

Informationsveranstaltung der Flughafen Düsseldorf GmbH zum Verfahren zur Kapazitätserweiterung

Kaarst, 21. November 2013

(Beginn: 19:28 Uhr)

Moderator Sven Preger: Einen schönen guten Abend! Vielen Dank, dass so viele hierhergekommen sind. Diese Veranstaltung startet jetzt um halb acht, also ein bisschen später, als wir das ursprünglich in der ersten Runde geplant hatten. Umso schöner, dass dieser spätere Start nicht dazu geführt hat, dass weniger da sind.

Bei Nachbarn ist das ja – leider, kann man vielleicht sagen – immer so ein bisschen wie in einer Familie: Man ist sich sehr nah, man kann sich die Leute aber auch nicht unbedingt aussuchen. Und die Nähe führt eben auch dazu, dass es manchmal vielleicht Konflikte gibt oder man einfach ganz grundsätzlich auch mal anderer Meinung ist. Da gibt es nur einen Weg, wie man das aus der Welt schaffen kann oder bzw. vorher auch mal dafür sorgen kann, dass man miteinander klarkommt. Das ist die Lösung, darüber zu reden.

Insofern ist es schön, zu sehen, dass so viele da sind. Das zeigt auch eine gewisse Bereitschaft, sich damit auseinanderzusetzen. Genau das soll heute Abend hier auch stattfinden, dass wir darüber miteinander reden.

Damit erst mal herzlich willkommen zu diesem Info-Abend! Das ist eine Auftaktveranstaltung von insgesamt acht Veranstaltungen. Wir machen in Kaarst aufgrund der Termine, die wir gesetzt haben, heute Abend den Aufschlag.

Mein Name ist Sven Preger. Ich bin freier Journalist und Moderator, unter anderem für den Westdeutschen Rundfunk und auch für das Deutschlandradio, und ich werde versuchen, dem Abend heute eine gewisse Struktur zu geben. Ich werde den Abend leiten, und ich versuche, für zwei Dinge Sorge zu tragen. Auf der einen Seite liegt es mir sehr am Herzen, dass Sie eine Chance haben, die Fragen zu stellen, die Ihnen wichtig sind. Auf der anderen Seite fände ich es ganz schön, wenn das in einem einigermaßen vernünftigen Rahmen abgeht, bei dem die Sachfragen im Mittelpunkt stehen. Denn ich glaube, es gibt relativ viele, auch komplexe Inhalte, um die es gehen wird. Dann ist es gut, wenn a) Sie die Chance haben, die Fragen zu stellen, und b) auch die Möglichkeit besteht, die Antwort zu geben.

Ihr Nachbar – bzw. der personifizierte Nachbar – ist bereits da: Thomas Schnalke ist Geschäftsführer der Flughafen Düsseldorf GmbH. Der Grund, warum wir das jetzt ein bisschen später gemacht haben – Sie haben das vielleicht mitbekommen –, ist: Der zweite Geschäftsführer, Christoph Blume, ist Anfang Oktober überraschend verstorben. Das war der Grund, warum wir neue Termine suchen mussten. Nun ist es an Herrn Schnalke, insgesamt acht dieser Veranstaltungen durchzuführen. Dafür schon mal vielen Dank, dass Sie heute Abend hier sind.

Es gibt eine ganze Menge zu bereden. Ich habe mir mal die Mühe gemacht, immer wieder in den vergangenen Wochen auch in die Zeitung zu schauen. Von der *Westdeutschen Zeitung* findet man online beispielsweise eine Schlagzeile wie: „Die Wirtschaft trommelt bereits für mehr Starts und Landungen.“ Demgegenüber schreibt *Der Westen*, also das Online-Portal der *WAZ*: „Der Bürgerverein will gegen den Flughafen Düsseldorf klagen.“ Auch wenn es in diesem Fall um den Bürgerverein in Lohau-

sen geht, ist schon ganz klar: Es ist eine Debatte, die sehr emotional geführt wird, und es ist auch eine Debatte, die Sie natürlich direkt angeht, weil es etwas mit Ihrem täglichen Leben zu tun hat: Jeden Tag wohnen Sie ja schließlich da.

Ich habe mich manchmal gefragt, als ich die Artikel gelesen habe, worum es da eigentlich geht. Ich habe mir das auch noch mal ein bisschen angeschaut. Im Juni hat der Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH die Entscheidung getroffen und die Geschäftsführung ermächtigt – das muss ich einfach ablesen –, einen Antrag auf Planfeststellung mit einer Änderung der Betriebsgenehmigung zu stellen. Das hört sich erst mal relativ komplex an. Das Ziel ist, ein Jahr später, also im Juni 2014, diesen Antrag wirklich auch bei der Behörde, also beim Landesministerium, einzureichen.

Der Flughafen Düsseldorf – die Informationsbroschüre finden Sie mehr oder weniger auf allen Sitzen – nennt das Ganze „Verfahren zur Kapazitätserweiterung“. Das macht schon deutlich, worüber wir heute Abend reden. Wir reden schon über ein Mehr. Wir reden über ein Mehr an Flexibilität; das wird der Flughafen auch so sagen. Wir reden aber damit auch – das wird der Flughafen auch sagen – über mehr Starts, möglicherweise auch mehr Landungen in gewissen Zeiten. Es geht also schon um ein Mehr, über das wir hier reden.

Wenn ich das richtig verstehe, möchte der Flughafen im Kern flexibler auf Nachfragen reagieren. Das ist die eine Sichtweise. Ihre Sichtweise wird sein: Was bedeutet das denn für mich? Was bedeutet das für mein Zuhause? Bedeutet das mehr Flugzeuge über meinem Haus, über meiner Wohnung? Bedeutet das im Zweifelsfall auch mehr Lärm?

(Lachen – Zuruf: Na klar!)

– Oder auch „zweifelsfrei“.

Über den Düsseldorfer Flughafen sagen die einen: Er liegt verkehrsgünstig. Das sind die, die das vor allen Dingen als Touristen nutzen und in den Urlaub fahren. Nageln Sie mich nicht fest; wir sind, glaube ich, hier in Kaarst ungefähr 15 Kilometer Luftlinie vom Flughafen entfernt.

(Zuruf: 12! – Zuruf: 11 Kilometer!)

– Dann 11 Kilometer, um mal die Größenordnung zu haben.

Dann ist man relativ nah dran als Anwohner. Das macht auch etwas mit einem, wenn man das täglich erlebt.

(Zuruf: Das kann man so sagen!)

– Genau darum wird es heute Abend auch gehen. Es ist ja wichtig, dass wir auch Ihre Fragen nachher hören. Dafür bin ich auch da, dass die gehört werden und Sie auch eine Antwort bekommen.

Es gibt ein paar Dinge zum Verfahren heute Abend. Der Flughafen ist vom Gesetzgeber für das Verfahren darum gebeten worden, solche Informationsveranstaltungen sehr detailliert zu protokollieren. Das bedeutet, es gibt eine Stenografin, die das mit-schreibt, und es bedeutet auch, dass es einen digitalen Mitschnitt gibt; der Abend wird also aufgezeichnet. Das sollen Sie vorher wissen. Das hat etwas mit protokollarischer Pflicht zu tun. Dann ist auch sichergestellt, dass tatsächlich das, was gesagt wird, auch hinterher wieder da ist.

Sie sehen die Mikrofone. Insgesamt sind es drei. Das wird für Sie hinterher die Chance sein, Ihre Fragen zu stellen. Anfangen würde ich allerdings gerne damit,

dass Herr Schnalke einmal einen kurzen Überblick darüber gibt, was sich der Flughafen eigentlich vorstellt, damit wir eine gewisse Grundlage an Fakten haben, worüber wir reden.

Damit der Flughafen nachher die Fragen beantworten kann – egal, wie detailliert sie sind –, gibt es drei zusätzliche Leute, die Sie teilweise – zumindest, wenn Sie sich schon länger mit dem Thema beschäftigen – kennen. Das ist einmal Veronika Bappert; das ist die Leiterin des Nachbarschaftsschutzes und des Kontaktes vom Flughafen Düsseldorf, die sich auch mit Immissionsrecht und Immissionsschutz gut auskennt. Dann haben wir Lutz Honerla, der für Marketing und Strategie beim Flughafen zuständig ist. Bei ihm laufen für dieses Projekt die Fäden zusammen. Schließlich haben wir Andreas Klingler. Das ist der Mensch, der beim Flughafen Düsseldorf für die juristischen Fragen verantwortlich ist. Wenn es also dazu Detailfragen gibt, ist das Bemühen da, diese Fragen auch vernünftig zu beantworten.

Anfangen würde ich gerne damit, dass ich Sie bitte, uns einfach mal einen kurzen Überblick darüber zu geben, was eigentlich geplant ist, damit wir eine gewisse Grundlage haben und alle auch auf demselben Stand sind. – Bitte.

GF Thomas Schnalke: Meine Damen und Herren! Erst einmal ein herzliches Willkommen auch von meiner Seite, einen schönen guten Abend! Ich freue mich sehr, die Gelegenheit zu haben, heute Abend bei Ihnen zu sein, um mit Ihnen unsere Informationsveranstaltung zu machen. Information heißt aus unserer Sicht zum einen – das werde ich jetzt als Erstes tun –, zu erläutern, was der Flughafen, was wir eigentlich als Veränderung der Betriebsgenehmigung vorhaben, und zum Zweiten – das ist mir ein ganz, ganz wichtiges Anliegen – anschließend mit Ihnen ins Gespräch zu kommen. Deshalb werde ich auch versuchen, den Einstieg kurz zu halten und dann vielleicht nötige Informationen später zu geben.

Herr Preger hat es schon gesagt: Wir haben Fachleute unseres Unternehmens bei uns, die in der späteren Diskussion auch die Gelegenheit haben werden, mit Ihnen darüber zu sprechen, welche fachspezifischen Punkte für Sie in der Diskussion wichtig sind.

Wenn Sie einfach mal Dampf ablassen wollen in der Diskussion, dann tun Sie es bitte. Dafür sind wir heute hier bei Ihnen in Kaarst, um Ihnen zu zeigen, was wir wollen, und mit Ihnen ins Gespräch zu kommen. Denn Sie sind unsere Nachbarn, und bei dem, was wir vorhaben, ist es uns immens wichtig, mit unseren Nachbarn zu reden, zu diskutieren und zu hören, was ihre Sorgen und Nöte sind und vielleicht auch Ihre Anregungen sind.

Also gehen wir gleich in die Thematik hinein: Was wollen wir machen? Wir wollen einen Planfeststellungsantrag mit integrierter Änderung der Betriebsgenehmigung beim Landesverkehrsministerium abgeben. Das wollen wir Mitte kommenden Jahres tun. Bis dahin haben wir Gelegenheit, erst mal diesen Antrag natürlich formell vorzubereiten, und zwar mit allen Gutachten und allen Vorarbeiten, die dafür nötig sind – aber eben auch die Zeit zu nutzen, um gerade mit Ihnen darüber zu sprechen, was wir wollen.

Deshalb haben wir es relativ frühzeitig eingestelt und haben gesagt, wir möchten in jedem Fall vor Weihnachten noch diese Veranstaltungen hier bei Ihnen haben, um genügend Zeit zu haben, diese Diskussion mit Ihnen zu führen.

Was heißt es, nachfrageorientierter zu sein? Was meinen wir damit eigentlich? Unser Flughafen ist seit der Rechtskraft unserer aktuellen Betriebsgenehmigung – das war im Jahr 2006 – sehr stark gewachsen. Das ist ein Punkt, den Sie gemerkt haben; das ist richtig. Das ist ein Punkt, den Sie vielleicht auch in seinen Auswirkungen in der Presse gelesen haben. Vielleicht haben Sie auch als Kunde, als Passagier bei uns am Flughafen die Vorzüge unseres Flughafens genossen. Wir sind seit dem Jahr 2006 um ca. 30 Prozent gewachsen, wenn man das Passagiervolumen zugrunde legt. Das ist immens, das ist sehr stark, sehr viel. Das ist auch mehr, als die Branche gewachsen ist.

Warum ist das der Fall? Wir haben es seit dem Jahr 2006, insbesondere in den Jahren nach 2008, geschafft, den Flughafen und die Region für eine Reihe von Interkontinentalverbindungen attraktiv zu machen. Wir haben inzwischen ein sehr, sehr dichtes Netz und hundert Flugbewegungen pro Woche, die interkontinentalen Charakter haben, ein sehr dichtes Netz nach Nordamerika, Urlaubsverbindungen in die Karibik beispielsweise, aber auch Richtung Osten. Wir haben eine sehr starke Verbindung nach Peking. Peking ist als Wirtschaftsstandort gerade für die exportorientierte Wirtschaft in NRW sehr, sehr wichtig. Wir versuchen, das in Richtung Asien auszubauen. Das ist eines der wesentlichen Ziele, die wir für die Zukunft haben, und einer der wesentlichen Punkte, die für uns und unsere heimische Wirtschaft immens wichtig sind. Denn dort sind die Weltmärkte. Dort sind die Kunden, die für unsere Industrie in Düsseldorf und im Umfeld von Düsseldorf – dazu gehören Sie – immens wichtig sind, wenn wir uns die nächsten Jahre und vielleicht Jahrzehnte betrachten.

Wir dürfen aktuell in den Spitzenzeiten während des Tages 47 Flugbewegungen durchführen. Wir haben vor, diese auf 60 zu erhöhen, das heißt in den Spitzenzeiten während des Tagesverkehrs auf 60 statt bisher 47.

(Zuruf: Für welchen Zeitraum?)

Wir wollen darüber hinaus flexibler reagieren können. Wir wollen die Mitnutzung der Nordbahn, die im Angerlandvergleich grundlegend definiert worden ist, flexibler handhaben. Wir dürfen die Nordbahn mitbenutzen, wenn sie als Ausweichbahn fungieren soll, aber wir dürfen sie auch während der Spitzenzeiten des Tagesverkehrs nutzen. Das ist die Definition, die im Angerlandvergleich getroffen worden ist. Der ist schon sehr alt, aber er hat nach wie vor Bestand. Und es ist ein Vergleich mit den Umlandgemeinden, den wir auch weiterhin respektieren wollen und dessen Bestand wir auch weiterhin garantieren wollen. Das ist ein ganz wichtiger Punkt, insbesondere dann, wenn wir darüber sprechen, auf welcher Grundlage der Flughafen in der Kommunikation mit den Umlandgemeinden und mit seinen Anwohnern arbeitet.

Noch einmal: Wichtig ist es uns, Flexibilität bei der Nutzung der Nordbahn zu gewinnen. Denn im Moment müssen wir eine Woche vorher anmelden, wann die Spitzenzeiten im Verkehr während des Tages sind. Das ist im Flugverkehr sehr, sehr schwierig. Denn Sie wissen – ich will nur einmal kurz auf die Imponderabilien eingehen –, wenn wir Streiksituationen oder extreme Wettersituationen haben – das muss noch nicht mal in Düsseldorf sein, das kann auch an irgendeinem anderen Flughafen auf der Welt sein, wo unsere Flugzeuge herkommen –, dann hat man schon mal Verschiebungen und Verspätungen im gesamten Flugsystem. Und auf diese Verschiebungen können wir mit dem starren System, wie wir es jetzt haben, wo Zeitstunden vorgegeben sind, in denen Spitzenzeiten definiert sind und damit die Nordbahn genutzt werden kann, schlecht reagieren. Uns ist es wichtig, dass wir solche Zeiten auch mal flexibler handhaben können und auch mal nach hinten oder auch

nach vorne schieben können, je nachdem, welche Notwendigkeit da gerade gegeben ist. Das ist ein ganz wichtiger Punkt.

Im internationalen Flugverkehr, der wirklich sehr eng getaktet ist, wenn es darum geht, welche Zeiten da genutzt werden, ist es schon nötig, auch mal flexibel reagieren zu können. Wir möchten auch – das ist ein wesentlicher Punkt, der für uns ganz wichtig ist – vielleicht auftretende Verspätungen, die sich während des Tages sehr schnell ansammeln können, nicht abends abbauen müssen und dann über Ausnahmegenehmigungstatbestände gehen müssen, sondern schon während des Tages sagen, wir erklären jetzt eine Stunde, die eigentlich nicht dafür vorgesehen war, zu einer Spitzenstunde. Damit hätten wir die Möglichkeit, wartende oder verspätete Flugzeuge bei uns landen zu lassen, um das Thema nicht bis in den Abend hineinziehen zu müssen. Das ist ein wesentlicher Aspekt, auch gerade im Zusammenhang mit Lärmgegebenheiten.

Das ist das, was wir wollen. Warum wollen wir das? Ich habe eben schon ganz kurz erläutert, dass wir bei der Nutzung der Piste sehr stark von dem sehr inflexiblen, sehr starren System der Anmeldung eine Woche vorher abhängig sind. Das wollen wir aufheben. Wir wollen das nicht mehr eine Woche vorher melden müssen, sondern wir wollen sagen: Für das gesamte Jahr bleiben wir bei der bisherigen Regelung, dass nur in 50 Prozent der Betriebszeiten während des Tages die Nordbahn mitgenutzt werden darf, aber wir wollen das eben über das gesamte Jahr rechnen und nicht mehr nur über nur eine Woche und das eine Woche vorher anmelden müssen.

Wie wollen wir das sicherstellen? Wir wollen schon sagen, wir stehen dazu; 50 Prozent stehen. Das ist auch das, was im Angerlandvergleich geregelt ist, der weiterhin Bestand haben soll. Das Ganze soll darüber geregelt werden, dass bei der Koordination – das ist die Verteilung von Slots an Airlines zu bestimmten Zeiten – dieses Faktum berücksichtigt wird und auch berücksichtigt wird, dass nur zu 50 Prozent der Zeiten 60 Slots zur Verfügung stehen und nicht so unflexibel, wie es bis jetzt gehandhabt werden muss.

Die Aufstockung auf 60 statt 47 Slots habe ich schon erläutert. Das ist das, was nachgefragt wird. Das ist das, was auch schon heute nachgefragt wird. Denn die Spitzenzeiten sind für uns ein ganz entscheidender Punkt, gerade für den Interkontinentalverkehr. Sie wissen, wir sind ein Flughafen, der auch Drehkreuzfunktion hat. Da gibt es ein einfaches Beispiel: Wenn ein Flieger am Vormittag oder in der frühen Mittagszeit nach Nordamerika abgeht, wird er auch gefeudet, gefüttert von Flügen, die aus Deutschland oder aus Europa zugeführt werden und durchgeführt werden müssen, aber zeitlich vorgelagert sind, bevor der Interkontinentalflug abgeht. Wir möchten den Passagieren die Möglichkeit geben, bequem vom Zubringerflug auf den Nordamerikaflug umzusteigen, und ihnen die Zeit geben, das ohne Stress durchführen zu können. Dafür brauchen wir gerade diese Spitzenzeiten.

Wir haben inzwischen eine ganze Reihe von Interkontinentalflügen. Sie können sich vorstellen, dass da eine ganze Menge Zubringerflüge nötig sind, um diese Interkontinentalflüge voll zu bekommen. Dafür brauchen wir diese Spitzenzeiten.

