

Usinger Strasse 6  
D – 60389 Frankfurt am Main  
fon 069 – 94 54 66 00  
fax 069 – 46 99 05 33  
kanzlei@schmitz-rechtsanwaelte.de  
www.schmitz-rechtsanwaelte.de

Zweigstelle Köln  
Aachener Strasse 197 – 199  
D – 50931 Köln  
fon 0221 – 940 56 70  
fax 0221 – 940 56 78

Bernhard Schmitz  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Schmitz

Rechtsanwälte  
Frankfurt am Main - Köln

Schmitz Rechtsanwälte – Usinger Str. 6 – 60389 Frankfurt a. M.

**Herrn  
Hilmar Orth  
Robert-Heuser-Str. 15  
50968 Köln**

bei Brief, Zahlung, Anruf  
bitte angeben:

14.03.2019

**Fluglärm in Marienburg/Bayenthal  
Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrsflughafens Köln/Bonn  
Erörterungstermin in den Kölner Sartory-Sälen vom 17.-20.09.2018**

Sehr geehrter Herr Orth,

im Anhang erhalten Sie unsere Zusammenfassung des Wortprotokolls.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Bernhard Schmitz  
Rechtsanwalt

Kooperationspartner:  
RA Stefan von der Linde  
Fachanwalt für Arbeitsrecht  
Fachanwalt für  
Medizinrecht  
Aachener Str. 197 – 199  
50931 Köln

## **Zusammenfassung des Wortprotokolls über den Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren „Flughafen Köln/Bonn“**

(17. bis 20.09.2018 in den Sartory-Sälen, Köln)

### **A. Resümee**

Im Namen der Einwenderinnen und Einwender aus dem Kölner Süden wurden von uns insbesondere drei Kritikpunkte an dem Vorhaben besonders deutlich herausgearbeitet.

1. Das beantragte Vorhaben erhöht die Abfertigungskapazität. Damit wird eine Steigerung von nächtlichen Flugbewegungen ermöglicht.
2. Die Bewertung des nächtlichen Fluglärms ausschließlich anhand der Werte des Fluglärmgesetzes ist für eine luftverkehrsrechtliche Planfeststellung keine ausreichende Grundlage.
3. Es fehlt bisher ein Nachtlärmminderungskonzept zugunsten der Fluglärm betroffenen in Köln und in den weiteren rechtsrheinischen Kommunen. Diese könnte nur ein Planfeststellungsbeschluss (PFB) wirksam sanktionieren.

Zum weiteren Verfahren: Die Anhörungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) hat ihre Arbeit abgeschlossen. Die Sache liegt jetzt bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde, dem Verkehrsministerium NRW. Dieses wird über die schriftlich und mündlich vorgetragene Einwendungen zu entscheiden haben. M. E. wird es den PFB nicht sofort erlassen. Ich gehe vielmehr davon aus, dass u. a. aufgrund der vorgetragene Einwendungen Nachforderungen an die Vorhabenträgerin gerichtet werden. Es bleibt somit abzuwarten, welche weiteren Nachforderungen an die Flughafenbetreiberin gestellt werden und ob wir erneut beteiligt werden. Unabhängig davon sind weiter die notwendigen Vorbereitungen für eine Klage gegen den PFB zu treffen.

Gleichzeitig sollte die politische Lobbyarbeit auf kommunaler, Landes- und Bundesebene verstärkt werden. Eine gute Grundlage dafür stellt das von uns entwickelte sog. „11 Punkte – Programm zur Lärminderung“ dar, welches bisher nur in Form einer Power-Point Präsentation vorliegt, als solche aber schon Gegenstand des Anhangs zum Wortprotokoll des EÖT ist.

## **B. Zusammenfassung**

Neben dem 11-Punkte Programm wurden von uns weitere 14 Power-Point-Präsentationen vorgetragen, die ebenfalls im Anhang zum Wortprotokoll enthalten sind. Nachfolgend werden die Einzelheiten aus dem umfangreichen Wortprotokoll zusammengefasst.

### **I. Ziel der Einwendungen und der Vorträge im Erörterungstermin**

Ziel der Einwendungen und unserer Beiträge im Erörterungstermin war, dass vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) die Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung um ein Gutachten eines neutralen Fachinstituts (z. B. DLR; Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) verfügt wird und im PFB Eckpunkte für ein Lärminderungsprogramm festgesetzt werden.

