Im Einzelnen – –

Harm Heldmaier (Vertreter):

Das ist eine maßgebende Größe.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Das kann ich Ihnen nachher herausuchen. Jetzt möchte ich erst einmal meine anderen Punkte abarbeiten.

Es gibt einige Punkte zum heutigen Vormittag, die wir korrigieren müssen. Heute Vormittag sprach man von Staffelung oberhalb von 1.000 m. Das ist ein Punkt, der nicht richtig zitiert worden ist. Die DFS staffelt Luftfahrzeuge nach Instrumentenflugbetrieb mit einem Abstand von 1.000 Fuß, was eine deutlich andere Größe ist als 1.000 m. Das heißt, wir halten zwischen zwei Instrumentenluftfahrzeugen einen Höhenabstand von ungefähr 300 m ein. Das ist unser Staffelungswert, den wir in der Vertikalen haben. Unabhängig davon sind andere Werte mit einem lateralen Abstand.

Auch der Punkt bezüglich der Abflugstrecken – das ist heute Morgen schon ein paar Mal angesprochen worden – ist nicht ganz richtig zitiert worden. Es werden immer Bilder mit einer schönen Draufsicht auf die Karten gezeigt, wo die Abflug- oder auch die Anflugstrecken zwischen Mönchengladbach und Düsseldorf Kreuzungspunkte enthalten. Ja, es sind Kreuzungspunkte, wenn man von oben auf die Karte schaut; aber hier kommt die dritte Dimension ins Spiel. Das heißt, auch hier gibt es vertikale Höhenunterschiede zwischen den unterschiedlichen Flugverfahren. Im Flugverfahren nach Mönchengladbach – dazu lege ich gleich noch ein Bild auf – beginnt der Instrumentenanflug in 2.000 Fuß (MSL). Der Anflug nach Düsseldorf beginnt in 3.000 Fuß (MSL). Sie sehen wiederum, dass hier die 1.000 Fuß Höhenabstände zwischen den beiden unterschiedlichen Verfahren zum Tragen kommen.

Genauso haben die Abflugstrecken von Mönchengladbach erstmalig nach 2.000 Fuß einen Steigflug, wobei die Abflugstrecken von Düsseldorf im selbigen Raum einen Steiggradienten – so nennen wir das im Fachjargon – enthalten, das heißt, jedem Piloten wird die Anweisung gegeben, mit einem erhöhten Steiggradienten aus Düsseldorf herauszusteigen, um an gewissen Punkten bereits ein Minimum von 3.000 Fuß zu erhalten. So entschärfen wir als DFS die Kreuzungspunkte, die lateral – wenn man einen Strich auf der Karte zieht – natürlich vorhanden sind, in der Vertikalen über die Flugverfahren.

Den weiteren Steigflug für die Mönchengladbacher aus 2.000 Fuß in größere Höhen macht dann der Lotse, je nachdem, was sein Verkehrsbild ergibt. Das heißt, dort wird auch die laterale Staffelung zwischen anderen Luftfahrzeugen in Betracht gezogen und das Luftfahrzeug entsprechend zügig nach oben genommen.

Erkennen kann man das Ganze – dazu lege ich noch einmal eine Seite aus den Planungen auf –

(Folie)

in den Anweisungen, die wir dem Piloten an die Hand geben. In den Definitionen der Abflugstrecken sind bereits die ersten Angaben enthalten. Das heißt, dort ist bereits eine Angabe des Steigfluges enthalten.

In den Flugstreckenweisungen ist eine Steigflughöheangabe enthalten. Das heißt, der Pilot in Mönchengladbach steigt, sobald er vom Boden weg die Startfreigabe erhalten hat, erst einmal auf 2.000 Fuß. Am selben Punkt, der in der Nähe liegt, an dem auch die Düsseldorfer Verfahren nach Süden abbiegen, hat das Düsseldorfer Luftfahrzeug bereits eine Flughöhe von 3.000 Fuß. Insofern haben wir dort wieder die 1.000-Fuß-Staffelung zwischen den beiden Luftfahrzeugen. Somit heben wir vonseiten der Flugsicherung das Risiko, das Sie in diesem Kreuzungspunkt sehen – Sie haben es heute Morgen gesagt –, entsprechend auf.

Für uns ist das ein normales Prozedere, das wir nicht nur an den Flughäfen in Düsseldorf und Mönchengladbach, sondern auch an anderen Flughäfen durchführen. Sie hatten vorhin nach Beispielen gefragt, wo so etwas noch passiert. Es ist sehr schwer, ein aktuelles Beispiel zu finden, das genau die Konstellation aufweist, die wir in Mönchengladbach und Düsseldorf haben. Einerseits könnte man ein Beispiel bringen, wo es vielleicht lateral von der Pistenkonstellation her genauso aussieht; andererseits könnte ich wetten, dass ich dann den Einwand bekomme: Aber der Flugverkehr ist dort ganz anders.

Wenn man es nur lateral von der Pistenkonstellation her sehen würde, haben wir sogar ein Beispiel in Deutschland: Das Beispiel heißt Zweibrücken gegen Saarbrücken. Allerdings ist dort der Verkehr ein etwas anderer; das muss ich gleich einschränken.

(Lachen bei den Einwendern)

Aber die Pistenkonstellation ist ähnlich. Auch dort findet sich Instrumentenflugbetrieb. Sie mögen zwar lachen, aber das sind für uns zwei Flugzeuge an zwei Flughäfen. Wenn das ganze Ding 40-, 50-, 60-mal stattfindet, ist es im Prinzip nichts anderes als wenn es nur zweimal passiert.

Ich möchte noch einmal auf die Anflugseite eingehen, auch da habe ich Ihnen das Schaubild versprochen:

(Folie)

Das ist ein Bild aus der Konstruktion des Instrumentenflugverfahrens. Ich muss Ihnen dazu erklären, das können Sie nachher nicht herauslesen: Einerseits beginnt der Anflug nach Mönchengladbach bei 2.000 Fuß. Das ist der ILS-Anflug auf die 31. Das heißt, die erste Höhe, die der Luftfahrzeugführer einnimmt, um quasi unter dem Flugbetrieb von Düsseldorf hindurchzutauchen, sind 2.000 Fuß (MSL). Er fliegt dort den Endanflug nach Mönchenglad-

bach und sinkt dann auf dem Gleitweg – Instrumentenlandesystem ILS – in der lateralen und in der vertikalen Führung entsprechend in Richtung des Flughafens.

Der Kreuzungspunkt befindet sich ungefähr da, wo die gestrichelte Linie ist, ein kurzes Stück dahinter bei ungefähr 3 Nautischen Meilen vor dem Flughafen selbst. Wenn man die Werte kennt – das mögen Sie vielleicht nicht wissen –, hat man in dem 3-Grad-Instrumentenlandesystem automatisch 318 Fuß pro Nautische Meile Sinkflug bis zum Aufsetzpunkt. Dann wissen Sie auch, dass der Luftfahrzeugführer in dem Bereich, wo er eigentlich unter dem Flugverkehr im Kreuzungspunkt unter Düsseldorf hindurchfliegt, über den Daumen gepeilt eine Flughöhe von knapp 1.000, 1.050 Fuß hat. Insofern beginnt der Instrumentenanflug oben drüber nach Düsseldorf in 3.000 Fuß im Sinkflug und befindet sich bis weit jenseits dieses Punktes irgendwo zwischen 3.000 und 2.000 Fuß. Das heißt, auch da haben wir allein von der Vertikalen her einen Abstand von mindestens 1.000 Fuß. Insofern ist auch dieser Punkt für uns eigentlich kein richtig riskanter Punkt. Es mag für Sie erst einmal erschreckend sein, dass so etwas funktioniert, aber aus der Flugsicherungsseite heraus ist das ein normales Prozedere.

Unser Fakt ist letztendlich: Wir schauen nicht nur direkt auf den Anflug, sondern auch auf den Fehlanflug. Das heißt, sollte dabei irgendetwas im Cockpit geschehen und der Pilot startet erst einmal wieder auf eine sichere Höhe durch, haben wir ihn auch im Blickfeld. Insofern machen wir für den einen Anflug nach Mönchengladbach eine kleine Lücke in den Verkehrsstrom nach Düsseldorf hinein. Daraus ergeben sich die Abstände, die Herr Fricke in seinem Gutachten verwendet hat.

Das ist auch der Punkt, der heute Morgen missverständlich aufgebracht worden ist. Die 10 Meilen Abstand wurden aus dem Gutachten heraus zitiert. Die 10 Meilen Abstand kommen aus dem Text heraus. Jawohl, es wird ein Abstand von ungefähr 10 Meilen gemacht. Das ist die Lücke, die wir für einen Querflieger in Richtung Mönchengladbach zwischen zwei Anflügen nach Düsseldorf machen. Wie gesagt: Obwohl wir die vertikalen Abstände einhalten, achten wir immer auch auf die Fehlanflüge, damit uns dabei nichts passieren kann. So arbeiten wir das Kreuzungsgeschehen mit Mönchengladbach ab.

Im Laufe des Vormittags ist auch die ganze Arie mit Separation angesprochen worden. Mit den Abstandswerten ging es herauf und herunter. Es gibt eine Wirbelschleppenstaffelung. Diese ist in einer Betriebsanordnung für den Flugverkehrskontrolldienst, nennt sich BAFVK, festgelegt. Das ist für den Lotsen sozusagen das Gebetbuch, seine Dienstbibel, die die entsprechenden Anweisungen für ihn vorgibt. Dort ist festgelegt, dass Abstände von Luftfahrzeugen einzuhalten sind. Die Abstandswerte sind 4, 5 und 6 Nautische Meilen. Aus diesen drei Werten ist der ganze Abstandswert zusammengesetzt.

Man geht bei diesen Abstandswerten immer davon aus, dass vorne ein größerer und hinten ein kleinerer Flieger fliegt. Wir haben die drei Kategorien HEAVY, MEDIUM und LIGHT. Man

kann der Reihe nach durchgehen: Wenn Sie vorneweg einen MEDIUM-Type und hintendran einen LIGHT-Type haben, dann haben Sie – Entschuldigung, jetzt muss ich mich selber korrigieren – –

(Harm Heldmaier [Vertreter]: HEAVY!)

– Nein, 4, 5, 6. 6 ist HEAVY. Ganz groß, ganz klein sind 6 Meilen. – Entschuldigung, das ist die Nervosität. – Vorneweg einen MEDIUM, hintendran einen LIGHT sind die 5. MEDIUM–LIGHT sind die 4 Meilen. Ich habe mich gerade selber durcheinander bringen lassen.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: MEDIUM–LIGHT sind 5 Meilen!)

– Ja, 5 Meilen.

Es gibt die festgelegten Werte. Es gibt noch einen zweiten Wert dazu. Wenn Sie zwei hintereinander fliegende Luftfahrzeuge haben, die im Anflug sind, und es ist beides nichts, worauf Sie großartig achten müssen – – Beispielsweise haben wir am Flughafen Frankfurt andere Werte festgelegt; dort gehen wir sogar auf 2,5 bis 2 Nautische Meilen herunter, weil noch entsprechende seitliche Abstände hinzukommen. Hier kommen einige Dinge hinzu, aber wichtig sind die 4, 5 und 6 Nautischen Meilen im direkten Hintereinanderherfliegen. Ich gehe aber auch davon aus, dass sich die Luftfahrzeuge in denselben Flughöhen, respektive im gleichen Sinkflug befinden.

In dem Zusammenhang wurde gesagt, dass sich vorneweg ein LIGHT-Flieger, also ein kleines Luftfahrzeug befindet, hintendran ein schweres, ein MEDIUM-Type-Luftfahrzeug, und dort ein Abstand von 6 Nautischen Meilen gemacht werden müsse. Das war in dem Zusammenhang falsch. Die Abstandswerte gelten immer: Der schwere vorne und der kleine hinten. In dem Augenblick, wo vorne ein kleiner fliegt und ein schwerer hinterherfliegt, ist es nur eine Art von Betriebsabwicklung, weil Sie weiter draußen mit 6 Meilen anfangen. Der hintere ist schneller als der vordere. Das heißt, Sie haben nachher die entsprechende Radarstaffelung. Wenn der erste am Touch down ist, müssen Sie den zweiten mindestens 3 Meilen hintendran haben, um die 3 Meilen am Ende zielzusteuern, also nicht die 6 Meilen. Das sind falsche Werte.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Wenn der kleine fünf Minuten fliegt bis er dort ist, muss ich doch den schnellen, der hinten ist, staffeln!)

– Sie müssen mit mehr anfangen, um nachher die 3 Meilen sicherzustellen, aber nicht 6 Meilen durch die Bank weg einhalten.

Dann kam noch die Frage auf, die ich im Weiteren dazu beantworten möchte, in Bezug auf den Fehlanflug auf der 23 in Düsseldorf gegen den Fehlanflug auf der 13 in Mönchengladbach, was zu Chaos führen würde. Auch das kann man eigentlich verneinen, wenn man die

Fehlanflugverfahren von beiden Flughäfen kennt. Das Fehlanflugverfahren in Düsseldorf im Falle eines irgendwie gearteten „die Bahn nicht in Sicht bekommen“ oder sonst etwas im Cockpit geht direkt rechts weg zurück in Richtung Nordosten und kommt damit erst gar nicht in den Bereich von Mönchengladbach. Insofern ist die Konstellation zwischen beiden Fehlanflügen von vornherein entschärft. – Das waren die Punkte, die ich richtig stellen wollte. Jetzt haben Sie sicherlich noch einige Fragen, die zu beantworten sind.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ja, es gibt eine Reihe von Wortmeldungen. – Erst Herr Gorecki, dann Herr Lutter und Herr Sommer. Herr Gorecki, fangen Sie an.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich habe mit Interesse die mir bereits bekannte Zahl der Vertikalstaffelung von 1.000 Fuß oder rund 300 m gehört. Ich habe auch von Herrn Prof. Dr. Fricke gehört, dass man mit diesen 1.000 Fuß die ganze Angelegenheit in unserem Kreuzungspunkt Neuss-Grefrath plant. Mein persönliches Empfinden ist – ich bin Laie, die DFS macht mit Sicherheit alles richtig –: Wenn man schon bei der Planung von 1.000 Fuß, also von rund 300 m Vertikalstaffelung ausgeht, liegt darin keine Sicherheit mehr. Wenn ich etwas plane, plane ich doch, so wie ich einen Brückenkran plane, 20 oder 30 % Sicherheit ein, um möglichen Unfällen – zumindest in der Arbeitssicherheit – vorzubeugen.

Ein Beispiel: Ein Flugzeug hat die Abflugrichtung 23 L Richtung Süden. Der Pilot hat vielleicht Termindruck, weil er mehrere Umläufe am Tag machen muss. Er meldet dem Tower nicht, dass er nicht so hoch steigen kann. Er kommt über unserem Gebiet gar nicht auf 3.000 Fuß. Ich weiß von Herrn Strünck durch Nachfragen, dass Maschinen manchmal deutlich tiefer waren, z. B. Maschinen nach Dubai, die schwer betankt, voll beladen waren. Die kommen gar nicht auf die Höhe.

Jetzt lassen wir einmal die Sprechfunkverbindung zwischen dem Tower in Düsseldorf und Mönchengladbach ausfallen, und der Flieger, der gerade in Richtung Anflug 31 Richtung Mönchengladbach unterwegs ist – sicherlich alles sauber gesteuert –, fliegt etwas höher an. Ich bin mir etwas unsicher, ob nicht möglicherweise schon bei der Planung durch fehlende Sicherheitsvertikalhöhenzuschläge Kollisionen eingeplant sind. Ich möchte Sie beide befragen, Herr Professor und auch Sie, Herrn Lindenmayer: Warum plant man nicht Sicherheitszuschläge mit ein? – Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Sicherheitszuschläge dazu sind bereits aus dem einfachen Grund heraus eingeplant: Es gibt ein Minimum, eine sogenannte Emergency Separation Altitude. Das heißt, wenn ich irgendwo das absolute Minimum benötige, sind es nur 500 Fuß, also 150 m. Das ist das absolute Minimum im Falle eines Notfalles. Man hat schon da den doppelten Aufschlag gemacht und sagt: Das Minimum im normalen tagtäglichen Betrieb sind 300 m, also 1.000 Fuß. Das zieht sich durch die ganze Republik und auch bis in sehr große Höhen hinauf. Überall wird mit den 1.000 Fuß vertikaler Staffelung gearbeitet.

(Zuruf von den Einwendern: Erschreckend!)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Die 1.000-Fuß-Staffelung, davon dürfen Sie ausgehen, wird millionenfach in der ganzen Welt angewendet und ist von der internationalen zivilen Luftfahrtorganisation als absolut safe betrachtet worden.

Der andere Punkt ist, dass es bis vor einiger Zeit im oberen Luftraum über 8.000 m eine sogenannte Minimumstaffelung von 2.000 Fuß gab. Man hat überlegt, ob man diese reduzieren kann. Es hat von der ICAO und der anerkannten Organisation Eurocontrol Untersuchungen gegeben, und man ist zu dem Schluss gekommen, dass man diese Staffelung auch im oberen Luftraum auf 1.000 Fuß reduzieren kann, da die Höhenmessung, die Einhaltung der Verfahren aufgrund der Digitalisierung der Cockpits um ein Vielfaches genauer geworden ist als es noch vor einigen Jahren der Fall war. Insofern darf ich Sie beruhigen, dass ich als Experte, der 32 Jahre lang Flugsicherung und Fliegerei betreibt, diese 1.000 Fuß in jedem Fall als absolut sicher und safe betrachte. Diese 1.000 Fuß beinhalten Sicherheitszuschläge für Temperaturen, andere Dinge und Schwankungen, die sein können. Das ist ein approvedes und für safe befundenes Verfahren. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Welcher Lotse beobachtet und leitet den Verkehr über dem Kreuzungspunkt? Ist das der Düsseldorfer oder der Gladbacher? Sind Sie das, Herr Balzer, oder ist das Herr Lindenmayer? Wer macht das? Wenn einer von Mönchengladbach und einer von Düsseldorf fliegt: Wer sagt wem, wie er zu fliegen hat?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Das ist der Düsseldorfer Lotse.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Gut. Eben wurde 300 m gesagt. Es gibt unterschiedliche Flugzeuge, z. B. eine Boeing oder einen Airbus. Welches kommt allein, ohne die Beladung oder wenn sie gleich beladen wären, gleiche Leistung hätten, schneller hoch? Ist eines langsamer oben? Gibt es das?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Jedes Luftfahrzeug hat andere spezifische Daten. Sie können nicht sagen, die Boeing oder der Airbus ist schneller oben. Wenn Sie eine Boeing 737 gegen einen Airbus 340 vergleichen, gewinnt die Boeing 737. Wenn Sie anders herum eine Boeing 747 gegen einen Airbus 319 vergleichen, gewinnt der Airbus. Je nachdem, wie groß die Luftfahrzeuge sind, haben sie unterschiedliche Steigdaten. Das hängt auch davon ab – –

Ferdinand Lutter (Einwender):

Gut. Es gibt also unterschiedliche – –

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Lassen Sie mich bitte ausreden. Das hängt auch davon ab, welche Temperaturen am Flughafen vorherrschend sind, damit die Leistungsparameter des Luftfahrzeuges stimmen. Es hängt davon ab, wohin die Maschine fliegt, ob es Kurzstrecke oder Langstrecke ist. Es hängt auch von der Beladung ab. Sie können mit einer 747 sehr gut steigen, wenn sie leer ist, beispielsweise von Köln nach Frankfurt. Wenn dieselbe Maschine in Köln im Interkontinentalverkehr schwer beladen herausgeht, haben Sie keinen so guten Leistungsparameter im Steigflug.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Danke. Ich komme da – –

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lutter, Herr Balzer möchte noch ergänzen.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Mein Kollege Frank Lindenmayer hat Recht, wenn er sagt: der Düsseldorfer Kollege. Ich möchte der Vollständigkeit des Protokolls halber dazu nur eine Anmerkung machen: Wenn Herr Lindenmayer von dem Düsseldorfer Lotsen spricht, meint er den Radarlotsen, der im Düsseldorf-Sektor in Langen, unserer neuen Kontrollzentrale bei Frankfurt, arbeitet. Bis vor einiger Zeit war das noch die Kontrollzentrale in Düsseldorf, die jetzt nicht mehr am Kieshecker Weg steht. Das kann man körperlich sehen. Es ist jetzt der Düsseldorfer Radarlotse in

Langen. Er hat die Maschinen auf der Welle und betreibt die aktive Kontrolle. Zusätzlich ist vor bzw. nach dem Start jeweils der Kontakt mit dem jeweiligen Tower gegeben. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Also der in Langen. Wo liegt Langen eigentlich?

(Zuruf von den Einwendern: Bei Frankfurt!)

– Bei Frankfurt. Ich wollte es nur bestätigt haben. Er kann also das Flugzeug, das er dirigiert, überhaupt nicht sehen. – Das nur nebenher.

Es hieß: Anweisung an den Piloten, der von Mönchengladbach abfliegen soll. Jeweils vor dem Start wird ihm gesagt: Du musst soundso, dann ein bisschen tiefer bleiben oder höher gehen. Ich nehme an, dort werden Ferienflieger ankommen und abfliegen. Diese kommen beispielsweise aus Bulgarien, Rumänien, der Ukraine oder Georgien; die Chinesen wahrscheinlich nicht, so weit reicht der Sprit nicht. Sind Sie immer sicher, wenn ein Flugzeug in Mönchengladbach starten soll, dass derjenige Sie richtig versteht, wenn Sie ihm sagen, dass er 3 Grad Steigwinkel haben muss und – wie Sie gesagt haben – den Gradienten halten, also ein bisschen gerade fliegen soll, damit er nicht mit dem anderen aus Düsseldorf zusammenknallt? – Ich wollte es nur einmal gesagt haben.

Dann haben Sie Gott sei Dank das mit dem Durchstarten erwähnt; darauf wäre ich auch noch gekommen. Sie haben von vornherein erkannt, dass es bei Landungen Probleme geben kann und durchgestartet werden muss. Sie sagten, dann gehen die gleich ab nach Nordost. Stimmt das? – Ja, hat er gesagt. Meine Frau und ich waren gestern Nachmittag wieder mal am Rhein, an der LTU-Arena und haben die Flugzeuge starten gesehen. Es war reiner Zufall, dass wir nicht auf der anderen Rheinseite geblieben sind. Meine Frau fragte: Was haben die für Dinger an den Flügeln hängen? Ich habe gesagt: Die haben einen Namen. Dadurch ist der Spritverbrauch ein bisschen niedriger. Ich habe auch irgendwo gelesen, dass die Wirbelschleppen dadurch geringer werden. Stimmt das? Heißen die Winglets? Es geht um die Flügelspitzen, die neuerdings hochkant stehen, Herr Lindenmayer.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Balzer möchte antworten.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ach, Herr Balzer.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Die Winglets dienen im Wesentlichen dazu, den Treibstoff zu reduzieren. Außerdem kann man das durch eine Streckung der Flügel erreichen. Je größer die Streckung eines Flügels ist, desto geringer werden die induzierten Widerstände, das heißt die Wirbelschleppen. Das ergibt sich aus der Flugphysik. Aber die Winglets sind unerheblich auf die Wake Turbulence. Das hat in den internationalen Vorschriften bislang zu keinen Betrachtungen geführt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lutter, Sie sind weiter dran.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich habe einmal eine Besichtigung am Düsseldorfer Flughafen mitgemacht. Der Führer sagte: Die Dinger reduzieren sehr stark den Kraftstoffverbrauch. Irgendwo habe ich kürzlich mitbekommen, dass auch die Wirbel kleiner werden, wenn die Enden ein bisschen hochkant gestellt werden. Die Ju 52 will ich im Moment nicht ansprechen, ich vermute sie hat auch Wirbelschleppen.

Zu den 300 m Höhenabstand, früher waren es einmal 600 m: Wenn das so reduziert werden musste, kann man dann nicht davon ausgehen, dass die Luft über Deutschland zu voll ist, man sich eigentlich einen neuen Flugplatz wie diesen überhaupt nicht leisten kann und in Düsseldorf auch nicht noch mehr Slots zulassen sollte? Mit den 38, die teilweise sowieso nicht genutzt werden können, hat man eigentlich schon genug. – Danke schön.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Das mit den 300 m Höhenabstand kann ich Ihnen schnell beantworten. Die alte Festlegung mit 600 m galt oberhalb von 8 km Höhe. Das heißt, unterhalb von 8 km Höhe hatten wir von jeher die 300 m Höhenabstand. Da gab es keine Veränderung. Das Durchstarten nach Nordosten ist richtig; das gilt aber nur für den Flugverkehr, der den Fehlanflug auf Düsseldorf macht. Der andere, der in Mönchengladbach nach ungefähr Südsüdwest anfliegt, startet entsprechend nach Süden durch.