Das ist nur ein Beispiel. Es gibt eine ganze Reihe anderer Beispiele, dass die Spitzenzeitenherausbildung während des Tages immer deutlicher wird. Es gibt auch Täler in der Nachfrage. Wir haben auch Zeiten während des Tages oder Tage während der Woche, in denen die mögliche Kapazität nicht nachgefragt wird, aber ganz deutlich wird: Die Nachfrage in den Spitzenzeiten ist immens hoch, deutlich höher als das, was wir anbieten können. Da wollen wir aufstocken. Da wollen wir sagen: Das, was wir gemeinsam mit den Airlines machen wollen, das, was nachgefragt wird, wol-

len wir auch im Sinne der Erhaltung der Wachstumschancen für den Flughafen Düsseldorf befriedigen, aber auch wegen seiner Bedeutung für die Region.

Ein Punkt, der hier mit Sicherheit erwähnenswert ist, ist die Frage: Welche Bedeutung hat der Flughafen eigentlich für die Region? Er ist Lärmproduzent – keine Frage. Er ist Lärmproduzent, insbesondere wenn man Nachbar des Flughafens ist; das weiß ich. Das ist ein Punkt, der eine Rolle spielt, und auch ein Punkt, den wir sicherlich heute Abend noch tiefer diskutieren werden.

Aber er hat auch die Funktion eines Mobilitätsproviders für die Wirtschaft. Ich habe vorhin schon kurz gesagt: Für die Wirtschaft ist es immer interessanter und immer wichtiger, international vernetzt zu sein, um die Produkte, die hier geschaffen werden, oder die Dienstleistungen, die von unseren Unternehmen angeboten werden, zu den Kunden zu bringen, die immer internationaler werden, zu den Kunden, die immer mehr auch in China oder in anderen Ländern Asiens, aber auch in Nordamerika sitzen. Dort ist es extrem wichtig, möglichst schnell hinzukommen, dort zu sein, ohne groß Umsteigerverkehr über Frankfurt oder über irgendeinen anderen Drehkreuzflughafen generieren zu müssen und damit wieder Zeit zu verlieren. Das ist wichtig für unsere Wirtschaft und deshalb ein entscheidender Punkt, der ein Grund ist, um dem Flughafen Wachstum zu ermöglichen.

Wichtig sind natürlich auch Arbeitsplätze. Das ist ein Punkt, der immer wieder angeführt wird, der meines Erachtens aber auch zu der Diskussion dazugehört. Wir haben 19.500 Arbeitsplätze am Flughafen Düsseldorf, davon 17.500, die definitiv und klar abhängig sind vom Luftverkehr. Das sind alles Menschen, die am Flughafen in insgesamt 200 Unternehmen arbeiten – Servicedienstleister, Airlines, aber auch 2.300 Menschen, die im Konzern Flughafen Düsseldorf GmbH arbeiten. Viele von ihnen sind vielleicht auch hier heute Abend; das würde mich sehr freuen. Das sind Arbeitsplätze, wo Menschen, wo Familien auch davon abhängig sind, dass der Flughafen Düsseldorf seinen Bestand erhalten kann und dass er – das muss man – Wachstum generieren kann, um diese Arbeitsplätze auch weiterhin zu erhalten.

In der Region insgesamt redet man von rund 50.000 Arbeitsplätzen, die durch entsprechende Lieferanten und Zubringer generiert werden. Faktum ist: Der Flughafen kauft jedes Jahr für 200 Millionen Euro Waren und Dienstleistungen ein – dazu gehören auch Bauleistungen und Dienstleistungen aller Art –, davon mehr als 100 Millionen in und um Düsseldorf, also Geld, das in die Wirtschaft hier im Umfeld fließt und damit ebenfalls wieder Arbeitsplätze generiert. Das ist ein Punkt, der meines Erachtens wichtig und erwähnenswert ist, wenn man den Gesamtzusammenhang betrachtet. Das ist der Grund, weshalb ich das sage.

Wenn man über die Ausweitung einer Betriebsgenehmigung von einem Flughafen spricht, ist es ja ein Abwägungsprozess. Es ist ja allein schon vom Gesetzgeber so vorgegeben, dass jedes Planfeststellungsverfahren ein Abwägungsprozess ist. Deshalb ist es auch wichtig, alle Punkte, die damit zusammenhängen, auf den Tisch zu legen. Deshalb tue ich das hier.

Was wollen wir bewahren? Das habe ich vorhin schon gesagt: Ein wichtiger Punkt für uns ist der Angerlandvergleich, ein zentraler Punkt in der Frage, wie wir in der Kommunikation, auch in der Verlässlichkeit mit unseren Nachbarn, mit den Umlandgemeinden umgehen. Der Angerlandvergleich ist sehr, sehr alt, aber er hat Bestand. Er sagt definitiv: die Mitnutzung der Nordbahn in den Spitzenstunden während des Tages und als Ausweichbahn. Das ist vorgegeben, daran halten wir uns, und daran werden wir uns auch mit allen Komponenten unseres neuen Genehmigungsantrages halten. Er hat Bestand.

Gleichzeitig – das ist auch ein wesentlicher Punkt – möchten wir die Nachtflugregelungen so, wie sie heute existieren, auch weiterführen. Sie wissen, zwischen 22 und 23 Uhr dürfen planmäßig nur noch Landungen abgewickelt werden, 33.

(Zuruf: 37!)

Darüber hinaus gibt es Regelungen dazu, welche Ausnahmemöglichkeiten bestehen. Es gibt Regelungen für Homebase Carrier, also bei uns stationierte Airlines. Das ist in der aktuellen Genehmigung enthalten. Diesen Punkt wollen wir auch weiterhin erhalten.

Das heißt, wir wollen keine Ausweitung des Flugverkehrs während der Nachtstunden haben. Wir wollen keine Veränderung der Nachtflugregelungen erreichen, wie sie heute existieren. Ich glaube, auch das gehört zum Punkt Verlässlichkeit.

Die Flugrouten – das ist eine immer wieder zu führende Diskussion – bleiben ebenfalls unverändert. Auch hier wird es also keine Veränderung geben. Die Veränderung, die wir vornehmen wollen, findet tagsüber statt, und sie findet bei uns am Flughafen statt.

Ein weiterer Punkt, der für uns auch noch ein wichtiger ist, ist, dass wir auf unserem Vorfeld insgesamt acht neue Abstellpositionen bauen wollen. Denn für die Spitzenzeiten, in denen wir mehr Flugzeuge auf dem Hof haben, brauchen wir auch entsprechende Parkplätze, das heißt Flächen, die zusätzlich befestigt werden müssen, um hier entsprechend Platz zu schaffen.

Hier ist ein Punkt sicherlich auch erwähnenswert, der in den Gesamtzusammenhang dessen, was eine Erhöhung des Flugverkehrs am Flughafen bedeutet, mit hineingeht – genauso wie die Frage, wie viel Lärm eigentlich mehr produziert wird. Wichtig ist uns im Anwohnerschutz, Lärmschutz zu machen. Sie wissen, wir haben ein laufendes Lärmschutzprogramm. Einige von Ihnen haben es – nicht in Kaarst, aber aus den weiteren Umfeldgemeinden – sicherlich auch genutzt. Wir finanzieren Schallschutzfenster dort, wo die Betroffenheit in den Umlandgemeinden gegeben ist. Wir werden dieses Lärmschutzprogramm so, wie es heute existiert, nicht auslaufen lassen, wie es planmäßig eigentlich vorgeschrieben ist, sondern wir werden es weiterführen.

Darüber hinaus diskutieren wir zurzeit in unseren Gremien ein ergänzendes Programm, das heißt, Lärmschutzfenster, die schon da sind, werden im Rahmen eines Instandhaltungsprogramms, das wir in einem Volumen von etwa 20 Millionen Euro aufbauen wollen, entsprechend gefördert, sodass auch Instandhaltung für ältere Anlagen möglich sein wird.

(Zuruf: Gilt nicht für Kaarst!)

Das ist der Zeitplan für das weitere Vorgehen. Ich habe vorhin gesagt: Ganz wichtig ist uns, heute bei Ihnen zu sein. Wir werden das an einigen anderen Standorten im Umfeld unseres Flughafens ebenfalls tun. Wichtig ist uns, darüber zu informieren, was wir vorhaben, warum wir das vorhaben, welche Punkte und Kriterien uns zu dieser Entscheidung geführt haben und – ganz wichtig – mit Ihnen darüber ins Gespräch zu kommen, was wir wollen, warum wir das wollen, was Ihre Anliegen sind, was Ihre Sorgen und Nöte sind.

Ganz wichtig ist mir, darüber mit Ihnen tatsächlich auch zu diskutieren. Dabei haben wir die Möglichkeit, auch fachspezifische Themen zu diskutieren. Dabei haben Sie auch die Möglichkeit – ich habe es vorhin schon mal gesagt –, Dampf abzulassen;

sagen Sie es einfach. Dann können wir über die Punkte reden, die an Sachfragen zu klären sind, und wir hören uns auch Ihre Sorgen und Nöte an.

Ich freue mich, dass Sie das Angebot annehmen wollen. Das zeigen Sie alleine schon dadurch, dass Sie so zahlreich hier in Kaarst erschienen sind. Aber ich glaube, dass die Diskussion es auch wert ist, geführt zu werden. Denn die Entscheidung, die wir getroffen haben, die Flughafenkapazitäten durch eine neue Betriebsregelung auszuweiten, hilft der Wirtschaft, hilft, Arbeitsplätze zu erhalten und neu aufzubauen. Sie ist wichtig für das gesamte Umfeld rund um unseren Flughafen.

Ich danke Ihnen erst einmal, dass Sie mir zugehört haben.

(Vereinzelt Beifall)

Moderator Sven Preger: Zumindest vereinzelt scheint es dafür auch Applaus zu geben.

Das ist soweit die Einführung. Ich glaube, da stecken ganz viele Punkte drin. Das hat man auch bei Ihnen an den Reaktionen gemerkt. Da gibt es für Sie viele Punkte, die, glaube ich, recht heikel sind und die Sie auch gerne besprechen möchten.

Kurz zum Prozedere: Sie wissen, wer Herr Schnalke ist. Vielleicht wäre es für Sie möglich, wenn Sie an ein Mikrofon gehen, dass Sie auch kurz sagen, wer Sie sind, und uns hier vorne auch sagen, wo direkt die Betroffenheit liegt. Sagen Sie also bitte, ob es exakt Kaarst ist, wo Sie wohnen, oder ob es ein Stück daneben ist, damit wir auch ein bisschen besser einschätzen können, wo Sie herkommen. Bitte stellen Sie auch klar und direkt Ihre Frage. Das hat den Vorteil, weil vielleicht viele die Frage stellen möchten, dass man anderen nicht die Chance nimmt, dazu auch noch etwas zu sagen.

Vielleicht ist es auch ganz sinnvoll – deshalb würde ich gerne in die Debatte einfach einsteigen, weil es ja viele Punkte sind –, noch mal ganz klar zu sehen, worüber wir hier eigentlich reden. Es gibt verschiedene Blöcke, die thematisch sinnvoll sind. Das Erste ist: Wir müssen noch einmal klären, worum es tatsächlich inhaltlich bei diesem Vorhaben geht. Die Gründe haben wir gerade gehört.

Ich glaube, dann gibt es einen ganz großen Block, den wir besprechen müssen, der vor allen Dingen Sie betrifft; das ist die Frage, was das für Sie bedeutet, was Sie dafür oder dagegen machen können. Das sind die Punkte, die, glaube ich, Ihnen besonders am Herzen liegen.

Und ich würde gerne später – das fände ich ganz spannend – sagen: Was bedeutet das denn für das Verfahren? Ich würde Ihnen gerne noch die Information geben, über was für einen Zeitraum wir gerade reden. Ist das ab morgen? Oder welche Möglichkeiten haben Sie, im Rahmen des Verfahrens, das da kommt, Ihre Meinung noch sicherzustellen?

Nur, um das richtig zu verstehen – das wäre sozusagen meine Einstiegsfrage –: Sie sagten gerade, es sind zu Spitzenzeiten momentan 45 Flugbewegungen möglich. Dann nehmen Sie die Nordbahn dazu, und das wollen Sie aufstocken auf 60 Flugbewegungen – zu jeder Stunde oder in welcher Stunde? Vorhin kam, glaube ich, auch die Frage aus dem Publikum: Über welche Stunde reden wir da eigentlich?

(Zuruf: Ist das pro Stunde?)

GF Thomas Schnalke: Wir reden über die Spitzenstunden während des Tagesverkehrs.

(Zuruf: Wann sind die?)

Das ist die zweite Komponente unseres Genehmigungsantrages. Wenn ich das vielleicht noch mal kurz sagen kann, denn ich glaube, das ist auch ein wichtiger Punkt für Sie. Ich verstehe, dass Sie die Sorge haben: Dann legen sie das alles genau dann hin, wenn ich schlafen will. Das ist eine völlig verständliche Frage.

(Zuruf: Wir kennen Sie! Das ist das Problem!)

Moderator Sven Preger: Geben Sie ihm vielleicht einmal die Chance, kurz darauf zu antworten.

GF Thomas Schnalke: Lassen Sie mich noch einmal erläutern, was wir eigentlich wollen. Spitzenstunden während des Tages sind üblicherweise am Morgen. Sie wissen, wir fangen um 6 Uhr an.

(Widerspruch)

Sie sind üblicherweise am Morgen, sind in der Zeit zwischen 7 und 10 Uhr in etwa zu lokalisieren, dann noch mal während der Mittagszeit, und dann gibt es noch mal eine Phase, die am Nachmittag oder am frühen Abend da eine Rolle spielt.

(Zurufe)

Das sind die Spitzenstunden, in denen wir einen Nachfrageüberhang gegenüber den zur Verfügung stehenden Slots haben, die wir heute fliegen können. Da wollen wir von heute 47 möglichen auf 60 aufstocken.

Dann kommt die Frage: Wie häufig passiert das denn während des Tages? Die Definition des Angerlandvergleichs – dazu stehen wir – sagt: zu 50 Prozent der Betriebszeiten über Tage. Das sagt eigentlich schon klar, wann.

Moderator Sven Preger: Sie haben 16 Stunden Betriebszeit.

(Zuruf: 17!)

Das heißt, wir reden über acht Stunden

GF Thomas Schnalke: Wir haben 16 Stunden Betriebszeit, acht Stunden während des Tages dürfen wir das. Aber was wir wollen, ist eine höhere Flexibilität in der Mitnutzung der Nordbahn. Das heißt, es gibt auch Tage, in denen wir eine höhere Anzahl von Stunden in der Nachfrage nach Spitzenstunden haben. Da wollen wir die Gelegenheit haben, auch mehr als diese 50 Prozent nutzen zu können, wenn wir dann an anderen Tagen weniger als 50 Prozent haben.

Insgesamt möchten wir gerne eine Mitnutzung der Nordbahn zu 50 Prozent haben, aber gerechnet über das gesamte Kalenderjahr. Heute müssen wir das machen, indem wir eine Woche vorher anmelden, an welchen Stunden für die kommende Woche wir Spitzenstunden haben werden. Das macht uns unflexibel. Das ist starr, und das ist für das bestehende System im Luftverkehr nicht mehr möglich durchzuhalten.

Moderator Sven Preger: Kann man das quantifizieren? Über wie viel reden wir denn dann in der Summe? Sie wissen ja wahrscheinlich, wie viele Flugbewegungen wir gerade im Jahr haben. Wie viel wird das denn dann mehr, wenn man das aufs Jahr betrachtet? Wir möchten gerne eine Vorstellung von der Größenordnung bekommen.

GF Thomas Schnalke: Rechnerisch ergeben sich aus den 50 Prozent, 60 statt 47, insgesamt 318.000 Slots, die dann theoretisch geflogen werden könnten.

Moderator Sven Preger: Und momentan liegen Sie bei wie viel?

GF Thomas Schnalke: Momentan sind es 252.000.

(Oh-Rufe)

Das heißt – vielleicht darf ich das noch sagen –, das ist das, was in der Genehmigungssituation heute vorhanden ist und was wir mit der neuen Genehmigungssituation anstreben.

Das, was in der Realität geflogen wird, ist eine andere Zahl. Die Erfahrung aus den vergangenen Jahren sagt, dass insgesamt 80 Prozent der durch eine Genehmigung möglich gemachten Slots tatsächlich auch genutzt und geflogen werden und zu Flugbewegungen führen. Dann wären wir bei 256.000. Das ist das, was realistisch ist. Das entsteht dadurch, dass an bestimmten Tagen während des Jahres, zum Beispiel an Ostern oder an Weihnachten, deutlich weniger Flugverkehr stattfindet, da auch nicht die Anzahl der Slots benötigt wird – das sind nur zwei Beispiele –, oder zu bestimmten Zeiten während einer Woche oder während eines Tages zum Beispiel. Samstagnachmittag ist ein Zeitpunkt, zu dem deutlich weniger Nachfrage ist als zum Beispiel am Montagmorgen, wo eine riesengroße Übernachtung besteht.

Das heißt, es gibt Unterschiede. Es gibt Slots, die gar nicht geflogen werden, gar nicht nachgefragt werden. Die Erfahrung sagt: Nur 80 Prozent der möglichen werden genutzt. Das sind eben 256.000. Das ist in dem Bereich, was heute genehmigt ist.

(Zuruf: Schöngerechnet!)

– Ich verstehe, dass Sie sagen: schöngeredet. Diese Rechnung hat aber Bestand, weil sie auf Erfahrungswerten beruht.

Moderator Sven Preger: Gehen Sie ruhig ans Mikrofon; dann haben Sie die Chance, dass Sie von allen gehört werden.

Jetzt würde ich als Anwohner hergehen und sagen: Na ja, der Erfahrungswert ist schön und gut. Jetzt sagt ihr, Flughafen Düsseldorf, ihr macht da nur 60. Wie stellen Sie denn sicher, dass Sie dann die Restkapazität –

(Zuruf: Dürfen wir Fragen stellen?)

– Ja. Das hatten wir dreimal bereits gesagt.

Bitte nutzen Sie die Mikrofone, und stellen Sie sich kurz an. Dann kann ich Sie aufrufen. Dann weiß ich, dass Sie etwas sagen möchten.

Wie stellen Sie denn für die Anwohner sicher, dass Sie diese Restkapazitäten nicht auf einmal nutzen?

GF Thomas Schnalke: Das ist nicht sicherzustellen. Das, was nutzbar ist und was genehmigt ist, möchten wir natürlich auch gerne nutzen. Ich sage ja nur: Die Erfahrung sagt, dass es mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht genutzt wird. Ich möchte nicht verhehlen, dass das genehmigungsrechtlich möglich ist. Das steht völlig außer Frage. Da müssen wir, glaube ich, auch gerade hier bei einer Veranstaltung wie heute Abend offen sein und sagen: Wir beantragen das. Ich glaube nur nicht, dass es wirklich genutzt wird – noch einmal.

Moderator Sven Preger: Sie waren, glaube ich, der Erste. Vielleicht sagen Sie kurz, wer Sie sind und was Ihre Frage ist.