Die ergänzte Umweltverträglichkeitsprüfung soll die Grundlage für effektive und spürbare Lärminderungsmaßnahmen schaffen. Im Fokus stehen dabei die Überprüfung aktueller Flugrouten und die Neufestlegungen lärmarmen Flugverfahren. Ganz besonders zielten die Vorträge auf das Gebot der Festlegung einer Nachtflugroute, die den dichtbesiedelten Kölner Süden entlastet.

Das von uns entwickelte und vorgetragene lärmindernde Reglement war bzw. ist jedoch so angelegt, dass nicht einseitig der Kölner Süden entlastet, sondern ein Beitrag zu einer Gesamtlärminderung im Umfeld des Flughafens geleistet wird.

## II. Kern der Argumentationen

### 1. Flughafenkapazität und Umweltverträglichkeitsprüfung (Lärmgutachten)

Der Kern unserer Argumentation in der Anhörung war, dass die beantragten Maßnahmen eine größere Flughafenkapazität bewirken und damit zu einer höheren Anzahl von Flugbewegungen führen werden. Im Eingangsstatement hatte RA Schmitz schon auf die wesentlichen Punkte hingewiesen.

Zitat RA Schmitz, Seite 31 u. 32, Protokoll vom 17.09.2018:

*[...] Die Belästigungen im Kölner Süden sind heute schon hoch. Die Regionalplanung verpflichtet den Flughafen daher auch, durch den Flugbetrieb verursachte Immissionen weiter zu mindern. Stattdessen führen die beantragten Maßnahmen und das gesamte Vorhaben aber zu noch mehr Flugverkehr und damit auch zu mehr Fluglärm und noch größeren Belastungen. [...]*

*Die Betroffenen haben sich mit den Einwendungen insbesondere auf zwei Punkte konzentriert. [...]*

*Die wichtigste Einwendung ist, dass die Fluglärmuntersuchung völlig unzureichend und grundsätzlich und schwerwiegend fehlerhaft ist.*

*Damit kann keine rechtmäßige Abwägung stattfinden. Sie blendet nämlich den An- und Abflugverkehr und die besondere Schädlichkeit des nächtlichen Fluglärms komplett aus. Es fehlen ignoranterweise auch sämtliche Lärmgutachten für An- und Abflüge in der Umweltverträglichkeitsprüfung. [...]*

*Das Zweite ist, die Flughafenkapazität des Planungsfalles wird methodisch völlig fehlerhaft ermittelt. Nicht nur die Pisten und Rollwege sorgen für eine Kapazitätssteigerung, sondern insbesondere die Abfertigungsprozesse spielen bei der Kapazität eine wesentliche Rolle. [...]*

*[...] Zu den Lärminderungspotenzialen gehören natürlich die An- und Abflugverfahren im Detail, also: Wie kann man An- und Abflugverfahren optimieren, sodass sie am Boden weniger Fluglärm erzeugen? – Das ist die eine Sache. Zum anderen gehören natürlich auch die Betriebsbeschränkungen dazu, die im Wege von Nachtflugverboten den nächtlichen Fluglärm auf ein Minimum reduzieren. Das sind die beiden Hauptforderungen. [...]*

Die gegensätzliche Auffassung der Antragstellerin (Flughafen Köln/Bonn GmbH) ist bereits bei der Vorstellung der beantragten Maßnahmen deutlich herausgestellt worden

Zitat Flughafen Köln/Bonn GmbH, Seite 11 u. 68 , Protokoll vom 17.09.2018:

*[...] Die beantragten Maßnahmen erhöhen nicht die reine flugbetriebliche Kapazität des Flughafens. Die Nachfrage kann auch ohne die Maßnahmen abgebildet werden. [...]*

*[...] ich denke, die DFS kann auch noch etwas dazu sagen – die Ausweisung bzw. die Planfeststellung von zwei Vorfeldflächen ist nicht entscheidungserheblich für neue Flugverfahren. Das heißt, die beiden Flächen werden – überspitzt formuliert – nicht dazu führen, dass ein Flugzeug anders fliegt als heute. [...]*

Die Kausalität, die sich bei Realisierung der beantragten Maßnahmen ergeben wird, ist von uns unter dem Tagesordnungspunkt „Kapazität“, vertieft vorgetragen worden. Dabei haben wir auch auf die Erfordernisse verwiesen, die sich - aufgrund gesteigerter Kapazitäten - aus dem Luftverkehrsgesetz und aus der besonderen Situation am Flughafen Köln/Bonn ergeben, bei dem erstmalig ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.