Zum Thema „die Anweisung nicht befolgen“: Wenn die Piloten das nicht machen würden, hätten wir damit in der Tat ein Problem; denn wir nutzen dieselbe Art und Weise der Verfahrensfestlegung wie wir sie für die Abflugstrecken in Bezug auf den Flughafen Mönchengladbach machen, auch in Bezug auf irgendwelche Hindernisse. Das heißt, wenn wir dem Piloten hineinschreiben, dass er einen gewissen Punkt, eine gewisse Höhe als Mindesthöhe zu haben hat, gehen wir davon aus, dass er diese allein schon aus Eigenschutz heraus entsprechend einhält. Wir gehen davon aus, dass die Maschinen dort die Höhe haben. Wir schauen auch – das kann Ihnen mein Kollege aus Düsseldorf, den Sie sicher aus diversen Fluglärmkommissionssitzungen kennen, bestätigen – mit Fanamos in die Abflugstrecken hinein. Wir

betrachten: Wo sind die Luftfahrzeuge in Bezug zur Ideallinie wirklich? Wir sehen sie uns auch im Vertikalen an.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lutter, reichen Sie bitte das Mikro zwei Reihen nach hinten.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Letzte Antwort dazu noch: Der Lotse kann den Piloten nicht sehen. Das ist wirklich so. Der Lotse sitzt in Langen sehr weit weg von hier; das ist richtig. Denken Sie aber auch daran, dass irgendwann einmal die Wolken dazwischen sind. Es kommt nicht darauf an, dass der Lotse den Piloten sehen muss. Wir haben die Radartechnologie. Wir können ihn am Radar sehen. Wir wissen, wie hoch er ist und wo er lang fliegt.

(Zuruf von den Einwendern: Das Flugzeug?)

– Ja.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Bitte sehr. Nennen Sie bitte Ihren Namen.

Gerhard Rademacher (Einwender):

Gerhard Rademacher, Deutscher Aero-Club. – Herr Lindenmayer, Sie haben ausgeführt, dass das Instrumentenanflugverfahren auf Mönchengladbach in 2.000 Fuß beginnt. Ich gehe davon aus, dass die Luftfahrzeuge den gleichen Parametern unterliegen, sprich: die 300 Fuß pro Nautische Meile sinken. Das heißt für mich, dass Mönchengladbach ein verkürztes Landeverfahren hat. Ist das richtig?

Ich lese auf Seite 48 im Flugsicherheitsgutachten, dass sich die abzubildenden Längen des Endanfluges aufgrund der geplanten Bahnverlängerung geringfügig ändern. In der Tabelle dort ist aufgeführt, dass für beide Anflugrichtungen für einen Instrumentenflugverkehr 12,69 Nautische Meilen vorgesehen sind. Welche Folgen hat das aus Ihrer Sicht a) auf die mögliche Abwicklung, sprich: auf die Kapazitäten, und b) auf die Flugsicherheit?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Es ist erstens einmal richtig, dass der Anflug in 2.000 Fuß beginnt. Dieses geringfügige Verschieben der Anflüge kommt daher, dass Sie neue Schwellenlagen haben. Das heißt, dass die Bahn länger wird. Sie müssen zumindest bei der einen Bahn, die nach Süden verlängert wird, auch den Anflug entsprechend verschieben. Damit haben Sie natürlich einen anderen Abstandswert zur Platznavigationsanlage, der sich dann entsprechend in dieser DME-Angabe widerspiegelt.

(Folie)

Das heißt Folgendes: Der kleine schwarze Strich, auf den der Kugelschreiber zeigt, stellt symbolisch die Landebahn dar. Wenn Sie jetzt diese Landebahn verlängern und damit den Aufsetzpunkt entsprechend verschieben, müssen Sie dieses ganze Gebilde logischerweise mit verschieben. Überspitzt dargestellt, machen Sie also eine Parallelverschiebung des ganzen Anflugweges auf die neue Landebahnschwelle. Wenn Sie eine um 1.000 m verlängerte Bahn haben, haben Sie eben auch eine Verlegung des Landegrades um 1.000 m.

Herr Rademacher, der von Ihnen angesprochene Entfernungsmesser steht im Norden des Flughafens, direkt am Nordende der Bahn. Dort ist der Bezugspunkt; von dort aus wird gemessen.

Wenn man hier um 1.000 m schiebt – das ist im Grunde genommen eine halbe Meile –, geht es von 10,5 auf 11 DME, wenn ich die Zahlen richtig im Kopf habe. Sie hatten gerade die aktuellen Werte; ich müsste sie erst aus dem Verfahren rauslesen. Das ist aber eine reine Verschiebung. Die Anflughöhe bleibt die gleiche. Wir werden also nach wie vor die 2.000 Fuß Anflughöhe beibehalten; denn oben drüber haben wir ja den Verkehr nach Düsseldorf hinein, von dem wir nicht wegkommen. Das heißt: Da wird sich dann keine Veränderung gestalten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Rademacher, haben Sie noch Fragen?

Gerhard Rademacher (Einwender):

Ja, ich würde gerne noch einmal nachfragen. – Heißt das, dass auf einem verkürzten ILS-Verfahren die gleichen Bewegungszahlen abgewickelt werden, wie hier im Flugsicherheitsgutachten prognostiziert wurde? Ist das richtig?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Es ist schon ein verkürztes Anflugverfahren. Normalerweise ergeht ja die Anweisung an die DFS – diese Anweisung haben wir vonseiten des Bundesverkehrsministeriums bekommen –, einen ILS-Anflug aus Lärmschutzgründen generell in 3.000 Fuß über der Platzhöhe beginnen zu lassen. Wegen Düsseldorf sind wir gezwungen, hier nach Mönchengladbach hinein in 2.000 Fuß zu beginnen,

(Zurufe von den Einwendern: Aha!)

also deutlich tiefer, nämlich 1.000 Fuß unter der eigentlichen Höhe, um das Ganze sicher gestalten zu können. Von daher haben wir ansonsten keine Verlängerung irgendwelcher Art und Weise. Wir wickeln über diesen kurzen Anflug genauso Verkehr ab wie über eine lange Anflughöhe.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es gibt noch weitere Nachfragen. Um zu sehen, ob ich alle Namen erfasst habe, lese ich sie einmal vor: Herr Sommer, Herr Nägeler, Herr Schulze, Herr Faulenbach da Costa und Herr Heldmaier. – Okay. – Als Nächster hat Herr Sommer das Wort.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Herr Lindenmayer, wir hatten vor ein paar Tagen die schöne Diskussion um die sogenannte Prioritätenregelung. Sie haben jetzt in Ihren ersten Ausführungen unter Bezugnahme auf eine Textpassage aus diesem Text, den Sie dabei hatten, ausgeführt: Bei 55 Flugbewegungen in Düsseldorf kommt es dazu, dass die hier für Mönchengladbach prognostizierten Flugbewegungen nicht mehr abgewickelt werden können.

Können Sie mir auch sagen, wie es bei 40 Flugbewegungen aussieht? Kann es da schon zu Verspätungen kommen? Und in welchen Situationen ist das aus Ihrer Sicht der Fall? Von anderer Seite haben wir es ja schon gehört. Und wie sieht es bei 45 Flugbewegungen aus? Die Situation bei 55 Flugbewegungen haben Sie ja schon geschildert. Und dann gibt es Gerüchte, der Flughafen Düsseldorf strebe 65 bis 75 Flugbewegungen an, die er von der Bahnkapazität her eventuell auch bewältigen könnte; ich weiß es nicht. Wie wäre es in dieser Situation? Was bleibt dann noch für Mönchengladbach übrig? Und habe ich Sie richtig verstanden, dass für den Sichtflugverkehr, für die allgemeine Luftfahrt, in dieser Situation keinerlei Probleme entstehen?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Können Sie die Frage mit dem Sichtflugverkehr noch ein bisschen weiter spezifizieren? Was meinen Sie mit Sichtflugverkehr? Es gibt ja heute schon VFR-Flugbetrieb nach Mönchengladbach hinein. Dieses Thema haben wir vorhin auch schon einmal gehabt. Zwischen zwei Luftfahrzeugen nach Instrumentenflugverkehr kann ich als Towerlotse über Anweisungen auch noch eine kleine Maschine hineinpressen. So etwas lässt sich abarbeiten. Das hat ja auch Herr Fricke in seinen Erläuterungen heute Morgen ausgeführt. Ich muss keine IFR-Separation, also keine Instrumentenflugabstände, einhalten, sondern sage dem VFR fliegenden Piloten: Pass auf, da vorne ist eine große Maschine; es gibt Wirbelschleppen, behalte das im Weiteren in deinem Hinterkopf. – Daraus ergeben sich, allein schon durch Anweisungen, sehr geringe Abstände. Herr Fricke hat Abstände von 1 Meile ausgearbeitet. Das sind durchaus realistische Werte, die sich im effektiven Ende ergeben.

Es lässt sich zwischen einem IFR-Flugbetrieb also auch ein VFR-Flugbetrieb abwickeln, und das eigentlich ohne großartige Probleme. Insofern: Was ist Ihr Ansatz, da noch einmal nachzufragen? Was genau wollen Sie wissen?

RA Karsten Sommer (Vertreter):

Ich habe die Diskussion jetzt wie folgt verstanden: Der VFR-Flugbetrieb ist im Wesentlichen abzuwickeln. Das ist im Wesentlichen eine Frage der Luftverkehrsabwicklung. Ich kriege sozusagen jede Kapazität, die hier prognostiziert ist, auch tatsächlich in Mönchengladbach runter, auch dann, wenn Düsseldorf voll ausgenutzt ist. – Das ist das, was ich aus der Diskussion mitgenommen habe. Deshalb wollte ich einfach noch einmal fragen, ob es aus Sicht der DFS tatsächlich so ist, dass man den VFR-Verkehr, den Sichtflugverkehr, in Mönchengladbach vollständig runter bekommt – unabhängig von dem Instrumentenflugverkehr oder auch dem Sichtflugverkehr in Düsseldorf.

Die andere Frage war, wie sich das in den verschiedenen Konstellationen darstellt, die wir hier ja mit betrachten müssen. Wir haben in diesem Gutachten einen Prognosehorizont 2015. Keiner weiß, was der Flughafen Düsseldorf bis 2015 macht. Definitiv möchte er mehr Kapazität haben, mehr Koordinierungseckwert, sage ich jetzt einfach einmal. Wie viel er haben will und wie viel er tatsächlich bekommt, ist ja völlig offen. Wenn die Lärmwerte der Flugzeuge wesentlich runtergehen, wird die Luftverkehrsbehörde in Nordrhein-Westfalen wahrscheinlich ein paar Flüge mehr genehmigen – und zwar auch über die 45 Bewegungen hinaus, die jetzt beantragt sind. Wo ist der Punkt, an dem die Kapazitätsprobleme anfangen? Und was ist, wenn Düsseldorf bei 65 Flugbewegungen als Koordinierungseckwert ist?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Wir haben bei der TAAM-Simulation selber mit 55 Flügen nach Düsseldorf gerechnet und dann festgestellt: Wenn diese 55 Flüge nach Düsseldorf hinein voll ausgelastet sind, haben wir ein Problem mit Mönchengladbach. – Das ist der Punkt. Den haben wir herausgefunden. Um es noch einmal deutlich zu sagen: Wir haben dann nicht in der Bodenkapazität, am Beton, ein Problem, sondern in der Luft an diesen Kreuzungspunkten. Dort ist – „bottle-neck“ heißt es im Fachjargon – die Engstelle, sozusagen die Nahtstelle. Das heißt, dass für uns die Zahl 55 eine Hausnummer ist, von der wir sagen: Bis dahin können wir flugsicherungsseitig arbeiten – allerdings in Spitzenzeiten im Augenblick schon mit Nachteilen für den Flughafen Mönchengladbach.

Nun zur Gestaltung des VFR-Flugverkehrs in demselben Zeitraum, also ebenfalls in den Spitzenzeiten: Hier hat der Lotse – und zwar der Lotse vor Ort in Mönchengladbach, der auf dem Tower in Mönchengladbach sitzt, der also seinen Flugverkehr im Endteil auf der Funkfrequenz hat und außerdem seine VFR-Flieger auch entsprechend kennt – alle Möglichkeiten, den VFR-Flugverkehr zu steuern. Er kann ihm also Anweisungen geben. Beispielsweise kann er ihm sagen, in einer Linkskurve in einem sogenannten 360, also einem Vollkreis, eine

Runde zu warten, bis ein Flieger vorbei ist, und sich dahinter zu setzen. Er hat die Möglichkeit, Flugverkehr auch außerhalb der Kontrollzone – also außerhalb des Bereiches außen um den Flughafen herum, den man „Schuhkarton“ nennt – warten zu lassen. Er hat also alle Steuerungsmöglichkeiten, um den Flugverkehr nach VFR entsprechend abzuarbeiten.

Insofern liegt es dann letztlich im Ermessen des Lotsen vor Ort in Mönchengladbach, zu sagen: Jawohl, ich habe so viele Lücken zwischen meinem Instrumentenflugverkehr, dass ich da noch drei Flieger nach Sichtflug reinlassen kann. – Oder er muss sagen: Nein, es passt momentan gerade nichts. Ich halte mir die VFR-Kundschaft, die noch extra, als Add-on, von außen kommt, außerhalb, bis meine drei oder vier Inbounds am Stück gelandet sind, und hole sie dann erst herein.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Auch bei Wirbelschleppenstaffelung?)

– Wie bitte? Bei Wirbelschleppenstaffelung? Herr Heldmaier, Wirbelschleppenstaffelung geht nur zwischen IFR-Luftfahrzeugen. IFR-Separation gibt es nur zwischen IFR-Luftfahrzeugen.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Und der andere Flieger hat keine Wirbelschleppe? Oder was?)

– Natürlich hat er eine Wirbelschleppe. Den weisen Sie aber nur darauf hin. Das sollten Sie als IFR-Pilot normalerweise wissen.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Dann sagen Sie dem: „Gut, dass wir darüber gesprochen haben!“, und dann fällt er auf die Schnauze! Wie stellen Sie sich das denn vor?)

– Sie machen keine Kontrolle über einen VFR-Flieger.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Dass Sie so etwas erzählen, ist doch wohl nicht Ihr Ernst! Also ehrlich, Herr Lindenmayer! Das geht wirklich zu weit! Was machen Sie denn bei einer 737?)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Balzer.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Es heißt in den einschlägigen Anweisungen, die Ihnen als ehemaligem Flugkapitän – ich weiß nicht, ob Sie noch aktiv fliegen – durchaus bekannt sein dürften, dass Wirbelschleppenstaffelung zwischen IFR-Flügen angewendet wird und dass bei VFR-Flügen grundsätzlich immer die Möglichkeit besteht, den Piloten auf die 737 hinzuweisen, sodass es durch Anweisungen wie „Machen Sie lange Landung“ oder „Schlage lange Landung vor“, wie auch immer, sehr wohl möglich ist, mit einer Cessna oder einer Piper, was auch immer, etwas

später als Boeing aufzusetzen und damit diesen Wirbelschleppen zu entgehen. Das ist eine täglich vielfach geübte Praxis an allen Flughäfen dieser Erde und damit absolut legitim und absolut sicher.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Sommer, jetzt sind Sie wieder an der Reihe.

RA Karsten Sommer (Vertreter):

So ganz verstanden habe ich es noch nicht, Herr Lindenmayer. Als Sie mit 55 Bewegungen gerechnet haben, haben Sie festgestellt, dass Sie dann ein Problem mit der Abwicklung haben. Ich hatte vorhin nach 40, 45 und 65 Bewegungen gefragt. Ihre Antwort verstehe ich jetzt so: Das können wir im Einzelnen nicht sagen, weil wir es nicht gerechnet haben; aber irgendwo unter 55 müsste das Problem anfangen. – Man kann dieses Problem sicherlich auch noch näher einkreisen. Man kann aber davon ausgehen, dass Sie dieses Problem haben.

Am Anfang hatten wir hier die Diskussion, dass der Flughafen Düsseldorf bisher Priorität hat. Das wurde auch im Sicherheitsgutachten so dargelegt. Der Antragsteller schreibt jetzt in seinen Antragsunterlagen, es bestünden Absprachen darüber, die zugunsten von Düsseldorf bestehende Prioritätenregelung aufzuheben und damit – so interpretiere ich das – auch in dem Konfliktfall, den Sie definiert bzw. gerechnet haben, dafür zu sorgen, dass gegebenenfalls auch der Flug nach oder von Mönchengladbach Vorrang haben könnte.

Können Sie uns noch einmal sagen, wie sich die DFS zu der Aussage in den Antragsunterlagen stellt, dass es Absprachen gebe, die Prioritätenregelung aufzuheben? Es kam dann ja sogar noch etwas präziser. Hier im Erörterungstermin wurde von Antragstellerseite nämlich gesagt, das sei alles technisch handelbar und deswegen bestehe kein Bedürfnis mehr nach dieser Prioritätenregelung.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Aus den Erläuterungen, die bisher gegeben worden sind, können Sie bereits erkennen, dass es eine solche Prioritätenregelung allein schon geben muss. Normalerweise arbeitet die Flugsicherung nach dem Prinzip „first come, first serve“ – „Wer zuerst kommt, fliegt zuerst“. Von diesem Grundprinzip der Flugsicherung weichen wir eigentlich nur ab, wenn wir in diesem Augenblick solche entsprechenden Vorgaben haben. Ich habe vorhin erzählt, dass 55 Movements für uns die Zahl sind, die wir für Düsseldorf gerechnet haben und bei der wir ein Problem in Mönchengladbach haben. Allein schon daraus können Sie erkennen, wo in einem solchen Fall die Priorität sitzt: nämlich in Düsseldorf. Wir würden dann 55 Düsseldorfer Flieger abarbeiten. Der eine oder der andere, der von Mönchengladbach noch da wäre, würde dementsprechend ein Delay bekommen, also die Verzögerung erhalten. Hieraus können Sie die Priorität erkennen.

Was es allerdings nicht gibt, ist, dass wir dem Flughafen Mönchengladbach gesagt hätten: So schaut es aus; wenn es dann so ist, machen wir es folgendermaßen. – Das gibt es nicht. Wir arbeiten die Priorität Düsseldorf ab. Unsere Lotsen sind darauf geschult; sie sind darauf hingewiesen. In der Vergangenheit – in der wir natürlich noch nicht die Zahlen gehabt haben, die jetzt im Raume stehen – kam eine solche Prioritätenregelung auch nahezu nie zum Tragen; denn der Verkehr ging immer irgendwie abzuarbeiten. Die Lotsen haben immer etwas gefunden, um beide Flughäfen entsprechend bedienen zu können. Natürlich gab es die eine oder andere Verzögerung; ganz klar. Man versucht aber, diese Verzögerungen so gering wie möglich zu halten. Wir versuchen, beide Flughäfen so gut wie möglich zu bedienen. Nur dann, wenn es nicht mehr geht, ist eine solche Prioritätenregelung natürlich auch ein gewisses Schutzpolster für uns, weil wir dann sagen können: Wenn es gar nicht mehr geht, dann hat einer Priorität und der andere den Nachteil.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Sommer, Ihr Mandant möchte Sie ergänzen. – Herr Rothe, bitte.

Martin Rothe (Einwender):

Herr Lindenmayer, ich möchte mich für diese Klarstellung bedanken. Wir haben in der ersten Runde des Erörterungstermins lange darüber diskutiert. Ich habe eigentlich nur die Bitte, dass Sie mit Ihren Kollegen in Düsseldorf mal einige klärende Worte sprechen. Wir haben uns nämlich viel Zeit genommen, um das endlich herauszufinden, und oft gebeten, das klarzustellen. Das ist also jetzt geschehen.

Im Übrigen möchte ich Ihnen folgende Frage stellen: In dem Düsseldorfer Sicherheitsgutachten wird von Herrn Prof. Fricke empfohlen, dass Sie eine entsprechende Überprüfung der Regelung vornehmen. Wie stehen Sie dazu? – Diese Empfehlung befindet sich auf Seite 142. Dort geht es um das derzeitige Verkehrsaufkommen in Mönchengladbach. In diesem Zusammenhang schreibt Herr Prof. Fricke, eine entsprechende Überprüfung dieser Regelung seitens der DFS werde empfohlen.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Solche Regelungen, die zwischen den Flughafenbetreibern und der Flugsicherung getroffen werden, werden in regelmäßigen Abständen generell überprüft. Alle paar Jahre werden diese Dinge dem aktuellen Leben angepasst. Dann schauen wir in die flugbetrieblichen Dinge hinein: Wie viel Verkehr findet tatsächlich statt? Wo haben wir Probleme mit einem Flughafen? Wo hat der Flughafen Probleme mit uns in der Koordination, in den Absprachen und dergleichen mehr? – Dann werden solche Dinge immer wieder neu festgelegt und neu gefasst.

Insofern gilt: Wenn der Bahnausbau kommt und wir dann mit der heutigen Festlegung nicht mehr leben könnten – ich betone: wenn wir damit nicht mehr leben könnten –, würden wir in

Zusammenarbeit mit dem Flughafen und der Genehmigungsbehörde dort selbstverständlich eine neue Regelung treffen. – Derzeit können wir mit dem, was wir haben, übrigens sehr gut leben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Sommer, haben Sie noch Ergänzungen?

(RA Karsten Sommer [Vertreter] schüttelt den Kopf.)

– Dann hat jetzt Herr Nägeler das Wort.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Herr Lindenmayer, ich habe auch noch zwei oder drei kleine Fragen. Sie sagen, dass wir eine Höhenstaffelung von 1.000 Fuß – sprich: 300 m – haben. Das ist wohl auch unstrittig. Zumindest ist es von niemandem anders gesehen bzw. vorgetragen worden. Aber ist es richtig, dass unter 3.000 Fuß, also unter 1.000 m, für zwei Flugzeuge, die sich in diesem Bereich bewegen, keine Höhenstaffelung mehr erlaubt ist?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Nein, das ist falsch.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Das ist falsch?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Ja.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Ab wann ist denn keine Höhenstaffelung mehr erlaubt?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Die Anweisung an die Lotsen ist auch hier eindeutig. Es gibt eine festgelegte Mindesthöhe, die sogenannte „minimum radar vectoring altitude“. Sobald diese Höhe unterschritten werden soll, darf dies nur auf veröffentlichten Flugverfahren geschehen. Das heißt: In diesem Bereich um Mönchengladbach wird oberhalb dieser Höhe von 2.000 Fuß die Vertikalstaffelung von 1.000 Fuß angewendet.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Aber beim Landeanflug befinden wir uns ja in dem sogenannten Kollisionspunkt bei 2.000 Fuß.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Deshalb fliegen Luftfahrzeuge unterhalb dieser 2.000 Fuß Höhe nur auf festgelegten Flugverfahren.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Ich weiß aber nicht mehr, was Sie da noch festlegen wollen. Soll der andere Flieger dann unter der Grasnarbe fliegen?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Nein. Aber Sie müssen ja aus 2.000 Fuß Höhe irgendwie zum Flughafen kommen. Und dieser Höhenabbau geschieht nur auf einem veröffentlichten festgelegten Flugverfahren, wie es vorhin gezeigt wurde.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Ja. Das sind ja 3 Grad im Landeanflug.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Ja.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Dazu habe ich Ihnen ja heute Morgen eine Rechnung vorgeführt. Wenn Sie in Kleinenbroich über der Kirche – das sind diese 8 Nautischen Meilen – eine Höhe von 750 m haben, dann sind Sie auf dem Gleitstrahl mit 3 Grad. Es tut mir Leid, wenn Sie das nicht wissen. Derjenige, der in Mönchengladbach startet und auf seinem Leitstrahl mit 8 Grad hoch geht, hat an dem gleichen Punkt eben auch 750 oder 746 m. Und meine Frage ist: Kann man diese beiden Flugzeuge höhenstaffeln? Ist das erlaubt? Ja oder nein?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Sobald sie sich oberhalb von 2.000 Fuß befinden – –

Jürgen Nägeler (Einwender):

Ja oder nein? Wir reden von – –

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Lassen Sie mich bitte ausreden. – Sobald man sich oberhalb von 2.000 Fuß befindet, wird die Höhenstaffelung angewendet. Luftfahrzeuge aus Mönchengladbach steigen erst einmal nur nach 2.000 Fuß. Auch wenn ein Flieger mit 8 Grad steigt, ist der Steigflug in 2.000 Fuß erst einmal vorbei, bis der Lotse sagt: Jetzt darfst du höher.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Ja. Da ist er aber an dem Punkt.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Ja, da ist er an dem Punkt, also in 2.000 Fuß. Der andere Flieger aus Düsseldorf, der auch deutlicher steigen kann – –

Jürgen Nägeler (Einwender):

Nein, nein. Der landet. Er kann nicht deutlicher steigen. Er ist im Landeanflug. Er kommt mit 3 Grad runter und hat auch ganz genau 2.000 Fuß. Das ist ja unsere kritische Konstellation.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Da haben wir doch kein Problem. Zwischen 3.000 Fuß und 2.000 Fuß sind 1.000 Fuß Differenz.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Das wollte ich nur hören. Dann müssen Sie einen Flieger auf 1.000 Fuß herunterbringen. Schließlich kriegen Sie den Flieger, der gestartet ist, nicht auf 3.000 Fuß hoch. Das schafft er beim Starten auf keinen Fall; denn dann müsste er mit 12 Grad steigen. Diesen Flieger könnten Sie also wieder auf 1.000 Fuß absacken lassen; denn den Flieger, der in Düsseldorf landet, können Sie auch nicht auf 3.000 Fuß bringen, weil es sonst für ihn zu hoch wird, und erst recht nicht auf 1.000 Fuß herunterholen.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Der Flieger, der in Düsseldorf landet, fliegt in 3.000 Fuß. Der Flieger, der in Mönchengladbach startet, steigt nach 2.000 Fuß.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Tut mir Leid; dann müssen Sie die Rechnung noch einmal nachrechnen. Derjenige, der auf dem Gleitstrahl von 3 Grad in Düsseldorf landet, hat an dem Kollisionspunkt 2.000 und keine 3.000 Fuß. – Aber gut; wir lassen das jetzt einmal.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Balzer, gibt es da eine Aufklärung?