Peter Krings: Guten Abend! Mein Name ist Peter Krings. Ich wohne hier in Kaarst. Wenn man sieht, dass im August hier 4.318 Flüge im 90-Sekunden-Takt drübergehen und das monatelang, wenn Schönwetter ist, und über die Essener, Duisburger Seite kommt nichts rüber, bin ich dafür, dass man eventuell mal intelligenter darüber nachdenkt, das mal auch anders zu machen. Denn wir haben immer in diesen schönen Tagen den ganzen Blödsinn hier vom Flughafen, und das kriegen wir gar nicht mehr mit. Und das mit 70 Phon über den Häusern. Das ist unerträglich geworden. Das geht einfach nicht mehr. Wenn das dann noch höher geht, haben wir auch abends über 23 Uhr usw., dann machen wir unsere Fenster – – Oder Gartenzeiten können wir dann abhaken. Das ist einfach ganz böse.

(Beifall)

Moderator Sven Preger: Das heißt, Herr Krings, wenn ich Sie richtig verstehe, wäre die Frage, die sozusagen dahintersteht: Gibt es eine Chance, auch noch mal über die Flugrouten nachzudenken?

Peter Krings: Ja. Warum machen wir nicht mal eine Woche Essen/Oberhausen und eine Woche hier und eine Woche mal über die Königsallee oder so etwas?

(Beifall)

Aber da sitzen ja die Geschäftsleute, die Ihnen das Geld bringen.

Moderator Sven Preger: Die Frage, die dranhängt, ist: Was betrifft die Flugrouten? Wenn ich das richtig weiß, hängt das mit dem Wind zusammen. Aber das wissen Sie besser als ich. Welche Möglichkeiten gibt es, die Flugrouten zu gestalten?

(Zurufe)

– Lassen Sie doch kurz einmal darauf antworten, und dann sind Sie als Nächster dran. – Nutzen Sie das Mikrofon; dann haben wir die Chance, Sie zu hören.

Bürger: Ich wohne direkt hier in Kaarst, in der Girmes-Kreuz-Straße 35. Das heißt, diese 4.000 Flugzeuge fliegen über mich hinweg. Das sind alles nicht nur vermutete Flugzeuge. Ich habe extra eine Station aufgebaut.

Es gibt ein ILS-System, das diesen Landeanflug ja bestimmt. Wie ist es, dass das ganze Jahr dieser Flug über mein Haus hinweggeht und zufälligerweise heute 200 Meter Luftlinie nach hier verzogen ist? Das geht das ganze Jahr über mein Haus, und wird heute nach hier verzogen. Warum?

Moderator Sven Preger: Ich habe vorhin mit den Leuten vom Flughafen Düsseldorf gesprochen. Es gibt tatsächlich – Sie müssen mich korrigieren, wenn das falsch ist – aktuell eine Situation, die dafür sorgt, dass temporär die – – Sie schütteln mit dem Kopf, Frau Bappert. Vielleicht können Sie kurz etwas dazu sagen.

GF Thomas Schnalke: Lassen Sie mich kurz antworten. Ich glaube, das ist das Beste.

Ich habe die Frage verstanden, die Sie gestellt haben: Warum fliegen die nicht über Essen ab? Sie wissen, das wechselt, und das hängt von der Wetterlage ab.

Peter Krings: Den ganzen November geht es über Essen raus, und wir kriegen nichts mit. Und wenn wir hier Schönwetter haben – den ganzen Sommer haben wir im 90-Sekunden-Takt die Dinger über uns –, da ist mit Garten, mal draußen sitzen oder grillen, nur noch Mist.

(Zustimmung)

GF Thomas Schnalke: Ja, ich verstehe das. Sie wollen ja wissen: Warum gehen die nicht über Essen raus, wenn schönes Wetter ist? Sie haben völlig recht: Bei schönem Wetter haben wir häufig Ostwindlagen. Und bei Ostwindlagen wird Richtung Ratingen und dann über Essen hinaus gestartet.

Bürger: Ich meinte aber die Anflüge!

GF Thomas Schnalke: Die Anflüge, die Landungen, die hier über den Westen gehen, sind natürlich bei entsprechenden Windlagen auch da. Bei Ostwindlage finden die Landungen natürlich auch in die Richtung statt, das heißt, über dieses Gebiet hier, von Westen, wird angeflogen, um zu landen. Und gestartet wird dann Richtung Essen raus. Das ist bei Ostwindlagen so. Bei Westwindlagen ist es genau umgekehrt.

Üblicherweise haben wir in etwa eine Verteilung zwischen 70:30 und 80:20. Das kann je nach Wetterverhältnissen während eines Jahres schwanken.

Bürger: 80 Prozent über Kaarst?

GF Thomas Schnalke: 80 Prozent Westwind und 20 bis 30 Prozent Ostwind. Das ist das, was die Statistik aussagt.

Bürger: Die Frage ist: Warum ändern Sie das nicht? Das hat ja nicht nur etwas mit Physik zu tun, sondern wir haben moderne Flugzeuge, die das mit Sicherheit auch mit 10 Stundenkilometern schneller durchfliegen können.

GF Thomas Schnalke: Ich bin kein Aerodynamik-Spezialist. Insofern muss ich die Frage vielleicht an einen solchen Fachmann weiterverweisen. Das werde ich gerne mal machen. Aber das, was ich weiß, ist, dass tatsächlich die Windrichtung einen immensen Einfluss darauf hat, wie der Steigwinkel eines Flugzeuges aussehen kann.

Das heißt, ein Flugzeug muss schon gegen den Wind starten, um auch entsprechend sicher starten zu können. Ich glaube, dieser Aspekt spielt hier auch eine große Rolle. Wir wollen ja alle, dass unsere Flugzeuge sicher starten und landen können. Deshalb müssen ein Flugzeugführer und auch die Deutsche Flugsicherung, die das ja bestimmt, berücksichtigen, dass Flugzeuge gegen den Wind starten und auch gegen den Wind landen.

Bürger: Das ist aber doch bei den Landungen unerheblich. Der kommt mit 250 Stundenkilometern hier rein. Und ob der ein bisschen Gegenwind hat und drei Gramm Sprit mehr verbraucht, das ist ja wohl eine andere Geschichte. Aber 80 Prozent zu der anderen Seite, das muss man ändern können.

Das liegt sicher auch in Ihrer Macht und auch in Ihrer Kompetenz, so etwas zu ändern.

(Zuruf: Auch bei Windstille!)

GF Thomas Schnalke: Lassen Sie mich noch einmal kurz etwas sagen. Ich glaube, es ist wichtig, das noch einmal herauszustellen, weil ich auch diese Diskussion wichtig finde. Das Anliegen ist auch eines, das absolut berechtigt ist. Nur, wir müssen einen Punkt bei der Diskussion berücksichtigen: Die Frage, aus welcher Richtung ein Flughafen angeflogen wird, bestimmt ausschließlich die Deutsche Flugsicherung, das heißt die Fluglotsen, die in unserem Tower sind oder im Tower in Langen sind und die oberen Flugräume kontrollieren. Wir als Flughafen haben darauf keinerlei Einfluss. Das ist ein ganz, ganz wichtiger Punkt in der Diskussion.

Einfach mal Flugrouten zu ändern, um andere Gebiete unserer Nachbarschaft zu belasten oder zu entlasten, geht aus der Sicht des Flughafens nicht. Die Flugsicherung ist die einzige, die Flugrouten und auch die Anflugrichtung bestimmt.

Moderator Sven Preger: Sie warten schon einen Moment. – Bitte.

Karl-Heinz Kreuels: Dann bringen wir das noch mal auf den Punkt. Mein Name ist Karl-Heinz Kreuels. Ich wohne hier in Kaarst, bin hier Volkshochschulleiter und seit dem Jahr, wo ich hier wohne, sehr überrascht, was ich hier erleben musste, weil die Information, wie es mit dem Fluglärm in Kaarst ist, bei Weitem hinter dem zurückbleibt, was tatsächlich hier stattfindet.

Sie werben in Ihrer Broschüre ausdrücklich damit, dass es mit Ihrer Betriebserweiterung keine neuen Betroffenenheiten geben wird. Sie buhlen also sozusagen um dieje-

nigen, die nicht betroffen sind. Darf man das so verstehen, dass wir in Kaarst noch mehr Lärm ertragen müssen, damit es anderswo ruhig bleibt?

(Beifall)

GF Thomas Schnalke: Das ist wahrscheinlich ein bisschen unglücklich formuliert; das sehe ich auch so. Der Punkt, den wir meinen, ist folgender – vielleicht lassen Sie mich das ganz kurz erklären –: Sie haben völlig recht, wenn Sie sagen, wir werden mehr Fluglärm haben. Denn in den Stunden, in denen wir 60 statt 47 Flugbewegungen machen, erzeugen mehr Flugbewegungen mehr Lärm und damit auch mehr Betroffenheit.

Was wir in der Broschüre meinen, ist ein anderer Punkt, nämlich der, dass nach den Berechnungen – so lauten die Berechnungen bisher –, die entsprechend der Lärmbelastungen auf die Karten in der Umgebung abgebildet werden, weitere „Betroffenheiten“ gemäß den Regulierungen des Lärmschutzes und den Berechnungsformeln des Lärmschutzes nicht entstehen werden. Das Mehr wird also nicht dazu führen, dass mehr Dauerschallschutzpegel in mehr Gegenden rund um den Flughafen herum entstehen wird. Das ist die formelle, die mathematische, die lärmphysikalische Berechnung, die eben genau dieses Ergebnis zeigt.

Das heißt aber nicht, dass wir nicht sehen, dass es Betroffenheit auch bei Ihnen durch die Erhöhung der Anzahl von Flugbewegungen geben wird.

Moderator Sven Preger: Herr Kreuels, ist das soweit beantwortet?

Karl-Heinz Kreuels: Für mich ist das nicht so wirklich beantwortet. Was für uns zumutbar ist, das sollte auch anderen im Umland zumutbar sein. Wenn Sie zum wirtschaftlichen Wohle des Landes mehr fliegen müssen, warum überzeugen Sie nicht die, die bis heute keine Lasten tragen?

Bahnausrichtungen und Flugrouten sind nicht gottgegeben, sondern die werden ausgedacht, die werden verhandelt, übrigens in nicht sehr transparenten Verfahren. Ich habe im Internet, wo sonst alles Mögliche genau dargelegt wird, nichts darüber gefunden, wie Sie zu den Flugrouten kommen. Warum legen Sie das nicht offen, wie das ist, und machen ein offenes Verfahren?

Moderator Sven Preger: Ich glaube, das ist eine Anregung, die aus zwei Ecken kommt. Das kann man ja als Information online stellen und sagen: Wie kommt man eigentlich zu diesen Flugrouten? Es gibt ja auch die Homepage zu diesem Verfahren. Da muss man das vielleicht um diesen Punkt ergänzen. – Frau Bappert.

Veronika Bappert: Vielleicht kann ich dazu etwas sagen. Die Flugrouten sind, wie vorhin schon gesagt, im Verantwortungsbereich der DFS Deutsche Flugsicherung. Sie müssen so festgelegt werden, dass sie möglichst wenig Menschen betreffen.

(Lachen – Zuruf: Auf jeden Fall keine Düsseldorfer!)

Das wird berechnet. Da wird die Bevölkerungsdichte berücksichtigt, und die Flugrouten werden so festgelegt – und auch die Kurven eingeleitet –, dass sie eben eine optimale Bahn haben.

Bei den Landungen haben Sie völlig recht; die verlaufen in gerader Verlängerung. Da gibt es auch zurzeit noch nichts anderes; das muss ich leider so sagen.

Ab etwa 18 Kilometer Entfernung vom Flughafen in gerader Verlängerung der Bahn müssen die Flugzeuge auf diesem Instrumentenlandesystem sein.

(Zuruf: Aufteilen!)

Die Landungen werden – – Ja, genau, die fliegen immer gegen den Wind an. Die Flugsicherung – das hat Herrn Schnalke gesagt – legt die Flugrichtung aufgrund des Windes fest und verteilt eben in den Zwei-Bahn-Stunden auf beide Bahnen und geht in den Ein-Bahn-Stunden auf eine Bahn.

(Zuruf: Aber darauf müssen Sie Einfluss nehmen!)

– Das ist technisch nicht möglich, das ist einfach so, tut mir leid.

(Zurufe)

Moderator Sven Preger: Warten Sie, vielleicht gehen wir der Reihe nach. Sie warten auch schon einen Moment.

Lothar Heyer: Mein Name ist Lothar Heyer. Ich wohne ziemlich mitten in Kaarst und bin einigen vom Flughafen schon bestens bekannt, auch Frau Bappert seit mehr als zehn Jahren. Sie haben vorhin den Angerlandvergleich erwähnt und dabei auf die 50-prozentige Mitnutzung der zweiten Lande- und Startbahn verwiesen. Was Sie dabei natürlich nicht gesagt haben, ist, dass diese 50-prozentige Nutzung und die Flugbewegungen insgesamt an der sogenannten Einbahnkapazität zu bemessen sind, die Sie seit Jahren künstlich so hochrechnen, dass Sie hier oft noch nicht mal mehr die Flieger gesittet in die Luft bekommen.

Ich habe eine Aufnahme gemacht, wo man sehen konnte, dass zwei Flieger hintereinander hochgingen, wobei der zweite Flieger, eine kleinere Maschine, in die Wirbelschleppe des vor ihm fliegenden großen Vogels kam und dabei auf einmal ganz plötzlich links in Startrichtung abwich und auch da blieb.

Das einmal zu der Einbahnkapazität, die ich doch bitten möchte auch einzuhalten und nicht immer daran herumzufrickeln.

Dann haben Sie in der Betriebsgenehmigung behauptet, Kaarst sei wegen des herrschenden Ostwindes nur zu 20 Prozent vom startenden Verkehr betroffen. Ich habe Aufzeichnungen gemacht – und die decken sich mit anderen –, dass wir 365 Tage im Jahr Krach haben. Wenn die landenden nicht kommen, haben wir die startenden. Unser Wendehammer am Nelkenweg ist der Drehpunkt für alle Idioten, die da hochfliegen – mit über 70 dB(A).

Frau Bappert behauptet schon seit Jahren, bei uns fliegen keine Flieger. Ich habe Herrn Ludwig letztes etwas gezeigt: Die fliegen über uns, auch wenn die Kurven nachher ein bisschen geschönt werden.

(Beifall)

Angelika Pollmann: Mein Name ist Angelika Pollmann. Ich wohne auch in Kaarst. Grundsätzlich möchte ich sagen: Zu den Flugrouten wurde schon 1998 – da ist das, glaube ich, festgelegt worden; das kann man lesen – etwas geschrieben. Als die erste Erweiterung war, hat schon die DFS oder jemand anderes geschrieben, dass die Flugrouten nicht eingehalten werden können, dass gestreut werden muss. Herr Schnalke, das möchte ich zu dem Punkt sagen, wo Sie sagen, die werden eingehalten. Das stimmt also nicht; das können Sie auch nachlesen.

Dann geht es auch um ein grundsätzliches Problem. Ob Sie nun über Essen einfliegen oder über Kaarst, alle haben das gleiche Problem. Ich möchte das jetzt gar nicht irgendwem zuschustern. Unsere Hilfe ist nur der aktive Lärmschutz und nicht der passive. Der kommt für Kaarst überhaupt nicht infrage. Wir fallen nicht darunter. Der aktive Lärmschutz ist eben: weniger fliegen.

(Beifall)

Ich habe noch eine Frage. Sie schreiben in Ihrer Broschüre in dem Infokasten „Was ist neu?“, „Verbesserte Reaktionsmöglichkeit der DFS bei Verspätungen“. Wenn die Flugzeuge um 20 Uhr kommen, können Sie ja heute schon bei 45 Flugbewegungen nicht die Verspätungen auffangen. Wie soll das bei 60 gehen? Wie soll die DFS da reagieren?

Ich bin seit zehn Jahren dabei und sammele seit zehn Jahren Antworten auf meine Beschwerden. Grundsätzlich ist immer Gewitter, ein Kofferband klemmt, eine Tür klemmte, der Vulkan war es einmal. Aber meistens ist es Gewitter oder an irgendeinem fremden Flughafen irgendein Verschulden.

Moderator Sven Preger: Das war die Frage: Wie gewährleisten Sie, dass die Verspätungen abgebaut werden?

GF Thomas Schnalke: Ich glaube, die Frage war darauf gerichtet: Was heißt eigentlich höhere Flexibilität beim Abbau von Verspätungen? Warum wollen wir die Flexibilität genau auch dafür?

Die Begründungen, die Sie genannt haben – ein Kofferband klemmt oder eine Tür klemmt an irgendeinem anderen Flughafen –, sind gute Beispiele. Denn es sind in der Tat ganz vielfältige Gründe, die dazu führen, dass ein Flugzeug Verspätung haben kann.

Ich habe es vorhin schon kurz gesagt; Sie haben es noch einmal erwähnt, und es ist richtig: Im Wesentlichen und hauptsächlich haben wir Verspätungen schon an anderen Flughäfen, die irgendwo sein können – Palma, Barcelona, Madrid, was auch immer. Diese Verspätungen entstehen dadurch, dass an diesen Flughäfen Probleme auftauchen, die dazu führen, dass die Flugzeuge dort schon später starten können und dann natürlich automatisch bei uns später landen müssen, aber in den meisten Fällen dann auch wieder raus müssen, und zwar so schnell, wie es irgendwie geht.

Wenn wir gegen Abend eine Verspätungssituation aufgebaut haben – was ja auch durchaus vorkommt, wenn viel Verkehr stattfindet –,

(Zuruf: Jeden Abend!)

haben wir heute die Situation, dass die Stunden, in denen Spitzenverkehr stattfinden darf, vorher schon vorgegeben sind. Ein Beispiel: Nur bis 20 Uhr sind Spitzenstunden

definiert, eine Woche vorher, weil das planmäßig so vorgesehen war, aber dann tauchen aus den von Ihnen genannten Gründen Verspätungen auf.

Mit der neuen Genehmigung würden wir die Möglichkeit haben, auch die Zeit nach 20 Uhr, also bis 21 Uhr, vielleicht auch bis 22 Uhr, schnell und am selben Tag zu Spitzenstunden zu erklären, um den verspäteten Flugverkehr runterzubekommen und die Abendstunden damit zu entlasten. Das ist eine Chance, die wir uns damit eröffnen.

Ich sage bewusst – lassen Sie mich das noch einmal herausstellen –: Das ist ein weiterer Grund für uns, diese Flexibilisierung herzustellen, neben dem Grund, in der Abwicklung des Verkehrs flexibler zu sein; ich möchte das nicht verhehlen. Aber es entsteht damit eine Chance, gerade im Nachtflugverkehr Entlastungen zu erzeugen.