Zitat RA Schmitz, Seite 71 u. 72, Protokoll vom 17.09.2018:

*[...] Das heißt, die Maßnahmen wirken weiter steigernd auf die Verkehrsmenge, die vom Flughafen abgewickelt wird. Da wir wissen, dass die Verkehrsmenge, die abgewickelt wird, in Köln/Bonn aufgrund der internationalen und nationalen Konkurrenzsituation besonders in der Nacht nachgefragt wird, wird sich zwangsläufig auch die Verkehrsmenge in der Nacht erhöhen. Das bedeutet, für alle – nicht nur im Kölner Süden –, die von Abflügen und natürlich auch von Landungen betroffen sind [...] wird sich durch dieses Vorhaben der tatsächliche Fluglärm erhöhen. [...]*

*[...] Insofern verweise ich jetzt nur darauf, dass es in der juristischen Literatur und in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unstrittig ist, dass luftseitige Kapazitätserweiterungen eine Neubewertung des Fluglärms erforderlich machen. Dann kommen wir auch von § 29b (Anmerkung: LuftVG) her in die Frage mit den Flugrouten, nicht nur aus § 8 heraus. Unserer Meinung nach handelt es sich hier eindeutig um eine luftseitige Kapazitätserweiterung. Daher ist nicht hinreichend, was in den Gutachten untersucht und wie es dort bewertet worden ist.*

*Wir plädieren dafür, dass ein anderes, neutrales Institut ein Lärmgutachten erstellt, insbesondere im Hinblick auf die An- und Abflugverfahren. Das DLR oder das NLR aus den Niederlanden sollten das tun. Bevor ein solches Gutachten nicht vorliegt, sollte kein Planfeststellungsbeschluss ergehen.*

Der Verhandlungsleiter, Herr Goetzens, hat durch Nachfragen explizit unsere Auffassung zu Folgen der erstmaligen Planfeststellung für „Köln/Bonn“ betont. (Herr Goetzens, Seite 72 u. 74, Protokoll vom 17.09.2018)

Der Flughafen stellte seine Position wieder so dar, dass die Vorhaben keinen Einfluss auf Flugbetriebsverfahren haben werden.

Zitat Flughafen Köln/Bonn GmbH, Seite 72, Protokoll vom 17.09.2018:

*[...] Zu beurteilen sind die Auswirkungen der hier zur Planfeststellung beantragten Flugbetriebsflächen. [...]*

*Gegenstand der Beurteilung im Planfeststellungsverfahren ist nicht der gesamte Flughafen bzw. die erstmalige Zulassung des Flughafens – Herr Steingroß hat das heute hinreichend deutlich gemacht –, denn der Flughafen ist zugelassen. Das ist durch zahlreiche Gerichtsentscheidungen bestätigt. Die Flugbetriebsverfahren, die derzeit eingerichtet sind, sind in den dafür entsprechenden Verfahren ergangen und sind in diesem Verfahren zugrunde zu legen. Die werden sich nicht ändern. [...]*

Unsere Position der unvollständigen und damit mangelhaften Umweltverträglichkeitsprüfung wurde von verschiedenen Einwendungsführern ebenfalls vorgetragen. So auch vom Umweltministerium (MULNV NRW).

Zitat MULNV NRW, Seite 99 u. 100 , Protokoll vom 17.09.2018:

*[...] Ich komme noch einmal auf den Punkt des Einbezugs der Umweltauswirkungen auch der bestehenden Anlagen zurück. Aus unserer Sicht spricht schon einiges für die Zugrundelegung des Bundesverwaltungsgerichtsurteils von 2013, das hier bereits sehr ausführlich erörtert worden ist. [...]*

*Aus unserer Sicht ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass die Vorbelastungen, wenn man sie jeweils isoliert betrachtet, eine andere Wirkung haben, als wenn eine summative Betrachtung vorgenommen wird. Das ist aus unserer Sicht ein ganz entscheidender Punkt; denn der summativen Betrachtung dieser Vorbelastungen kommt dann eine größere Wirkung zu. Das kommt jedoch in der Umweltverträglichkeitsstudie zu kurz. Auch die Gesamtlärmbetrachtung, die aus unserer Sicht grundsätzlich begrüßenswert ist, ist an dieser Stelle kein wesentliches Mittel, um diese Defizite zu überwinden.*

*Daher ist unser Petikum an der Stelle, die summative Betrachtung von Vorbelastungen noch einmal in neuer Weise vorzunehmen, um dem Ganzen Rechnung zu tragen. [...]*

Unsere Positionen wurden auch gestützt durch Aussagen der Stadt Köln, die entgegen der Aussagen des Flughafens auch eine Zunahme der Flugbewegungen aufgrund des verbesserten Angebots erwartet bzw. es zumindest für möglich hält.