Jürgen Nägeler (Einwender):

Ich habe noch eine andere Frage. – Herr Lindenmayer, aber noch einmal: Der Flieger, der in Düsseldorf landet, und zwar Richtung Nordosten, hat im Gleitflug 2.000 Fuß Höhe. Sie können ihn nicht auf 3.000 Fuß bringen. Sie können ihn auch nicht auf 1.000 Fuß bringen; denn dann fährt er in Kaarst den Kirchturm ab.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

So, wie ich die Verfahren für Düsseldorf kenne – – Ich habe sie jetzt nicht dabei.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Entschuldigung, Herr Lindenmayer; Herr Balzer hat sich gemeldet.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Ich glaube, das muss man noch einmal klarstellen. Es ist wie folgt: Der Flieger, der in Düsseldorf landet, beginnt seinen Anflug in 3.000 Fuß. Dann verlässt er an einem festgelegten Punkt die 3.000 Fuß und passiert im Anflug auf Düsseldorf irgendwann die 2.000 Fuß. An dem Punkt, wo er die 2.000 Fuß passiert, ist er weit von dem Konfliktpunkt entfernt, wo der andere in 2.000 Fuß Höhe ist.

(Zuruf: Wie weit?)

Jürgen Nägeler (Einwender):

Entschuldigung, Herr Balzer; dann kennen Sie die Situation nicht. Derjenige, der in Düsseldorf landet, fängt an der Grenze zu Mönchengladbach in der Nähe von Steinforth bei Korschenbroich seinen Landeanflug mit 3.000 Fuß an. An dem Kollisionspunkt, der sich aus den Lande- und Startgraden von Düsseldorf und Mönchengladbach ergibt, hat er 2.000 Fuß. Zwischen Kaarst und Meerbusch hat er noch 1.000 Fuß. Dann landet er sicher in Düsseldorf auf der Landebahn. So ist das.

Jetzt können Sie da eine Ecke rein machen, wenn ein Flieger in Mönchengladbach startet; denn er hat nach den 3 Nautischen Meilen bei 8 Grad auch die 2.000 Fuß. Fangen Sie mir jetzt bitte nicht an, hier die Grundregeln von Pythagoras in Zweifel zu stellen. Die sind ein paar Tausend Jahre alt.

Ich muss Ihnen aber wirklich sagen: Ich bin erschüttert, dass Sie als Mitarbeiter der Deutschen Flugsicherung noch nicht einmal derart banale Dinge wissen, die täglich bei Ihnen ablaufen. Das müssen sie runterleiern können, wenn man Sie nachts aus dem Schlaf weckt. – Das nur einmal zur Sache.

(Beifall bei den Einwendern)

Reinhard Balzer [Flugsicherung Düsseldorf]:

Ich denke, wir diskutieren auf dieser Ebene nicht mehr weiter. Ich glaube, wir bleiben jetzt ganz ruhig und ziehen uns einmal auf den fachlichen Punkt zurück. Man kann das einmal in aller Ruhe aufzeichnen und diskutieren. Dann wird man vielleicht feststellen, dass wir beide ganz etwas anderes meinen als das, worüber hier jetzt oberflächlich diskutiert wird. Konflikt-

punkt, Kreuzungspunkt, 3.000 Fuß und 2.000 Fuß kann man nämlich sehr wohl verifizieren. Dann kann man sehr vernünftig daran arbeiten. Okay?

Jürgen Nägeler (Einwender):

Entschuldigung, Herr Balzer. Ich habe hier eine Frage gestellt und erwarte von Ihnen eine vernünftige Antwort. Meine Frage bezog sich auf das Bild, das ich Ihnen heute Morgen gezeigt habe. Es müsste Ihnen ja in Erinnerung sein.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Diese Frage kann man nicht vernünftig beantworten! Das ist das Problem!)

– Ja, okay.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Einen Augenblick bitte, Herr Nägeler. Herr Welke hat sich gemeldet.

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Doch, Herr Heldmaier, diese Frage kann man beantworten, und zwar wie folgt: Es ist richtig; die Flugzeuge, die sich auf dem Gleitwinkel für Piste 05L oder Piste 05R in Düsseldorf befinden, beginnen ihren Sinkflug bezogen auf Düsseldorf bei ungefähr 8 Nautischen Meilen aus 3.000 Fuß und erreichen dann den Schnittpunkt – so will ich ihn einmal nennen – zur Piste 31 von Mönchengladbach auch ungefähr in der Höhe von 2.000 Fuß. Der Unterschied ist aber, dass sich dort in diesem Augenblick kein anderes Luftfahrzeug befindet, das aus Mönchengladbach kommt.

Wir brauchen doch nur eine Art der Staffelung anzuwenden. Das ist einmal die Vertikalstaffelung, die wir anwenden können, oder aber, wie in diesem Fall, die Lateralstaffelung. Das ist der Knackpunkt. Da brauchen Sie auch nicht Pythagoras zu zitieren. Das andere betroffene Luftfahrzeug aus Mönchengladbach befindet sich dann nicht in dem kritischen Bereich, weil es die Mindeststaffelung gibt, von der wir vorhin schon häufig gehört haben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Nägeler.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Einverstanden. Ich habe Ihnen aber auch schon mehrfach zugestanden, dass bei 45 Flugbewegungen in Düsseldorf noch 12 Flugbewegungen in Mönchengladbach zur Verfügung stehen. Kein Mensch hat das – ich sage das jetzt zum letzten Mal; ansonsten sollte man wirklich jemand anderen hierher zitieren – in Zweifel gestellt. Das ist der alte Bart. Wir diskutieren aber über den Worst Case: Was würde dann mit Mönchengladbach passieren, wenn wir in Düsseldorf 55 Flugbewegungen hätten?

Wenn es dann einen kritischen Punkt gibt, muss man mir doch plausibel machen können, wie die Flieger sich dann untereinander „kegeln“ und wie das Ganze sicher ablaufen kann. Ich habe ja eben schon einmal die Situation angesprochen, dass ein Flieger in Mönchengladbach aus irgendeinem Grunde starten muss oder schon im Startflug ist und den „Point of no return“ passiert hat. Wenn dann aufgrund eines anderen Vorkommnisses ein Flieger nach Düsseldorf heruntergeholt werden muss, ist die Frage, was man dann macht. Dann muss der eine Flieger entweder tiefer fliegen oder höher fliegen.

Jedenfalls kriegen wir bei 2.000 Fuß dann eine Höhenstaffelung, und zwar in 50 % der in den verkehrsreichsten Monaten des Jahres herrschenden Konstellationen. – Das ist die Frage. Diese Frage ist mir bis dato unzureichend beantwortet worden. Ich sage es Ihnen aber: Ich hoffe, dass der Flieger aus Mönchengladbach dann noch am Boden bleiben kann. Eine andere Chance haben Sie nämlich nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Welke direkt dazu.

(Jürgen Nägeler [Einwender]: Ich habe noch eine andere Frage!)

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Ich würde gerne ganz kurz reflektieren, was Sie gesagt haben. – Wir kommen aber doch beide zu dem Punkt: zwei Flieger in demselben Moment. Das war auch der Punkt, mit dem Sie Herrn Lindenmayer angesprochen haben. Zu dem Zeitpunkt, zu dem sich ein Flugzeug im Anflug auf Piste 05L oder Piste 05R in Düsseldorf befindet, befindet sich an dem Kopplungspunkt oder Kreuzungspunkt aber kein anderes Luftfahrzeug. Es ist gestaffelt. Und damit ist es sicher. – Danke.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Einverstanden. Aber noch einmal: Ich habe nie bezweifelt, dass bei 45 plus 12 Bewegungen nichts passieren darf. Ich gestehe der DFS immer noch zu, dass wir dann, wenn einmal etwas passiert, nicht auf 45 plus 12 kommen, sondern vielleicht auf 40 plus 12 – oder auf 45 plus acht, weil dann Düsseldorf die Priorität vor Mönchengladbach hat und in Mönchengladbach nur acht Flieger starten können. Das ist das, was ich eben schon gesagt habe. – Das ist der eine Punkt.

Der andere Punkt ist, dass wir hier mit dem Ende anfangen. Wir diskutieren aber doch über einen Ausbau und nicht über eine Stagnation. Der Ausbau wäre: Was passiert, wenn Düsseldorf 55 Flugbewegungen in der Stunde zugeschrieben kriegt? – Dann passiert nämlich das, was eben schon einmal gesagt wurde, was sich Herr Lindenmayer aber hier nicht öf-

fentlich zu sagen traut: Auf eine Stunde geht in Mönchengladbach gar nichts. Und wenn diese Situation fünf Stunden anhält, dann geht fünf Stunden lang in Mönchengladbach nichts. Und das ist Ihr Ausbauplan.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt kommt meine nächste Frage. Die DFS – –

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die Deutsche Flugsicherung möchte gerne dazu Stellung nehmen, bevor Sie Ihre nächste Frage stellen, Herr Nägeler.

(Jürgen Nägeler [Einwender]: Aber anschließend bin ich mit meiner Fragestellung noch dran?)

– Ja, klar. – Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Dazu muss ich noch etwas beitragen. – Bei beiden Flughäfen, Düsseldorf und Mönchengladbach, sitzen Fluglotsen da. In Mönchengladbach fliegt also keiner auf Gutdünken ab. Er fliegt vielmehr deshalb ab, weil ihn ein Fluglotse abfliegen lässt. Das heißt, dass aktiv gesteuert wird, wann der Flieger vom Hof geht. Insofern ist selbst unter der Voraussetzung, dass Kreuzungspunkte in denselben Höhen stattfinden würden, ein solcher Kreuzungspunkt niemals ein Problem, sobald dort gesteuert wird, wann der eine und wann der andere an diesem Punkt ist. Insofern verstehe ich die Frage nicht so ganz. Wahrscheinlich haben wir gerade auf unterschiedlichen Ansichtsebenen gearbeitet.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Nein, überhaupt nicht, Herr Lindenmayer. Ich rede von etwas ganz anderem. Ich rede davon, dass das, was Sie eben gesagt haben, mit 55 Flugbewegungen in Düsseldorf abläuft. Da müssen Sie dann auch ehrlich und korrekt sein und sagen: Unsere Simulation hat damals ergeben, dass man in Mönchengladbach diese Stunde am Boden bleiben muss.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Das hat sie eben nicht ergeben.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Das weiß ich aber. Ich habe das ja.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Wir haben kein Null-Rating für Mönchengladbach.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Es ist ganz genau so, wie ich gesagt habe. Und wenn diese 55 Flugfrequenzen fünf Stunden andauern, muss in Mönchengladbach fünf Stunden am Boden geblieben werden.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Es fliegen dennoch Luftfahrzeuge in Mönchengladbach. Verstehen Sie mich hier nicht falsch. Wir kriegen bei 55 Bewegungen in Düsseldorf immer noch Luftfahrzeuge nach Mönchengladbach herein und aus Mönchengladbach heraus.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Das ist absolut korrekt, wenn Sie die vier Konstellationen nehmen. Aber ich kapriziere mich auf die eine Konstellation, dass wir in den sechs verkehrsreichsten Monaten – das muss man doch langsam einmal begreifen – zu 50 % aufgrund der Windrichtung die Situation haben, dass in Mönchengladbach gegen Südosten gestartet und in Düsseldorf gegen Nordosten gelandet wird. Die kann ich nicht wegdiskutieren. Ich kann dort kein Schild hinmachen und dem Wind sagen: Du musst jetzt für Mönchengladbach aus der anderen Richtung kommen, damit man anders starten kann. Wir haben die Situation – das versuche ich allen hier deutlich zu machen –, dass wir innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate, von April bis September, zu 50 % eine Windkonstellation haben, bei der sich die beiden Flughäfen gegeneinander blockieren. Das ist die Frage. Diese hat Herr Prof. Fricke nie beantwortet, sondern ist sie umgangen und hat sich beschränkt auf die 42 oder 45 und 12 und alle anderen auch.

Wir gehen aber einen Schritt weiter, weil wir hier über einen Ausbau reden und fragen: Was ist 2010, wenn Düsseldorf nicht die 65, sondern nur die 60 oder eventuell die 50 genehmigt bekommt? Haben Sie eben aufmerksam gelesen, was ich geschrieben habe? Die derzeitigen 131.000 Flugbewegungen auf die sechs verkehrsreichsten Monate gerechnet bedeuten, dass alle 80 Sekunden eine Maschine startet und alle 80 Sekunden eine Maschine landet. Alle 160 Sekunden muss also eine Maschine landen, damit sie die 131.000 hinbekommen, und zwar ohne Frühstücks- und Mittagspause von morgens 6:00 Uhr bis abends 23:00 Uhr. Da haben Sie keine Fenster mehr. Wenn man diese Forderung auf 55 Flugbewegungen pro Stunde erhöht, gibt es für Mönchengladbach in den drei von den sechs verkehrsreichsten Monaten, in denen dann der Ostwind ist, keine Flugbewegungen. Das sollten Sie endlich einmal sagen.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt komme ich aber zu meiner anderen Frage. Oder hat noch jemand etwas zu sagen?

(Heiterkeit bei den Einwendern)

– Sorry, das war nicht so gemeint.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie sind noch dran, Herr Nägeler. Bitte.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Ich darf beenden? – Okay. – Herr Lindenmayer, als man über den Ausbau Mönchengladbachs zum Regionalflughafen diskutierte und diesen plante, ist die DFS Ende der 80er-Jahre gefragt worden – das habe ich auch aus Ihrem Hause, aber ich frage Sie noch einmal –, ob das einen Sinn macht. Mitarbeiter der DFS haben mir gesagt, dass man das verneint habe, dass es aber einen politischen Willen gebe, dort sinnvollerweise noch irgendwie Arbeitsplätze zu schaffen. Ist es richtig, dass die DFS in der ersten Stellungnahme gesagt hat, dass das eigentlich eine Krücke ist, weil innerhalb von 16 km oder 8 Nautischen Meilen ein Querflug entsteht?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Die DFS kann dazu sagen: Ja, wir haben ein Problem mit dem Flughafen, der genau quer zu Düsseldorf steht, in der Betriebsabwicklung. Über die Sinnhaftigkeit eines Flughafens geben wir keine Auskunft.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Danke schön. Das haben Sie sehr schön beantwortet.

(Beifall bei den Einwendern)

Gibt es weitere Wortmeldungen?

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Haben Sie noch eine Frage, Herr Nägeler?

Jürgen Nägeler (Einwender):

Nein, ich habe momentan keine Frage.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Meine Damen und Herren, wir haben noch weitere Fragen von Herrn Schulze, Herrn Faulenbach da Costa, Herrn Heldmaier, Frau Goldermann und Herrn Lange vorliegen. Ich glaube, es täte uns allen gut, ein paar Minuten an die frische Luft zu gehen und eine kleine Pause zu machen. Danach setzen wir die Diskussion fort. Wir haben jetzt 17:12 Uhr. Um 17:45 Uhr geht es weiter.

(Unterbrechung von 17:12 Uhr bis 17:46 Uhr)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Bevor wir mit der Rednerliste fortfahren, möchte ich kurz eine Erläuterung zu der organisatorischen Abwicklung des Erörterungstermins geben. In der Pause sind Fragen an uns herangetragen worden, wie wir mit der Abwicklung der Rednerliste vorgehen. Sie haben gemerkt, dass wir heute noch nicht allzu weit in der Rednerliste fortgeschritten sind. Noch einmal etwas Grundsätzliches für alle diejenigen, die nicht von Anfang an bei diesem Termin zugegen waren:

Wir haben spezielle Tage, an denen die Gutachter sprechen. Dann möchten wir auch allen Beteiligten die Gelegenheit geben, direkte Nachfragen an die Gutachter zu stellen. Deshalb haben wir gerade heute wie auch an dem Tag in der letzten Woche vermehrt Zwischenfragen zugelassen. Wir halten es für ein gutes Verfahren, dass direkte Fragen an die Gutachter möglich sind. Auch aus den Reihen vieler Einwender kam der Wunsch, dass wir so verfahren. Ich sehe allerdings die Problematik, dass jemand, der sich auf die Rednerliste setzen lässt – vielleicht darf ich ein bisschen um Ruhe bitten; danke schön –, damit rechnet, dass er zumindest an dem Tag auch zu Wort kommen kann.

Für all diejenigen, die etwas knapp mit der Zeit sind, insbesondere Berufstätige, haben wir eine spezielle Rednerliste geschaffen, die von 18:00 bis 20:00 Uhr geöffnet ist. Man kann sich an der Wortmeldestelle anmelden und sagen, dass man zu dem Tagesordnungspunkt, der heute verhandelt wird, zu Wort kommen möchte. Dann richten wir das ein. Das ist die Bitte an alle, die etwas knapp mit ihrer Zeit sind: Lassen Sie sich auf diese Rednerliste setzen und erläutern das bei den Kollegen an der Wortmeldestelle. Dann wird das möglich sein.

Ansonsten noch einmal die Bitte an alle, die sprechen, die Zwischenfragen stellen, sich kurz zu fassen, damit auch all diejenigen zu Wort kommen können, die jetzt noch auf der Rednerliste sind. Ich denke, das ist ein faires Verfahren, sodass alle hier zu Wort kommen und ihre Einwendungen oder Anregungen loswerden können.

Bevor wir mit den Zwischenfragen weiter fortfahren, möchte die Antragstellerin, insbesondere Herr Prof. Johlen, noch einige Ergänzungen zum heutigen Nachmittag anbringen. Deshalb möchte ich Herrn Prof. Johlen das Wort geben.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Mein Beitrag wird ganz kurz sein. Ich möchte für die Antragstellerin den Versuch unternehmen, die Diskussion etwas zusammenzufassen und zu strukturieren, damit wir uns nicht so verzetteln. Ich meine erstens, dass die bisherige Diskussion ergeben haben dürfte, dass die beiden Verkehre auf dem Flughafen Düsseldorf und dem Flughafen Mönchengladbach mit Hilfe der DFS sicher abgewickelt werden können.

(Lachen bei den Einwendern)

Ich meine, dass diese Feststellung gerechtfertigt ist.

Zweitens. Wenn wir darüber reden, dass hier Luftraumkapazitäten begrenzt sind, sprechen wir über das Thema der Luftraumbewirtschaftung. Dieses Thema gehört nach der Rechtsprechung nicht ins Planfeststellungsverfahren. Über Luftraumbewirtschaftung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu diskutieren, und das ist zu regeln.

Drittens und Letztens. Selbstverständlich kann man sagen: Wenn die Verkehre nur in der Form sicher abgewickelt werden können, dass in Mönchengladbach zu bestimmten Zeiten nichts mehr stattfindet, dann fehlt die Planrechtfertigung für den Ausbau des Flughafens. Das ist ein abstrakt beachtenswertes Argument, das hier auch vorgetragen wird. Ich habe ein bisschen den Eindruck, dass wir uns jetzt von dem Thema Luftsicherheit mehr in Richtung wirtschaftliches Betreiben des Flughafens Mönchengladbach bewegen. Diese Wirtschaftlichkeit wird unter zwei Prämissen infrage gestellt, die beide unrichtig sind:

Erstens. Sie gehen immer von 55 Bewegungen in Düsseldorf aus. Ich habe schon wiederholt darauf hingewiesen, dass wir bisher knapp unter 40 Bewegungen haben und beantragt ist, 45 Bewegungen zuzulassen. Das ist eine berechtigte Hoffnung, von deren Erfüllung wir ausgehen können. Es ist also realistisch, von 45 Bewegungen auszugehen. Unrealistisch ist es, bei allen Diskussionsbeiträgen immer 55 Bewegungen zugrunde zu legen.

Zweitens und Letztens. Es ist mehrfach vorgetragen worden, in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres hätten wir eine Windrichtungsverteilung von 50:50. Das ist nachweisbar falsch. Wir haben auch in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres eine Windverteilung von im Durchschnitt 20:80. Dass der Durchschnitt unterschritten werden kann, zeigt das Jahr 2000. Da hatten wir eine Verteilung von 17,5:82,5. Auch diese Prämisse ist also falsch. Dazu kann vielleicht Herr Koch, an den ich das Wort mit Gestattung der Frau Vorsitzenden weitergeben darf, noch ergänzend etwas sagen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Koch, bitte.

Christian Koch (Antragstellerin):

Guten Tag! Mein Name ist Christian Koch vom Deutschen Wetterdienst. – Ich möchte zu der Aussage 50 % Windrichtungsverteilung jeweils im Halbraum Stellung nehmen. Das kann so nicht sein. Vorhin sind die 50 % in Bezug auf die Bahn 05 in Düsseldorf genannt worden. Wenn man die Bahn 05 und die benachbarten Sektoren ansetzt, kommt man auf eine Häufigkeit der Winde in der Größenordnung von vielleicht 20, 25 %. Ich beziehe mich hierbei auf die Verteilung, die Herr Nägeler heute Vormittag aufgelegt hat. Dabei handelt es sich um eine eindimensionale Häufigkeitsverteilung der Windrichtungen und der – –

(Zuruf von den Einwendern: Bitte lauter! Wir verstehen nichts!)

– Ist es so besser?

(Zuruf von den Einwendern: Ja!)

Dabei handelt es sich um eine eindimensionale Häufigkeitsverteilung. Die eine Dimension bezieht sich auf die Windrichtungen, nicht auf die Windgeschwindigkeiten.

(Jürgen Nägeler [Einwender]: Das ist auch nie bestritten worden!)

– Wie kommen Sie dann zu den 50 %?

Jürgen Nägeler (Einwender):

Ganz einfach.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Entschuldigung, Herr Nägeler. Würden Sie bitte, wenn Sie eine Zwischenfrage haben, das Mikro nehmen; dann können wir Sie besser verstehen.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Ihre Behörde hat mir mit Datum vom 15. April 2004 die Windrichtungen des Flughafens Düsseldorf zugeschickt. Wenn Sie in diese Unterlage schauen – die müsste Ihnen bestens bekannt sein,

(Christian Koch [Antragstellerin]: Jawohl!)

weil sie von Ihnen kommt –, dann werden Sie feststellen, dass Sie die Windrichtungen in Gradzahlen angegeben haben angefangen bei 360 Grad, das ist der Norden, über 90 Grad, das ist der Osten, über 180 Grad, das ist der Süden, und bei 270 Grad haben wir den Westen. Jetzt gibt es nicht nur den Ostwind, bei dem wir diese Konstellation haben. Ich muss noch einmal meine Unterlage auflegen, weil ich feststelle, dass der eine oder andere das heute Morgen nicht so richtig verstanden hat.

(Folie: Lande- und Startbetrieb MG Richtung SO)

Ganz oben senkrecht, da steht Landebetrieb, ist der Norden. Wenn Sie sich die Flugschneisen anschauen, die dort aufgeführt sind, sehen Sie, dass wir bis 120 Grad, das ist Ostost-süd, ein Problem haben – jetzt müssen wir dieses Bild noch einmal auflegen –,

(Folie: Lande- und Startbetrieb MG Richtung NW)

wo es auch einen Kollisionspunkt gibt, der bei 330 Grad anfängt. – Können Sie die beiden Folien so hinlegen, dass man beide sieht?

(Folien: Lande- und Startbetrieb MG Richtung SO und Richtung NW)

Ihre Angabe, die Sie mir geschickt haben, ist richtig, denn oben steht: in Promille. Wenn Sie nur das Jahresmittel unten nehmen, haben Sie 59, 73, 95, 97, 42 und 46 ‰. Das sind nach Adam Riese 412 ‰, entspricht 41,2%.

Jetzt gibt es die Möglichkeit, dass Sie sagen: Die Unterlage ist falsch. Dann tue ich sie wieder weg. Oder Sie sagen: Die Unterlage ist richtig. Dann stimmen, Herr Professor, die 41,2 % und keine 20 und keine 80. Es enttäuscht mich, dass Sie es nötig haben, das hier so zu formulieren.

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

Das war im Jahr davor etwas anders. Wenn Sie weiter dort hineinschauen – in den Ordinaten sind die Monate von 1 bis 12 aufgeführt, 1 ist der Januar, 4 der April, 12 der Dezember –, sehen Sie von 4 bis 9 im Gegensatz zu den Monaten von Januar bis März oder Oktober bis Dezember eine Häufung von nördlichen und östlichen Winden. Wenn das Jahresmittel also 41,2 % ist und ich das auf die sechs angesprochenen besonderen Monate übertrage, habe ich ausgerechnet, dass wir insofern bei 50 % liegen. Daher kommen die 50 %. Ich möchte nochmals Wert darauf legen, dass das Algebra ist. Das ist nicht Nägeler und nicht Fricke, sondern Algebra.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Fricke, Sie möchten direkt entgegenen. Bitte.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Nägeler, das, was Sie ausgeführt haben, haben wir bereits heute Vormittag diskutiert.

(Jürgen Nägeler [Einwender]: Das habe ich ja gesagt!)

Es gab allerdings seitens Herrn Koch eine Präzisierung zu der Art der Information, die Ihnen vorliegt. Er hat gesagt, das ist eine eindimensionale Beschreibung. Das soll heißen, Sie haben nur die Windrichtungsverteilung. Sie haben das alles richtig zusammenaddiert, das wird stimmen – 41,x %. Aus der Windrichtungsverteilung schlussfolgern Sie jetzt, dass sich so und so häufig zwangsläufig die Konstellation, beispielsweise die Nutzung der Bahn 05 in Düsseldorf, ergibt.