Lassen Sie mich einen weiteren Punkt benennen, den ich vorhin vergessen habe. Damit möchte ich das aufnehmen, was Sie gerade gesagt haben. Für uns ist ein ganz entscheidender Punkt, dass der Nachtflugverkehr mit den Regeln weiterbesteht, die heute schon existieren. Denn er ist eingeschränkt. Er ist eingeschränkt, insbesondere wenn man es mit anderen Flughäfen vergleicht. Das ist in Ordnung; das ist berechtigt. Denn wir haben einen Flughafen, der sich in einem sehr bevölkerungsstarken Gebiet befindet.

Das heißt aber auch, dass wir Regelungen haben müssen, die Aussagen dazu machen, was passiert, wenn Ausnahmetatbestände vorliegen. Sie wissen, wir haben Ausnahmeregelungen, die in der bestehenden Betriebsgenehmigung vorhanden sind, dort insbesondere für die Airlines, die bei uns sogenannte Homebase Carrier sind, das heißt die einen Schwerpunkt – in diesem Fall Wartungsschwerpunkt – bei uns am Flughafen Düsseldorf haben.

Wichtig ist für uns, Anreize zu schaffen, um verspätete Landungen teurer zu machen. Das ist ein wesentlicher Punkt, der gerade in den letzten Wochen gelungen ist. Wir haben eine Vereinbarung mit den Airlines auf unserem Flughafen getroffen, dass die Landegebühren, die sie zahlen müssen, wenn sie bei uns später landen – also in den Abendstunden –, deutlich höher sind als die während des Tages. Bis zu 700 Prozent müssen in den Abendstunden mehr gezahlt werden als während des Tages. Das ist eine Vereinbarung, die fest ist, die vereinbart ist und die ab dem 01.01.2014 gelten wird.

(Zuruf: Wann beginnen bei Ihnen die Abendstunden?)

Wir haben eine Regelung, die, glaube ich, ab 22 Uhr beginnt. Dann ist sie gestaffelt bis nach hinten raus für jede Stunde, die es später wird.

(Zuruf: Werden Sie doch mal konkret!)

– Das kann Herr Honerla viel, viel besser beantworten als ich.

Moderator Sven Preger: Ich glaube, ich habe es in der Broschüre auch gelesen. Es gibt exakte Regelungen. Festgelegt ist – schlagen Sie es einmal kurz nach; dann können Sie es ergänzen – eine gewisse Anzahl von Starts und Landungen nach 22 Uhr, in der Stunde von 22 bis 23 Uhr. Dann greifen gewisse Ausnahmeregelungen.

(Zuruf: 24 Uhr!)

– Moment!

Vielleicht können Sie einmal kurz etwas dazu sagen.

Lutz Honerla: Zunächst einmal möchte ich auf die Frage nach den gestaffelten Lärmentgelten eingehen. Wir haben es auch in der Broschüre stehen, die verteilt worden ist. Es gibt eine Staffelung, die über den Tag läuft: 22 bis 23 Uhr, eine Verteuerung von 23 bis 24 Uhr und dann von 5 bis 6 Uhr morgens. Das sind die unterschiedlichen Staffeln, mit denen wir die lärmabhängigen Entgelte, wie Herr Schnalke gesagt hat, bis 700 Prozent teurer machen.

(Zurufe)

Angelika Pollmann: Sie müssen heute schon von 21 bis 22 Uhr beide Bahnen nutzen. Sie schaffen es heute schon nicht, bei 45 Flugbewegungen die Verspätungen einzuholen. Das verschiebt sich in die Nacht.

Die Nachtflugbestimmungen am Düsseldorfer Flughafen sind so wunderbar ausgelegt, dass mit dem Punkt 7 eigentlich alles wieder ausgehebelt wird, und fast immer werden Sondergenehmigungen erteilt. Das heißt für uns, auch die Homebase Carrier in Düsseldorf – das sind acht Airlines – dürfen morgens von 5 bis 6 Uhr einfliegen, ohne Sondererlaubnis. Das heißt, bei uns endet demnächst die Nacht, wenn es nachts nicht genehmigt wird – das könnte ja mal sein –, um 5 Uhr.

(Zuruf: Die kommen jetzt schon morgens um 5 Uhr!)

Der Abend endet um 24 Uhr, und die Flieger, die nicht landen können, kommen morgens um 5 Uhr. Das haben wir häufig jetzt schon. Aber, wie gesagt, das ist ja genehmigt.

(Zuruf: Es kommen auch nach 24 Uhr noch welche!)

Moderator Sven Preger: Sie warten schon relativ lange. Bitte stellen Sie Ihre Frage und sagen Ihren Namen dazu.

Markus Wetzler: Mein Name ist Markus Wetzler, ich komme von der Piratenpartei Kaarst. Ich glaube, wir müssen uns nichts vormachen. Die Belastungen für die Bürger werden mehr werden, sie werden am Tag mehr werden, und sie werden in der Nacht mehr werden. Das ist eine ganz klare Geschichte. Man versucht, uns hier zu informieren oder vielleicht auch – anders ausgedrückt – zu beschwichtigen.

Ich kann nur allen Bürgern raten, beim Planfeststellungsverfahren entsprechend Einwendungen zu erheben. Das ist das Wichtige. Das Verfahren steht hier in der Broschüre drin. Erheben Sie Einwendungen, wenn Sie betroffen sind. Nur dann werden Sie eine Möglichkeit haben, dass wir hier zu einem positiven Ergebnis für die Bürgerinnen und Bürger kommen.

Sie sagen hier in der Broschüre: „Alle unsere unternehmerischen Entscheidungen fußen auf einer verantwortungsbewussten Interessenabwägung, mit dem Ziel, Ihre Bedürfnisse als Anwohner zu achten.“

Meines Erachtens stehen die wirtschaftlichen Bedürfnisse hier ganz klar im Vordergrund und die Bedürfnisse der Anwohner im Hintergrund.

(Beifall)

Denn wenn ich eine Seite weiter blättere, sehe ich bei den Zielen nur noch die wirtschaftlichen Ziele für den Flughafen. Ich sehe hier gar keine Ziele mehr, was die Bedürfnisse der Anwohner betrifft.

Jetzt kommt die Frage. Wir haben die Möglichkeit, einen Antrag für Schallschutzmaßnahmen einzureichen. Da würde ich gerne wissen, wie viele solcher Anträge bei Ihnen eingehen, wie viele davon genehmigt werden und warum es nur einen Zuschuss gibt. Wenn der Flughafen schon Geld mit mehr Flügen verdient, dann soll auch der Bürger entsprechend bei den Schallschutzmaßnahmen nicht nur bezuschusst werden, sondern die Schallschutzmaßnahmen müssen vollständig übernommen werden.

(Beifall)

Veronika Bappert: Darauf möchte ich kurz antworten. Herr Schnalke sagte schon, dass Kaarst grundsätzlich nicht von dem Schallschutzprogramm betroffen ist.

(Zurufe: Warum?)

– Dazu kann ich auch etwas sagen. Wir basieren ja jetzt unser Schallschutzprogramm noch auf der Genehmigung aus dem Jahre 2005. Dort ist eine 60-dB(A)-Kontur festgelegt worden, die übrigens deutlich über das hinausgeht, was das Fluglärmsgesetz vorschreibt. Dort ist eben Kaarst nicht mit drin.

(Zuruf: Was ist eine 60-dB(A)-Kontur?)

– Es wird ein äquivalenter Dauerschallpegel am Tag gerechnet. Das ist ein Mittelungspegel, ein Lärmmaß, das für solche Berechnungen vorgeschrieben worden ist. Die Grenze ist bei 60 dB(A) am Tag, ein Mittelungspegel.

(Zuruf: Wieso den ganzen Tag über? Die Flieger kommen ja zeitlich versetzt rein! Und jeder einzelne Flieger produziert einen bestimmten dB-Wert!)

– Für Fluglärm wird ein Pegel über die sechs verkehrsreichsten Monate gemittelt, einmal für den Tag – das heißt von 6 bis 22 Uhr. Für die Nacht wird eine Maximalpegelkontur genommen, weil der Mensch nicht von einem Mittelungspegel aufwacht – das ist zu Recht eine Beschwerde –, sondern durch die Einzelschallereignisse.

Bei uns ist damals in der Genehmigung eine Kontur festgelegt worden, dass in der Nacht im Schnitt – jetzt muss ich aufpassen, weil es so viele Kriterien gibt – achtmal 71 dB – – Also acht Pegel im Schnitt pro Nacht müssen 71 dB erreichen oder überschreiten. Das ist in Kaarst aufgrund der Tatsache, dass Sie nur 20 bis 30 Prozent Ostwindwetterlagen haben, nicht gegeben.

Im Fluglärmsgesetz ist es ein anderes Kriterium. Dort reicht die Nachtschutzzone auch deutlich weiter Richtung Kaarst, erreicht die Lauenburg, geht aber nicht bis in das dicht bewohnte Gebiet von Kaarst hinein.

(Lachen – Zuruf: Das stimmt nicht!)

Für die Gebiete – –

(Zuruf: Sie haben mir mal aufgezeichnet, dass es bis nach Kaarst geht!)

– Was geht bis nach Kaarst, Entschuldigung?

(Zuruf: Der Bereich für die Lärmberechnung!)

Ich bleibe erst mal bei der Frage, ob wir alles zahlen oder nicht. In den Tagschutzzonen und Nachtschutzzonen von 2005 übernehmen wir die vollständigen Kosten. Beim Fluglärmgesetz ist es anders. Im Fluglärmgesetz ist ein Höchstbetrag von 150 DM pro Quadratmeter Wohnfläche vorgegeben.

(Zuruf: D-Mark? – Zuruf: Das ist für uns uninteressant!)

Moderator Sven Preger: Wenn ich das richtig verstehe, ist es so, um das klar zu sagen: Für die Menschen, die hier in Kaarst sind, fallen die aktuellen Berechnungen so aus, dass die Leute hier momentan nichts bekommen. Das bedeutet auch: Das wird sich möglicherweise erst mal auch nicht ändern.

Veronika Bappert: Dazu darf ich auch noch etwas sagen. Nach Fluglärmgesetz ist ein Schalldämmmaß für das Wohnen vorgegeben. Das heißt, die Außenflächen müssen eine gewisse Dämmung haben. Bei der Belastung, die hier ist, das heißt eine Belastung unterhalb von 65 bzw. 60 dB, muss das Außendämmmaß 30 dB betragen. Das haben Sie normalerweise mit normaler Doppelverglasung und Außenwand. Deswegen wären da auch keine besonderen Schallschutzfenster erforderlich.

Moderator Sven Preger: Aber die Wahrnehmung der Menschen, die hier wohnen, ist einfach eine andere. Die Botschaft ist ganz klar.

(Zuruf: Es gibt auch andere Messungen!)

– Das kann ich jetzt zum Beispiel nicht beurteilen. Aber momentan scheinen die Berechnungen so zu sein, auf deren Grundlage das bestimmt wird.

GF Thomas Schnalke: Es wurde vorhin ja sehr deutlich und richtigerweise von Ihnen gesagt, es handele sich um ein Planfeststellungsverfahren. Und das heißt, dass nach Abgabe unseres Antrages alle Unterlagen, die zu den Antragsgegenständen geführt haben, alle Gutachten, die nötig waren, die wir bis dahin erstellen, ausgelegt werden und auch einsehbar sind und dass jeder Bürger, der betroffen ist, auf Grundlage dieser Informationen seine Einwendungen erheben kann. Da sind dann natürlich auch diese Berechnungen da. Dann ist es auch sehr einfach nachvollziehbar, warum welche Berechnungen zu welchem Ergebnis geführt haben. Vielleicht sollten wir das noch abwarten. Das ist ja auch alles noch in Arbeit. Wir haben ja noch lange den Antrag nicht abgegeben.

Jetzt komme ich zu dem Punkt, der mir auch wichtig ist. Sie haben vorhin ange-mahnt, dass wir gesagt haben, wir wollen die Bedenken und die Befürchtungen der Anwohner achten. Das haben wir in der Broschüre gesagt; das ist auch richtig so. Das wollen wir auch.

Die Frage ist: Wie können wir das umsetzen? Für uns war der wichtige Punkt dabei, dass wir schon weit im Vorfeld unseres Genehmigungsantrages die Ergebnisse, die wir intern in diesem Abwägungsprozess erzielt haben, Ihnen auch kundtun, damit Sie wissen – vorzeitig wissen –, was der Flughafen vorhat, was da zusätzlich an Lärm unter Umständen auf Sie zukommt und zu welchen Tageszeiten es auf Sie zukommt. Das ist das, was wir Ihnen heute erklären wollten. Das ist das, worüber wir auch mit Ihnen weiterdiskutieren wollen, auch noch über den heutigen Abend hinaus.

Wir wollen mit Ihnen darüber reden, auch wenn noch nicht die letzte Lärmberechnung auf dem Tisch liegt, mit der letzten Nase in welche Stadt auch immer hinein. Es sind ja noch viel, viel mehr Städte betroffen. Insofern warten Sie es bitte ab. Dann ist das offizielle Verfahren eröffnet. Dann können wir uns alle auf diese offiziell eingereichten Unterlagen berufen, die dann auch tatsächlich komplett durchgerechnet sind. Deshalb bitte ich um Verständnis.

Dr. Gudrun Janssen: Ich habe verstanden, dass Sie gar nichts tun müssen, wenn man hier in Kaarst lebt. Ich lebe hier und arbeite hier. Dann habe ich mich mal abends nach einem erschöpfenden Tag in die Küche gesetzt, weil ich nicht schlafen konnte. Wir haben ein Crescendo und ein Decrescendo des Flugzeuges nach zehn und nach elf. Das dauert eine Minute vierzig Sekunden. Zu dieser Nachtzeit dauert es 40 Sekunden, bis das nächste Crescendo beginnt.

Schicksalsergeben werde ich wegziehen, weil ich das Ganze 24 Stunden genieße und, wenn ich Praxis mache, die Fenster schließen muss, weil ich die Patienten nicht verstehe. Ich nehme das so hin. Ich habe lange begriffen, dass man das nicht ändern kann. Ich bin in der Lage, Sie zu verstehen. Ich verstehe die ökonomische Seite; mich persönlich interessiert die nicht.

Sie müssen nicht zahlen; Sie dürfen zahlen. Was machen Sie mit dem Geld, das Sie zusätzlich einnehmen, wenn Sie hier mehr Start- und Landeerlaubnisse vergeben? Machen Sie einen Fonds, machen Sie einen Topf, schauen Sie, dass Sie das hier in Kaarst verteilen. Das ist das Minimum, was Sie machen können. Ansonsten nehmen Sie uns hier die Lebensqualität, und zwar ganz eindeutig.

(Beifall)

Ich wohne seit 30 Jahren hier, und ich wohne gerne hier. Ich kann es mir leisten und habe selbst Schallschutzfenster eingebaut. So geht es. Wenn ich meinen Garten benutze, nehme ich Ohropax. Das ist kein Scherz. Sie müssen mehr tun, als Sie müssen. Wie gesagt, ich habe beschlossen: Ich werde wegziehen, zumindest privat. Das kann man hier einfach nicht mehr aushalten.

(Beifall)

Moderator Sven Preger: Das war ein klarer Appell. Vielen Dank für die deutlichen Worte. – Sie warten auch schon eine ganze Weile.

Bürgerin: Herr Schnalke, Sie sitzen ja jetzt hier, um unsere Fragen zu beantworten. Deswegen frage ich Sie jetzt mal ganz konkret: Was geschieht denn jetzt zum Schutz von Kaarst? Sie sagen, wir sind Ihre Nachbarn, und mit den Nachbarn will man in guter Nachbarschaft leben. Sie haben aber gleichzeitig gesagt, wir haben schon seit 2005 – ein Jahr, nachdem ich mein Haus gekauft habe – den Fluglärm um 30 Prozent gesteigert, also die Flugbewegungen um 30 Prozent gesteigert. Jetzt planen Sie eine weitere Erweiterung sogar auf einen Minutentakt, in dem sie runterkommen, und sagen, wir sind gute Nachbarn.

Jetzt möchte ich ganz konkret von Ihnen, Herr Schnalke, hören: Was wollen Sie zum Schutze Ihrer Kaarster Nachbarn machen?

GF Thomas Schnalke: Zunächst mal vielleicht zur Erläuterung: Nicht die Flugbewegungen haben um 30 Prozent zugenommen, sondern die Anzahl der Passagiere. Die Flugbewegungen sind relativ gleich geblieben.

(Lachen und Widerspruch)

– Das ist die Zahl, die man nachrechnen kann. Das ist so, wie es ist. Ich glaube, die Fakten sollte man dann auch als solche berücksichtigen und in die Diskussion einbringen. Das ist auch schon ganz wichtig.

Aber ich möchte noch mal auf das zurückkommen, was Sie sagen. Frau Bappert hat es gerade gesagt: Die Berechnungen der Lärmschutzzonen ergeben, dass Kaarst nicht in eine passive Lärmschutzmaßnahme fällt. Das ist so, und das wird auch nach der neuen Betriebsgenehmigung so bleiben. Das, was wir tun, ist das, was wir heute tun: Sie darüber zu informieren, was kommt.

(Zurufe)

Und noch einmal: Was da kommt – –

Bürgerin: Die Information, Herr Schnalke, ist ja das, was uns so skeptisch macht. Das habe ich ja gerade zusammengefasst. Sie haben gesagt: 30 Prozent sind es eh schon mehr. Und jetzt wollen Sie noch weitere machen. Sie sagen: Wir können die Flugroute nicht ändern, die Essener sind nicht betroffen, ihr Kaarster müsst es weiter aushalten.

Sie sagen: Es gibt ja leisere Flugzeuge, aber in Düsseldorf werden auch weiterhin lautere Flugzeugmotoren noch einfliegen dürfen; das können wir auch nicht ändern. Wir nehmen zwar mehr Geld ein, aber Kaarst profitiert nicht davon.

Jetzt frage ich Sie ganz ehrlich: Wenn Sie an meiner Stelle wären, was würden Sie dann sagen?

GF Thomas Schnalke: Ich kann das absolut verstehen, dass Sie verärgert darüber sind – absolut, da gibt es überhaupt keine Diskussion.

Bürgerin: Um die Worte meiner Tochter wiederzugeben: Ich kriege hier ein Fluglärmtrauma.

(Zuruf: Wieso kommt diese eine Art Flugzeuge komischerweise immer so spät an? Das kann doch auch nicht sein!)

Bürgerin: Können Sie uns denn etwas zusichern, dass die Flugroute geändert wird, dass die Flugzeuge mit den lauten Motoren nicht mehr einfliegen dürfen usw.? Solche Sachen, konkrete Sachen, Herr Schnalke, die wollen wir gerne hören.

GF Thomas Schnalke: Darauf gehe ich gerne ein. Die Flugroutendiskussion müssen wir mit der Deutschen Flugsicherung führen. Das habe ich vorhin schon gesagt. Es gibt klare Regeln im Luftverkehr, und die Frage der Flugrouten liegt eindeutig und zu hundert Prozent in der Kompetenz der Deutschen Flugsicherung. Das heißt, das

ist eine Diskussion, die wir mit denen führen können. Wir werden das gerne auch noch mal aufnehmen und noch mal erläutern.