Zitate Stadt Köln u. Herr Goetzens, Seite 109 u. 110 , Protokoll vom 17.09.2018:

*[...] Allerdings wird in der Synopse nicht erwähnt, was der Stadtentwicklungsausschuss in diesem Zusammenhang noch beschlossen hat. [...]* Deswegen würde ich es gerne noch einmal vortragen.

*Hier wurde heute schon mehrfach und in verschiedenen Variationen angesprochen, dass die Kapazitätsverbesserung, -erhöhung oder -optimierung, die mit dem Vorhaben verbunden ist, entgegen der Prognose in den Unterlagen möglicherweise zu einer Zunahme von Flugbewegungen führen wird.*

*Darüber hinaus erwartet die Stadt Köln von der Antragstellerin, darauf hinzuwirken, dass am Flughafen Köln/Bonn Maßnahmen zur signifikanten Verminderung des Fluglärms durch aktiven Schallschutz intensiviert werden, und bittet darum, einen tragfähigen Interessenausgleich zwischen der wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafens und den Gesundheits- und Umweltbedürfnissen der Bevölkerung konstruktiv zu unterstützen, zum Beispiel durch den Einsatz lärmarmen Flugzeuge, vor allem in der Nacht, die Einhaltung der Flugrouten, die Fortentwicklung differenzierter Landegebühren, einen wirksamen Lärminderungsplan beim Flugverkehr sowie die Prüfung von Lärmobergrenzen in der Zeit von 22 bis 6 Uhr in Form von Lärm- und Bewegungskontingenten.*

Verhandlungsleiter Goetzens:

*Danke, Herr Pütz. Habe ich Sie richtig verstanden, dass die Stadt Köln, im Gegensatz zur Antragstellerin, erwartet, dass mit dem Vorhaben eine Kapazitätserweiterung verbunden ist? Oder habe ich da nicht richtig hingehört?*

Pütz (Stadt Köln):

*Zumindest halten wir es für möglich, dass das verbesserte Angebot zu einer verstärkten Nachfrage führt.*

Ende des ersten Tages der Erörterung um 17:32Uhr.

## **2. Lärmgutachten, Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit**

Der zweite Erörterungstag stand sehr im Zeichen der gesundheitlichen Folgen des nächtlichen Fluglärms, der unbestritten in Köln/Bonn von überragender Bedeutung ist. Gegenüber 2017 ist die Anzahl der Nachtflüge in 2018 nochmals leicht angestiegen. In 2018 sind von den insgesamt 144.205 Flügen gut 30% (2017: 29,89 %) zwischen 22:00 und 06:00 Uhr geflogen. Damit liegt Köln an der Spitze der wenigen deutschen Flughäfen, die überhaupt noch Nachtflüge bzw. Flüge ohne besonders lärmindernde Einschränkungen zulassen.

Der Flughafen hatte in seiner Umweltverträglichkeitsstudie auf Seite 134 ff. dargestellt, dass die Lärmmedizin in der Vergangenheit unterschiedliche Ergebnisse zu der Fragestellung der durch Fluglärm ausgelösten Gesundheitsrisiken erbracht hat. RA Schmitz verwies darauf das gerade der nächtliche Fluglärm Grundlage bedeutungsvoller Urteile zu Betriebsbeschränkungen an deutschen Flughäfen war.

Zitat RA Schmitz, Seite 28, Protokoll vom 18.09.2018:

*Insbesondere hat auch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts darauf reagiert und anfänglich vonseiten der Flughafenwirtschaft für völlig undenkbar gehaltene Nachtflugverbote sanktioniert; ich erinnere nur an den Flughafen in Frankfurt.*

*Was steckt dahinter? Die Befürchtung oder die Sorge der Richter, dass dieser nächtliche Flugbetrieb möglicherweise krank machen könnte, also ein Vorsorgegedanke, wenn man das mal alles zusammenfasst.*

Der Flughafen erkennt zwar in seinen Planfeststellungsdokumenten an, dass ein Zusammenhang zwischen Schlaf und Fluglärm besteht, verneint aber direkt gravierende gesundheitliche Auswirkungen. So heißt es in den Antragsunterlagen u. a., dass es schlussendlich natürlich Zusammenhänge zwischen Lärm und Schlafverhalten

gibt, man aber „keinen signifikanten Zusammenhang zwischen Lärm und [beispielsweise] einem erhöhten Blutdruck“ feststellen und nachweisen könne. Der Flughafen bzw. der Gutachter des Flughafens, Herr Prof. Penzel, beruft sich dabei auf die NORAH-Studie. Die NORAH-Studie hatte ergeben, dass Lärm sich weniger auf die Gesundheit auswirkt als bisher angenommen. Die Kosten der Studie von knapp zehn Millionen Euro tragen unter anderem der Frankfurter Flughafenbetreiber Fraport und die Luftverkehrsgesellschaften.