Hier ist der Fehler, denn der Flugbetrieb ist nicht eine reine Interpretation der Windrichtung, sondern die Kombination von Windrichtung und Windstärke. Was wir nur machen müssen, um dies aufzulösen: Es gibt von Herrn Koch, ich habe dort nachgefragt, ergänzende Informationen. Natürlich hat der Wetterdienst, das werden Sie auch unterstellen, Informationen über

die Windstärke. Die müssen Sie noch hinzunehmen, sodass Sie dann sehen, ob es nicht unter Umständen – ich sage es ganz vorsichtig – vielleicht extreme Schwachwindlagen gibt, die sich erstaunlicherweise in die eine Richtung mehr als in die andere Richtung ausprägen. Ostwindlagen sprechen typischerweise dafür. Dann müssen Sie sagen: Ich weiß nicht, ob wir bei den angegebenen Prozentzahlen 3 Knoten oder 25 Knoten hatten. Das ist aber entscheidend für die Flugsicherung zu sagen: Welche Pistenkonstellation beider Flughäfen ist zu aktivieren, damit das Ganze flugbetrieblich Sinn macht? Hier kann man, das ist üblich, mit sogenannten Rückenwindkomponenten von bis zu 5 Knoten jonglieren – das steht der Flugsicherung frei –, obwohl weitaus mehr geht. Üblicherweise wird aber so geplant.

Da ich Sie wiederum nicht mit vielen Rechnungen beaufschlagen möchte, schauen wir uns an, wie häufig die Betriebsrichtung 05 und 23 in Düsseldorf genutzt wurde. Wir brauchen nur die Ist-Daten zu nehmen und nicht kompliziert zu rechnen – Algebra. Dann werden wir feststellen, dass Werte von 50 % auf der 05 langjährig – wir wollen nicht beim Start-up beginnen, sondern betrachten zehn, 15 Jahre – bisher fernab der Realität waren. Das zeigt sich in vielen Dokumenten, auch den Wetterdienstausführungen zum Flughafen Düsseldorf. Wir machen hier keine Betrachtung nur für Mönchengladbach. Noch einmal: Allein die Windrichtungsverteilung reicht hierfür nicht aus.

Vielleicht sollte der Wetterdienst die Informationen bezüglich der Windstärke noch einmal zusammentragen, um die Schlussfolgerung auf die 20:80, die hier positioniert worden sind, darzulegen. Das ist ein Vorschlag, den ich einbringe.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Herr Prof. Fricke, ich darf Ihnen dazu – –

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Ist das für Herrn Koch möglich? Dann möchte ich das gerne zulassen, weil es der Erklärung dient. Herr Koch.

Christian Koch (Antragstellerin):

Wo kann ich das hinlegen?

(Franz Josef Bönsch [Einwender]: Frau Hörr, jetzt werfen sie sich gegenseitig die Bälle zu, erteilen sich gegenseitig das Wort!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Bönsch, wir machen gleich auch weiter.

(Franz Josef Bönsch [Einwender]: So kann das doch nicht gehen!)

– Das ist eine Nachfrage, die insbesondere von Herrn Nägeler gekommen ist. Es dient vielleicht der Erklärung.

(Franz Josef Bönsch [Einwender]: Aber sie können sich doch nicht gegenseitig das Wort erteilen!)

– Herr Koch, bitte.

(Franz Josef Bönsch [Einwender]: Das ist doch unmöglich! – Beifall bei den Einwendern)

Christian Koch (Antragstellerin):

(Folie)

Das, was Sie jetzt angeschlagen sehen, ist eine zweidimensionale Häufigkeitsverteilung der Windrichtungen und Windgeschwindigkeiten von der Station Düsseldorf – bei den Windrichtungen in zwölf Sektoren zu je 30 Grad Breite und bei den Windgeschwindigkeiten in ...

(Zuruf von den Einwendern: Lauter!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Können Sie bitte etwas lauter reden, dann können wir Sie alle verstehen.

Christian Koch (Antragstellerin):

Ich gehe näher heran. – ... Meter pro Sekunde Intervallen. Bei solch einer Verteilung kann man erkennen, wie die Windrichtungsverteilung bei bestimmten Windgeschwindigkeitsbereichen aussieht.

(Folie)

Die Verteilung, die Sie jetzt sehen, ist zwar nicht relativiert und normiert auf die einzelnen Windgeschwindigkeitsbereiche; wenn Sie sich aber beispielsweise den Bereich von 0,1 bis 1 oder von 1,1 bis 2 m/s ansehen und schauen, wo die größten Zahlen sind, dann tauchen diese im Prinzip bei den ganz geringen Windgeschwindigkeiten bei 30 Grad auf. Wenn man zu den höheren Windgeschwindigkeiten geht, verschiebt sich das Maximum mehr auf südwestliche bis westliche Winde.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Koch. Waren das Ihre Ausführungen?

Christian Koch (Antragstellerin):

Ja.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Ich möchte jetzt, Herr Nägeler, wenn Sie gestatten – –

(Jürgen Nägeler [Einwender]: Darf ich darauf etwas sagen?)

– Okay, eine Nachfrage dazu,

(Jürgen Nägeler [Einwender]: Danke schön!)

und dann möchte ich gerne in der Rednerliste fortfahren. Bitte.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Ja, abzurechnen macht keinen Sinn. Wenn ich einen Vortrag mache, dazu kommt eine Antwort, und dann kommt noch einer, der etwas anderes erzählt, müssen Sie mir doch – –

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Deshalb können Sie auch Ihre Nachfrage stellen.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Ganz genau. – Dazu möchte ich Ihnen sagen, Herr Prof. Fricke: Sie haben einen großen Nachteil. Sie leben nicht hier. Ich lebe seit 30 Jahren hier. Wenn wir Ostwind haben oder die Konstellation von 330 Grad – ich präzisiere das – bis auf 120 Grad, dann kommen die Maschinen im Landeanflug von Westen. Was Sie eventuell ziehen könnten, wäre, dass Sie sagen – aber das hilft nicht weiter, das ist nur ein Taschentrick –: Wenn die Konstellation in Zukunft weiterhin so ist, dann wollen wir, was bisher nicht der Fall ist, bei geringen Windstärken umgekehrt in Düsseldorf landen. Dort wollen wir dann mit Rückenwind landen. Das mag vielleicht sein, Herr Prof. Fricke. Ich weiß nicht, wo Sie das herhaben. Ich weiß auch nicht, inwieweit Sie dafür die Verantwortung übernehmen können, wenn Sie überhaupt eine Verantwortung übernehmen oder jemals übernommen haben. Das wäre noch ein neuer Gesichtspunkt.

Bisher ist das nicht so. 2004 haben wir die Situation gehabt – so ist auch der Antrag ausgestellt –, dass nicht nur die 41,2 % im Jahresmittel da waren, sondern wir hatten auch den hohen Anteil – ich schreibe das immer in einen Kalender hinein – der Landungen von Westen bezogen auf den Düsseldorfer Flughafen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Nägeler. – Herr Fricke, direkt dazu. Bitte.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Herr Nägeler, der erste Punkt: Sie beziehen sich auf Ihren Ortsvorteil. Ich beziehe mich auf den Datenlagenbestand. Ich kann es noch einmal konkret vorschlagen: Fragen Sie beim

Flughafen Düsseldorf an, wie oft die Bahn 05 und die Bahn 23 im Jahre 2002 aktiv waren. Machen Sie das. Machen Sie vielleicht noch zwei, drei andere Jahre zusätzlich; denn Sie wollen statistisch stabil sein. Dann schauen wir uns einmal die Zahlen an, die dabei herauskommen. Sie werden sehen, dass Ihre Zahlen leider in keinster Weise haltbar sind.

Der zweite Punkt, das hat Herr Koch zumindest deutlich gezeigt: Aus 30 Grad sind die Schwachwindzonen. Das bedeutet rein qualitativ, das vollzieht jeder im Raum sofort nach: Wenn Sie eine reine Windverteilungsquote nehmen und haben in einer Richtung, in der hier diskutierten Ostrichtung, sehr viele ganz schwache Windlagen – wir haben 1 m/s, das ist ein Hauch –, dann sind diese alle in der Ostwindverteilung von Herrn Nägeler, in seinen 50 % enthalten. Sie sind aber flugbetrieblich – da können Sie machen, was Sie wollen – im Sinne der Betriebsrichtungsnutzung unerheblich. Ich wollte zum Ausdruck bringen, dass man dies zumindest von der Logik her bitte mit berücksichtigen möge, wenn man das Quoting von Ost nach West errechnet. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Fricke. – Dann möchte ich gerne in der Rednerliste weiter fortfahren und Herrn Drygalsky das Wort erteilen. Er wartet schon seit langem. Kommen Sie bitte an das Rednerpult.

(Karl-Heinz Drygalsky [Einwender]: Nein, ich hätte gerne ein Mikro!)

– Sie können auch hier vom Rednerpult sprechen, Herr Drygalsky. Dann können alle Sie auch sehen.

(Karl-Heinz Drygalsky [Einwender]: Ja, ich würde auch gerne alle sehen, aber ich verstecke mich nicht gerne hinter einem Pfeiler!)

– Gut, dann nehmen Sie das Saalmikro.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Haben Sie die Wortmeldungen gestrichen, die noch da waren?)

Karl-Heinz Drygalsky (Einwender):

Ich habe mit Herrn – –

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Entschuldigung, Herr Drygalsky. – Zu Ihnen, Herr Faulenbach da Costa: Die Zwischenfragen habe ich erst einmal etwas zurückgestellt,

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Ich habe nur eine Zwischenfrage!)

weil wir in der Rednerliste weiter fortfahren und auch die aktuellen Nachfragen zulassen wollen.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Sie müssen mich nicht unterbrechen, ich mache es ganz kurz! Wenn ich das eben machen darf, dann haben Sie Ruhe vor mir! – Harm Heldmaier [Vertreter]: Mich haben Sie auch auf der Liste!)

– Ich möchte gerne erst einmal Herrn Drygalsky das Wort geben. Dann können wir noch einmal auf Ihre Nachfrage zurückkommen, Herr Faulenbach da Costa. – Bitte, Herr Drygalsky.

Karl-Heinz Drygalsky (Einwender):

Frau Vorsitzende, meine Wetterlage ist im Moment in der Art eines Tsunami, weil ich mich hier vorgeführt sehe. Ich will das begründen. Nebenbei gehöre ich zur Nordstraße Kleinenbroich, kann also beurteilen, wie die Auswirkungen und die bisherigen Erfahrungen mit dem Flugverkehr sind, weil wir uns direkt unter der Einflugschneise bewegen. Es tut mir Leid, wenn es jetzt einen Schwenk von den Gutachtern zu den Bürgern gibt. Ich darf Sie, die hier um Kleinigkeiten streiten, einmal daran erinnern, dass es um hier Bürger geht. Besonders von der Bezirksregierung erwarte ich, dass Sie die Bürgernähe einmal demonstriert und nicht schon auf einem Podium sitzt und von oben herab ihre Meinung kundtut. – Das von vornherein.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich darf dann als ehemaliger Sportler sagen, dass ich eigentlich vorhatte, mit Fairness umzugehen. Ich will Ihnen sagen, weshalb ich Sie für befangen erkläre. Herr Büssow, Ihr Chef, hat sich einmal geoutet und gesagt: Wenn das auf den Tisch kommt, dann wird das bewilligt. Wenn man ein bisschen aus der Wirtschaft oder aus anderen Bereichen weiß, dann möchte ich Sie erleben, dass Sie gegen den Willen Ihres Chefs entscheiden wollen oder überhaupt können, wenn Sie an Ihre eigene Karriere denken.

Wenn ich mich an die Herren Professoren erinnere – ich habe Ihre Körpersprache mehrere Tage erlebt –, dann darf ich Ihnen sagen: Es kann nicht sein, dass Sie jetzt zum Förderkreis des Flughafens gehören – nicht alle wahrscheinlich – und Gutachten erstellen. Von einem Gutachter erwarte ich, dass er unabhängig ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich weiß, dass Sie sich jetzt auf den Schlips getreten fühlen. Zur Studienzeit meiner Generation hätten Sie schon ein paar Eier abbekommen. – Das nur am Rande.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Ich darf Ihnen auch sagen: Denken Sie überhaupt einmal an die Kinder? Sie haben doch vielleicht welche. Ich lade Sie einmal in die Maternus-Schule ein. Wir haben hier schon einen Redner gehabt. Ich wiederhole mich, aber das ist nicht oft genug zu penetrieren: Dort sind Kindergärten, dort haben sich Familien unter der jetzigen Genehmigung angesiedelt, und Sie maßen sich an, mit der Genehmigung einer verlängerten Flugbahn unter dem Aspekt, für eine Stadt oder eine Region Arbeitsplätze zu schaffen – –

Ich sage – Frau Witteler-Koch wird das nicht bestätigen –: Mönchengladbach ist das Zentrum von wirtschaftlichem Wachstum und kultureller Spitze. – Ich sage Ihnen, wenn es auch sehr polemisch ist: Sie haben hier Probleme, die Altstadt busfest zu pflastern.

Nun aber zurück zu den Bürgern. Oftmals wird ja angemahnt, dass sie hier nicht präsent seien. Wie ich Ihnen eben schon gesagt habe, bin ich den dritten Tag hier. Ich habe immer versucht, mich mal zu äußern. Ich bin immer verschoben worden. Ich kann dazu nur – – Ich unterstelle Ihnen auch einfach, dass Sie bewusst diesen Ort gewählt haben und nicht einen Ort in der Nähe des Flughafens, der weniger teuer ist. Ich kenne die Bedingungen ja nun so ungefähr.

(Beifall bei den Einwendern)

Das würde Ihnen mehr Bürgernähe verschaffen und Ihnen auch einmal vergegenwärtigen, was Sie dort zum Teil planen.

Folgendes hat mir in Ihren heutigen Ausführungen noch gefehlt: Sie können ja die Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr früh für Frachtverkehr nutzen oder eine dritte Landebahn beantragen. Das wäre ja auch noch möglich. Vielleicht sind das Anregungen. – Dies sei nur einmal am Rande erwähnt.

Eine weitere Anmerkung: Die Bürger, die sich sicher furchtbar gerne hier geäußert hätten, haben nicht die Zeit dafür. Das wissen Sie. Von Ihrer Seite kommt aber keine Korrektur in der Presse. Vielmehr wird es so dargestellt, als seien hier nur ein paar Leute anwesend, die dagegen protestieren. Wenn ich mich recht erinnere, sind es ungefähr 22.000. Ich darf Ihnen nur einmal Folgendes prognostizieren: Wenn wir fünf Minuten Redezeit hätten und zehn Stunden pro Tag ununterbrochen erörtern würden, würden Sie zehn Monate lang hier sitzen und sich mal Bürger anhören.

(Beifall bei den Einwendern)

Man muss offensichtlich zu irgendeiner Hamstergattung gehören oder eine Schafstelze sein, also als bedrohte Art gelten. Damit gehen Sie rücksichtsvoller um als mit Bürgern, mit alten Menschen. Sie lassen es zu, dass Leute sich in einer Region ansiedeln können. Diese Menschen planen, dort ihr Leben mit ihren Kindern zu verbringen. Dann zerstören Sie deren zu-

künftiges Leben tatsächlich zum großen Teil. Das gilt besonders für die Herren Gutachter, die alles schönreden.

(Beifall bei den Einwendern)

Warum machen Sie nicht einmal ein Gutachten, in dem Sie zeigen, wie Kinder, die in 200 m Höhe von einem Jet überflogen werden, lernen und sich konzentrieren sollen? So wollen Sie gegen PISA kämpfen? Ich bitte Sie!

(Beifall bei den Einwendern)

Sie dürfen ruhig ein bisschen betreten schauen. Sie können sich ja hinterher unterhalten und sagen, dass der da rumgefaselt habe; denn bei Ihnen scheinen ja offensichtlich die Würfel schon gefallen zu sein.

Ich kann Sie nur alle ermuntern: Kämpfen Sie mit allem, was Sie haben, gegen dieses dumme Zeug. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Drygalsky. – Ich weiß nicht, ob Sie auch an den ersten Tagen der Erörterung, also am Montag vor zwei Wochen und den darauf folgenden Tagen, anwesend waren und vielleicht mitbekommen haben, dass wir einige Punkte, die Sie jetzt angesprochen haben, hier schon erörtert haben. Ich möchte das hier nicht alles wiederholen, da es breit ausgeführt wurde. Zu dem Punkt „Befangenheit“, den Sie angesprochen haben, haben wir ausführlich Stellung genommen. Und inwieweit wir allen Betroffenen und allen Einwendern auch Gehör schenken – das war ein weiterer Punkt Ihrer Ausführungen –, sehen Sie daran, dass wir uns viel Zeit nehmen. Wir haben lange terminiert. Wir nehmen uns jeden Tag, den wir hier sind, bis 20:00 Uhr Zeit. Ich glaube, damit werden wir – wir versuchen es zumindest – allen Betroffenen gerecht, sodass auch jeder hier zu Wort kommen kann. – Vielleicht nur so weit zu Ihren Einwendungen. Oder möchten Sie noch etwas ergänzen?

(Karl-Heinz Drygalsky [Einwender]: Ich honoriere Ihre Geduld! Aber es ist auch Ihre Bürgerpflicht!)

– So sehe ich das auch.

(Karl-Heinz Drygalsky [Einwender]: Auch als Regierung!)

– Ja, natürlich. Da gebe ich Ihnen auch vollkommen Recht, Herr Drygalsky. – Jetzt möchte ich zunächst noch Herrn Gorecki und Herrn Diederichs das Wort geben und anschließend

die Zwischenfragen zulassen. Herr Faulenbach da Costa hat ja eben daran erinnert. Außerdem gibt es noch Nachfragen zu Herrn Lindenmayer. – Herr Gorecki, bitte.

(Herbert Gorecki [Einwender]: Ich wurde gerade gebeten, dass die Stadt Willich ganz kurz etwas sagen darf! Ich habe einfach mit dem Kopf genickt! Ich möchte gern anschließend reden, wenn ich darf!)

– Gut. Dann kurz Herr Siewert, bitte. Anschließend kommen Sie zu Wort, Herr Gorecki.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Danke schön. – Wir haben heute Morgen im Rahmen der Unterredung zwischen Herrn Fricke und Herrn Heldmaier schon einmal gehört, dass es eine TAAM 43 gibt. Ganz kurz – Herr Heldmaier hat es angedeutet –:

Die Stadt Willich stellt im Benehmen mit der Stadt Korschenbroich den **Antrag**, den Gutachtern Dieter Faulenbach da Costa und Harm Heldmaier noch während des Erörterungstermins sämtliche Parameter der Schnellzeitsimulation TAAM 43 zu benennen sowie diese Simulation gegebenenfalls auch in Langen bei der Deutschen Flugsicherung vorzuführen.

In diesem Zusammenhang weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass den Gutachtern nicht nur die Dokumentation, sondern auch die Simulation vorzulegen ist.

Zweiter Antrag:

Ferner wird der **Antrag** gestellt, dass neben der bestehenden Simulation mit 55 Flugbewegungen auch 56 Flugbewegungen sowie 60 Flugbewegungen entsprechend der TOSIM-Towersimulation zu untersuchen sind.

Diese Untersuchung drängt sich vor dem Hintergrund der Antragstellung des Flughafens Düsseldorf vom 13. Oktober 2004 zur Erhöhung der Stundeneckwerte zwingend auf.

Haben Sie über den ersten Antrag, der heute Morgen gestellt wurde, schon entschieden, Frau Hörr?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Nein, das haben wir noch nicht.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Wann machen Sie das?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Zu gegebener Zeit, Herr Siewert.

(Lachen bei den Einwendern)

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich sehe da einen gewissen Untersuchungsgrundsatz.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Siewert, Sie haben Ihre Anträge gestellt. Ich habe gesehen, dass Sie sie abgelesen haben. Es wäre nett, wenn Sie sie uns auch schriftlich einreichen würden.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Kein Problem.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dann haben wir sie schriftlich vorliegen und werden sie dann bescheiden.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Das freut mich. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Gorecki, bitte.

Herbert Gorecki (Einwender):

Sehr geehrte Frau Hörr! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte gleich am Anfang Folgendes sagen: Mein Vortrag ist letzten Endes auf menschliches Versagen und Sicherheit im Flugbetrieb aufgebaut. Ich werde noch einmal bestimmte Wiederholungen bringen müssen, auch wenn Herr Dr. Johlen vorhin direkt nach der Pause darum gebeten hatte, diese möglichst zu unterlassen. Aber ich brauche das.

Wegen der neuen Zuhörer am heutigen Tag möchte ich mich noch einmal vorstellen. Mein Name ist Herbert Gorecki. Ich wohne in Neuss-Grefrath. Ich sage zum einen meine Meinung. Insgesamt verrete ich, da ich Vorsitzender des eingetragenen Vereins „Neuss-Grefrather Bürger gegen Fluglärm“ bin, aber auch die Bürger in Dormagen, in Grevenbroich, im Neusser Süden und selbstverständlich in Neuss-Grefrath. Von ihnen sind mehrere Tausend Einwendungen gekommen. Was ich hier sage, ist also meine Meinung und meine Empfindung; ich sage es aber auch im Auftrag dieser mehreren Tausend Einwender.

In unserer Region herrschen höchste Unsicherheit und Befürchtungen vor der deutlichen Zunahme sich kreuzender Flugzeuge und damit vor den Folgen möglicher Flugzeugzusammenstöße.

Ich möchte noch einmal sagen: Ich werde vielleicht Ihre Geduld strapazieren. Aber hier wird jedes Wort mitgeschrieben, und ich möchte diesen ganzen Zusammenhang hier einfach noch einmal deutlich vorführen.

Täglich fliegen 136 vom Düsseldorfer Flughafen abfliegende Maschinen über unser Gebiet. Das sind 50 % der Maschinen, die über das westliche und südliche Neusser Gebiet fliegen. Wenn die Stundeneckwerterweiterung kommt, werden wir sicherlich – bei westlichen Winden, also bei 80 % der Kalenderzeit – auf 160 oder 180 Maschinen pro Tag über unser Gebiet kommen. Hinzu kommen bei dem Ausbau des Mönchengladbacher Flugplatzes 80 Maschinen – vielleicht auch 100, auf jeden Fall aber 80 Maschinen – im Landeanflug. Wenn ich zu diesen möglicherweise über 150 Maschinen auf Düsseldorf die 80 Mönchengladbacher Maschinen addiere, muss ich feststellen: Wir werden jeden Tag immerhin 240 Maschinen zu erdulden oder zu erleiden haben. – Ich werde auch noch bei der Fluglärm Betrachtung in den nächsten Tagen unsere Meinung dazu hier vorführen.

(Karte)

Anhand der Überflugkarte möchte ich einfach noch einmal sagen, dass wir mehrere Kollisionsmöglichkeiten sehen. Das wurde sicherlich alles vorhin im Zusammenhang mit der vertikale Staffelung diskutiert. Wir alle können uns das aber nicht so richtig vorstellen.

(Folie: Flugkreuz Grefrath)

Unsere Bürger, die dort wohnen, kennen das sogenannte Neusser Flugkreuz. Sie sind nach wie vor betroffen. Die Beurteilung des Flugsicherheitsgutachtens ist für uns Laien aber nicht in allen Punkten möglich. Wer kennt sich schon aus, was z. B. die allgemeinen Angaben in der BFVK bedeuten? – Für die Zuhörer, die hier zu meiner Rechten sitzen, kann ich sagen: Das ist die Betriebsanleitung für den Flugverkehrskontrolldienst. – Diese ganzen Dinge haben uns alle mehr oder weniger veranlasst, nicht weiterzulesen; denn diese Betriebsanleitung kann im gesamten Zusammenhang nur ein geschulter, eingewiesener und erfahrener Fachmann richtig deuten. Nur er kann auch die Zusammenhänge zu anderen Gegebenheiten erkennen.

Ich habe deswegen schon bei meinem Vortrag vor zwei Wochen darauf hingewiesen, dass wir betroffenen Bürger im Planfeststellungsverfahren nicht in der Lage sind, die umfangreichen Gutachten, die dem Antrag beigelegt waren, inhaltlich aufzunehmen. Leider fehlt uns Bürgern das Geld, um einen Gegengutachter zu finanzieren.

Auf der anderen Seite sollte man der Bezirksregierung vertrauen, die ja vorgibt, nach Recht und Gesetz den Antrag und unsere Einwendungen zu prüfen. Allerdings fehlt uns da irgendwo der rechte Glaube. Warum? – Weil Mitarbeiter auf dem Podium, die uns vor zwei Wochen durch ihre Körpersprache und ihre Redebeiträge zu verstehen gegeben haben, auf welcher Seite sie stehen, unsere Einwendungen nicht fair prüfen werden. – Bitte; das ist meine Meinung. Für mich sind diese Mitarbeiter befangen.

(Beifall bei den Einwendern)

Meine Meinung ist außerdem: Befangen sind auch die Vorgesetzten – das wurde eben von einem Vorredner hier schon einmal ähnlich dargestellt – und auch die Behörde dieser Mitarbeiter, die so etwas toleriert.

Nun komme ich zu einigen Aussagen, die mir aufgefallen sind, ohne das gesamte Gutachten auf das letzte Wort und das letzte Komma studiert zu haben; das kann ich gar nicht. Beispielsweise heißt es im Flugsicherheitsgutachten – auf Seite 86 nachlesbar –:

Die nachfolgenden Verfahren ergänzen die allgemeinen Regelungen der BFVK.

Hierzu muss ich Folgendes feststellen: Mit diesen nachfolgenden Verfahren werden die Fluglotsen und die automatisch ablaufenden Systeme mit weiteren Abläufen überfrachtet. Das muss bei der DFS genauso sein wie in der Industrie; ich bin Maschinenbauer. Diese Überfrachtung kann zu menschlichen Fehlern und damit zur Kollision über unserem Gebiet führen.