Bürgerin: Ihre Stimme als Geschäftsführer des zweitgrößten Flughafens ist da bestimmt sehr stark. Da haben Sie bestimmt eine starke Stimme, um das da geltend zu machen

GF Thomas Schnalke: Ja, das glaube ich. Wenn wir mit der DFS über das Thema Flugrouten sprechen wollen, dann werden die das sicherlich auch tun.

Bürgerin: Können Sie also dazu etwas für uns tun?

GF Thomas Schnalke: Das ist ein Punkt, den wir gerne aufnehmen – allerdings ohne Garantie dafür, dass ich daran etwas ändern kann. Ich habe es vorhin schon kurz gesagt und möchte es noch einmal wiederholen: Flugverkehr ist ein Verkehrssystem, das sehr, sehr sicherheitsbezogen arbeitet. Das heißt, hier müssen wir auch berücksichtigen, dass es darum geht, den Flugverkehr so sicher, wie es irgend geht, abzuwickeln. Auch da spielt die Frage der Flugrouten schon eine sehr große Rolle, denn der Flugverkehr ab Düsseldorf und nach Düsseldorf ist in ein Gesamtsystem eingebunden.

Wir haben ja in anderen Ebenen wiederum auch überfliegenden Luftverkehr, der dabei auch zu berücksichtigen ist. Das ist schon ein sehr vernetztes System. Es findet viel Flugverkehr gerade über unserer Region statt; das muss man dabei schon berücksichtigen.

Ein weiterer Punkt Ihrer Anmerkungen und Ihrer Frage: Warum fliegen nur die lauten Flugzeuge in Düsseldorf? Das ist – das kann ich Ihnen bestätigen – nicht der Fall. Wir haben schon eine sehr, sehr moderne Flotte bei uns. Wir haben – das kann ich Ihnen auch noch zusätzlich als Information geben – schon lange ein lärmabhängiges Landeentgelt. Das heißt, die Frage, wie laut die Flugzeuge sind, ist relevant bei der Frage, was die Fluggesellschaften bei uns an Landeentgelten bezahlen müssen, und zwar mit sehr erheblichen Unterschieden. Das muss man schon berücksichtigen. Die richten sich schon danach.

Nachdem wir das eingeführt haben, hat es schon eine drastische Veränderung von Flotten gegeben. Ich nenne nur ein Beispiel: Die Lufthansa hat ihre Flugzeuge gerade komplett umgeschlagen. Es gibt nur noch eine moderne A320-Reihe von Airbus und keine älteren Modelle Boeing 737 mehr. Das ist nur ein Beispiel, aber es ist eines von vielen, wo deutlich sichtbar ist, dass heute leisere Flugzeuge fliegen als noch vor zehn Jahren zum Beispiel. Auch dafür gibt es Statistiken. Auch das können wir Ihnen gerne zeigen, wenn Sie das gerne möchten.

Aber es hilft nichts darüber hinaus, dass wir mehr Fluglärm in den Spitzenzeiten des Tages produzieren werden, weil wir mehr Flugbewegungen während des Tages machen wollen. Das verstehe ich, dass Sie darüber verärgert sind. Ich wollte Ihnen nur diese zusätzlichen Informationen geben.

(Zuruf: Ich möchte wissen, was Sie für uns als Nachbarn tun!)

Moderator Sven Preger: Wenn ich das richtig zusammenfasse, bedeutet das: Eine Chance, momentan den Bürgern konkret etwas zu sagen, besteht aus Ihrer Sicht gerade nicht. Denn dahin zielte die Frage. Das heißt, da gibt es momentan aus Ihrer Sicht keinen Spielraum, sondern das ist so.

GF Thomas Schnalke: Es gibt keine Berechnung, die sagt: Passive Lärmschutzmaßnahmen sind für Kaarst relevant.

Moderator Sven Preger: Ich wollte es nur klar und transparent zusammenfassen. Trotzdem vielen Dank für die Frage.

Margit Weber: Weber ist mein Name; ich komme aus Holzbüttgen. Das ist das erste Mal, dass ich unter Ihnen verweile. Ich wohne dort seit 15 Jahren. Genau wie Frau Dr. Janssen wohne und arbeite ich hier, allerdings nicht als Ärztin, sondern als Anwältin. Bisher hat mich das weniger tangiert. Aber mittlerweile kann ich meinen Garten nicht mehr nutzen, weil es derartig laut ist, dass man sich nicht mehr untereinander verständigen kann. Abends bin ich auch gestresst.

Da stellt sich eben irgendwann für die Leute die Frage: Halte ich es hier noch aus? Dann stellt sich die Frage: Wie verwerte ich mein Eigentum? Je mehr Fluglärm, umso mehr Enteignung der Personen,

(Beifall)

weil wir unsere Häuser nicht mehr zu den Preisen verkaufen können werden, die wir möglicherweise gezahlt haben. Insofern sind wirtschaftliche Interessen auch auf unserer Seite vorhanden. Wir möchten natürlich gesund leben und auch stressfrei arbeiten können und gleichzeitig für den Fall, dass wir hier wegziehen müssen, weil wir es nicht mehr ertragen, irgendwo entschädigt werden. Wie sieht es denn da aus? Da könnte man ja auch einen Fonds für Personen bilden, die aufgrund des Fluglärms finanzielle Nachteile hinnehmen müssen.

(Beifall – Dieter Dewenter: Ich denke, wir sind nicht käuflich! Die Städte haben ein Existenzrecht!)

Moderator Sven Preger: Bitte gehen Sie zu einem Mikrofon.

Dieter Dewenter: Sie preschen nach vorne, und den Städten nehmen Sie die Luft zum Atmen. Sie hinterlassen hier eine Wüste. Das ist nicht nur Kaarst, sondern das sind die ganzen umliegenden Orte von Essen bis Kaarst und Holzbüttgen und wie sie alle heißen.

Sie wollen Umsatz machen. Sie denken gar nicht darüber nach, Verantwortung zu übernehmen. Verantwortung hieße für mich, hirnrissige Flugverbindungen freiwillig einzustampfen. Düsseldorf – Frankfurt ist ein gutes Beispiel: 5.000 Flüge pro Jahr. Dann schaffen Sie sich Luft für effiziente Flüge, werthaltige Flüge, die man dringend braucht. Einen Flug von Düsseldorf nach Frankfurt braucht niemand, kein Mensch.

(Beifall)

Es wird hier nur über Lärm gesprochen. Wer mich kennt, der weiß: Ich spreche seit Jahren über Abgase hier.

(Zuruf: Ja, ganz genau! Dreck!)

Die Stickoxide haben wir auf einer Strecke von 50 Kilometern in einer privat organisierten Messstation gemessen. Das hatte zur Folge, dass vom LANUV eine Messstation eingerichtet worden ist: 70 µ am Morgen, wenn gestartet wird. Sie bekommen die Werte in Düsseldorf nicht zurück. Sie bekommen die Werte nicht zurück. Sie können den ganzen Autoverkehr lahmlegen, Sie kriegen die Stickoxide nicht mehr aus Düsseldorf heraus.

(Beifall)

Dr. Helmut Kammermeier: Mein Name ist Kammermeier; wir wohnen direkt unter der Nordlandebahn; sie fliegen in 700 Meter Höhe übers Haus.

Eine kurze Anmerkung zu dieser mittleren Lärmbelastung: 60 dB sind natürlich sehr irreführend. Fünfmal ein Düsenjäger mit 140 im Tiefflug würde im Mittel auch nicht eine höhere Belastung bringen.

Es ist schon mehrfach die Belastung beim Landeanflug erwähnt worden. Dadurch wird ein Gebiet von bis zu 18 Kilometern, wie wir gehört haben, belastet. Wir stellen fest, dass vielleicht 10, 20 Prozent der Flugzeuge recht leise sind, nämlich jene, die ohne ausgefahrenes Fahrwerk und Landeklappen fahren. Wenn Fahrwerk und Landeklappen ausgefahren sind, muss Zusatzschub gegeben werden, und dann wird ein Lautstärkepegel erreicht, der wirklich sehr belastend ist. Das andere wäre um eine Größenordnung weniger.

Meine Frage ist, ob an dieser Stelle Goodwill mitwirken könnte, dass das vermindert wird.

(Beifall)

GF Thomas Schnalke: Das ist eine interessante Frage; das finde ich sehr interessant. Der gehe ich nach. Denn ich kann Ihnen darauf absolut keine Antwort geben. Ich weiß nicht, wann es nötig ist, das Fahrwerk eines Flugzeugs auszufahren. Aber ich glaube, man kann mit der Flugsicherung mal darüber sprechen, wie das eigentlich zu handhaben ist, und dann würde ich gerne noch mal darauf zurückkommen, wenn Sie gestatten.

(Angelika Pollmann: Die Antwort habe ich schon! Ich habe mich mit der Flugsicherung darüber unterhalten! Die hat keinen Einfluss darauf! Das macht jeder Pilot, wie er es möchte!)

– Gut, dann kann man vielleicht die Gelegenheit nutzen und mit den Piloten und mit den Airlines mal darüber sprechen, ab wann das nötig ist.

Noch einmal: Ich kann selbst nicht fliegen; deshalb kann ich leider nicht beurteilen, ab wann das möglich oder nötig ist. Aber dem gehen wir gerne nach und würden diese Information dann auch gerne weitergeben, wenn wir es tatsächlich faktisch auf dem Tisch haben.

(Angelika Pollmann: Einer fliegt langsamer, einer schneller; die müssen ja alle hier reinkommen! Der eine muss eben die Räder ausfahren, um zu bremsen! Das ist das Problem, wenn immer mehr kommen! Wenn Sie dann 60 Flugzeu-

ge haben, haben alle ihre Räder draußen! – Zuruf: Bitte antworten Sie noch auf die Frage der Anwältin zu dem Thema Wertminderung der Häuser: ob Sie daran denken, einen Fonds einzurichten!)

– Ich habe vorhin schon gesagt: Wir haben eine Lärmschutzzonenberechnung, die aussagt, dass Kaarst nicht mit in diese Lärmschutzzone fällt.

Wir haben darüber hinaus passive Lärmschutzprogramme aufgelegt. Wir haben gesagt, in diesen Genehmigungsantrag wird inkludiert 1) die Weiterführung des bestehenden Lärmschutzprogramms, 2) die Neuauflage eines weiteren Programms, das wir aktuell mit unseren Gremien diskutieren – dafür brauchen wir auch noch Zustimmungen –, was in einem Volumen von etwa 20 Millionen Euro die Instandhaltung bestehender Schallschutzfenster beinhalten soll.

Noch einmal: Kaarst passt nicht in die Berechnungsschemata, die laut den entsprechenden Gesetzgebungen und Regularien für uns relevant sind.

Ich möchte noch einmal herausstellen: Ein solcher Genehmigungsantrag ist ein Abwägungsprozess. Das heißt, die Genehmigungsbehörde und so auch wir, wenn wir den Antrag abgeben, müssen abwägen, was zusätzlich kommt, was das für uns an zusätzlichem Umsatz bringt, was uns das an zusätzlichen Kosten bringt, denn diese Lärmschutzprogramme bezahlen wir ja – gemeinsam mit den Airlines.

Passiver Lärmschutz ist in Kaarst eben nicht relevant, wie er zum Beispiel in Essen, in Ratingen oder in anderen Städten und Umlandgemeinden anfällt. Dafür bitte ich um Verständnis.

Moderator Sven Preger: Ich habe mehrere Meldungen, die sagen, sie möchten aktiv darauf reagieren. Das finde ich den anderen gegenüber ein bisschen unfair.

(Zuruf: Wir haben uns angestellt!)

– Eben, das sehe ich genauso.

Ich glaube, dass sich das unter dem Satz zusammenfassen lässt, dass es da für Sie keine Möglichkeiten gibt.

Ich halte es auch für einen berechtigten Hinweis, zu sagen: Was ist mit Werten?

(Margit Weber: Nicht Lärm – mir ging es um das Eigentum!)

– Ja, genau. Aber auch da, wenn ich das richtig verstehe – –

(Margit Weber: Man bräuchte Sachverständigengutachten, die man heranziehen kann: Wie viel ist die Immobilie mit diesem Lärm wert?)

– Genau. Sie möchten die Wertminderung kompensiert haben.

(Margit Weber: Die Differenz ist der Schaden, der dem Eigentümer entsteht!)

GF Thomas Schnalke: Dann lassen Sie mich ganz klar sagen: Wir haben nicht die Absicht, einen solchen Fonds einzurichten.

Aber lassen Sie mich einen weiteren Punkt ergänzen, den wir in der Diskussion berücksichtigen müssen. Sie haben vorhin gesagt, Sie sind Anwältin. Es gibt eine Menge Anwälte, die uns – mir gegenüber, anderen gegenüber – klar sagen, wir haben in Düsseldorf oder Umgebung unsere Kanzlei, und es ist uns wichtig, zu unseren internationalen Kunden reisen zu können, und das so schnell wie möglich.

(Zurufe)

– Diese Aussage gibt es; das kann ich Ihnen sagen und zeigen. Sie sagen, es ist wichtig für uns, so schnell wie möglich diese Distanz überbrücken zu können. Deshalb ist es uns wichtig, dass der Flughafen Düsseldorf diese Flugbewegungen anbietet. Diese Seite gibt es auch. Das bitte ich mit zu berücksichtigen, bevor Sie mich dafür kritisieren, dass dieser Fonds nicht eingerichtet wird.

Moderator Sven Preger: Hier wird klar, dass da einfach ein gewisser Graben verläuft. Da gibt es ein Wirtschaftsunternehmen, den Flughafen Düsseldorf, der dann sagt: Es gibt mehrere Interessen, die wir abwägen, und wenn wir nicht müssen, dann machen wir das auch nicht. Da können jetzt noch mehrere Nachfragen kommen, aber ich glaube, das lässt sich so zusammenfassen.

(Markus Wetzler: Aber wer zahlt denn die Gutachten für das Planfeststellungsverfahren? Das macht doch der Flughafen! Könnten wir uns vielleicht darauf einigen, dass die Stadtverwaltung die Gegengutachten der Bürger bezahlt? Dann kommen wir zu ganz anderen Berechnungen!)

– Das ist Ihnen ja im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchaus – –

(Markus Wetzler: Es geht um das Bezahlen! Vielleicht könnte man mal den Bürgermeister hier fragen, ob es für die Stadtverwaltung die Möglichkeit gibt, ein Gutachten für die Bürgerinitiative zu bezahlen!)

– Ich greife das gleich auf, möchte aber zunächst noch die Dame drannehmen, die wirklich schon längere Zeit wartet.

Ulrike Bruckner-Kindsmüller: Ich wohne in Kaarst und heiße Ulrike Bruckner-Kindsmüller. Ich wohne direkt in der Einflugschneise. Ich wollte keine Frage stellen.

Moderator Sven Preger: Das hätte ja sein können.

Ulrike Bruckner-Kindsmüller: Ich wollte das ganz bewusst nicht. Sie sind angeblich hierhergekommen, um mit den Kaarster Bürgern ins Gespräch zu kommen. Was ich jetzt von der Veranstaltung so mitbekomme, reden hauptsächlich Sie und die Angestellten des Flughafens.

(Zuruf: Genau!)

Sie sagen uns, wir dürften Fragen stellen. Nein, ich will mal meine Meinung dazu äußern!

(Zuruf: Genau!)

Moderator Sven Preger: Bitte.

Ulrike Bruckner-Kindsmüller: Denn echte Bürgerbeteiligung sieht anders aus, als dass Bittsteller kommen und nette Fragen stellen.

Moderator Sven Preger: Dann bitte.

Ulrike Bruckner-Kindsmüller: Ich habe meine Zweifel daran, dass das hier eine echte Bürgerbeteiligung werden soll. Viele Dinge nähren diese Zweifel. Als Erstes: Eine echte Bürgerbeteiligung setzt voraus, dass man nicht schon beschlossen hat, dass man das macht. Das hat aber der Flughafen schon beschlossen.

(Beifall)

Sie haben natürlich nicht schon beschlossen, dass Sie das erweitern; dazu brauchen Sie ja die Zustimmung der Landesregierung. Aber dass Sie das anstreben werden, das haben Sie schon beschlossen.

Das Zweite: Eine echte Bürgerbeteiligung setzt voraus, dass es Alternativvorschläge gibt. Die sehe ich nicht.

(Beifall)

Das Dritte: Sie haben diese Broschüre hier in den Haushalten verteilt, schon vor einiger Zeit. Interessanterweise stellte ich fest, dass in der gesamten Nachbarschaft, die ich gefragt habe, niemand diese Broschüre bekommen hat.

(Beifall)

Die, die in der Einflugschneise wohnen, haben sie nämlich nicht bekommen. Man fragt sich: Ist hier mit Bedacht verteilt worden?

Ich habe sehr viele Leute am SPD-Stand während des Bundestagswahlkampfes gefragt, wo das ja auch Thema war. Bei allen, die ich dort fragen konnte und die in der Einflugschneise wohnen, war die Broschüre nicht angekommen.

Noch ein Punkt, der mich zweifeln lässt: Sie haben uns lang und breit erzählt, welche Interessen der Flughafen Düsseldorf hat und warum er unbedingt die Erweiterung des Flugverkehrs braucht. Sie haben dann noch in Ihrem Vortrag ein Bildchen gezeigt, da war links unten das Schlagwort „Anwohnerschutz“. Aber Sie haben nichts über Anwohnerschutz in Kaarst gesagt. Sie sind hier auf einer Veranstaltung in Kaarst!

Sie sagen uns immer wieder, Sie geben jetzt noch mal 20 Millionen für Lärmschutzfenster und deren Renovierung und Pipapo. Sie wissen ganz genau, dass uns das überhaupt nicht betrifft.

(Beifall)

Für uns rechnen Sie die ganze Zeit die Dezibels. Ja, die Mathematik gibt viel her. Ich möchte Sie fast einladen, mal bei mir abends mit auf der Terrasse zu sitzen.

(Beifall)

Dann trinken wir mal ein Bier zusammen, und dann werden Sie sehen, was zwischen zehn und elf, speziell zwischen zehn vor elf und elf, passiert – und manchmal bis zwölf. Wenn ein schöner, lauer Sommerabend ist, dann haben Sie wunderbar Spaß daran.

(Beifall)

Also: Bürgerbeteiligung sieht anders aus. Das, was jetzt in Bayern stattgefunden hat und die Olympiade betroffen hat – das war Bürgerbeteiligung.

(Beifall)

Da waren nämlich die Bürger gefragt, etwas zu sagen, und ihre Meinung hatte Folgen. – Na, darauf warte ich noch, dass unsere Meinung Folgen hat.

(Lebhafter Beifall)

Moderator Sven Preger: Vielen Dank. Ich glaube, der Eindruck stimmt nicht ganz. Die Meinungen und die Standpunkte und auch das, was Sie dazu sagen möchten, hat natürlich genauso einen Raum wie Fragen, die damit zusammenhängen.

Jetzt würde ich gerne die Frage aufgreifen – um das abzuarbeiten, was Sie vorhin gesagt haben –, die Sie an den Bürgermeister gestellt haben: Gibt es die Möglichkeit, dass die Stadt da in die Bütt' geht und im Zweifelsfall ein Gutachten finanziert, was das angeht, auch um zu sagen, ja, das hat die Stadt offiziell in Auftrag gegeben? Gibt es eine solche Chance?

Franz-Josef Moormann: Eine Chance gibt es immer. Mein Name ist Franz-Josef Moormann. Ich wohne in Vorst; ich weiß also, wo Flugzeuge fliegen. Ich bin ortsansässig und Vorsitzender des Stadtrates. Ich möchte bei dieser Gelegenheit, weil es ja eine öffentliche und deutliche Versammlung ist, einfach Ihnen auch in dieser Form hier mitteilen, dass der Stadtrat der Stadt Kaarst am 19.09. dieses Jahres, als er von den ersten Informationen hörte, einen einstimmigen Beschluss fasste, diese von Ihnen verfolgten Absichten abzulehnen.

(Beifall)

Vor diesem Hintergrund möchte ich eigentlich auch öffentlich und in aller Form den Flughafen einladen – einladen! –, von seinen Änderungsabsichten Abstand zu nehmen.

(Beifall)

Nach meiner Einschätzung gibt es für diese einstimmige Haltung des Stadtrates – ich will jetzt die Mehrheitsverhältnisse hier im Einzelnen nicht darlegen; ich glaube, die sind allgemein öffentlich zugänglich – eine ganze Reihe von Gründen. Die Stadt Kaarst hat schon bei der letzten Flughafenveränderung, die zu einer Erhöhung von Flugtätigkeit geführt hat, sehr stark ablehnend Stellung genommen, wie andere Städte auch.

Wir haben auch das Mittel der verwaltungsgerichtlichen Klage ergriffen, und wir haben die Erfahrung gemacht und sind damit nach Hause gegangen, dass wir null und nichts ausgerichtet haben.

Das hat, glaube ich, in den Kreisen der politisch verantwortlichen und gewählten Vertreter dieser Stadt dazu geführt, dass wir uns sozusagen in dieser Nachbarschaft – Herr Schnalke, Sie haben das angesprochen, und wir sind ja Nachbarn – nicht unmittelbar gut aufgehoben fühlen.

Die zweite Ursache, die eine Rolle spielt, ist die, dass an alle politischen Vertreter hier in der Stadt zunehmend herangetragen wird, dass der Fluglärm nach der Wahrnehmung der Menschen deutlicher ist, zugenommen hat und als deutlich belastender empfunden wird. Das ist eine Entwicklung, die über mehrere Jahre gegangen ist. Man kann sie jetzt analysieren – so oder so. Ich glaube, diese Wahrnehmung ist da, sodass der Stadtrat eine Diskussion über wirtschaftliche und Umweltschutzaspekte in dieser Detaillierung gar nicht mehr geführt hat, sondern sich sozusagen spontan einig war.

(Beifall)

Ich möchte Sie einladen, das einfach wahrzunehmen.

Wir haben viele, viele Sachfragen im Laufe der Zeit diskutiert, und wir haben in diesem ganzen Zeitraum lernen müssen, dass es ganz viele rechtliche Betrachtungen gibt, die im Ende immer dazu führen, dass die vorhandene Situation von allen Betroffenen so akzeptiert werden soll, wie sie ist.

Wenn es die Flugrouten sind, ist der Flughafen nicht unmittelbar der Ansprechpartner. Das ist ja rechtlich zutreffend. Aber für die Betroffenen, die gegen eine bestimmte Flugroute Stellung nehmen wollen, ist das ganz, ganz schwierig.

Wenn es darum geht, Nachtflugbeschränkungen konsequent einzuhalten, gibt es praktisch nach der Erfahrung nur ganz selten das Zugeständnis eines Fehlverhaltens von irgendjemandem. Darum geht es nicht. Es geht darum, dass auf der anderen Seite die Regelungen, die bestehen, nach dem Empfinden und der Wahrnehmung der Menschen eben nicht so akzeptiert werden, wie wir selbst angehalten werden, Rotlichtverstöße zu vermeiden.

(Beifall)

Dann haben wir im Weiteren eine ganze Menge gelernt. Das staatliche Recht sieht sehr, sehr viele Unterschiede vor, auch in Lärmbewertungen. Die Lärmbewertungen für Fluglärm sind anders als die für Gewerbelärm. Das ist eben eine politische Ebene, die wir dann wieder im Bundestag oder in den Ministerien ansiedeln müssen. Da werden wir aber dann nicht so richtig gehört, denn das ist ja nur ein lokales Problem.

So baut sich eine Situation auf, wo die Bürgerschaft den Eindruck gewinnt – das spiegelt sich im Ratsbeschluss wider –, dass man hier nichts ausrichten kann. Das steigert dann die ganze Situation.

Jetzt zu Ihren beiden Anträgen, die Sie aus Ihrer Sicht ja auch präzise und gut begründet haben. Sie haben erstens gesagt, wir möchten mehr Slots – Slots heißt Lande- und Startmöglichkeiten –, 60 statt 47, wenn ich es jetzt richtig zitiere. Das heißt einfach: Es soll mehr geflogen werden. Punkt.

Da die Leute die vorhandene Anzahl als äußerst belastend empfinden, sehen wir das als Belastung, und deshalb lehnt der Stadtrat das ab.

Das Zweite ist die Änderung des Bezugsrahmens. Was sind nun Spitzenstunden? Wenn ich die Spitzenstunde pro Tag rechne, dann ist das eine andere Rechnung, als wenn ich sie übers Jahr rechne. Wir machen ja zwischendurch auch die Erfahrung von ruhigen Tagen – ja, das stimmt. Aber wenn sich das alles knubbelt, dann wird das an den belastigenden Tagen noch viel schlimmer, und wir haben eben die Belastung hier in Kaarst gerade in Gutwetterperioden.

(Beifall)

Ich möchte abschließend für den Stadtrat sehr deutlich in Anspruch nehmen, dass wir über wirtschaftliche Kompetenz verfügen. Wir haben in unserer Stadt über all die Jahre eine wirtschaftliche Situation geschaffen, dass wir in einer Situation, wo viele Kommunen ganz andere Probleme haben, halbwegs gesund sind. Dabei haben wir keine ganz großen Steuerzahler, sondern müssen uns mit dem bescheiden, was der Staat uns zuteilt und was wir über unsere Gewerbesteuerzahler bekommen. Deshalb sind wir auch der Meinung, dass auch wir in der Lage sind, Wirtschaft und Umweltschutz abzuwägen.

Ich lade Sie abschließend nochmals herzlich ein, Ihre Abwägung und die Betrachtung darauf bitte, bitte zu verändern. Nehmen Sie diese Information, die ich jetzt gegeben habe, als Impuls für Ihr Handeln. Vielleicht können Sie ja Ihren Antrag verändern, am besten davon absehen.

Ansonsten glaube ich, dass Sie mit vielen anderen Städten und Bürgerschaften in der Umgebung das Problem haben werden, sich selbst weiter zu definieren. Denn das ist so wie ein Ferienort im Süden: Der profitiert von der örtlichen Lage. Wenn man aber eine örtlich günstige Lage hat, muss man auch sozusagen die Spezialitäten dieser Lage akzeptieren, und das ist hier, dass hier sehr, sehr viele Menschen wohnen, die auch weiterhin hier leben wollen.

(Beifall)

Moderator Sven Preger: Vielen Dank. Ich glaube, auch der Reaktion entnehmen zu können, das hat Ihre Stimmung und Ihr Gefühl ganz gut auf den Punkt gebracht.

Ich glaube, eine Meinungs- und vielleicht auch Frageäußerung war bei Ihnen noch da.

Herr Lemke: Ich hoffe, dass ich nicht zu laut spreche. Ich war in den 70er-Jahren zwölf Jahre bei der Bundeswehr. Da bin ich es gewöhnt gewesen, notfalls einen Kasernenhof mit meiner Stimme zu füllen. Ich könnte das also auch hier in diesem Raum tun.

Mein Name ist Lemke; ich wohne im Hanauer Weg hier in Kaarst, seit November 2009 wieder. Ich bin damals aus Frankfurt am Main hierhergezogen, wo ich fast 30 Jahre lang durch Studium und anschließende berufliche Tätigkeit gelebt hatte. Die Tätigkeit übe ich auch heute noch aus; das kann ich aber von Kaarst aus genauso gut wie in Frankfurt. Ich habe an der Startbahn West seinerzeit – ich drücke es ganz bewusst so aus – mitgekämpft und habe auch die späteren Auseinandersetzungen um den Frankfurter Flughafen miterlebt, stehe auch heute da noch mit etlichen Leuten in Verbindung. Ich wusste also um das Problem. Aber ich bin hierhergezogen, um mich besser um meine Mutter kümmern zu können.

Der Knackpunkt ist folgender: Herr Schnalke hat zu Anfang beispielsweise gesagt, Düsseldorf hätte auch immer mehr Interkontinentalflüge. Ich frage mich, wie diese Zahl – oder besser gesagt: diese Behauptung – vor dem Hintergrund, dass Lufthansa jüngst wieder ein paar Flüge in die USA gestrichen hat, dass Air Berlin zwecks besserer Auslastung der Maschinen die Flüge permanent reduziert, verifizierbar sein soll.

Hinzu kommt – das sollte man hier vielleicht auch mal betonen –, dass das Gros der Flüge inzwischen zumindest mit einem relativ hohen Anteil von ca. 50 Prozent eben nicht, wie es immer gern dargestellt wird, Geschäftsflüge, also Managerflüge, Businessflüge, sind, sondern überwiegend Billigflüge und vor allem Tourismusflüge.

(Beifall)

Und genau in diesem Segment liegt das Kardinalproblem. Ich sitze oft genug abends am PC und beobachte den Ankunftsplan des Flughafens Düsseldorf. Das Gros der Flugzeuge, die nach 23 Uhr und noch später kommen, sind eben nicht Lufthansa-Maschinen aus Chicago, New York, Newark oder Ähnliches, sondern Air Berlin von irgendwo in Spanien oder Antalya und Ähnliches.

Da liegt das Problem beispielsweise in den engen Umläufen, die so eng geknüpft sind, dass bei dem geringsten – ich hätte beinahe gesagt – Vogelzwitschern die Maschine schon aus dem Takt kommt und Verspätungen sich nach hinten hin aufbauen. Das heißt, wie man diese Verspätungen nach 23 und teilweise bis nach 0 Uhr durch eine Erhöhung der durchschnittlichen Flugbewegungszahlen am Tag reduzieren will, entzieht sich meiner Kenntnis.

(Beifall)

Nächster Punkt: Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens wird immer gern dargestellt und vorgeschoben. Die Zahlen allein sind hier heute Abend zumindest so nicht genannt worden. Man muss sich einmal die Geschäftsberichte der letzten drei Jahre ansehen. Dann sieht man, dass im operativen Geschäft – sprich: Flugverkehr –, vorsichtig formuliert, nur geringe Gewinne anstehen. Das Gros der Gewinne, die am Flughafen generiert werden, entsteht aus Vermietung und Verpachtung und Ähnlichem. Das heißt, es stellt sich hier die Frage: Wie weit ist der Flughafen in dieser Gestalt und mit diesem Umfang, was die Flugbewegungen betrifft, nötig, um diese wirtschaftlichen Resultate überhaupt zu generieren? Denn sie stammen, wie gesagt, nicht so aus dem Flugverkehr.

Dasselbe gilt für die Arbeitsplätze. Es wurde vor Jahren im Zusammenhang mit der 2005er-Genehmigung behauptet, dass pro eine Million zusätzlicher Fluggäste eine bestimmte Durchschnittszahl von zusätzlichen Arbeitsplätzen entstehe. Die tatsächliche Zahl der zusätzlichen Arbeitsplätze liegt weit darunter. Daran sieht man, dass diese damals behauptete unabdingbare Verbindung so nicht gegeben ist. Da stellt sich also die Frage: Wie weit soll das in der Hinsicht in die Zukunft fortschreibbar sein, dass man jetzt sagt: „Wenn wir soundso viele Flüge mehr abwickeln können, wird das voraussichtlich soundso viel mehr Arbeitsplätze erzeugen.“?

Die Frage ist dabei auch – das hat sich zum Beispiel an der Nordwestbahn in Frankfurt gezeigt; damals wurde auch mit schönen Mondzahlen bezüglich der neuen Arbeitsplätze operiert –, inwieweit Arbeitsplätze, sofern sie denn zusätzlich entstehen, nicht vielleicht woanders abgezogen werden und aus anderen Teilen Nordrhein-Westfalens nach Düsseldorf kommen.

(Beifall)

Das heißt: Was hat die nordrhein-westfälische Wirtschaft in toto davon, wenn hier in Düsseldorf – setzen wir mal voraus, dass tatsächlich in dieser Hinsicht sich etwas täte – zusätzliche Arbeitsplätze entstehen? Das heißt, die Frage, was netto an zusätzlichen Arbeitsplätzen entsteht und ob sie die zusätzliche Belastung des Umlandes wert sind, ist hier und nach meinem Kenntnisstand auch sonst im Vorfeld bis jetzt nirgendwo gestellt oder erörtert worden.

Was die Unveränderbarkeit der Flugrouten betrifft, sieht es so aus – Frau Pollmann hat das dankenswerterweise Herrn Ludwig vor einiger Zeit mal entlockt –, dass Kaarst laut DFS keineswegs a priori startfrei ist, sondern Flugerwartungsgebiet ist. Flugerwartungsgebiet heißt nach allen internationalen und ICAO-Definitionen: Ein Streifen von der Ideallinie aus bis zu 1,5 Kilometern nach beiden Seiten, also ein Streifen von maximal 3 Kilometern, kann überflogen werden.

Bei Herrn Heyer, der vorhin hier stand, ist es noch krasser. Wir werden von startenden wie landenden Flugzeugen permanent überflogen.

Hinzu kommt, dass die Behauptung, wir hätten durchschnittlich 20 Prozent Ostwind pro Jahr, schon seit Jahren nicht stimmt. Wir haben mindestens 30 bis 40 Prozent im

Durchschnitt, wobei noch hinzukommt: Wenn die Windgeschwindigkeit entsprechend schwach ist – bis zu 5 Knoten pro Stunde; das sind etwa 9 Stundenkilometer –, darf auch mit dem Wind gelandet werden.

(Beifall)

Schon das zeigt, dass wir potenziell und de facto – de facto, das zeigen unsere eigenen Erfahrungen – in Kaarst sehr viel stärker von Flügen betroffen werden, als es offiziell dargestellt wird.

Dann wird zum Beispiel auch die Lärmmarke von 60 dB ziemlich relativiert, denn die faktische Fluglärmbelastung ist wesentlich höher, auch im Durchschnitt. Hinzu kommt, dass es ein paar schöne Bundesverwaltungs- und Verfassungsgerichtsurteile gibt, zum Beispiel im Kontext BBI, also Berlin-Schönefeld, wo eben nicht nur mehr auf den Durchschnitts- L_{eq} abgestellt wird, sondern auch auf Zahl und Stärke der einzelnen Lärmereignisse. Das hat in einigen Fällen – bei Leuten, deren Häuser in der geplanten Flugschneise standen – dazu geführt, dass sie in vollem Umfang entschädigt werden mussten.

Moderator Sven Preger: Tun Sie mir einen Gefallen. Ich will mich nicht unbeliebt machen. Ich verstehe auch das Bedürfnis, die Meinung zu äußern. Ich glaube, ein paar Punkte davon – –

Herr Lemke: Nein, es geht hier nicht um Meinungsäußerung. Es geht um Richtigstellung und Ergänzung, damit die Leute hier im Saal mal wissen, was Sache ist!

(Beifall)

Moderator Sven Preger: Ich möchte das auch gar nicht – –

Herr Lemke: Ich darf Sie bitten, das korrekte Vokabular zu benutzen und mir oder anderen hier nicht Dinge zu unterstellen, die so nicht zutreffend sind.

Moderator Sven Preger: Das tue ich, glaube ich, auch gar nicht.

Herr Lemke: Ja, Sie glauben es! Was wissen Sie? Ich habe einen Satz gelernt: Glauben heißt nicht wissen.

(Zuruf: Ja, genau! – Beifall)

Das Letzte ist der Angerlandvergleich. Der wird auch immer schön und gerne relativiert. Tatsache ist: Da stehen ganz klar formulierte Dinge drin, und die sind relativ wenig interpretierbar. Man darf sich natürlich dann nicht dem anheimgeben, das Ding nicht zu lesen. Auch in dem Urteil, das es dazu vor Jahren gab, worin der Angerlandvergleich noch mal festgeschrieben wurde in Bezug darauf, dass der Flughafen damals versuchte, ihn einseitig aufzukündigen, steht klipp und klar drin, was Sache ist, und dass die Einbahnkapazität das Nonplusultra ist, an dem sich alles dort zu orientieren hat. Die ist dort klar beziffert. – So, das wär's.

(Beifall)

Moderator Sven Preger: Vielen Dank dafür. Ich glaube, die Ergänzungen sind wertvoll, und ich glaube, sie sind auch wichtig für die Debatte. Mein Gefühl vorhin – deshalb die kurze Unterbrechung – war, dass der eine oder andere Punkt schon mal angesprochen wurde. Ich wollte es nicht abwürgen. Vielleicht sollte Herr Schnalke die Chance haben, darauf zu antworten.

GF Thomas Schnalke: Die als Richtigstellung deklarierten Informationen, die hier gegeben worden sind, muss ich ein bisschen einschränken. Es ist leider nicht alles richtig, was der Herr – ich habe den Namen jetzt leider vergessen – gesagt hat. Ein paar Punkte möchte ich schon ganz gerne richtigstellen.

Erstens die Reduktion von Interkontinentalverbindungen: Das ist nicht der Fall. Ich kann gute Dinge sagen, dass wir hier sehr stark zugelegt haben, gerade auch in den letzten Jahren.

Die Information, die der Herr gegeben hat, dass die Lufthansa eine Strecke einstellt, ist richtig; das ist die Torontostrecke. Darüber hinaus gibt es aber eine Menge Zuwächse. Wenn wir mal die aus der letzten Zeit nur kurz Revue passieren lassen: Wir haben die American Airlines nach Chicago gewonnen. Wir haben die Air China nach Peking. Wir haben eine ganze Reihe von Verbindungen auf der Urlaubsseite in die Karibik hinein dazugewonnen. Da gibt es also eine Menge Dinge, die dazugekommen sind. Dann gibt es eine Lufthansa-Verbindung, die weniger geworden ist.

In Summe haben wir einen stetig steigenden Interkontinentalverkehr; der ist sowohl für die Urlaubersseite wie auch für die Businessverkehrsseite wesentlich und relevant für die Wirtschaft.

(Zuruf)

– Ich möchte nur die Chance wahrnehmen, die Punkte richtigzustellen, die falsch gesagt worden sind. Nur das ist meine Intention. Das war der erste Punkt.

Der zweite Punkt: Die Verteilung auf Urlauberverkehr und Businessverkehr ist etwa fifty-fifty – das nur als Information.