Es heißt dann weiter:

Bei der Betriebsdurchführung können Situationen auftreten, die eine Abweichung von dieser Betriebsabsprache notwendig machen.

Solche Absprachen erhöhen auch jedes Risiko. – Es kommt aber noch deutlicher:

In diesen Fällen sind die Beteiligten aufgefordert, im gegenseitigen Einvernehmen nach bestem Ermessen zu handeln, um die Sicherheit und die zügige Abwicklung des Luftverkehrs zu gewährleisten.

Von dem jetzt pensionierten früheren leitenden Mitarbeiter der DFS, Herrn Strünck, war zu den Kollisionskonflikten Düsseldorfer und Mönchengladbacher Flugzeuge zu vernehmen – – Jetzt spare ich einmal die ganzen Ausführungen zu den vertikalen Abständen aus. Er hat uns aber gesagt, dass die – – Moment. – Jetzt bin ich doch etwas durcheinander. Ich muss das doch bringen.

In dem Abflugverfahren aus Düsseldorf ist ein Steiggradient vorgegeben, der beim Einleiten der Kurve nach Süden eine Höhe von circa 900 m sicherstellt. Die Mönchengladbacher Abflugverfahren sind jedoch zunächst auf eine Anfangssteigflughöhe von 600 m beschränkt, sodass hierdurch bereits prozentual ein Konflikt vermieden wird.

Wenn ein Pilot, so Herr Strünck, die Beschränkung des Düsseldorfer Abflugverfahrens aufgrund seiner Leistungsdaten nicht erfüllen kann, so muss er dies bereits beim Anlassen der Triebwerke der Flugsicherung mitteilen. Dann wird sichergestellt, dass aus Mönchengladbach während der Startphase des Düsseldorfer Abflugs kein Abflug freigegeben wird, bis der Düsseldorfer Flieger eine Höhe von mindestens 3.000 Fuß durchstiegen hat.

Wir fragen Sie: Was ist, wenn der Pilot diese Anweisung nicht beachtet? Vielleicht setzt er sich ja darüber hinweg, weil er befürchtet, von seiner Fluggesellschaft einen Rüffel oder Verweis zu erhalten, oder weil er unter Termindruck steht; ich denke dabei an die erforderlichen vielen Umläufe, die die Maschinen jeden Tag für einen wirtschaftlichen Flugbetrieb machen müssen, damit der billige Flugpreis sich rechnet.

Nach der Definition der DFS und dem Sicherheitsgutachten sorgen vertikale Sicherheitsabstände von 300 m zwischen sich kreuzenden Maschinen aus beiden Flugrichtungen für kollisionsfreien Flugverkehr.

(Folie)

Was ist, wenn ein Mitarbeiter in Urlaubs- oder sonstigen Abwesenheitszeiten – so wird das unter uns Laien, wie ich uns leider bezeichnen muss, diskutiert – durch einen noch nicht voll eingearbeiteten Kollegen vertreten wird, der den Flugverkehr regeln soll, oder wenn das System ausfällt und alles von Hand gefahren werden muss? Ich möchte nicht den Bodensee-Unfall mit seinen entsetzlichen Folgen herbeireden. Solche Vergleiche drängen sich aber auf. Die DFS und auch das Sicherheitsgutachten sehen solche Probleme allerdings nicht. Sie wurden im Gutachten meines Wissens auch nirgendwo erwähnt.

Herr Strünck von der DFS mailte mir – das liegt schon ein Jahr oder zwei Jahre zurück –:

Sie sehen: Wir gehen sorgfältig mit Ihrer Sicherheit und der des Luftverkehrs um. – Ich hoffe, dass diese Erläuterungen Ihre Bedenken zumindest mildern konnten.

Natürlich sind wir davon überzeugt, dass die von der DFS aufgestellten Regeln für Flugbedingungen und Sicherheitsabstände nicht infrage gestellt werden. Ohne Frage weiß die DFS, was sie tut. Wenn nicht das technische und menschliche Versagen wäre!

Infrage stellen wir, dass durch diese Regelungen jegliches technische und menschliche Versagen dauerhaft ausgeschlossen werden kann. Dieses Risiko steigt nach unserer Meinung

mit weiterer Verdichtung der Flugbewegungen unzweifelhaft stetig weiter an. Leider werden solche Feststellungen erst bei Untersuchungen von Flugzeugabstürzen der Öffentlichkeit preisgegeben.

(Folie: Zeitungsartikel)

Zur Unterstützung meiner Ausführungen muss ich einen Bericht aus der internationalen Ausgabe der „Neuen Zürcher Zeitung“ vom 18. Mai 2004 zumindest auszugsweise vorlesen. Der Bericht trägt den Titel:

Wenn komplexe Systeme zusammenbrechen – Das Risikoumfeld, in dem Fluglotsen arbeiten

Der Autor, Marc Baumgartner, ist Flugverkehrsleiter bei der skyguide in Genf, die der DFS in Düsseldorf vergleichbar ist. Nebenamtlich ist er Präsident einer Dachorganisation – ich lasse hier einmal ihren englischen Namen weg –, die die Berufsverbände in 127 Ländern mit 40.000 Fluglotsen repräsentiert.

Dieser Mann schreibt – ich zitiere nur auszugsweise; sonst wird es viel zu lang –:

Im Folgenden macht sich ein Flugverkehrsleiter Gedanken über die Rolle des einzelnen Mitarbeiters im Gesamtsystem Luftfahrt, über Systemversagen und über das Spannungsfeld Strafandrohung und Flugsicherheit.

Jetzt fasse ich das Ganze etwas zusammen:

Trotz der statistisch belegten Tatsache, dass das Verkehrsflugzeug ein extrem sicheres Transportmittel ist, kommt es immer wieder zu Flugunfällen. Die Luftverkehrsbranche als Ganzes ist ein System, das seinerzeit aus vielen Komponenten zusammengesetzt worden ist.

In solchen vernetzten Systemen existieren zahlreiche Schnittstellen. Es zeigt sich, dass es zu sicherheitsrelevanten Vorfällen mit zum Teil gravierenden Folgen kommen kann, sobald eine dieser Schnittstellen versagt.

Die Flugverkehrsleiter sind ein gewichtiger Bestandteil dieses Systems. Sie kontrollieren täglich bis zu 28.000 Bewegungen im europäischen Raum.

Wir glauben, dass sich Unfälle ereignen, weil Menschen sich falsch verhalten und unkonzentriert arbeiten.

Ich darf das wiederholen. Der Präsident des Dachverbandes der internationalen Fluglotsen sagt:

Wir glauben, dass sich Unfälle ereignen, weil Menschen sich falsch verhalten oder unkonzentriert arbeiten.

Wenn wir in den Trümmern eines Flugunfalls wühlen, empfinden wir diese Unterlassung als schockierend, als skandalös oder sogar als kriminell. Es scheint nach der Aufdeckung solcher Missstände nur eine Lösung zu geben: Man entlässt diese Person, stellt sie vor Gericht und sperrt sie allenfalls ein. Damit stellt man sicher, dass sie nie mehr eine Arbeit innerhalb eines sicherheitskritischen Systems bekommt.

Man statuiert also ein Exempel.

Das Problem dieser Logik ist, dass sie uns nicht weiterbringt.

Dazu trifft der Autor folgende Aussagen:

Erstens. Unfälle werden nicht einfach von diesen Personen gemacht.

Zweitens. Die Forschung hat erkannt, dass Unfälle meistens ein normales Phänomen in Systemen sind, die unter Bedingungen kreiern werden, die mit Ressourcenknappheit und Wettbewerb zu tun haben.

Drittens. Unfälle sind quasi Nebenprodukte, wenn normale Leute in einem technologischen und bis zu einem gewissen Punkt risikoreichen Umfeld normale Arbeit leisten.

Viertens. Unfälle passieren, weil das System als Ganzes versagt – nicht, weil einzelne Leute Fehler machen.

Jetzt kommen noch einige abschließende Punkte:

Erstens. Als Symptome weisen sie auf tiefer liegende Unzulänglichkeiten im System hin. Diese können mit Prioritäten, Politik, Kommunikation, Ressourcenknappheit, Entwicklungssicherheiten und vielem mehr zu tun haben.

Auch hier spielen also Dinge herein, die mit der normalen technischen Flugsicherung gar nichts zu tun haben; er spricht ja von der Politik und anderen Dingen.

Zweitens. Für Personen, die Teile dieses Systems sind, sind solche Gegebenheiten selten so offensichtlich, wie sie externen Beobachtern

nach einem Unfall erscheinen. Sie sind einfach Teil der täglichen Arbeit.

Drittens. Die Symptome mit einem potenziellen Unfall zu verknüpfen scheint vor dem Unglück unmöglich.

Viertens. Ein zusätzliches Problem ist, dass die Wahrscheinlichkeit, dass sich ein Unfall ereignet, mit der Zeit größer wird.

Fünftens. Systeme wandern langsam und unmerklich an den Rand ihres eigenen Sicherheitsdispositivs.

Sechstens. In ihrer täglichen Arbeit treffen Menschen – Operateure, Manager und Verwalter – zahlreiche Entscheidungen und gehen Kompromisse ein. Und jedes Mal haben sie die Überzeugung, das Richtige getan zu haben. Aber gewisse Konsequenzen dieser Entscheidung sind nicht vorhersehbar.

Die Wissenschaft hat sich klar für die systematische Sicht entschieden. Unfälle geschehen, weil das System als Ganzes versagt, weil sehr viele verschiedene Faktoren zusammenspielen. Diese werden erst nach einem Unfall entdeckt, wenn man sich um mehr Hintergrundinformationen bemüht. Unfälle geschehen oft, obwohl alle Beteiligten ihre Arbeit den Regeln gemäß erledigen – dies deshalb, weil die Systeme als Ganzes einem gewissen Risiko ausgesetzt sind, verstärkt etwa durch Wettbewerbs- und Zeitdruck.

So viel zu dem Bericht des Schweizer Fluglotsen und Präsidenten der internationalen Vereinigung von 40.000 Fluglotsen.

In der gleichen Richtung schreibt der „Spiegel“ in seiner Ausgabe 28/2002 in dem Artikel „Anruf von ‚Rhein Radar‘“. Unter anderem wurde dort festgestellt – insgesamt sind es vier Punkte –:

Erstens. „Bei uns“, sagt einer der Kontrolleure, „ist die Situation auch nicht viel besser als in der Schweiz.“

Das sagt ein deutscher Kontrolleur, ein deutscher Fluglotse.

Flaut nachts der Verkehr ab, kommt es auch hierzulande vor, dass Sektoren zeitweise nur von einem Kollegen betreut werden. So wurde gefordert, dass ein Luftraumabschnitt grundsätzlich von zwei Fluglot-

sen kontrolliert werde. Das dürfte aber daran scheitern, dass die DFS versäumt hat, ausreichend Nachwuchs anzuheuern und auszubilden.

Meine Anmerkung dazu: Vielleicht ist das inzwischen geschehen. Ich zitiere ja den „Spiegel“ von 2002.

Drittens. So fehlen bundesweit rund 200 Fluglotsen. Entsprechend hoch ist die Arbeitsbelastung der rund 1.700 Luftraumüberwacher. „Wir haben bislang einfach Glück gehabt“, so ein langjähriger DFS-Lotse. Das heißt nicht, dass es so bleiben muss.

So der „Spiegel“.

Abschließen möchte ich mit vier Feststellungen von Herrn Strünck von der DFS und dann mit einigen Feststellungen von mir weitermachen. Herr Strünck sagt:

Erstens. Selbstverständlich bleibt der Faktor Mensch immer letztlich ein Risiko. Damit lebt unsere gesamte Erde. Solange es Menschen gibt, wird es auch Fehler geben, die mehr oder weniger große Auswirkungen haben.

Zweitens. Es sind nicht nur der Tower Mönchengladbach und der Tower Düsseldorf, die miteinander kommunizieren. Die Staffellverantwortung liegt bei der Radarkontrollstelle Düsseldorf, die beide Airports betreut. Hier werden die Abflugfreigaben koordiniert, die Radarführung zum Anflug abgewickelt und selbstverständlich auch erhöhte Staffellungen zwischen Flugzeugen entsprechend ihrer Wirbelschleppenkategorie berücksichtigt.

Das haben wir vorhin alles sehr ausführlich von den Fachleuten gehört. – Weiter sagt er:

Drittens. Sie können davon ausgehen, dass im Falle des Flughafenbaus Mönchengladbach die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird. Die tatsächliche Problematik wird einzig in der gegenseitigen Beeinflussung der Flughafenkapazität bei hohem Verkehrsaufkommen liegen.

Auch das haben wir gehört.

Viertens. Diese Thematik wird jedoch sicherlich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sorgfältigst geprüft werden.

Jetzt komme ich zu einigen Feststellungen und Forderungen von mir. Erstens möchte ich gern Folgendes wissen: Wie weit wurden die Erkenntnisse der Flugunfallforschung – wir ha-

ben gehört, dass sie noch recht jung ist – bei der Erarbeitung des Sicherheitsgutachtens verwendet? – Darf ich da um eine Antwort bitten, Herr Professor?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Fricke, möchten Sie direkt antworten? – Bitte.

Prof. Dr. Hartmut Fricke (Antragstellerin):

Ich möchte ganz kurz etwas zum Thema „Empirie“ ausführen. Sie haben richtig gesagt: Das Einzige, was wir tun können, ist, aus den Fehlern zu lernen und in die Vergangenheit zu schauen. – Deswegen nehmen wir einen empirischen Ansatz. Wir gucken zurück auf das, was bisher an Unfällen passiert ist. Eine verlässliche Aufzeichnung dieser Unfalldaten existiert ab circa 1990. Zu diesem Zeitpunkt wurde sehr intensiv angefangen, das zu recherchieren und auch zu dokumentieren. Dies – das heißt: etwa die letzten 15 Jahre – ist die Grundlage für unsere Datenmodellierung.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwender):

Vielen Dank für diese Antwort. Ich nehme das so zur Kenntnis.

Zweitens. Wie werden die Fluglotsen auf Alkoholgenuss und Rauschgiftgenuss überprüft? Auch diese Frage wurde in unseren Betroffenenkreisen sowie bei Bürgerversammlungen von den Bürgern diskutiert. Darauf würde ich gerne eine Antwort von der DFS hören. Wie gehen Sie da vor? Lotsen sind genauso Menschen wie wir alle. Ich komme aus einem Industriebetrieb. Dort gab es auch immer eine bestimmte Quote.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer möchte Ihnen antworten. Bitte.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Im Falle von Flugunfällen oder Vorkommnissen werden Lotsen sofort auf Alkohol und auf Drogen getestet. Ansonsten gibt es keine stichprobenartigen Kontrollen, wie man es aus dem Straßenverkehr kennt. Man hält Lotsen also nicht einfach an und sagt: Jetzt blas mal in die Tüte. – Wenn es den begründeten Verdacht gibt, dann kann man ihn zu einem Test holen, ansonsten aber nicht. Nur beim Vorkommnis wird getestet.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Gorecki.

Herbert Gorecki (Einwender):

Da möchte ich zurückfragen. Habe ich es richtig verstanden, dass erst bei Vorkommnissen getestet wird, also dann, wenn ein Unfall oder auch eine Unsicherheitslage passiert ist? Ist es denn möglich, dass jemand bis 5:00 Uhr am Morgen gefeiert hat und dann um 7:00, 8:00 oder 9:00 Uhr seinen Schichtdienst anfängt? Dann hat er natürlich einen dicken Kopf. Ich kann mir nicht vorstellen, dass da keine Prüfungen vorgenommen werden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Es kann natürlich sein, dass ein Lotse auch mal abends einen Geburtstag feiert und morgens versucht, zum Dienst zu kommen. Aber das fällt spätestens beim Kollegen auf. Damit hat man einen Angriffspunkt und kann jemanden zu einer Alkoholkontrolle, zum Drogentest oder sonst etwas schicken.

(Unruhe bei den Einwendern)

Ansonsten unterliegen die Fluglotsen einer zweijährigen Flugtauglichkeitskontrolle. Das heißt, ein Lotse muss alle zwei Jahre zu einer erweiterten Untersuchung gehen, wo er einen Bluttest und alles Mögliche machen muss. Das Ganze wird viel schärfer als im Straßenverkehr gehandhabt. Wie gesagt: Wenn Vorkommnisse da sind oder bei begründeten Verdachtsfällen kann eine entsprechende Kontrolle angeordnet werden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Balzer, Sie möchten noch ergänzen. Bitte.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Ich darf an dieser Stelle noch darauf hinweisen, dass jeder Supervisor in der Regionalkontrollstelle die Möglichkeit hat, vor Ort einen Alkoholttest durchzuführen – wir haben die entsprechenden Geräte seit einigen Jahren da –, wenn ein begründeter Verdacht besteht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Gorecki, bitte.

Herbert Gorecki (Einwender):

Vielen Dank für diese Antworten. Ein gewisser Verdacht, dass dort etwas passieren könnte, bleibt aber in der Luft hängen. Ich sage das einmal so, wie ich Ihre Antworten verstanden habe.

Meine dritte Frage: Wie gehen Sie mit neuen computergestützten Systemen bei der täglichen Arbeit um, wenn diese in der Einführungs- oder Änderungsphase sind? Ich kenne aus der Industrie Systemabstürze, fehlerhafte Programmierungen und für ein neues System nicht ausreichend eingearbeitete Mitarbeiter. Wie geht die DFS damit um? Sie wollen auch immer weiter und höher springen, durch neue Systeme effektiver arbeiten. Das ist ein ständiger Prozess.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Balzer.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Sie haben vielleicht aus der Presse entnommen, dass in Langen und in München, gegenwärtig auch in Bremen, neue Flugsicherungstechniken eingeführt werden, im Übrigen auch hin und wieder in Düsseldorf auf dem Tower. Bevor diese Systeme in Betrieb gehen, werden sie selbstverständlich auf vielerlei Ausfallmöglichkeiten hin untersucht. Sie werden regelmäßig vorher sozusagen Sicherheitsassessments unterzogen. Es gibt für jedes neue Verfahren, für jedes neue Gerät, das wir haben, ein Sicherheitsassessment, das gemacht werden muss, bevor es eingeführt wird. Es gibt umfangreiche Schulungen.

Sie haben vielleicht der Presse entnehmen können – das war für mich das lebende Beispiel, wie die Einführung neuer Systeme positiv vonstatten gehen kann –, dass vor dem Umzug der Lotsen nach Langen und der Betriebsaufnahme dort regelmäßig sogenannte Operational Weekends gemacht wurden. Das heißt, in den Nachstunden, wo wenig los war, sind diese Systeme, nachdem sie aus der Industrie kamen und getestet waren, in Simulation getestet worden. Bei wenig Verkehr sind entsprechende Tests gemacht worden. Die Lotsen sind an Simulatoren geschult worden. Sie sind dann, nachdem sie validiert worden sind, in Betrieb gegangen. Hier findet ein sehr umfangreiches Sicherheitsmanagement statt.

Im Übrigen darf ich darauf hinweisen, dass die Flugsicherung, zumindest der Geschäftsbereich Tower, aber auch in weiten Teilen schon der Bereich Center, nach der sogenannten ISO-9001-Norm zertifiziert ist, die ganz bestimmte Qualitätsmanagementabläufe verlangt.

Was das Personal betrifft, hat sich gerade in diesem Bereich in den letzten zwei, drei Jahren sehr viel getan. Die Bundesrepublik ist im Vergleich zu anderen Ländern extrem weit fortgeschritten. Es geht um Team Resource Management, also um die Zusammenarbeit im Team; dort finden regelmäßig Kurse statt. Wir müssen mindestens einmal im Jahr sogenannte Safety Briefings machen. Wir sind zurzeit in der Phase, wo wir Procom einführen. Das sind Proficiency und Competency Checks. Die Lotsen müssen vor jeder Lizenzverlängerung über einen Computerfragebogentest nachweisen, dass sie theoretische Kenntnisse haben, und wir haben operationelle Beobachter, die sich hinter den Lotsen setzen und sich die Fertigkeiten und Fähigkeiten ansehen. Das ist in der Einführungsphase in einigen Teilen des Betriebs

schon abgeschlossen, in den anderen wird es implementiert, ist zwingend zu implementieren.

In der nächsten Stufe wird im Moment sogar darüber nachgedacht, die Fluglotsen auch Sprachtests zu unterziehen. Dort können sie – mit den entsprechenden Nachschulungsanträgen – regelmäßig nachweisen, dass sie im Englischen, was die Luftverkehrssprache ist, fit und auf dem laufenden Stand sind. Hier hat ein umfangreiches Sicherheitswerk stattgefunden, um Verbesserungen bzw. einen hohen Qualitätsstandard zu garantieren, was nie ausschließt – das will ich an dieser Stelle nicht vermeiden, Sie haben es gerade zitiert –, dass der Faktor Mensch bleibt. Er spielt eine Rolle und ist das höchste Gut in jedem Wirtschaftsbetrieb.

Wir müssen aber auch davon ausgehen, dass die Mitarbeiter in solchen Bereichen sorgfältig arbeiten. Das tun wir bei der Polizei, bei Ärzten, wenn wir auf den Operationstisch müssen, wie auch immer. Letztlich dient die Risikoabschätzung, die Herr Prof. Fricke gemacht hat, dem Versuch, das „blödsinnige“ Restrisiko Mensch irgendwo zu fassen. Nur, da muss ich ehrlich zugeben: Es ist für Sie sehr wahrscheinlich genauso wie für mich schwierig, 10^{-5} und 10^{-6} als Unfallrisiko menschlich zu begreifen. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Balzer. – Herr Gorecki, bitte.

Herbert Gorecki (Einwender):

Ich bedanke mich im Namen meiner betroffenen Bürger für diese ausführliche Antwort. Ich möchte auch nicht direkt nachhaken. In der Industrie haben wir uns nach 9002 oder 9003 zertifizieren lassen, und trotzdem haben die Systemprogrammierer Fehler gemacht, die nur nicht so bedrohlich waren, weil wir in der Werkzeugmaschinenbearbeitung kein lebensbedrohendes Risiko hatten.

Ich möchte trotzdem für uns – das wurde mir aufgegeben – den **Antrag** stellen, dass wir durch ein unabhängiges, neutrales Institut zusätzlich ein Sicherheitsgutachten erstellen lassen, um das Ganze vielleicht auf zwei Beine zu stellen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das ist schon die letzte Seite; Sie dürfen sich freuen.

Fünftens. Leider hat die Antragstellerin in anderen Kreuzungspunkten unserer Region, z. B. über Nievenheim oder dem Neusser Süden, in der viele Tausend Menschen leben, keine weiteren Untersuchungen angestellt – weder wegen Fluglärm, darauf komme ich in den nächsten Tagen noch, noch bei der Sicherheitsbetrachtung. Wir haben heute mehrmals ge-

hört, dass die Vertikalstaffelung reicht; wir können sogar noch bis auf 150 m vertikal staffeln. Damit müssen wir leben oder nicht. Ich möchte an dieser Stelle noch einmal wiederholen: Das gefällt uns nicht!

Ich **beantrage**, dass der Bericht, wenn komplexe Systeme zusammenbrechen, in seinem vollen Umfang und auch mein Vortrag bei der Auswertung mit herangezogen werden.

Darüber hinaus möchte ich **beantragen**, die vorher genannten Risiken gar nicht erst entstehen zu lassen, indem die unnötige und in ihrer Lage falsche Bahnachse nicht verwirklicht wird.

Ich möchte Sie bitten: Stellen Sie das Ausbauvorhaben des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach ein. Vergessen Sie alles. Denken Sie auch einmal an uns Bürger. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Gorecki. – Herr Dr. Weiß hat noch eine Nachfrage.

Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß (Einwender):

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte nur ein kurzes Statement mit vier Punkten vortragen. Die erste und die zweite Frage richten sich an die DFS:

Erstens. Ich bitte nach wie vor um ein konkretes Beispiel der Vergleichbarkeit im Weltflugverkehr unter Betrachtung der Situation zwischen MGL und DUS.

Zweitens. Wie konnte es kommen, dass mir im Hinblick auf die Situation im Flugraum New York eine falsche Auskunft gegeben wurde? Ich habe heute Morgen nachgewiesen, dass gleiche Betriebsrichtungen vorliegen und von einer Kreuzungssituation überhaupt keine Rede sein kann.

Das sind die zwei Punkte an die DFS. Ich habe weiterhin zwei Anliegen an die Bezirksregierung Düsseldorf:

Drittens. Wir haben heute umfangreich erfahren, wie schwierig der Betrieb in MGL ist. Ich hatte schon seinerzeit im Rahmen der Erörterung der Wirtschaftlichkeit verlangt, dass der Flughafen Mönchengladbach vor der Investition Verträge mit Fluggesellschaften schließen sollte, um nachzuweisen, dass überhaupt das Angebot gemacht wird, dass die Fluggesellschaften dieses chaotische System akzeptieren und trotz aller Hindernisse in Mönchengladbach tätig werden wollen. Ich habe die Bitte an die Bezirksregierung, nicht eher einen Genehmigungsbescheid zu geben, ehe nicht der Flughafen Mönchengladbach derartige Verträge vorlegt und nachweist, dass das Angebot sichergestellt ist.

Viertens. Wir haben die delikate Situation, dass die Firma Hochtief in Essen einer der Hauptgesellschafter des Flughafens Düsseldorf ist. Es liegt nahe, dass die Firma Hochtief sehr interessiert ist, einen Auftrag zu bekommen und die ganze Investition durchzuführen. Da nun vielleicht doch eine Genehmigung erfolgt und mit diesem Ausbau eine Investition mit öffentlichem Zuschuss zu erwarten ist, liegt es im Interesse der Bezirksregierung Düsseldorf, dafür zu sorgen, dass der eventuelle Auftrag zum Ausbau des Flughafens Mönchengladbach unter offener Ausschreibung stattfindet und nicht eine Mauschelei, ein Zuschustern zu teuren Bedingungen an die Hochtief erfolgt.

Die beiden Punkte, die ich jetzt im Hinblick auf die Bezirksregierung Düsseldorf vorgetragen habe, möchte ich nicht nur zur Kenntnisnahme, sondern auch zur Veranlassung weitergeben. Ich erwarte dazu keine Antwort.

An die DFS möchte ich noch einmal die Frage richten: Wo ist die vergleichbare Situation im Weltflugverkehr? Warum hat man mir die falsche Auskunft gegeben?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Weiß. – Herr Balzer, möchte Ihnen antworten. Bitte.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Herr Dr. Weiß, schönen Dank für Ihre Ausführungen. Mein Kollege Frank Lindenmayer und ich haben uns gerade ein bisschen ratlos angesehen. Die falsche Auskunft über New York haben Sie mit Sicherheit nicht von mir, von dem Kollegen Ludwig oder meinem anderen Kollegen hier auch nicht.

(Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß [Einwender]: Ich habe es schwarz auf weiß! Es spielt keine Rolle, wer das gemacht hat! Auf jeden Fall hat es ein Wachleiter unterschrieben und noch ein anderer!)

– Dann würde ich dieses Dokument gerne sehen, um es in den richtigen Kontext zu rücken, wenn es einen richtigen Kontext gibt. Das weiß ich nicht. Jedenfalls sind wir vier hier am Tisch uns einig, dass wir das in der Form nicht gesagt haben. Wir wollen das aber gerade rücken, vielleicht können wir auch etwas Klärendes dazu sagen. Schönen Dank für den Hinweis.

Was das konkrete Beispiel angeht, hat Herr Prof. Fricke heute Morgen schon gesagt, dass er es nicht machen möchte. Ich habe mit dem anderen Beispiel auch ein Problem, weil ich, immer wenn ich eine vergleichbare Situation herausziehe, unter Umständen Gefahr laufe, etwas vergleichen zu wollen, was hinterher nicht vergleichbar ist oder dann sachlich aus dem Ruder läuft.

(Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß [Einwender]: Das habe ich heute Morgen auch gesagt! Es geht einmal um die Kreuzungssituation – –)

– Lassen Sie mich kurz fertig erklären. Aus den langen Jahren der Flugsicherung mit Verfahren und auch aus vielen Tausend Flugstunden am europäischen Himmel ist mir bekannt, dass es sehr wohl Verfahren und täglich im Luftraum Kreuzungen gibt, wo sich Verfahren, An- und Abflugstrecken kreuzen, wo logischerweise das System Flugsicherung eingreift, um durch Überflugbeschränkungen, durch Zeitfenster, durch Slots, wie auch immer, den Verkehr im Rahmen der Vorschriften sicher zu regeln.

Bei der ganzen Diskussion fällt mir der viel zitierte Flughafen Amsterdam ein. Wenn wir uns den Flughafen Amsterdam einmal genauer vor Augen führen – ich kann das, weil ich sehr oft da war, ich will versuchen, Ihnen das zu vermitteln –, dann gibt es in Amsterdam sehr viele nicht nur kreuzende, sondern konvergierend aufeinander zulaufende Start- und Landebahnen. Ich denke z. B. an die Startbahn 09 und will das verdeutlichen: Das ist eine Startbahn, die von links nach rechts, von Ost nach West in den Raum geht. Kreuzend dazu haben Sie die Startbahn 01. Sie treffen sich im Winkel von 100 Grad. Sie haben darüber hinaus zusätzlich die Startbahn 06, die mit 60 Grad in diesen Winkel hineingeht.

Wenn Sie sich einmal den anfliegenden Verkehr in Amsterdam ansehen oder als Luftfahrzeugführer davon betroffen sind, werden Sie Tage erleben, wo der Luftverkehr auf mindestens zwei, manchmal sogar auf allen drei Bahnen läuft, wo nämlich auf der Startbahn 09 gestartet und konvergierend dazu angefliegen wird. Das heißt, Sie haben da das von dem Flugkapitän heute Morgen genannte Potenzial der Fehlanflüge und der Abflüge, die dort getrennt werden müssen, auf engstem Raum. Dies wird täglich durchgespielt mit dem deutlichen Hinweis, dass diese Verfahren bei schlechteren Wetterlagen, bei ungünstigen Sicht- oder Windwerten, wie auch immer, nicht gefahren werden können, dass die Kapazität darunter leidet.

Das heißt, es gibt sehr wohl konvergierende Verfahren, die durch Betriebsanweisung durch die Fluglotsen geregelt sind. Am Flughafen Amsterdam wird dieser Verkehr auf engstem Raum täglich abgewickelt. Durch die Flugsicherung und durch Informationen an die Piloten wird hier Flugsicherung gemacht und Kapazität geschaffen.

(Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß [Einwender]: Sie sprechen von einem Flughafen Schiphol! Hier sind zwei Flughäfen, die ganz nah beieinander und in Kreuzsituation sind! Wo ist diese Situation in Schiphol? Das möchte ich schwarz auf weiß mit Einzelheiten haben und nicht mit einer langen Rederei, die man nicht nachvollziehen kann!)

– Herr Dr. Weiß, ich kann Ihnen das gerne in aller Ruhe noch einmal erklären. Ich verzichte jetzt darauf, weil die anderen auch noch etwas sagen wollen. Ich habe Ihnen ein Beispiel

genannt. Ich bin gefragt worden, wo es konvergierende Verfahren gibt, die zueinander laufen, die gemacht werden. Auch wenn ich jetzt auch keinen Flughafen nenne, wo das so eng ist, halte ich das für vollkommen unangebracht, weil das einzige, das man sachlich und fachlich prüfen muss, ist: Wie ist es in dieser Konstellation? Wir als Flugsicherung möchten Ihnen Verfahren anbieten – wenn wir sie entwickeln dürfen, weil der Flughafen hier gebaut wird oder auch nicht –, die nach unserem Dafürhalten sicher sind, die funktionieren. Das ist der entscheidende Punkt. Wir können nicht sagen: In New York wird es so gemacht oder anderswo so. Wir müssen auf den Punkt abzielen und sicherstellen, dass die Bürger hier das weitgehende Maß an Sicherheit und Schutz erfahren, was unsere Aufgabe als Flugsicherung ist.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Balzer – Entschuldigung, Herr Dr. Weiß – –

(Dr. Kurt Theodor Wilhelm Weiß [Einwender]: Es geht hier nicht um Verfahren, sondern um die Lage von zwei Flughäfen in der entsprechenden Betriebsrichtung und in der Entfernung! Darum geht es und nicht um Abflugverfahren! Die interessieren hier nicht!)

– Herr Heldmaier hat noch eine Nachfrage dazu. Bitte.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Was hier über Amsterdam gesagt wurde, begrüße ich sehr. Natürlich verhält sich das anders; dann haben Sie das System Amsterdam nicht verstanden. Das System Amsterdam ist ein Risikomanagementsystem. Gerade weil das Absturzrisiko so hoch ist, musste man sogar die neu zu bauende Bahn um 10 Grad verschwenken. Man hat in Amsterdam die sechs Bahnen, die jetzt geplant sind bzw. fertig gestellt werden, deshalb konstruiert, weil man dort ein Lärminderungsprogramm macht, ein Rotationsverfahren angelegt hat, was den Lärm angeht, und ein Risikomanagement macht. Herr Fricke weiß, dass die NLR an der Stelle gar nicht so glücklich über ihre eigenen Untersuchungen war. Als Ergebnis ist nämlich herausgekommen, dass man eine Bahn verschwenken musste, die über dicht besiedeltes Gebiet führte.

Wenn Sie das Beispiel Amsterdam im Vergleich zu Düsseldorf und Mönchengladbach wählen, ist es das unpassendste, das man wählen kann; denn in Amsterdam sind die kreuzenden Bahnen am Boden. Wir reden hier über Kreuzungen in der Luft. Das sind zwei völlig andere Sachverhalte.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie sollten den Leuten hier nicht Dinge erzählen, die so gar nicht stimmen können. Sie wissen das besser. Wenn Sie Fluglotse sind, dann wissen Sie das besser, dann können Sie das hier nicht so erzählen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Heldmaier. – Herr Balzer, bitte.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Herr Heldmaier, den letzten Satz streiche ich und tue ihn unter Polemik ab. Das kommt immer ganz gut an. Sie merken das an dem Applaus, den Sie bekommen haben. Ich weiß sehr wohl, dass die Verfahren in Amsterdam gearbeitet werden. Ich kenne sehr wohl auch die Gründe, die dafür sprechen, bestimmte Bahnen zu beschränken. Man will nämlich das Lärmkontingent einhalten, das man den Bürgern versprochen hat.

Das Risikomanagement ist ausdrücklich zu begrüßen. Das ändert aber nichts daran, dass sich die Luftfahrzeuge, die in Amsterdam fliegen, auf dem Boden nicht unbedingt treffen, aber sehr wohl, wenn sie durchstarten. Das war genau das, was Sie zitiert haben. In dem Moment, wo auf der 01 gestartet und auf der 06 gelandet wird, und sie machen einen Overshoot, überfliegen sie sich absolut. Das kann man anhand der Zahlen und Fakten, die in Amsterdam sind, sehr schön nachweisen. Darüber möchte ich mich mit Ihnen aber nicht weiter streiten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Nägeler hat noch eine Zwischenfrage, die ich zulassen möchte. Dann möchte ich gerne in der Rednerliste fortfahren. Herr Nägeler, bitte.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Danke schön. – Herr Balzer, ich wollte es eigentlich nicht erwähnt haben und ich verstehe, dass Sie sich Ihrer Technik und Ihres Ablaufes sicher sind. Das müssen Sie hier auch vertreten. Aber eines muss ich Ihnen an dem Punkt deutlich sagen: Bei dem Flugzeugabsturz über dem Bodensee, wo in Zürich nicht aufgepasst worden ist, hatte unsere DFS das auch auf den Bildschirmen wie auch die Franzosen und die Österreicher. Keiner von ihnen hat es geschafft, 120 Sekunden oder spätestens 60 Sekunden vorher zu sagen: Zürich, bei dir stimmt etwas nicht, wir übernehmen. Dann hätten sie die Piloten vernünftig eingewiesen, damit dieses Unglück nicht passiert. Das sollten Sie als DFS sich auch einmal hinter die Ohren schreiben. So wie Sie es hier darstellen, ist es auch nicht. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Balzer dazu, bitte.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Ich möchte aufgrund der Zeit und der Ausführungen hierzu keine Stellung nehmen, aber trotzdem zu Protokoll geben, dass dies nur eine halbe Wahrheit ist. Zu diesem Bericht und zu diesen Aussagen gibt es zum einen fundierte Aussagen, warum es so war; zum anderen gibt es in den Unfallberichten und in der Analyse, warum dieses Unglück genau passiert ist und wer es hätte wie verhindern können, ganz viele Dinge. Aber da würde ich mich in ein bestehendes Verfahren einmischen, zu dem der Abschlussbericht – jedenfalls mir – noch nicht endgültig vorliegt. Das ist unseriös, das tut man nicht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Balzer. – Jetzt möchte ich gerne in der Rednerliste weiter fortfahren und Herrn Diederichs das Wort erteilen. Er hatte sich aktuell auf die Rednerliste setzen lassen. Wir hatten das Angebot für Berufstätige gemacht, dem möchten wir gerne nachkommen. Danach werden auch noch die Zwischenfragen an die DFS abgearbeitet.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Das ist eine Zwischenfrage, die vor dreieinhalb Stunden anstand! Umso länger dauert das! Das ist eine Unverschämtheit!)

– Bitte schön, Herr Diederichs.

(Dieter Faulenbach da Costa [Vertreter]: Frau Vorsitzende, lassen Sie mich dazwischenrufen! Ich finde es nicht gut, dass Sie die Gutachter der Antragstellerin jederzeit drannehmen, immer Antworten geben lassen, und wenn von den Gutachtern, die von den Einwendern aufgebieten werden, möglicherweise Korrekturen kommen sollen, schieben Sie die nach hinten und sagen, die sind in der Rednerliste noch nicht dran! Sie schieben das weiter nach hinten! Ich bin seit heute Morgen 7:00 Uhr unterwegs, sitze jetzt noch hier und bin noch ein paar Stunden unterwegs, wenn ich nach Hause fahre! Ich bin einen Tag hier! Herr Heldmaier hat sich ebenso gemeldet! Ich habe nichts dagegen, dass Sie die Redner drannehmen! Ich habe mich aus Respekt davor, dass die Redner drankommen sollen, nicht auf die Rednerliste setzen lassen, sondern ausdrücklich nur Zwischenfragen stellen wollen! Dass Sie das jetzt so handhaben, zeigt auch ein bisschen Ihre manipulative Verhandlungsführung, die Sie hier an den Tag legen! – Beifall bei den Einwendern)

– Herr Faulenbach da Costa, das möchte ich nicht näher kommentieren. Herr Nägeler, Herr Heldmaier und auch Sie, Herr Faulenbach da Costa, hatten heute ausreichend Gelegenheit, sich zu melden. Wir haben aber auch das Angebot für Berufstätige gemacht. Dem möchten wir nachkommen. Wir versuchen, alles fair und sachlich abzuarbeiten und zu ermöglichen.

Deshalb möchte ich jetzt gerne Herrn Diederichs das Wort geben. Danach haben auch Sie die Möglichkeit, noch einmal Fragen an die DFS zu stellen. – Herr Diederichs, bitte.

Frank Diederichs (Einwender):

Mein Name ist Frank Diederichs. – Ich habe mich erkundigt, ob ich zu allen Punkten ein klein wenig sprechen kann, weil mir nicht die Möglichkeit gegeben ist, an jedem Tag zu jedem Thema hier zu erscheinen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das ist Ihnen möglich. Bitte.

Frank Diederichs (Einwender):

Rechts- und Verfahrensfragen so wie sie am ersten Tag gestellt wurden, sind für mich nicht zu diskutieren; sie liegen fest. Nach einem bestimmten Verfahren muss das abgewickelt werden. Dieses Verfahren setzt letzten Endes voraus, dass alle Beteiligten richtige Unterlagen einreichen und diese Unterlagen geprüft werden. Es läuft nach einem bestimmten Schema ab. Das Planfeststellungsverfahren und auch die Erörterung gehören zu diesem Schema dazu.

Dass hier nicht genügend Leute sprechen können oder die Möglichkeit haben, liegt daran – ich habe eben auch schon mehrfach gewartet –, dass zu viel in den Kleinigkeiten diskutiert wird, dass versucht wird, Sachfragen zu Gutachten hier zu lösen und zu diskutieren, wobei diejenigen, die sich dafür oder auch dagegen aussprechen, der Antragstellerin erst einmal die Argumente liefern und Fehler aufzeigen müssen. Diejenigen, die hier sprechen, müssen also beweisen – ich habe jedenfalls den Eindruck –, wo Fehler liegen, wo falsche oder auch wo richtige Informationen sind, wobei man hier nicht herausstellen muss, wo sie richtig sind; denn man muss davon ausgehen, dass die Unterlagen, so wie sie eingereicht wurden, erst einmal als richtig anerkannt wurden.

Zu dem Bedarf und den Alternativen, ob es nicht noch andere Lösungsmöglichkeiten gibt, die vielleicht mangelhaft untersucht wurden, möchte ich sagen: Ich schaue mir nicht unbedingt an, ob viele Leute von dem Mönchengladbacher Flughafen aus fliegen möchten oder ob dort in Zukunft sehr viel Frachtverkehr stattfinden soll; sondern man muss von der Bevölkerungsentwicklung her auch ein bisschen auf die volkswirtschaftliche Seite sehen und feststellen, dass sich im Ruhrgebiet und in den Einzugsbereichen immer weniger Bevölkerungsdichte darstellen wird.

Wenn wir eine Stundeneckwerterhöhung – derzeit beantragt auf 45 in Düsseldorf – haben, wo durch ein besseres Management der zu vergebenden Slots auch noch weitere Kapazitätserhöhungen möglich sind, dann weiß ich nicht, warum man 60 Millionen €, oder wie immer sich die Zahl genau darstellt, in einen Flugplatz investieren muss, der nur 18 km entfernt

liegt. Die angestrebte Prognose von etwa 2,8 Millionen Passagieren ist wahrlich sehr geschönt. Sie wird rechnerisch sicherlich irgendwie nachweisbar sein; aber mit jedem anderen Gutachten, mit jeder anderen Rechnung wird genauso eine andere Zahl nachweisbar sein.

Wenn man das Gesamtfluggastaufkommen der Flughäfen in Nordrhein-Westfalen zusammenzählt, muss man fast lachen, wenn man 2,8 Millionen Passagiere für Mönchengladbach hört; denn die Gesamtflugzahl bewegt sich bei etwa 3 Millionen Passagierflügen. Wir reden nicht von den Frachtzahlen.

Zu den Flugsicherheitsdingen möchte ich ergänzend zu dem, was eben ausgesagt wurde, sagen: Wenn man sich die Flugrouten der Flugzeuge exakt anschaut – das heißt, man stellt sich an einen Punkt und sieht, wo die Flugzeuge entlang fliegen – und sich die aufgelegten Grafiken von oben ansieht, wobei die Einflugschneise der Düsseldorf anfliegenden Flugzeuge über Süchteln und Viersen führt, so muss man immer wieder sehen, dass die Flugzeuge sowohl über Neersen als auch über Mönchengladbach-Neuwerk und andere Gebiete fliegen; denn ein Korridor von etwa 15 bis 20 km spielt für den Piloten an mancher Stelle keine Rolle. Ob das durch die Deutsche Flugsicherung exakter eingegrenzt werden wird oder eingegrenzt werden kann, wage ich auch hier zu bezweifeln. Die Flugzeugführer werden immer noch die Möglichkeit haben, entsprechend einer großen Bandbreite ihren Flug durchzuführen. So könnte sich dieser kontrollierbare Knotenpunkt der Überkreuzung sicherlich in weiten Teilen verschieben.

Die Lärmgutachten sind ein spezielles Thema. Sie sind nicht so wie man sie erwarten muss. Wenn ich der Auftraggeber oder der Empfänger des Auftrages der Lärmgutachten wäre, hätte ich sicherlich ein ähnliches Gutachten angefertigt, wenn ich mich der Öffentlichkeit so stellen möchte und meinen Namen in diesem Gutachten preisgebe, um unter Umständen nur noch von denjenigen einen Auftrag zu bekommen, die ein solches Gutachten in einer positiven Abschlussbilanz auch erwarten. Ich kann es nicht hier und jetzt, aber dieses Gutachten habe ich sehr deutlich gelesen und festgestellt, dass es in sehr vielen Punkten Fehler hat. Es ist so fehlerhaft, dass man letzten Endes das gesamte Gutachten in Zweifel ziehen und ein Gegengutachten bzw. ein ergänzendes Gutachten fordern muss.

Die Lärmprognosewerte, die hier eingegeben wurden, sind mit falschen Werten oder mit anderen Werten verglichen worden. Das heißt: Es werden Äpfel mit Birnen verglichen. Rechenwerte werden mit Prognosewerten verglichen, die so nicht übereinstimmen. – Ich könnte das hier sehr, sehr intensiv ausführen. Ich denke aber, dass wir uns damit wieder in eine Sachdiskussion verstricken würden, die uns hier nicht weiterbringt.

Gleiches gilt für die Schadstoffimmission, für die Gesundheit und für alle Dinge, die hier noch kommen. Technische Planung, Ver- und Entsorgung und alles andere, was hier noch erörtert werden muss, ist in gleicher Weise nicht exakt ausgeführt. Die Antragstellerin hätte sicherlich

deutlich weniger offene Flanken, wenn sie sich mit ihrem Antrag noch ein paar Jahre Zeit gelassen hätte und ihn besser ausgearbeitet hätte.

Man sieht aber auch, dass es möglich ist, einen mit Fehlern und Mängeln behafteten Antrag zur Planfeststellung bzw. zur Planreife zu bringen – wo versucht wird, so wie hier, Einwendungen in einer großen Anzahl abzuschmettern, wo Anträge verzögert bearbeitet werden und wo Gegengutachten eventuell keine Berücksichtigung finden.

Mir fehlen auch die aktuellen Werte, die aktuellen Daten. Es wird immer auf Prognosezahlen, auf Flugbewegungszahlen, auf Lärmprognosen und auf alles Mögliche zurückgegriffen, was schon Jahre zurückliegt. Als aktuelles Beispiel ist die im Augenblick sehr starke Zunahme des Rohölpreises zu nennen. In keiner einzigen Stellungnahme wird darauf eingegangen, wie sich diese Rohölpreisentwicklung, aufgrund derer sich auch das Kerosin verteuert, aktuell auf die Wirtschaftlichkeitsprognose auswirken wird. Pro Flug entfallen in etwa 15 bis 20 % der Gesamtkosten auf das Kerosin. Der deutlich steigende Kerosinpreis hat jetzt auch zu Verteuerungen einzelner Bereiche geführt. Das wird in der hier vorliegenden Prognose des Flugaufkommens nicht ausreichend berücksichtigt.

Um ein bisschen auf das Verfahren einzugehen: Ich habe durchaus beobachtet, wie man hier als Bürger steht. Man wird von allen Seiten angeschaut. Man muss sich den Mut nehmen, hier erst einmal ans Mikrofon zu gehen und überhaupt seine Stimme über ein Mikrofonsystem hier vor dem Publikum einzubringen. Sie aber sitzen hier – ich habe das an den Tagen gesehen, an denen ich hier war – zum Teil in einer solch relaxten Haltung, in einer so entspannten Darbietung, dass ich den Respekt gegenüber denen, die hier sprechen, nicht unbedingt sehe.

(Beifall bei den Einwendern)

Das betrifft jetzt nicht Sie von der Bezirksregierung.

Meine Meinung zu dem Flughafen ist, dass der Ausbau aus mehreren Gesichtspunkten nicht sinnvoll ist – ganz gleich, ob man durch Wirtschaftlichkeitsprognosen oder durch alle möglichen Gutachten herausstellt, dass eine Flugsicherung gegeben sei und dass unter Umständen schon bei 1,2 Millionen Passagieren eine Wirtschaftlichkeit gegeben sei. Wir haben sehr, sehr viele Dinge, die nicht angebunden sind. Wir haben keinen öffentlichen Nahverkehr, der entsprechend ausgearbeitet ist, um die Personen bzw. die Passagierzahlen zu befördern. Im Übrigen haben wir den sehr nahe gelegenen Flughafen Düsseldorf, der den größten Anteil bewältigt, und des Weiteren den nahe gelegenen Flughafen Köln, der genau die gleichen Einzugsgebiete hat. Von daher ist nachzufragen, in welcher Weise die Passagiere überhaupt nach Mönchengladbach kommen sollen.

Auf die sich verkleinernde Bevölkerung in diesen ganzen Bereichen habe ich bereits hingewiesen. Wir werden mit einer immer geringer werdenden Bevölkerungsdichte zu tun haben.

Auch die Zahl derjenigen, die diese Flüge überhaupt wahrnehmen können, wird sinken – und damit auch die Zahl der Flugbewegungen.

Hinzu kommen die Flugpreise. Im Augenblick sind sie aufgrund der Billigfluggesellschaften sicherlich sehr stark im Keller. Diese Anbieter sind aber einem sehr starken Verdrängungswettbewerb unterworfen und können sich auch nicht halten – unter anderem wegen der aktuellen Energiepreisentwicklung, die hier ebenfalls nicht eingeflossen ist. In diesem Zusammenhang sprechen wir nicht nur von Kerosin, sondern auch von sämtlichen anderen Betriebskosten, die der Flughafen aufzubringen hat – seien es Energiekosten für Strom, seien es Kosten für Lampen und für die Sicherung oder für alles andere, was dazugehört. Das wird nirgendwo mitberücksichtigt.

Ein weiterer Punkt ist, dass man sich ein wenig Gedanken darüber machen muss, wie viel Kerosin ein solches Flugzeug braucht. Man muss davon ausgehen, dass ein Airbus A 330, der hier ja so schön fliegen soll, etwa 120.000 Liter fasst. 120.000 Liter sind zwei Tankwagen à 30.000 Liter mit Anhänger. Und Sie möchten hier 80 Flugzeuge pro Tag starten lassen oder landen lassen! Da diese Zahl sehr hoch gegriffen ist, habe ich das Ganze einmal mit sehr viel weniger Flugzeugen gerechnet. Dieses Zahlenbeispiel möchte ich ganz kurz vorstellen.

Wir gehen einmal von den Wirtschaftlichkeitseckdaten aus und unterstellen, es seien 1,2 Millionen Passagiere da. Wenn ein Flugzeug mit durchschnittlich 250 Passagieren besetzt ist – ich glaube, da komme ich Ihnen ziemlich entgegen –, dann entspricht das 4.800 Flugzeugen im Jahr. Das sind etwa 14 Flugzeuge pro Tag. 14 Flugzeuge pro Tag à etwa 120.000 Liter Kerosin müssten also mit 1,68 Millionen Litern Kerosin pro Tag betankt werden. Das entspricht etwa 28 Tanklastzügen pro Tag. Wenn man mit den prognostizierten 2,8 Millionen Passagieren rechnet, spricht man schon von etwa 50 Tanklastzügen pro Tag. Wir haben keine Pipeline nach Mönchengladbach. Ich weiß nicht, wie das abgewickelt werden soll und wo Sie diesen Verkehr entlangfahren lassen möchten.