Es ist nicht so, dass Verbindungen nach Spanien, die erwähnt worden sind, eben nur Urlauberverkehr betreffen. Es gibt eine ganze Menge Businessverkehr, gerade in Richtung Spanien. Sie wissen vielleicht, dass die Verbindungen der deutschen Wirtschaft nach Spanien sehr groß sind. Spanien ist einer unserer größten Absatzmärkte in Europa. Das muss man dabei auch berücksichtigen. Deshalb die Relevanz der Businessflugverbindungen auch nach Spanien. Die sind wichtig, auch abends wieder zurück. – Das war nur zur Richtigstellung.

Nächster Punkt, der als wesentliche Säule genannt war: Wo verdient der Flughafen eigentlich sein Geld? Ja, überwiegend im Bereich Vermietung und Verpachtung, aber in dem Bereich, der passagierabhängig ist. Wir verdienen das meiste Geld – das kann man ganz klar sagen – in dem Bereich, in dem wir im Einzelhandel und in der Gastronomie passagierabhängige Entgelte beziehen. Das heißt also, die Passagiere, die bei uns sind, bestimmen, wie hoch der Ertrag, der Umsatz und auch das Ergebnis in diesem Bereich sind.

Das heißt im Umkehrschluss aber auch, dass die Höhe dieses Ergebnisses davon abhängig ist, wie viel Flugverkehr bei uns stattfindet. Denn das ist letztlich die aus-

schlaggebende Größe. Ein Flughafen ohne Flugverkehr verdient keinen Pfennig Geld.

Eckhard Mischke: Mein Name ist Eckhard Mischke. Ich wohne seit zehn Jahren in Kaarst. Ich bin einer der Angestellten des Flughafens; das will ich auch vorausschicken. Was ich jetzt sage, ist deshalb vielleicht etwas anders als das, was Sie bisher gehört haben.

Eine Sache hier stört mich doch etwas. Ich bin jetzt zehn Jahre hier, und ich bin hierhergekommen trotz und wegen des Flughafens. Klar ist hier Fluglärm; das steht völlig außer Frage. Aber die Nähe zum Flughafen ist natürlich auch ein Vorteil, den man nutzen kann.

Ich habe in den zehn Jahren Kaarst als eine sehr lebensfrohe, sehr schöne, grüne Stadt empfunden. Was hier dargestellt wird, spiegelt sich in meiner Lebenswirklichkeit nicht wider. Ich rede hier wirklich als zehn Jahre Kaarster.

(Zuruf: Wo in Kaarst?)

– In der Nähe von IKEA, Ertstraße, in der Richtung. Also ich habe die Flugzeuge genauso über mir. Ich verstehe Ihre Problemlage; ich höre das auch. Aber ich kenne auch Nachbarn, die im Garten sind. Ich kenne auch Kinder, die aufwachsen.

Wenn ich die zehn Jahre zurückblicke, dann habe ich Bauten im Umfeld unseres Hauses – meine Familie wohnt hier – gesehen. Seniorenwohnheime in großer Dimension werden neu gebaut. Ich habe Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften gesehen. Ich weiß nicht, ob der Bürgermeister noch hier ist. Mich würde mal die Bevölkerungsentwicklung in Kaarst interessieren. Ich glaube nicht, dass die zurückgegangen ist. Ich glaube nicht, dass die Stadt an Lebensqualität oder an Wert verloren hat – und die Häuser auch nicht.

Ich finde es ein bisschen schade, dass das hier doch sehr stark heruntergeredet wird. Ja, es gibt den Fluglärm. Das ist ein Problem. Das will ich in keiner Weise wegreden. Aber ich möchte eben auch sagen: Trotzdem ist Kaarst eine schöne Stadt, und das soll sie auch bleiben.

(Zuruf: Glauben Sie, wenn der Fluglärm wächst, dass dann die Zahl der Bürger auch wächst?)

– Ja, das glaube ich. Da würde ich mit Ihnen fast wetten, dass das so ist.

Moderator Sven Preger: Der Bürgermeister ist noch da. Können Sie dazu kurz etwas sagen?

(Franz-Josef Moormann: Die Bevölkerungszahl hat entgegen den Erwartungen von vor fünf, sechs Jahren nicht abgenommen, sondern minimal zugelegt, wobei wir das als Stabilität sehen, weil wir eben schon in der Metropolregion rund um Düsseldorf leben! Wir glauben, dass es damit auch zusammenhängt, sodass wir nicht die Phänomene haben, die wir in anderen Landstrichen antreffen!)

– Vielen Dank.

Eckhard Mischke: Darf ich noch eine kleine Ergänzung machen? In meiner Arbeit haben wir auch viel mit Wirtschaftsförderung der Kommunen zu tun. Da haben wir eine große Schnittmenge. Daher wissen wir auch um die Attraktivität der Kommunen im Umfeld des Flughafens. Wie gesagt, das sollte in einer gewissen Balance bleiben, nicht, dass wir – –

(Ulrike Bruckner-Kinds Müller: In Düsseldorf gibt es noch etwas anderes als den Flughafen! – Zuruf: Düsseldorf ist die Attraktion, nicht der Flughafen! Da vertun Sie sich! Hier pendeln alle nach Düsseldorf, nicht zum Flughafen!)

– Danke, dass Sie mir zugehört haben, danke.

Moderator Sven Preger: Dann Frau Pollmann, bitte.

Angelika Pollmann: Ich werde häufig angerufen und gefragt, ob hier Fluglärm ist. Viele nehmen dann Abstand von ihren Plänen und ziehen bewusst nicht hierher.

Moderator Sven Preger: Es sind einfach verschiedene Wahrnehmungen da.

(Margit Weber: Könnten wir jetzt Lösungsvorschläge erarbeiten, um zu überlegen, wie die gegensätzlichen Interessen auf einen Punkt gebracht werden?)

– Ich würde es ungern abwürgen. Wenn noch Meinungsäußerungen und/oder Fragen da sind, würde ich sie gerne vorwegnehmen.

Für mich wäre zum Abschluss auch tatsächlich die Frage: Wie geht es jetzt weiter? Was kann man da machen? Wäre das okay, wenn wir das einmal zurückstellen, bis sozusagen die Punkte durch sind, und wir dann das als Abschluss nehmen? Das ist ja auch eine Frage des Ausblicks. Sie haben es vorhin schon gesagt: Das ist auch eine Frage des Planfeststellungsverfahrens, wie man sich daran beteiligt. Aber dann würde ich gern vorher noch Ihre Meinung aufnehmen.

Günter Kopp: Mein Name ist Günter Kopp, ich wohne seit 32 Jahren mit meiner Frau hier in Kaarst, in Holzbüttgen. Wir haben in dieser Zeit gemerkt, was es bedeutet, in der Nähe eines Flughafens zu wohnen. Ich gehöre ebenfalls dem Stadtrat an, habe ebenfalls dafür gestimmt, worüber der Bürgermeister gerade gesprochen hat.

Meine Frage an Sie ist: Die ganze Zeit erklären Sie, dass Sie uns sagen wollen, wie es sein wird. Sie wollen in ein Informationsgespräch mit uns treten. Was ist, wenn Sie keine Genehmigung dafür bekommen, wenn Sie eben keine Erhöhung bekommen, wenn die Landesregierung bzw. auch der Landtag nicht dafür stimmt? Was passiert dann? Fällt die Welt dann zusammen? Wird dann irgendetwas sein, was uns ganz schlimm auf den Kopf fällt?

Ich bin außerdem ehrenamtlich für die Deutsche Herzstiftung tätig und engagiere mich ganz bewusst dafür. Lärm ist ein ganz wichtiger Faktor, um Herzinfarkte auszulösen. Leider müssen wir feststellen: zunehmend mehr.

Ich würde mich freuen, wenn Sie so verfahren, wie der Bürgermeister es gesagt hat: Machen Sie es nicht. Stellen Sie nicht den Antrag. Und wenn Sie ihn doch stellen: Ich hoffe, dass Sie nicht die Genehmigung bekommen. Und ich hoffe, dass wir alle auf die rot-grüne Regierung einwirken.

(Beifall)

Moderator Sven Preger: Vielleicht können Sie kurz auf die Frage antworten: Was passiert, wenn Sie tatsächlich keine Genehmigung bekommen sollten?

(Zuruf: Dann fliegt er raus! – Heiterkeit)

GF Thomas Schnalke: Das weiß ich nicht. Diese Frage müssen Sie jemand anderem stellen. Das ist auch, glaube ich, nicht der Punkt, der für Sie wichtig ist.

Wir müssen uns eines vor Augen halten: Wenn keine Erweiterungsgenehmigung für uns kommen wird – das heißt, wenn das Landesverkehrsministerium negativ entscheidet; das ist die Ausgangsgrundlage –, dann werden wir die Nachfrage nach Flugbewegungen, die von den Airlines an uns herangetragen wird, nicht befriedigen können. Das heißt im Umkehrschluss, wir werden nicht mehr Wachstum des Flugverkehrs in Düsseldorf und Umgebung generieren können.

(Beifall)

Das ist ein erwiesener Punkt. Und jetzt kommt die Kehrseite des Ganzen – bitte gestatten Sie mir, das noch zu sagen –: Das heißt, die Beförderung des Wirtschaftswachstums in Düsseldorf und Umgebung wird auch nicht mehr stattfinden.

(Widerspruch)

Moderator Sven Preger: Nehmen Sie das Mikrofon; dann haben wir die Chance, dass es alle hören.

Bürger: Wenn das, was Sie vorhaben, genehmigt wird, wie lange wird das denn bei dem jetzigen Wachstum vorhalten? Wann sind Sie denn dann an den Kapazitätsgrenzen angekommen? Wie lange wird das dauern? Was machen Sie dann?

(Zuruf: Nachtflug! – Zuruf: Eine neue Startbahn!)

Günter Kopp: Zum wirtschaftlichen Wachstum noch ein Vergleich mit dem biologischen Wachstum: Irgendwann artet so etwas in Krebs aus.

Vorhin habe ich mit Interesse zur Kenntnis genommen, dass Sie bei den Zuschlägen für verspätete Flüge usw. auch die Zeit von 5 bis 6 Uhr erwähnten. Im Moment kommt nach meinem Empfinden, wenn ich schlafe, vor 6 Uhr keiner mehr bei uns an. Das heißt, wenn das Wirklichkeit würde, was Sie jetzt planen, besteht unsere Nachtruhe nicht mehr aus maximal sechs Stunden wie jetzt, sondern aus fünf Stunden. Entschuldigen Sie, das empfinde ich als Terrorismus.

(Beifall)

GF Thomas Schnalke: Ich würde es gerne zusammenfassen und noch mal eindeutig klarstellen, dass wir uns im Rahmen der heutigen Nachtflugbewegungen und Nachtflugbedingungen und -regulierungen auch weiterhin bewegen werden. Es wird an den aktuell gültigen Nachtflugbedingungen nichts verändert.

Das ist ein ganz wichtiger Punkt für unseren Genehmigungsantrag, genauso, wie wir uns auf den Angerlandvergleich beziehen und auch diesen mit allen seinen Bestandteilen weiterhin erhalten wollen. Das war vorhin auch schon mal Bestandteil einer Fragestellung.

(Zuruf: Sie haben vorhin 5 Uhr gesagt!)

– Darf ich kurz noch auf das eingehen, was die Fragesteller vorhin gesagt haben? Dann können wir gleich noch auf Sie eingehen.

Ich habe vorhin kurz angesetzt, zu sagen, dass Flugverkehr und Wirtschaftsentwicklung zusammengehören. Das ist ein Punkt, der sicherlich bei Ihnen nicht gerne gehört wird, die sagen, bei uns steht der Fluglärm ganz oben an. Das kann ich absolut verstehen. Bitte ziehen Sie jedoch auch in Betracht – das ist auch der eigentliche Sinn der Veranstaltung heute Abend –, dass eine Frage der Erweiterung der Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf ein Abwägungsprozess ist und auch sein muss, wo die Interessen der Wirtschaft für die Weiterentwicklung eine Rolle spielen.

Denn der Wunsch der Wirtschaft – das wird immer wieder an uns herangetragen –, zu wachsen, ist da, um Wohlstand zu generieren. Da kann man fragen, wie sinnhaft das ist; dann kommen wir aber wirklich in gesellschaftsphysiologische Diskussionen hinein, die uns, glaube ich, nicht weiterführen.

Einzelschicksale, Einzelprobleme muss man berücksichtigen. Das ist die Grundlage jedes Genehmigungsantrages. Aber man muss auch – das müssen wir, glaube ich, hier bei unserem Genehmigungsantrag insbesondere in Betracht ziehen – die formelle Seite berücksichtigen; die beginnt jetzt. Wir geben den Antrag ab, wir unterlegen ihn mit entsprechenden Gutachten, mit entsprechenden Berechnungen. Dann hat jeder Bürger das Recht, Einwendungen zu erheben, nachdem er die Unterlagen entsprechend geprüft hat. Jede Kommune und jeder einzelne Bürger hat ebenfalls das Recht, rechtliche Mittel einzulegen, um gegen den Genehmigungsantrag zu stimmen.

Das ist doch eine Möglichkeit, die für jeden in einem demokratischen Staat wie unserem Gott sei Dank gegeben ist. Das ist bei Weitem nicht überall auf der Welt der Fall. Wir können, glaube ich, hier auch einmal berücksichtigen, dass genügend Gelegenheiten da sind, noch gegen unseren Antrag zu stimmen. Die Stadt hat es jetzt im ersten Schritt gemacht, indem sie ihre Resolution verfasst hat. Das ist auch gut. Aber das ist am Ende des Tages ein formell rechtlich sicherlich nicht relevanter Fall. Das kommt erst im Zuge des Planfeststellungsverfahrens. Aber noch einmal: Da haben Sie alle Rechte, das zu machen.

Noch einmal: Ein Planfeststellungsantrag ist ein Abwägungsprozess, der alle Interessen mit berücksichtigen muss – auch Ihre, aber eben auch diejenigen der Wirtschaft in Düsseldorf und Umgebung.

Moderator Sven Preger: Wenn ich das formal richtig verstehe, planen Sie, Juni kommenden Jahres formell den Antrag zu stellen, und damit würde dann das Planfeststellungsverfahren eröffnet. Das heißt, Juni 2014 wäre tatsächlich auch für die Bürger hier der Termin, wo man aufpassen muss, dass man sich an dem Verfahren beteiligen kann.

GF Thomas Schnalke: Ja.

Bürger: Ich möchte eine Anmerkung des Anfangs aufgreifen, wir seien hier eventuell aus Kaarst gekommen, um Dampf abzulassen. Hier herrscht ein ganz enormes Missverständnis vor. Eine Lok, die Dampf ablässt, hat keine Kraft mehr. Wir wollen nicht Dampf ablassen, sondern wir wollen hören, ob Sie bei der gegebenen Stellungnahme, die Sie jetzt für Ihren Antrag haben, etwas für uns tun können.

Ich habe für mich – ich habe ziemlich gut aufgepasst – entnommen: Sie können nichts für uns tun. Sie sind für uns die falsche Adresse.

(Beifall)

Es ist schade, dass Sie uns nur aufgerufen haben, Dampf abzulassen, und uns nicht anbieten können, in welcher Weise Sie unsere Belastungen aktiv berücksichtigen können. Ich glaube, wir müssen uns anders artikulieren.

Es muss klargemacht werden: Die einfache Gleichung „mehr Starts und Landungen bedeuten mehr Wirtschaftskraft“ ist nicht richtig. Es gibt unsinnige Flüge, und es gibt sinnvolle. Ich habe in einem Unternehmen gearbeitet, das ökologisch einigermaßen gut orientiert war. Für uns waren Flüge von Düsseldorf nach Frankfurt ein No-go, Flüge von Düsseldorf nach Hamburg ein No-go. Da haben wir andere Verbindungen.

Es kann die Wirtschaftskraft von Deutschland gestärkt werden, wenn wir uns auf solche einfachen Erkenntnisse nicht nur in einem Unternehmen, sondern in breiter Weise auch beziehen könnten. Hier werden einfache Rechnungen aufgemacht, die so nicht stimmen.

(Beifall)

Günter Kopp: Meine Frage von vorhin ist nicht beantwortet: Wenn das Verfahren, das Sie jetzt anstreben, zum Erfolg führt, wie lange halten dann die Kapazitäten vor, die Sie neu gewinnen? Was machen Sie dann? Denn das Wirtschaftswachstum wird ja wahrscheinlich weitergehen. Weichen Sie dann das Nachtflugverbot auf? Wahrscheinlich kommt das dann als Nächstes. Das macht dann wahrscheinlich Ihr Nachfolger.

GF Thomas Schnalke: Die Genehmigungsanträge werden bei uns immer dann gestellt, wenn wir sehen, dass die Nachfrage höher ist als das, was wir zurzeit anbieten können. Das heißt, wir gehen immer so vor, wie wir es dann tatsächlich auch begründen können. Das ist ja der Ursprung eines Planfeststellungsverfahrens, dass man für jeden Antrag, den man stellt, auch eine Begründung liefern muss. Das tun wir ja auch, indem wir nachweisen, dass wir eine deutlich höhere Nachfrage nach Flugbewegungen in den Peakzeiten haben; ich habe es erläutert.

Wenn wir die Ausweitungsgenehmigung bekommen, können wir die aktuelle Nachfrage befriedigen. Das sagt nichts über irgendeinen fernen Punkt in der Zukunft aus. Wie da die Nachfrage aussehen wird, das ist heute nicht absehbar.

Deshalb noch einmal: So, wie es nachgefragt wird, wollen wir auch die Genehmigung anpassen. Das ist der alles entscheidende Punkt.

(Zuruf: Und wann sind Sie dann für den jetzigen Bedarf an der Grenze angekommen? Wann haben Sie die dann erreicht?)

Moderator Sven Preger: Wie lange, glauben Sie, wird die Steigerung ausreichen, und wann ist das erreicht? Haben Sie da eine Prognose?

GF Thomas Schnalke: Wir haben eine Verkehrsprognose, die dabei eine Rolle spielt. Sagen Sie es.

Lutz Honerla: Wir haben bereits heute in der Tat Nachfragen in Spitzenzeiten, die nicht nur über dem liegen, was wir heute machen dürfen, sondern selbst über dem liegen, was wir mit einem neuen Antrag und möglicherweise einer neuen Genehmigung dann machen können. Das heißt, wir haben heute schon Nachfragen, die über diesen 60 liegen.

(Zuruf: Na, toll!)

Das heißt, auch in Spitzenzeiten werden wir bereits die vorhandene Nachfrage gar nicht mal abdecken können. Es ist aber nicht geplant, anschließend mit einer dritten Piste oder mit dem Aushebeln des Angerlandvergleichs weiterzuarbeiten. Wir sind im Rahmen des Angerlandvergleichs in diesen Spitzenzeiten dann am Ende der technischen Kapazität.