Ich bin Bürger von Willich und war sehr lange Bürger der Stadt Mönchengladbach. Ich arbeite auch noch in Mönchengladbach. Da ich die Wirtschaftlichkeit des Flughafens anzweifle und davon ausgehe, dass die damit verbundenen Kosten in den Prognosejahren eben nicht so gedeckt werden, wie es sich vielleicht darstellt, habe ich natürlich auch die Befürchtung – jetzt spreche ich für den Arbeitsplatz Mönchengladbach –, dass wir nicht etwa einen Arbeitsplatzzuwachs haben werden, sondern dass die ganzen mittelständischen und kleinen Unternehmen unter Umständen mit einer Verteuerung der Energiepreise zu rechnen haben, was diese Unternehmen dann nicht mehr wirtschaftlich tragfähig macht.

Diese Erhöhung der Energiepreise führe ich darauf zurück, dass die NVV – halb städtisch, halb privat oder wie auch immer – Anteilseigner am Flughafen Mönchengladbach ist und sowohl an den Gewinnen als auch an den Verlusten beteiligt wird. In den ersten Jahren wer-

den wir deutliche Verluste haben, weil sich die Passagierzahlen erst erhöhen müssen; man muss erst einmal auf diese Werte kommen. Diese Verluste müssen sicherlich von allen anliegenden Unternehmern und auch von allen Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Mönchengladbach mitgetragen werden. Auch hierzu gibt es in den Gutachten keinerlei Prognosen oder Auskünfte oder sonst irgendetwas.

Nun komme ich zu meiner privaten Situation. Ich wohne jetzt leider in einem Korridor, der in Bezug auf den Flugverkehr sicherlich als Einflugschneise bezeichnet werden kann. Wir sind dorthin gezogen, weil wir dort eine sehr schöne ruhige Landschaft vorgefunden haben. Man hört außer ein wenig Straßenrauschen im Hintergrund von der A 44, ab und zu der Bahnlinie, die auch noch dort vorbeiführt, und den einigen wenigen Motorfliegern, die jetzt in Mönchengladbach starten und landen, eigentlich nichts. Die dortige Gegend ist wirklich sehr ruhig und sehr still.

Diese Gegend hat auch eine hohe Bevölkerungsdichte im familiären Bereich. In diesen Bereichen von Willich und Neersen stehen also sehr, sehr viele Einfamilienhäuser. Dementsprechend gibt es auch kaum die Möglichkeit, sich von der Örtlichkeit her zu verändern. Viele Leute haben dort Eigentum erworben und auch hart dafür gearbeitet. Sie haben die Befürchtung, dass diese Eigentumswerte sehr stark an Wert verlieren werden, sodass sie nicht einmal die Möglichkeit haben werden, einen Ausweg zu finden, indem sie sich eine andere Wohnung nehmen, das Haus verkaufen oder Sonstiges.

Entschädigungen hierfür sind nicht vorgesehen. Das gibt das Rechtssystem so auch nicht her. Es wird dann vorgeschlagen, schalldichte Fenster einzubauen. Es heißt, dafür könne man sich vielleicht bezuschussen lassen. Man solle mit den Flughafenbetreibern hart darum kämpfen, dafür vielleicht etwas zu bekommen. Eine wirkliche Abhilfe wird dort aber nicht geschaffen. Es ist eigenartig: Wenn Rheinbraun irgendwo Kohle abbaut, Bewässerungsgebiete umlegt usw., bekommen alle möglichen davon Betroffenen neue Häuser bzw. können in andere Regionen ziehen. Wenn ein Flughafen ausgebaut wird und Menschen dadurch nachhaltig in ihrer Gesundheit geschädigt werden, letzten Endes in ihrem Wohlbefinden beeinträchtigt werden und auch noch dem Wertverfall ihrer Häuser ausgesetzt sind, gibt es dafür keine Entschädigung.

Zuletzt wurde die neue Fluglärnovelle diskutiert, die jetzt umgesetzt werden muss und die EU-weit in Kraft treten soll. Auch diese findet hier keine Berücksichtigung. Ich denke, dass für einen Flughafen, für den ein Prognoseverfahren erstellt wird, der noch nicht gebaut ist und für den noch sehr viele technische Details ausgearbeitet werden müssen, auch die aktuellsten Eckdaten verwendet werden müssten.

(Beifall bei den Einwendern)

Im Grunde genommen habe ich meine Rede ein bisschen anders aufbauen wollen. Zum einen bin ich aber ziemlich nervös, hier zu stehen; das muss man so sagen. Zum anderen war ich, als ich das erste Mal hier war, auch ziemlich geschockt darüber, wie über dieses Verfahren geurteilt wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Man kann verschiedener Meinung sein. Die Sachdiskussion, die hier geführt wird, ist aber eigentlich eine Farce. Sie ist wirklich eine Farce; denn wirkliche Fehler in den Gutachten, die wirklich darin stecken und die auch den Antragstellern sicherlich bekannt sind – oder zumindest diejenigen, die das Gutachten erstellt haben –, müssen effektiv von denjenigen, die nicht für diesen Ausbau sind, widerlegt werden, anstatt dass das Interesse besteht, sicherzustellen, dass diese Gutachten auch wirklich in der richtigen Form und Art und Weise erstellt wurden. Hier wird sicherlich Manipulation ausgeübt – „Manipulation“ ist vielleicht das falsche Wort; die Gutachten werden in sich schon sehr wenig anfechtbar bleiben –; denn man möchte ja zum einen wenige offene Flanken bieten. Zum anderen sind sie aber auch so erstellt, dass sie den Ausbau in ein sehr positives Licht rücken. Die ganzen negativen Auswirkungen, die damit verbunden sind, werden eher weniger bis gar nicht behandelt. Es werden also nicht beide Seiten in gleicher Weise akzeptiert.

(Beifall bei den Einwendern – Zuruf von den Einwendern)

– Ja, ich komme gleich zum Schluss. Ich bin schon ziemlich weit durch.

Es ist hier genauso wie in folgendem Beispiel: Sie haben jemanden, der raucht. Er ist davon überzeugt, dass er raucht. Das ist auch sein gutes Recht. Jetzt haben Sie eine Fülle von Gutachtern, von Bürgern usw., die das alle stört. Sie bringen ihm Hunderte von Argumenten, warum das Rauchen nicht gut ist. Diese Argumente sind auch richtig. Der Raucher weiß auch selbst, dass das Rauchen nicht gut ist.

Das Gleiche gilt für dieses Planfeststellungsverfahren. Wir haben hier Gutachten, die nicht richtig sind und wo es vielleicht bessere Argumente gibt. Das Totschlagargument des Rauchers heißt: Ich will aber. Ich möchte rauchen. Und ich bin mir dieser ganzen Risiken und Nachteile bewusst. – In gleicher Weise wird es hier sein. Man möchte unbedingt einen Flughafen ausbauen. Man favorisiert ihn. Man ist sich auch der Vor- und der Nachteile bewusst.

Niemand wird aber in die Pflicht genommen, dafür zu unterzeichnen, was passiert, wenn dieser Flughafen nicht die angestrebte Wirtschaftlichkeit erreicht. Diejenigen, die nachher diese Kosten und diese Rechnungen zu tragen haben, werden nicht berücksichtigt. Dieser Fall wird nicht diskutiert. Nirgendwo taucht auf, wer die Zeche zu zahlen hat, wenn sich der Flughafen Düsseldorf aus den Reihen der Anteilseigner zurückzieht und die Verträge in ein paar Jahren nicht verlängert, sofern das möglich ist, und die Stadt Mönchengladbach dann

auf ihrem Flughafen mit all diesen Kosten sitzen bleibt. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und Geduld.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Diederichs. – Die Antragstellerin ist direkt angesprochen worden. Herr Zerbe, möchten Sie Herrn Diederichs antworten? – Nein.

Jetzt möchte ich gerne die Zwischenfrager zu Wort kommen lassen, die sich zu den Ausführungen von Herrn Lindenmayer gemeldet haben. Ich habe mir die Meldungen von Herrn Schulze, Herrn Faulenbach da Costa, Herrn Heldmaier und Herrn Nägeler notiert. – Herr Schulze, bitte.

Ulrich Schulze (Vertreter):

Schönen Dank. – Zunächst möchte ich noch einmal folgende Frage an die Vertreter der DFS stellen: Es wurde schon mehrfach der Punkt angesprochen, dass es eine Vereinbarung vom 9. Mai 2003 zur Prioritätenregelung gebe. Ist diese Vereinbarung den Vertretern der DFS bekannt?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer, möchten Sie antworten?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Gerne. – Ja, sie ist uns bekannt. Die Ausführungen dazu haben wir allerdings schon vorhin gemacht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Entschuldigung; das habe ich nicht ganz verstanden.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Die Ausführungen zur Prioritätenregelung haben wir vorhin schon einmal abgehandelt. Die Regelung vom 9. Mai 2003 kennen wir natürlich; logisch.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Schulze, bitte.

Ulrich Schulze (Vertreter):

In dem Antrag wurde ja darauf hingewiesen, dass durch diese Regelung eine Prioritätenregelung aufgehoben sei. Dem ist jetzt hier widersprochen worden. Ich denke, dass die Verfahrensbeteiligten dennoch Kenntnis von dieser Regelung in schriftlicher Form erlangen sollten,

damit man sich einmal ansehen kann, vor welchem Hintergrund die Aussage im Antrag steht, die Prioritätenregelung sei hinfällig.

Zum Zweiten möchte ich noch einmal auf die Schnellzeitsimulation kommen. Eine Frage an Sie, Herr Lindenmayer: Dort ist eine maximale Kapazität in Mönchengladbach von 14 Flugbewegungen pro Stunde angegeben. Wenn ich es richtig verstanden habe, waren das die Eingangsdaten für die Simulation. Ist das richtig?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Ja, richtig.

Ulrich Schulze (Vertreter):

Woher stammten diese Daten? Von der Flughafengesellschaft? Oder vom ARC?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Das entzieht sich derzeit meiner Kenntnis. Ich weiß nicht, woher die Zahlen kommen. Sie sind als Eingangsparameter in die TAAM-Simulation eingegeben worden. Ob wir sie aus einem ARC-Gutachten geholt haben oder ob sie vom Flughafen vorgegeben worden ist, müsste ich jetzt auch noch einmal im Hause der DFS nachhaken.

Ulrich Schulze (Vertreter):

Ja. Danke schön. Aber das ist im Verständnis geschehen, dass es die maximale Anforderung in Mönchengladbach sei. Das ist richtig so, oder?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Bitte, Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Ja. Wir haben die Simulation mit diesen Planungsparametern durchgeführt. Ob das die maximale Zahl ist – – Wir haben diese Zahl von 14 Flugbewegungen bekommen und daraufhin entsprechend unsere Aussagen getätigt.

Ulrich Schulze (Vertreter):

Vielen Dank. – Herr Lindenmayer, ich habe noch eine Nachfrage. Wir haben in der vorletzten Woche sehr eingehend über Prognosen gesprochen und auch über die Verlässlichkeit der Zahlen, die in den Prognosegutachten hinterlegt sind. Darauf möchte ich jetzt im Weiteren nicht eingehen, aber dennoch die Fragestellung aufwerfen, wie Sie die Lage beurteilen wür-

den, wenn bei einer Bahnkapazität in Düsseldorf von 42 Bewegungen in Mönchengladbach eine Anforderung von 28 Flugbewegungen pro Stunde vorläge.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Wenn in Düsseldorf 42 Bewegungen und in Mönchengladbach 28 Bewegungen als Anforderung anstünden, müssten wir das neu beurteilen. Wir gucken uns das jedes Mal explizit auf jede neue Betriebsanforderung an. Insofern kann ich jetzt auch keine Aussage darüber treffen, wie dann der Zustand wäre. Wir würden dafür eine neue TAAM-Simulation aufsetzen, schauen, wie sich die Konfliktpunkte kapazitätsmäßig in der Luft darstellen, und das Ganze dann entsprechend neu beurteilen.

Ulrich Schulze (Vertreter):

Herr Lindenmayer, Sie haben auch eine maximale Kapazität von 19 Flugbewegungen pro Stunde angegeben. Wäre das möglicherweise die maximale Grenze bei der Vorgabe von 42 Flugbewegungen in Düsseldorf?

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Nein, das lässt sich nicht eindeutig daraus ableiten. Man kann nicht die Zahlen zusammewürfeln und sagen: Man hat 55 Bewegungen in Düsseldorf und 14 in Mönchengladbach; das macht 69; diese 69 Bewegungen verteile ich irgendwie anders auf die Flughäfen. – Das funktioniert so einfach nicht. Man muss diese Zahlen jedes Mal neu begutachten. Daher geht man damit in eine neue Simulation hinein, weil der Zustand so eben nicht absehbar ist. Insofern kann ich hier und jetzt relativ schlecht eine Aussage dazu treffen.

Ulrich Schulze (Vertreter):

Herr Lindenmayer, ich muss noch einmal kurz nachhaken. Hier steht, das Zukunftsszenario 1 betreffe 42 Flugbewegungen pro Stunde in Düsseldorf. Für diesen Fall wird in Bezug auf die Bahnkonstellation „Düsseldorf 05/Mönchengladbach 31“ für Mönchengladbach ausgesagt – ich zitiere –, dass „hierbei eine maximale Kapazität von 19 Flugbewegungen pro Stunde ermittelt“ wurde.

Das habe ich vom Duktus her wie folgt verstanden: 19 ist größer als 14; also ist der Verkehr abwickelbar. – So habe ich das für mich abgespeichert.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Dazu kann ich jetzt nur Folgendes sagen: Wenn es in den Unterlagen so steht – „in der TAAM-Simulation“ –, dann kann ich das jetzt nur so hinnehmen. Ich selber treffe diese Aussagen nicht. Ich würde es mir immer in der TAAM-Simulation angucken wollen und von daher eine neue Simulation durchführen.

Ulrich Schulze (Vertreter):

Vielen Dank. – Das waren meine Nachfragen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schulze. – Jetzt gebe ich Herrn Faulenbach da Costa das Wort.

Dieter Faulenbach da Costa (Vertreter):

Lassen Sie mich bitte eine Vorbemerkung machen. Frau Vorsitzende, wie ich Ihnen eben an Ihrem Tisch gesagt habe, bin nicht als Einwender hier, sondern als Sachverständiger der Einwender. Während Sie die Einwender des Vorhabensträgers jederzeit drannehmen, auch außerhalb der Rednerliste, um Antworten zu geben, geben Sie den Einwendern nicht die Möglichkeit, etwas, was von der Gegenseite gesagt wurde, von ihren Sachverständigen richtig stellen zu lassen.

Ich habe mich vor inzwischen rund vier Stunden gemeldet – eigentlich nur, um auf eine kleine Antwort, die ich für falsch hielt, etwas zu erwidern. Ich halte es für unsinnig, nach vier Stunden noch einmal darauf einzugehen. Deshalb will ich jetzt nur ein paar andere Anmerkungen machen – zumindest zum Verlauf des heutigen Tages.

Ich habe Sie heute ja in Schutz genommen, als Ihnen vorgeworfen wurde, Sie machten eine manipulative Verhandlungsführung. Ich finde, Sie haben durch Ihre Verhandlungsführung heute relativ wenig dazu beigetragen, der Sachaufklärung Vorschub zu leisten. Sie haben die Sachaufklärung nämlich immer nur sehr einseitig voranbringen wollen.

Jetzt möchte ich aber noch ein paar kurze Anmerkungen zu dem machen, was heute passiert ist. Herr Prof. Johlen hat vor längerer Zeit gesagt – ich fasse es einmal in einem Satz zusammen –, die DFS habe alles im Griff. Dies hat er in Bezug auf die ganzen Fragen der Prioritäten usw. sinngemäß erklärt. Herr Johlen, das stellt sich natürlich generell anders dar, wenn man die Frage stellt, die auch hier im Planfeststellungsverfahren in der Fachplanung zu klären ist, nämlich die Frage der dauerhaften Konfliktbewältigung. Die dauerhafte Konfliktbewältigung ist von Ihrer Seite bisher überhaupt noch nicht diskutiert worden.

Unter „dauerhafter Konfliktbewältigung“ verstehe ich auch, dass beide Flughäfen – wenn sie denn ausgebaut werden oder wenn Mönchengladbach denn ausgebaut wird – über das Jahr

2015 hinaus wachsen wollen. Wie sieht dieses Wachstum aus? Und wie soll es in den Griff gekriegt werden?

Wir haben bisher gehört – das muss man dazusagen –, dass für den Flughafen Mönchengladbach das Verkehrsaufkommen nach der Prognose 2015 unterstellt wird. Ich sage jetzt nichts zur Prognose. Beim Flughafen Düsseldorf – Herr Johlen hat das eben noch einmal bestätigt – wird im Prinzip der Status quo eingestellt, maximal die kurzfristige Entwicklung. Hier wird in der Risikoanalyse und auch in dem, was heute gesagt wurde, also nicht die langfristige Entwicklung des Flughafens Düsseldorf mit der langfristigen Entwicklung des Flughafens Mönchengladbach unter dem Gesichtspunkt des Ausbaus verglichen. Das ist aber Ihre Frage, die Sie beantworten und beurteilen müssen.

In diesem Zusammenhang muss man auch – das habe ich schon am ersten Tag, den ich hier war, gesagt, als es um die Prognose ging – das Flughafenkonzept der Bundesregierung berücksichtigen. Der Flughafen Düsseldorf beruft sich ausdrücklich auf dieses Flughafenkonzept der Bundesregierung – obwohl es auch seine eigene Eingabe ist, dass der Flughafen Düsseldorf 2015 und nicht später 30 Millionen Passagiere abfertigen will. Das ist seine Vorgabe. So steht es im Flughafenkonzept der Bundesregierung. Wenn Sie diese 30 Millionen Passagiere pro Jahr als das gewollte Ziel für 2015 unterstellen, bedeutet das 55 bis 60 Bewegungen pro Stunde.

Jetzt haben wir heute gelernt – Herr Lindenmayer hat es eben etwas relativiert –, dass es dann im Prinzip aus flugsicherungstechnischen Gründen – „die DFS hat alles im Griff“ – nicht mehr möglich ist, den Flughafen Mönchengladbach noch anzufliegen. Das ist die Frage der dauerhaften Konfliktbewältigung, die Sie bearbeiten und die Sie beantworten müssen. Und dieser Frage sind Sie heute beständig ausgewichen.

Ich nenne ein weiteres Thema, das ich für wichtig halte. Es ist zwar nicht mein Thema; es sollte aber, wenn der Fluglärm behandelt wird, dann zumindest mit beachtet werden. Herr Lindenmayer hat heute gesagt, dass es für den Flughafen Mönchengladbach die 2.000-Fuß-Regelung gibt. Jetzt frage ich – das sollte dann beim Thema „Fluglärm“ diskutiert werden – Folgendes: Das heißt doch, dass die Flugzeuge erst einmal nur in der Höhe von 2.000 Fuß fliegen dürfen, bevor sie die Genehmigung bekommen, tiefer oder höher zu gehen – egal, was passiert. – Da habe ich Sie doch richtig verstanden, Herr Lindenmayer.

(Frank Lindenmayer [Deutsche Flugsicherung] nickt.)

Meine Frage lautet: Ist diese Situation, dass die Flugzeuge erst einmal in einer Höhe von 600 m fliegen, bis sie vom Tower die Genehmigung kriegen, höher zu fliegen oder zu landen, bei dem Fluglärmgutachten überhaupt berücksichtigt worden? Hat das bei dem Fluglärmgutachten eine Rolle gespielt? – Ich befürchte, dass es keine Rolle gespielt hat.

Nun komme ich zum letzten Punkt. Er betrifft die Meteorologie, die eben noch einmal angesprochen worden ist. Über die Betriebsrichtungsverteilung, wie Sie sie hier darstellen, will ich mich nicht mit Ihnen streiten. Damit schreiben Sie aber etwas fest, über das sich die Bürger in Ratingen mit Sicherheit freuen werden. Sie verhindern an dieser Stelle nämlich eine Lärm-minderungsplanung, die durch Wahl entsprechender An- und Abflugverfahren – bei entsprechenden Winden ist das alles möglich – möglicherweise dazu führen kann, bestimmte Entlastungseffekte herbeizuführen, indem Sie hier sehr statisch angebliche statistische Mittelwerte aus einem Jahrzehnt anführen, was Sie in anderen Bereichen nicht getan haben; in der Prognose haben Sie dieses Jahrzehnt ohnehin nicht angeführt. Ich weise nur darauf hin, dass auch dies ein Thema ist, mit dem Sie sich als Verfahrensbehörde und Planfeststellungsbehörde beschäftigen sollten.

Deshalb sollten Sie sich meines Erachtens mehr Mühe geben, wenn Sie noch einmal Gutachter hier haben. Herr Dr. Kühner kommt ja noch. Es wäre schön, wenn Sie ihn nicht wie einen Einwender behandeln, sondern wie einen Gutachter – genauso, wie Sie die Gutachter des Vorhabensträgers auch behandeln. – Besten Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Faulenbach da Costa, nur ein Wort zu dem, was Sie eingangs in Bezug auf die Verhandlungsführung ausgeführt haben: Wir haben heute Vormittag ausdrücklich gesagt, dass wir eine aktuelle Rednerliste einschieben werden – dies auch in Kenntnis der Tatsache, dass wir die Gutachter hier haben, die wir natürlich auch ausführlich zu Wort kommen lassen wollen. Beim letzten Mal, als Sie hier waren, war das ja auch möglich. Auch heute hatten Sie ja noch die Gelegenheit, Ihre Fragen zu stellen. Ich denke aber, dass beiden Parteien Gelegenheit gegeben werden muss, hier ihre Redebeiträge vorzutragen. – Herr Heldmaier, bitte.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Ich möchte mein Augenmerk zunächst auf die Ost-Betriebsrichtung richten – oder auch eher nicht; denn das ist die Betriebsrichtung, bei der der Laie vielleicht die größten Konflikte sieht. Ich bitte aber auch jede andere Konstellation zu bedenken. Man hat ja vier Möglichkeiten, nämlich 13/23, 31/23 usw.; jeder weiß, was gemeint ist. Alle vier Konstellationen sind im Grunde ähnlich problematisch für den Flughafen Düsseldorf oder auch für den Flughafen Mönchengladbach.

Deshalb noch einmal meine Bitte an die Flugsicherung – das können Sie jetzt vielleicht nicht aus dem Stand, Herr Lindenmayer; das mag sein –, die Staffelmatrix, also die Staffelmatrixwerte bei jeder dieser vier Konstellationen, preiszugeben. Dazu ist die Flugsicherung in der Lage. Dazu ist sie auch in Frankfurt in der Lage. Diese Staffelmatrix müsste eigentlich ohnehin Grundlage einer Simulation sein.

Der nächste Punkt ist folgender: Ich lege großen Wert darauf, dass Herr Lindenmayer noch einmal bestätigt, dass ihm 1.000 Fuß vertikale Staffelung ausreichen. Offensichtlich reicht ihm das aus. Mir auch; das hat mir immer ausgereicht. Ich weiß aber nicht, ob man bei einem ILS-Anflug, wo sich zwei ILS-Routen kreuzen, 1.000 Fuß nehmen sollte. Vorhin ist auch einmal die Genauigkeit der Höhenmesser usw. angesprochen worden. Das spielt in dieser Sache eine untergeordnete Rolle. Hier spielen nämlich die Toleranzen eine Rolle, die der einzelne Pilot nach oben und nach unten hat.

Mir ist weltweit auch kein ILS-Verfahren bekannt, das aus 2.000 Fuß beginnt. Sie müssen einen Flieger stabilisieren. Sie müssen ihn aus einer Geschwindigkeit reduzieren. Wenn Sie ihn so reduzieren, Herr Lindenmayer, dass Sie aus 2.000 Fuß einen ILS fliegen können, dann müssen Sie Fahrwerk und Landeklappen draußen haben; denn nach den Vorschriften jeder normalen Airline müssen Sie 500 Fuß über der sogenannten „final altitude“ stabilisiert sein. Dann machen Sie einen solchen Lärm, dass sich viele Leute hier noch wundern werden. Denn wenn ich aus 2.000 Fuß einen ILS fliege, dann kann ich nicht mit 210 Knoten beginnen, was die sogenannte „minimum clean configuration“ eines Flugzeugs ist, nämlich ohne Landeklappen und ohne Fahrwerk. Das schaffe ich auf diesen 2.000 Fuß nicht mehr. Das heißt: Wenn diese 2.000 Fuß überhaupt berechtigt sind, dann muss bei der Berechnung der Lärmsituation berücksichtigt werden, dass dieses Flugzeug in einer Konfiguration ist, in der es einen höllischen Lärm macht. – Das muss man noch zu dem dazusagen, was Herr Faulenbach da Costa gerade gesagt hat.

Ein weiterer Punkt ist folgender: Herr Lindenmayer, Sie haben z. B. – – Das ist aber keine Frage. Ich glaube, das ist hier vielleicht auch gar nicht Gegenstand einer so intensiven Erörterung. Ein Punkt ist allerdings ganz wichtig: Jeder Start wird so durchgeführt, als würde ein Triebwerk ausfallen. In diesem Zusammenhang möchte ich erst einmal das korrigieren, was vorhin fälschlicherweise gesagt wurde. Der Steigwinkel eines Flugzeugs hängt nicht nur davon ab, ob es schwer ist oder leicht ist. Vielmehr wird der Steigwinkel eines Flugzeugs in der Regel dadurch bestimmt, ob das Flugzeug zweimotorig, dreimotorig oder viermotorig ist; denn das Flugzeug muss bei Ausfall eines Triebwerks eine gleiche Nettosteigleistung erbringen. Wenn ich also ein zweimotoriges Flugzeug habe, bei dem alle beiden Motoren funktionieren, habe ich einen Leistungsüberschuss von 50 %. Habe ich ein viermotoriges Flugzeug, und alle Triebwerke laufen, habe ich nur noch einen Leistungsüberschuss von 25 %. Deshalb steigt das zweimotorige Flugzeug schneller, wenn alle Triebwerke laufen.

Jeder Start wird aber so durchgeführt und muss so berechnet werden, als ob ein Triebwerk ausfallen würde. Bei diesem Start, wo ein Triebwerk ausfällt, insbesondere bei schlechtem Wetter, muss der Pilot zwingend – da gibt es kein hin und her – auf 1.500 Fuß über Grund geradeaus fliegen, es sei denn, es gibt ein spezielles Verfahren aufgrund topographischer Gegebenheiten oder anderer Dinge. Ansonsten fliegt dieser Pilot erst einmal geradeaus. Sie

können sich vorstellen, dass er eine ganze Weile braucht, bis er die 1.500 Fuß mit einem schweren Flieger an einem heißen Tag erreicht hat.

Das heißt, dann passen all Ihre Betrachtungen, die Sie hier machen, nicht mehr. Dann kommt die Situation, über die man, wenn man über das Thema Risiko spricht – – Dann wird es eng, zumal – wenn ich es richtig gelesen habe – die Schnittstellen nicht so sind, wie wir sie uns eigentlich wünschen würden. Der Lotse in Langen, der seinem Flieger gerade eine Freigabe gegeben hat, sieht den Flieger zwar auf dem Radarbild, aber der Lotse in Düsseldorf sieht vielleicht, dass hinten ein Triebwerk brennt. Dann kommen wir genau in eine Situation, die wir nicht wollen. Die plant man hier. Das ist eine Sache, über die man auch reden muss.

Zu dem Thema könnte ich noch viel aufführen. Herr Lindenmayer, ich weiß nicht, wie Sie Flugsicherung organisieren. Ich kenne das Thema Wirbelschleppenstaffelung nur nach Gewichtskategorien. Es tut mir Leid. Wenn Sie andere Kategorien haben, wenn Sie die Verantwortung für einen Flugschüler in Mönchengladbach übernehmen und sagen: Da landet gerade eine 737, probier es mal – – Was hat es für einen Sinn, eine Wirbelschleppenstaffelung einzuführen, wenn ich einem Piloten gestatte: Mach mal, das ist schon nicht so schlimm!? Nur die Tatsache, dass ich darauf hinweise, dass da vorne eine scharfe Kurve kommt, kann es nicht sein; denn wir müssen uns über die Konsequenzen im Klaren sein.

Sie sagen: Vor dir ist ein schwerer Flieger gewesen; mach, was du willst. Das haben Sie zwar nicht so formuliert, aber das ist letztendlich der Sinn, wie Sie es hier wiedergegeben haben. Was passiert einem Flugzeug, wenn es in eine Wirbelschlepe kommt? Das kann ein Kleinflugzeug, aber auch ein mittleres Flugzeug sein. Bei dem mittleren Flugzeug kann es sogar sein, dass Sie Schwerverletzte an Bord haben – eine Stewardess, die noch die Kabine klarmacht oder sonst etwas. Was passiert einem Flugzeug im schlimmsten Fall, wenn es in eine Wirbelschlepe kommt? – Es legt sich auf den Rücken und fällt vom Himmel, weil es in diesen Rotor hineinkommt. Wer übernimmt die Verantwortung? Der Flugschüler? Der Fluglehrer sitzt am Boden, der Flugschüler hat gerade seinen zweiten Soloflug. Wie soll das funktionieren? Wenn Sie alle sagen, die Sicherheit geht vor – das sagen Sie, das sagt die Flugsicherung –, wenn das Ihre Devise ist, können Sie nicht solche Sprüche hier loslassen, Herr Lindenmayer. Das kann nicht sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Lindenmayer, Sie sind direkt angesprochen worden. Bitte.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Ich mache die umgekehrte Reihenfolge, das Letzte zuerst und dann die anderen Sachen: Ich weiß nicht, wie Sie es gelernt haben, Herr Heldmaier; aber so lernt jeder Flugschüler in

Deutschland das Fliegen. Sichtflug heißt: Der Pilot ist in gewissen Dingen in seiner eigenen Verantwortung. Das gehört mit dazu. Das sollten Sie als Pilot auch gelernt haben. Deshalb frage ich mich, was diese Frage soll.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Was heißt Sichtflug? Der soll den Flieger sehen, aber doch nicht die Wirbelschlepe!)

– Nein. Auch der Abstand zum vorausfliegenden Flugzeug liegt hier im Ermessen des Piloten, der eigenverantwortlich in seinem Cockpit sein Tun zu verantworten hat. Das ist genauso beim IFR-Flieger. Wenn Sie Visual Approaches fliegen, halten Sie auch nach eigenem Ermessen die Abstände zum vorausfliegenden Luftfahrzeug ein. Das sind Dinge, die – –

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Die sind verboten!)

– Herr Heldmaier, das sind Sie selber lange Jahre geflogen.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Nein!)

– Natürlich. Keine Ausreden dabei.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Approach in VMC haben wir geflogen!
Visual Approach ist etwas anderes!)

– Ja, was ist denn VFR?

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Nein, das ist verboten!)

– Herr Heldmaier, hören Sie bitte auf.

(Harm Heldmaier [Vertreter]: Das ist nicht wahr! Das ist Unsinn!)

– Die Abhängigkeit im Steigflug, ja. Nicht nur Beladungsgründe sind ein Grund für die Abhängigkeit im Steigflug. Da gebe ich Ihnen Recht. Das sind auch Dinge wie: Habe ich zwei, drei oder vier Engines am Luftfahrzeug? Das ist ganz logisch. Da sind wir auch nicht auseinander.

Auseinander sind wir dabei, dass der Pilot im Cockpit andere Dinge, andere Berechnungen macht als wir bei der Verfahrensplanung. Da gibt es zwei Welten. Wir betrachten hier die Berechnungen nach ICAO-Dokument PANS-OPS 8168; das ist unser Gebetbuch für die Berechnung von Flugverfahren. Danach sind Mindeststeiggradienten vorgegeben. Wie Sie als Pilot, als Gutachter wissen, geht die ICAO immer von „all engines running“ aus. Das heißt, der Fall eines Ausfalls eines Triebwerks wird bei der Berechnung der Verfahren erst einmal nicht berücksichtigt.

Weltweit kein ILS aus 2.000 Fuß: Sie sagen doch immer, Sie fliegen in Amerika, Sie sind so oft in New York geflogen. Ich meine zu wissen, dass die amerikanischen ILS Approaches generell aus 5 bis 7 Nautischen Meilen vor dem Touch down geflogen werden. Bei 318 Fuß pro Nautische Meile sind sie automatisch in der Größenordnung von 2.000 Fuß. Ich weiß nicht, wo Sie das herholen.

Den Antrag zur Staffelungsmatrix bei der TAAM-Simulation haben Sie vorhin gestellt. Damit ist das Thema für mich auch gegessen. Das wollen Sie haben, das wird beschieden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Balzer, Sie möchten das noch ergänzen. – Dann hat auch Herr Welke noch eine Ergänzung. – Herr Balzer, bitte.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Ich möchte gerne zu der Feststellung von Herrn Heldmaier Folgendes zu Protokoll geben: Im Luftfahrthandbuch Deutschland – AIP abgekürzt – steht unter dem Kapitel Flugverfahren im Teil RAC, dass Verfahren für sogenannte Sichtabflüge, für IFR-Flüge, das heißt Visual Departures – – Genauso gut gibt es ein eigenes Kapitel Visual Approaches. Visual Approaches sind ein gern geliebtes Mittel. Das würde in der Fliegerei sehr viel öfter genommen, weil es die teuren Anflüge, die länger dauern, verkürzt. Sie dürfen nur aus Lärmschutzgründen vielerorts, wie z. B. in Düsseldorf, mit Luftfahrzeugen über 5,7 t nicht geflogen werden.

Ich wollte nur darauf hinweisen: Sowohl Visual Approaches als auch Sichtabflüge für Instrumentenflüge sind laut Luftfahrthandbuch und einschlägigen ICAO-Verfahren gestattet. Sie haben vielleicht im Hinterkopf, dass es früher einmal sogenannte VMC Approaches gab. Die waren etwas anders. Damit möchte ich aber die Bürger hier nicht belasten, weil das eine ganz diffizile Verfahrensfrage ist.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Balzer. – Herr Welke, bitte.

Hans-Günter Welke (Antragstellerin):

Von den Herren der Flugsicherung ist schon vieles vorweggenommen worden. Ich kann das so weit bestätigen, Herr Heldmaier. Es ist so, dass wir unterscheiden müssen. Sie vermischen immer eine ganze Menge. Aber eins nach dem anderen: Wenn wir von Staffelung zwischen Sichtflieger und Instrumentenflieger sprechen, wie es z. B. von Herrn Lindenmayer angesprochen worden ist, gibt es in der Tat keine vorgeschriebenen Regeln, sondern aus Gründen der Sicherheit wird jedes dieser Luftfahrzeuge darauf hingewiesen, dass ein Luftfahrzeug vor ihm fliegt und wie die Kategorie der Wirbelschleppen ist. Es bleibt dem Flugzeugführer daraufhin freigestellt, einen höheren Anflugabstand zu dem Flugzeug zu erlangen. Es ist kein Problem, das so einzuspielen.

Dazu bekommen die Flugschüler – Herr Heldmaier, das wissen Sie auch – bestimmte Verfahrenstechniken an die Hand gegeben; das heißt beispielsweise höher anzufliegen als das Flugzeug, das sich im Instrumentenanflug befunden hat und seine Landung auf der entsprechend langen Piste so einzurichten, dass es wirklich sicher ist. Wenn man lange fliegt, weiß man das. Das sind sichere Verfahren. Wie gesagt: Als Zusatz – das wird immer angeboten – bleibt dem Flugzeugführer die Möglichkeit, einen höheren Abstand zu fordern.

Zum Zweiten: In der Tat – wir machen das als Flugzeugführer, das hatte ich in der letzten Woche schon einmal ausgeführt – berücksichtigen wir immer einen möglichen Triebwerksausfall. Darauf sind im Grunde unsere ganzen Leistungsdaten berechnet worden. Das würde, wenn wir abfliegen, beispielsweise bei der Piste 13 bedeuten, dass wir nicht 1.500 Fuß – – Die neuesten Regeln sind so, dass wir unser Flugzeug, falls es zu dem seltenen Fall eines Triebwerksausfalls gekommen ist, zunächst einmal in 1.000 Fuß anhalten, weil wir in Mönchengladbach keine relevanten Hindernisse haben. Abhängig von den Hindernissen würde man sonst entsprechend etwas höher fliegen. Man würde dann in eine Beschleunigung eintreten, um später weiter zu steigen.

Auf jeden Fall ist eins sicher, und darauf kommt es an, Herr Heldmaier: Es gibt keinen konfliktären Punkt zum Anflug Düsseldorf, weil sie nicht höher als 2.000 Fuß gehen. Alle anderen Düsseldorfer Flieger sind in 3.000 Fuß, egal wie es auch immer ist. Ich finde, die Damen und Herren hier haben den Anspruch, immer sachgerecht informiert zu werden. Es gibt genügend ILS-Anflüge – das kann ich ergänzen –, die aus 2.000 Fuß – – Ich habe in meinem Computer die weltweite Karte. Ich könnte es suchen, will Sie damit aber nicht strapazieren. Ich finde genug, wenn Sie wollen. Es gibt genug Plätze, die ihren Instrumentenanflug aus 2.000 Fuß beginnen. – Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Welke. – Herr Heldmaier, dazu. Danach Herr Nägeler.

Harm Heldmaier (Vertreter):

Ich habe nicht bestritten, dass man es aus 2.000 Fuß machen kann. Dann muss man es aber von der Konfiguration des Flugzeugs her bei der Lärmberechnung berücksichtigen. Das ist alles, was ich dazu gesagt habe. Ich bestreite nicht, dass man es aus 2.000 Fuß machen kann. Aber dann muss man den Flieger ganz anders vorbereiten, als wenn man es aus 3.000 oder 4.000 Fuß macht. Das ist alles, was ich gesagt habe.

Noch einmal zur Staffelung: Die Staffelung nach Sichtflugregeln und das, was die Herren von der Flugsicherung gerade gesagt haben, haben nichts miteinander zu tun. Als Airline-Pilot ist es mir in Deutschland nicht gestattet, daraus einen Anflug in VMC zu machen und schon gar nicht – – Ich kann sagen, ich bin unter Sichtflugbedingung. Das ist eine ganz andere Geschichte. Wenn ich unter Sichtflugbedingungen fliege – egal, ob ich einen Jumbo oder eine

Cessna fliege –, geht in dem Moment, wo ich aus den Wolken herauskomme, die Verantwortung der Kollision genauso auf mich wie auf den Fluglotsen über. Sobald ich Sichtbedingungen habe, bin ich für die Staffelung zu anderen Fliegern genauso mit verantwortlich. – Sie können den Kopf schütteln, aber das bin ich. So habe ich es immer verstanden und gehandhabt.

Sie verwechseln zwei Dinge: Sichtflug und Gewichtsklassen. Die Gefahr geht nicht davon aus, dass sich der Sichtflieger, meinerwegen sogar der Flugschüler, dem Flugzeug nähert und sie zusammenstoßen. Das ist nicht das, was ich Ihnen versuche klar zu machen. Sondern die Gefahr geht von der Wirbelschleppe aus. Kann irgendjemand von den Herren der Flugsicherung mir einmal sagen, wie ich als Pilot eine Wirbelschleppe erkenne? Wahrscheinlich nicht. Das heißt, Sichtflug und Sichtflug kann man hier nicht vergleichen. Das eine ist der Abstand zu einer anderen Maschine, den ich selber einrichten muss, damit ich mit der Maschine nicht zusammenstoße. Ich muss sehen: Das ist eine kleine Cessna, die die Bahn kurz nach der Landung räumen wird usw. Das sind die Sichtflugbedingungen, wenn es um Abstand geht. Wenn es aber um die Wirbelschleppe geht, geht es um ganz andere Sicherheitskategorien. Diese werden hier laufend verwechselt. Ich möchte bitten, dass man das lässt, denn das sind zwei Sachverhalte.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Balzer möchte Ihnen antworten. Bitte.

Reinhard Balzer (Flugsicherung Düsseldorf):

Herr Heldmaier, ich möchte noch einmal darauf hinweisen: Sichtanflüge – sogenannte Visual Approaches – sind in der Bundesrepublik Deutschland auch für Verkehrsflugzeuge erlaubt. Sie dürfen an bestimmten zugelassenen Flugplätzen durchgeführt werden. Ich bitte, das zu Protokoll zu nehmen. Wir können den Auszug aus der AIP holen. Da gibt es kein Vertun, oder ich müsste ganz falsch liegen. Vielleicht hat sich das ja im Laufe des heutigen Tages geändert. Diese Verfahren sind definiert, sie sind veröffentlicht, und sie werden auch geflogen.

Nochmals: Ich würde sie in Düsseldorf auch gerne haben, um kürzer und schneller anzufliegen, um keinen Lärm zu machen; aber wir haben uns mit der Fluglärmkommission für Düsseldorf darauf geeinigt, dass das für Flugzeuge über 5,7 t nicht gemacht wird. So steht es in der Vorschrift für den Flughafen Düsseldorf. Auch die europäischen JAR-OPS-Regeln lassen Visual Approaches für Flugzeuge zu.

Noch eins zum Abschluss: Wenn ich es richtig weiß, wenn ich die DFS-Vorschrift aus der sogenannten BAFVK, den Betriebsanweisungen für den Kontrolldienst, richtig im Kopf habe, heißt es da: Visual Approaches können unter bestimmten Bedingungen freigegeben werden.

Für die Staffelung zum vorausfliegenden Flugzeug ist bei Erteilung der Freigabe die DFS Deutsche Flugsicherung nach wie vor verantwortlich. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Balzer. – Herr Welke, ich sehe, dass Sie sich gemeldet haben. Ich möchte nur gerne Herrn Nägeler die Nachfrage gestatten. Vielleicht kann man dann hinterher noch einmal darauf eingehen. – Herr Nägeler, bitte.

Jürgen Nägeler (Einwender):

Danke schön, Frau Hörr. – Ich habe noch drei oder vier Punkte: Erstens. Heute sind wir uns alle darüber im Klaren, dass das Gutachten auf maximal 45 Flugbewegungen für Düsseldorf und zwölf für Mönchengladbach aufbaut, Herr Prof. Fricke. Weiterhin haben Sie uns deutlich gemacht, dass die Zukunft mit Steigerungen in Mönchengladbach oder in Düsseldorf in Ihrem Gutachten nicht berücksichtigt worden ist, weil das – wie Sie sagten – nicht Ihre Aufgabe war.

Zweitens. Vergleichbare Konstellationen nicht auf einem Flughafen, Herr Balzer, sondern vergleichbare Konstellationen Düsseldorf und Mönchengladbach mit der örtlichen Nähe, die dabei gegeben ist, konnten uns bis heute nicht genannt werden.

Drittens. Die theoretische Konstellation – und wir haben theoretische Konstellationen – 45 Flugbewegungen in Düsseldorf und zwölf in Mönchengladbach wird bei Abweichungen zu Lasten von Mönchengladbach geregelt und geht dort in die Verspätung ein. Das ist auch korrekt.

Viertens. Bei mehr als 45 Flugbewegungen in Düsseldorf geht Mönchengladbach herunter – bei 55 Flugbewegungen auf null, wie wir gehört haben, wie auch die Simulation von Mai 2002 sagte.

(Widerspruch bei der Antragstellerin – Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Unglaublich ist das!)

– Das ist von Ihnen, Herr Lindenmayer, eben gesagt worden. Wenn in einer Stunde 55 Anflüge in Düsseldorf sind, geht in Mönchengladbach nichts. Das haben Sie vorhin gesagt. Aber Sie können es noch einmal korrigieren. Ab 55 Flugbewegungen in Düsseldorf – ich formuliere es jetzt in Ihrem Interesse – nähert sich Mönchengladbach gegen null.

Fünftens, Herr Prof. Johlen, zu Ihnen: Wegen der Probleme in Ratingen ist es bis heute – da decken sich die Angaben des Wetteramtes mit meinen Aufzeichnungen –, wenn auch nur der Hauch bestand, dass die Maschinen von Westen in Düsseldorf landen konnten, jedes Mal so gemacht worden. Ich gestehe zu, auf das Jahresmittel gesehen wird Ratingen viel mehr belastet, mindestens mit 60 %. Ich habe dafür Verständnis. Wenn Sie sagen, in Zu-

kunft wollen wir bei schwachen Ostwinden da nur ein Fenster machen, ist das eine andere Sache. Bisher hat der Flughafen, sobald nur eine Chance bestand, Ratingen im Landeanflug zu entlasten, das getan. Insofern decken sich meine privaten Aufzeichnungen mit den Angaben des Wetterdienstes. Wir sind genau in der Flugschneise von Düsseldorf. Ich betone noch einmal: Ich bin nicht gegen Düsseldorf, ich bin auch nicht gegen Mönchengladbach. Nur, es soll sinnvoll sein.

Sechstens. Ich möchte Sie bitten – hilfsweise stelle ich das als **Antrag** –, für das Genehmigungsverfahren zu fordern, dass der Flughafen Mönchengladbach Vergleichsszenarien angibt, die über 45 Flugbewegungen in Düsseldorf und zwölf Flugbewegungen in Mönchengladbach hinausgehen, damit man die Zukunft erkennen kann, damit man sehen kann, welche Konstellation hier vorliegt. Wo ist die Zukunftsträchtigkeit? Wo ist der Sinn?

– Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Nägeler. – Herr Lindenmayer möchte direkt antworten. Bitte.

Frank Lindenmayer (Deutsche Flugsicherung):

Ich habe eine Korrektur und eine Information dazu. Die Korrektur heißt: Ich habe vorhin nicht davon gesprochen, dass in Mönchengladbach bei 55 Bewegungen nichts mehr geht. Ich habe davon gesprochen, dass wir den Gesamtbedarf, den Mönchengladbach in diesem Fall hätte, nicht befriedigen können. Das heißt aber nicht, dass dort gar nichts geht. Ich bitte, das zu Protokoll zu nehmen.

Die Information: Die bevorzugte Start- und Landerichtung in Düsseldorf ist die Bahnrichtung 23, nicht 05.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Möchte die Antragstellerin dazu noch Ergänzungen vornehmen? – Okay. – Dann habe ich noch eine Wortmeldung von Herrn Berndt.

Hans-Joachim Berndt (Einwender):

Herr Nägeler, Sie haben mich sehr überzeugt. Sie haben vor allen Dingen gezeigt, dass die ungünstige Konstellation der beiden Flughäfen mit kreuzenden Flugbahnen bei Ostwind die Flugunsicherheit stark erhöht. Sie haben auch erwähnt, dass man im Sommer in den letzten Jahren 50 % nordöstlichen Wind hatte. Das wurde bestritten. Vor allem Herr Fricke hat ge-

sagt: Nein, das ist 70:30. Vielleicht mitteln Sie über ein ganzes Jahr oder über zehn Jahre hinweg. Das nützt nichts. Sie können nicht wie die Lärmspitzen alles wegmitteln. Wenn mir ein Düsenjäger einmal am Tag das Trommelfell zerplatzt, wird das weggemittelt. So machen Sie es mit dem Wetter.

Maßgebend ist die kritischste Situation, das heißt ein Sommer, wo hohe Flugbewegungen sind und der heiß ist. Das bedeutet, wir haben überwiegend Ostwind. Dies hatten wir. Als Sie das Jahr 2002 nannten und das verneinten, hatte ich zufällig den Ordner mit den Pressemeldungen aufgeschlagen. Es gab folgende Begebenheit: Modru X sollte eingeführt und Lärm-messungen sollten durchgeführt werden. Aufgrund dieser Lärm-messungen sollte dann die Bewilligung erfolgen oder nicht. Täglich sollten 15 ausgesuchte LTU-Maschinen über Willich/Tönisvorst fliegen. Ein Lärm-messwagen wurde aufgestellt. Das war Anfang Juli 2002. Im August tat sich nichts, es kam kein Flugzeug, und im September auch nicht. Hier steht endlich: Es wird noch bis 2. Oktober verlängert. Warum? – Wegen der Wetterlage haben vergangene Woche weniger Flugzeuge als erwartet ... Wir hatten nur Ostwind.

Tatsächlich war den ganzen Sommer über Ostwind. Man sagte aber: Das macht nichts, aus den wenigen Flugbewegungen rechnen wir hoch. Sie haben hochgerechnet, und wir haben Modru 4 T. Aus nichts haben Sie hochgerechnet. Meine Urgroßmutter schaute nur auf den Wetterhahn und wusste schon: Haben wir Nordwind, wird es kalt. Haben wir Westwind, ist es feucht, oder es regnet. Haben wir Südwind, ist es schwül. Haben wir Ostwind, ist es schön. Wir hatten 2002 und auch 2003 den schönen Sommer. Alle freuten sich. Wir werden dieses Jahr vielleicht wieder Ihre Situation haben. Sie können nicht einfach mit Wetterpropheten usw. vorgeben: Wir haben nur zu 70 % oder zu 30 % Ostwind. Das ist hier klar belegt.

Wenn das nicht stimmt, muss sich die DFS, die die ganze Sache inszeniert hat, fragen: Habt ihr vielleicht bewusst die Richtung Ost gewählt? Sie sagten eben: Wenn es geht, wird man Ratingen schonen und in die andere Richtung starten. Dann sind wir damals getäuscht worden, und Modru 4 T oder 5 T, wie es jetzt heißt, besteht zu Unrecht. – Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Berndt. – Ich sehe keine weiteren Nachfragen mehr zu den Ausführungen, die Herr Lindenmayer von der DFS gemacht hat. Ich schaue noch einmal in die Runde. – Es gibt noch eine Nachfrage. Nennen Sie bitte Ihren Namen.

Werner Schwarz (Einwender):

Mein Name ist Werner Schwarz. Ich komme aus Neersen. – Ich habe gehört, dass alles sicher abläuft usw. Vor zwei oder drei Jahren ist über Sankt Tönis ein Flugzeug auf das andere gefallen. Sie flogen nach Sichtflugregeln. Wo war da der Tower? Ein Flug war quer dazu, und 100 m von der Tankstelle entfernt ist das Flugzeug runtergekommen. Wenn alles so

sicher ist, hätte so etwas nicht passieren dürfen. Herr Zerbe wird mir das beantworten können, weil beide Flugzeuge von seinem Flugplatz gekommen sind.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Schwarz. – Herr Zerbe, möchten Sie antworten? – Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Der Unfall hat außerhalb unserer Kontrollzone stattgefunden. Wir als Flughafenbetreiber kennen kein Ergebnis der Untersuchungen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Ich sehe keine weiteren Nachfragen mehr. In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit schlage ich vor, dass wir die Verhandlung für heute schließen. Wir haben 20:08 Uhr. Wir treffen uns morgen um 10:00 Uhr an gleicher Stelle zum gleichen Thema wieder. – Danke schön und gute Heimreise.

Schluss: 20:08 Uhr

Verhandlungsleiter:

Protokollführer:

(Rainer Klemann, Bonn)

(Beate Mennekes, Hagen)