Margit Weber: Sie haben ja einen Standpunkt hier kundgetan und die Kaarster Bürger überwiegend einen entgegengesetzten Standpunkt. Jetzt sind wir ja nicht da, um aufeinanderzuprallen und zu warten, bis Sie Ihren Antrag eingereicht haben, um dann juristisch möglicherweise erfolglose Schritte einzuleiten, sondern wir haben Sie hier sitzen, um gemeinsam vernünftige Lösungsmöglichkeiten zu finden, also Interessen von Ihnen zu berücksichtigen, aber auch unsere Interessen.

Sie haben wirtschaftliche Interessen, was Ihren Flughafen anbelangt. Die wollen wir Ihnen auch nicht nehmen. Wir haben das Interesse, in Ruhe in unserer Stadt zu leben. Wie kriegen wir das auf einen Nenner?

Ich denke, der Weg über mehr Flüge ist nicht der richtige Weg. Denn dadurch werden wir übermäßig strapaziert, was wir ja schon sind.

Der andere Weg wäre vielleicht folgender. Sie sprachen von Fernflügen, zum Beispiel von Kollegen, die davon profitieren, die im Wirtschaftsrecht tätig sind; ich bin im Familienrecht tätig, daher eher in Richtung Mediation, und hoffe, dass wir Sie dafür gewinnen können, von Ihrem Standpunkt abzurücken und uns entgegenzukommen.

Insofern könnten Sie ja auch auf Qualität – nicht auf Quantität – setzen: die Anzahl der Flüge nicht erhöhen, sondern wirtschaftlich interessante Anbieter nach Düsseldorf holen, also Fluggesellschaften, die in erster Linie Business Class anbieten, wo auch vernünftige Preise für die Flüge gezahlt werden, was dann auch für Sie bedeutet: weniger Arbeit, mehr Geld. Da hätte man einen Nenner gefunden.

Und Sie hätten einen exklusiven Flughafen und könnten sich damit von den anderen Billigflughäfen abheben und könnten positiver dastehen – mehr Qualität, weniger Quantität als Stichpunkt. Das wäre ja auch eine Lösung, um Düsseldorf interessanter zu machen in Richtung Exklusivität.

Wir haben die Kö, wir haben auch interessante Wirtschaftspartner in Düsseldorf, wie zum Beispiel die Japaner. Auch die Chinesen sind jetzt sehr stark vertreten. Ich rege an, in die Richtung zu gehen, eben auch wirtschaftliches Potenzial nach Düsseldorf

zu holen. Sie profitieren davon, Düsseldorf profitiert davon und auch Kaarst, weil die Leute, die hierherziehen werden, auch schön leben möchten und deshalb auch in Kaarst leben wollen, wenn sie da nicht zu viel Lärm haben.

GF Thomas Schnalke: Das ist ein völlig richtiger Ansatz, den Sie da nannten: Qualität vor Quantität. Das ist ein Prozess oder eine Strategie, die wir schon seit Jahren verfolgen, in der Tat. Wir setzen uns, wenn Sie das beobachten, schon sehr deutlich ab gegenüber Flughäfen, die ausschließlich auf Billigfluglinien setzen. Wenn Sie den Flughafen Niederrhein in Weeze betrachten: Der hat nur Billigflieger vor Ort und bietet eben nur dieses Billigsegment an, ist damit aber auch erfolgreich. Er hat aus dem Stand eine große Anzahl von Passagieren generieren können. Andere Flughäfen tun das auch. Wir machen das nicht. Wir sagen, wir wollen Qualität bieten.

Ich möchte Ihnen eines als zusätzliche Information geben. Auch das Segment, billige Flüge in den Urlaub anbieten zu können, wird bei uns nachgefragt. Auch dafür muss man Verständnis haben. Denn wir haben auch Menschen – Familien – in unserem Einzugsgebiet, die gerne zu günstigen Preisen in den Urlaub fliegen wollen. Auch dieses Segment müssen wir in Düsseldorf anbieten, weil wir uns inmitten eines sehr großen Einzugsgebietes befinden, von dem die Menschen abfliegen wollen.

Margit Weber: Man muss doch sehen, dass aus Frankfurt, Berlin usw. Flüge mit Touristen kommen, die dann von Düsseldorf weiterfliegen. Das wird ja überall so in den Flughäfen gehandhabt. Das könnte man doch reduzieren, dass die Leute, die aus Frankfurt kommen, auch in Frankfurt einen günstigen Touristenflug bekommen, dass sie nicht von Frankfurt nach Düsseldorf müssen und von hier aus weiterfliegen, dass man sich unter den Flughäfen verständigt, dass durch die Preispolitik der Anbieter nicht Flüge gemacht werden, die völlig unsinnig sind.

Moderator Sven Preger: Ich glaube, die Anregung ist angekommen, auch das Gesprächsangebot. Es ist auch gut, an der Stelle noch mal zu sagen: Ja, da gibt es Mediationsbedarf, aber auch Mediationsmöglichkeit, wenn ich das richtig verstehe.

Margit Weber: Dazu wollte ich hören: Sind Sie bereit, von dieser Zahl Abstriche zu machen?

GF Thomas Schnalke: Wir haben keine Intention, unseren Genehmigungsantrag gegenüber dem, was ich gerade vorgestellt habe, zu ändern, weil das ein Ergebnis ist aus einer Abwägung, die wir intern gemacht haben, wo wir uns klar vor Augen geführt haben, was wir brauchen, um Flugverkehr für die Region und für die Wirtschaft darstellen zu können. Das ist das Ergebnis – das, was wir brauchen an Ausweitung unserer Genehmigung. Deswegen werden wir nicht davon abweichen.

(Mehrere Bürger verlassen den Saal.)

Moderator Sven Preger: Bevor es sich hier auflöst: Auch dieser Punkt ist es wert, noch gehört zu werden.

Bürger: Das ist vielleicht sogar eine Frage, die viele Leute interessiert. Ich habe mir die Zahlen, die Sie in Ihrer Broschüre schreiben, sehr genau angeschaut. Da geht es um die Flugbewegungen. Sie schreiben, Sie wollen 252.000 Flugbewegungen mittelfristig erreichen, und halten das auch für real.

Belästigen Sie mich bitte nicht mit irgendwelchen Planzahlen. Aber ich hätte gerne gewusst: Wie viele Flugbewegungen hatten Sie denn letztes Jahr oder auch im Jahr davor? Ich würde gerne wissen, was es bedeutet, wenn es jetzt auf einmal 252.000 wären. Auf wie viele Flugzeuge mehr kann ich mich einstellen? Ist es das Doppelte?

Moderator Sven Preger: Die Zahlen sind da; die Frage kann man gut beantworten.

Lutz Honerla: Wir hatten 2012 217.000 Flugbewegungen, vergleichbar 205.000 zu den genannten 252.000. Sie müssen unterscheiden: Was ist eine Bewegung in der Großluftfahrt, was ist allgemeine Luftfahrt, was ist Privatfliegerei? Im Jahr davor waren es 210.000 Bewegungen in der Großluftfahrt und 221.000.

Bürger: Wann wollen Sie die 252.000 komplett erreichen? Gilt das ab nächstem Jahr oder wenn der Antrag durch ist? Wie soll eine Steigerung aussehen?

(Zuruf: Das wurde schon beantwortet! Er hat doch gesagt, die Nachfrage ist da, und er sagt, wir hätten es gerne variabel! Er sagte, was wir beantragen, wird schon überfordert! Das heißt, sobald es durch ist, wird es rausgehauen!)

Moderator Sven Preger: Ist das so?

(Zuruf: Das hat er doch schon beantwortet!)

Lutz Honerla: Nein, das ist nicht ganz korrekt.

(Zuruf: Sie haben gesagt, die Nachfrage ist schon größer als das, was wir an Erhöhung planen! Dann möchte ich mal sehen, dass Sie sagen: Wir bleiben dieses Jahr 10 Prozent darunter! Wir könnten zwar hochgehen, aber weil wir nett sind, lassen wir es! Das glauben Sie doch selbst nicht!)

Die korrekte Antwort darauf ist, dass wir berechnet haben: Diese 252.000 Bewegungen im Jahr erreichen wir etwa 2026. Wir haben im Luftverkehr Tagesganglinien, Wochenganglinien, Jahresganglinien, weshalb wir selbst bei der höchsten Nachfrage in einzelnen Stunden diese Zahl von 252.000 im Jahr nicht nach der Erteilung der Genehmigung schon erreichen werden.

(Zuruf: Sie haben eben gesagt: Wir hätten jetzt schon die Nachfrage für die Kapazitäten, die wir planen! Das haben Sie selbst gesagt!)

– Ich glaube, ich habe gesagt, dass wir in Spitzenzeiten heute schon diese hohe Nachfrage haben. Und diese Nachfrage werden wir nicht bedienen können, weil auch eine zukünftige Kapazität – wenn wir sie denn bekommen werden – nicht das abdeckt, was heute in den Spitzenstunden schon nachgefragt ist.

(Zuruf: Das heißt, in Ihrer Planung ist schon enthalten, dass Sie die voll abdecken!)

– Nein, nein.

Moderator Sven Preger: Ich glaube, das verstehen Sie tatsächlich nicht.

(Zuruf: Es ist auch egal!)

Wenn ich das richtig verstehe – Sie müssen mich korrigieren, wenn das nicht stimmt –, gibt es bis zum Jahr 2026 eine sukzessive Steigerung, und dann sind diese 252.000 tatsächlich erreicht.

(Zuruf: Das heißt, bis 2026 sollte man sein Haus in Kaarst verkauft haben!)

Lutz Honerla: Ich kann Ihnen nicht sagen, ob Sie Ihr Haus verkaufen möchten. Insofern ein kleines Achselzucken.

Moderator Sven Preger: Ich will es nicht abwürgen, denn es gibt noch Meinungsäußerungen oder Fragen. Die würde ich gerne noch zu Wort kommen lassen. Ich möchte ungern denen das Wort erteilen, die jetzt am lautesten schreien.

Bürgerin: Das Thema sind ja die Spitzenzeiten. Da haben Sie sich nicht konkret geäußert. Gibt es jetzt schon eine Begrenzung, zum Beispiel: Spitzenzeiten sind fünf Stunden am Tag? Wann sind sie? Werden die Spitzenzeiten dann ausgedehnt? Das heißt, wir geben Ihnen quasi einen Blankoscheck, und Sie können die Spitzenzeiten schieben und verlängern. Das heißt, in diesen Zeiten sind dann mindestens 60 Flugbewegungen pro Stunde.

Ich möchte eine genaue Angabe zu den Spitzenzeiten. Was habe ich darunter zu verstehen? Wie sind die Spitzenzeiten aktuell? Wie werden sie in Zukunft aussehen? Wie ist das geplant? Dazu möchte ich eine konkrete Aussage haben.

GF Thomas Schnalke: Ja, sehr gerne, gar kein Problem. Wir haben das in unserer Broschüre klargemacht: Die Spitzenzeiten momentan sind über Tage: 7 bis 8 Uhr, 10 bis 12 Uhr, 13 bis 14 Uhr und 17 bis 20 Uhr. Das sind die momentanen Spitzenzeiten. Das, was wir wollen, ist eine Erhöhung der nutzbaren Slots von heute 47 auf 60 während dieser Spitzenzeiten.

Außerdem wollen wir die Spitzenzeiten über Tage flexibel handhaben können. Das heißt, wir wollen sie nicht eine Woche vorher festlegen müssen, sondern flexibel am selben Tag, wenn es irgend geht, reagieren können, um sagen zu können: Die Spitzenzeiten ändern sich heute mal, also verschieben wir das.

Bürgerin: Werden die dann ausgeweitet, oder bleibt das bei den Stunden? Waren das jetzt acht Stunden Spitzenzeiten pro Tag? Aber Sie können die schieben. Sie können dann theoretisch sagen, anstatt von 6 bis 7 Uhr machen wir von 8 bis 9 Uhr Spitzenzeiten.

GF Thomas Schnalke: Wir wollen 50 Prozent des Luftverkehrs über Tage während des gesamten Jahres – abgerechnet über das gesamte Jahr; wir sollten das so offen sagen und besprechen, wie wir es auch tatsächlich beantragen wollen – –

Bürgerin: Das ist in meinen Augen ein Freibrief für Sie.

(Zuruf: Das heißt, im Sommer ist die ganze Zeit Spitzenzeit!)

– Genau. Das ist nämlich der Knackpunkt hierbei.

GF Thomas Schnalke: Eine kurze Ergänzung dazu.

Lutz Honerla: Wir müssen aktuell diese Spitzenstunden über eine Woche ausrollen. Das heißt, die Hälfte aller Stunden über Tage einer Woche dürfen wir als Spitzenstunde definieren und dürfen da diese 47 machen.

In der Tat ist es richtig, dass wir diesen Zeitraum einer Woche verlängern wollen auf den Zeitraum eines Jahres. Das hat zur Folge, dass wir in der Lage sind, den Fluggesellschaften in den stärker nachgefragten Zeiten die Anzahl der Slots dann auch zur Verfügung zu stellen. Die Zahl der Slots in einem Jahr bleibt aber gleich – egal, ob ich sie am Montag oder am Sonntag habe, ob ich sie mittags oder morgens habe. Das heißt, es gibt hier eine nachfragegerechte, eine flexible Möglichkeit.

Theoretisch ist es in der Tat so, dass wir dann an einem Tag mehr als acht Stunden Spitzenzeit haben.

(Zuruf: Na, toll! Das ist der Knackpunkt!)

Aber das ist dann an anderen Tagen der Woche oder des Jahres wieder ausgeglichen, sodass wir Tage haben werden, wo wir durchgehend nicht mehr Bewegungen haben werden, als wir auf einer Piste brauchen.

(Zuruf: Gnade uns Gott!)

Bürgerin: Genau das ist der Knackpunkt. Darum dreht sich alles: dass Sie das ganz flexibel handhaben und wir acht Stunden Dauerbeschallung haben. Genau das ist es.

(Zuruf: Was sind die vier Monate mit dem meisten Verkehr?)

Lutz Honerla: Damit meinen Sie Flugbewegungen, nicht Passagiere? – Die sind nicht immer gleich. Ich kann Ihnen die sechs Monate nennen. Das ist in aller Regel von Mai bis Oktober.

(Zuruf: Also im Sommer!)

– Das ist richtig, ja.

Bürger: Die Konzentration führt dazu, wenn Sie spalten und zusammenlegen, dass Sie im Sommer 30 Prozent mehr Flüge nutzen könnten. Was das bedeutet, ist ganz klar. Die Zeit, in der Sie sie in Anspruch nehmen können, ist nicht auf 20 Uhr begrenzt, sondern für Sie beliebig zumindest bis 22 Uhr darstellbar. Das heißt, es gibt

eine unheimliche Konzentration bei schönem Wetter – natürlich bei großer Nachfrage. Und das ist einfach nicht machbar.

(Zurufe)

– Ja, natürlich werden die das machen. Aber das kann gar nicht akzeptiert werden. Sie können nur mal mathematisch errechnen, was sie wollen. Das geht gar nicht.

GF Thomas Schnalke: Dafür sitzen wir auch hier, dass wir Ihnen offen sagen, was wir beantragen wollen. Das ist unsere Intention. Es ist Ihr gutes Recht – noch einmal –, dagegen zu opponieren und alle Maßnahmen in Betracht zu ziehen und auch umzusetzen, die im Rahmen der rechtlichen Gegebenheiten im Planfeststellungsverfahren möglich sind.

Es ist auch Ihr gutes Recht – ich habe es anfangs gesagt –, hier mal Dampf abzulassen und uns auch mal zu sagen, was Sie davon halten. Ich finde das völlig in Ordnung und finde es auch gut, dass Sie es tun.

Bürger: Ich habe diese Informationsveranstaltung jetzt zwei Stunden verfolgt. Sie haben uns angekündigt, dass Sie uns informieren werden; das haben Sie getan. Ich finde, dass diese Veranstaltung insofern erfreulich gelaufen ist, als Sie weniger als noch vor einigen Jahren in der Realschule in Kaarst abgewiegelt und verharmlost haben. Sie haben an einzelnen Stellen zumindest die Sachen ehrlicher ausgesprochen. Die Veranstaltung kam auch aus dem Kreis der Diskutanten etwas freundlicher rüber, als es damals in der Realschule war. Das alles ist sehr erfreulich.

Aber dann ist es auch an der Zeit, nach mehr als zwei Stunden mal ein Fazit zu ziehen. Das Fazit lautet für mich, dass am Ende Sie uns sagen, was Sie wollen, und dass Sie im Übrigen mit völlig leeren Händen nach Kaarst gekommen sind.

Dass die Enttäuschung darüber nach zwei Stunden so stark ist, dass viele Leute jetzt einfach den Saal verlassen, das würde ich Sie bitten einfach mal mit auf den Weg zu nehmen. Aber nicken Sie bitte nicht nur, Herr Schnalke, sondern machen Sie sich bitte mal Gedanken, was Sie für die Bürger der Stadt Kaarst, deren Stadtratsmitglied ich bin, mal tun können.

Sie können nicht nur hierherkommen und sagen, was Sie wollen, und dann noch sagen, wir wollen auch Ihre Interessen berücksichtigen, aber konkret kommt hier nichts an – kein Vorschlag, keine Kompromissbereitschaft, nichts.

(Beifall)

Sie sagen uns mit sehr netten Worten, was Sie wollen. Aber einen Vorschlag, einen Kompromiss oder ein Entgegenkommen sitzen Sie leider aus. Das ist für mich unerträglich, und ich wundere mich wirklich nicht, dass die Leute dann sagen: Okay, die zwei Stunden hätte ich mir auch schenken können. Es ist nichts Neues dabei herausgekommen.

Nehmen Sie es bitte mit. Gehen Sie in Ihre Gremien, auch für die Bürger in Kaarst. Kommen Sie, wenn Sie das nächste Mal hierherkommen, mit irgendetwas, was Sie uns vorschlagen können. Ansonsten, würde ich sagen, bleiben Sie zu Hause.

(Beifall)

Moderator Sven Preger: Viele haben den Saal verlassen. Aber ich möchte dennoch noch mal sagen: Mitte Juni beginnt das Planfeststellungsverfahren. Das ist ein Verwaltungsprozess. Ich weiß als Journalist – ich berichte regelmäßig über so etwas –, das ist sehr, sehr kompliziert und sehr, sehr langwierig. Trotzdem hat man als Bürger oder auch als Kommune die Chance, zumindest eine Stimme in diesem Prozess zu haben. Nutzen Sie das. Versuchen Sie auch, Ihr Anliegen da weiterzubringen.

Ansonsten sind zumindest die Inhalte einigermaßen klar geworden. Ich glaube, das wird auch an Ihrer Enttäuschung deutlich. Es ist auch deutlich geworden, was das für Sie bedeutet.

Ich glaube, dass sowohl von den Leuten vom Flughafen als auch von Herrn Schnalke auch jetzt noch das Angebot da ist, ein paar Minuten für die, die noch Gesprächsbedarf haben, zur Verfügung zu stehen.

Jetzt sind es tatsächlich zweieinviertel Stunden. Vielen Dank dafür. Vielen Dank für die Fragen, auch für die Meinungen. Und Ihnen wünsche ich jetzt erst mal eine sichere Heimfahrt.

(Vereinzelt Beifall)

(Ende: 21:43 Uhr)