Die Aussage der NORA-Studie, die der Flughafen Köln/Bonn übernommen und so zu seiner Aussage gemacht hat, steht völlig im Widerspruch zu den neuesten wissenschaftlich anerkannten Erkenntnissen in Gutachten der Lärmwirkungsforschung. Dieser Widerspruch ist sehr deutlich geworden durch den Vortrag unseres Sachverständigen Herrn Prof. Dr. Münzel (Universitätsmedizin Mainz). Herr Prof. Dr. Münzel stellte die neuesten Erkenntnisse vor, die im Rahmen der Gutenberg-Gesundheitsstudie von seinem Expertenteam erforscht worden sind. Die Forschungsergebnisse haben durch die Veröffentlichung im „European Heart Journal“, dem renommiertesten kardiologischen Journal der Welt, ihre wissenschaftliche Würdigung und Bestätigung erfahren und gelten somit als gesicherte Aussagen. Zum Ende seines Vortrags fasst Herr Prof. Dr. Münzel diese Ergebnisse folgendermaßen zusammen:

Zitat Prof. Münzel Seite 34 , Protokoll vom 18.09.2018:

*Fluglärm führt zu mehr Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Schäden sind zumindest aufgrund der Lärmwirkungsforschung in Mainz deutlich stärker ausgeprägt, wenn wir Nachtfluglärm haben, also wenn die Nachtruhe gestört ist. Sprich: Zu kurzer Schlaf und häufig fragmentierter Schlaf sind hier sicher die Ursachen. Im Feldversuch konnten wir zeigen, dass bei gesunden Probanden und Patienten mit einer koronaren Herzerkrankung bei Nachtfluglärm ein Gefäßschaden entsteht und mehr Blutdrucksteigerung auftritt. Tierexperimentelle Untersuchungen bestätigen, dass vor allem der Nachtfluglärm zu Gefäßschäden führt. Wir sehen eine deutliche Störung der circadianen Rhythmik.*

Für den Flughafen antwortet deren Sachverständiger Herr Prof. Dr. Penzel (Wissenschaftlicher Leiter des Schlafmedizinischen Zentrums an der Charité in Berlin), dessen Gutachten Teil der UVP ist.

Zitat Prof. Penzel Seite 41 , Protokoll vom 18.09.2018:

*[...] Herr Münzel ist in der Tat sehr ausgewiesen auf dem Gebiet der Lärmwirkungsforschung in Bezug auf Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Die Darstellung, die Sie gezeigt haben, hat mir sehr gut gefallen, und sie ist auch entsprechend hoch publiziert. Dafür meine Anerkennung!*

*Das trifft die Dinge auch im Wesentlichen. Die Studien sind sehr anerkannt. Dagegen kann ich gar nichts gegen sagen, das ist korrekt. Wo eine Ursache ist, wie Lärm, gibt es auch eine Folge, nämlich Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Der Zusammenhang ist unterschiedlich stark. Die Aussage, dass ich keinen signifikanten Zusammenhang zwischen Blutdruck und Lärm sehe, stammt aus der NORAH-Studie. [...]*

Die Seriosität des Gutachtens von den Herrn Prof. Penzel wurde in der anschließenden Diskussion von Prof. Münzel, Prof. Dr. Greiser (SOCIUM – Universität Bremen) und RA Schmitz angesprochen. Weitere Einwander stellten sogar die Eignung der Person Prof. Penzels als Gutachter für Lärmwirkungen infrage.

Zitat Prof. Greiser Seite 46 , Protokoll vom 18.09.2018:

*[...] Herr Penzel, Sie gestehen zu, dass Sie kein Epidemiologe sind, aber trotzdem nehmen Sie eine epidemiologisch absolut unvertretbare Studie wie das Blutdruckmonitoring von NORAH als Beleg dafür, dass Fluglärm nicht zu einem erhöhten Blutdruck führen könnte. Das haben Sie so gemacht. [...]*

Zitat RA Schmitz, Seite 47, Protokoll vom 18.09.2018:

*[...] Das Gutachten stellt hier auf eine Studie ab, die nicht veröffentlicht worden ist und die auch nie veröffentlicht werden wird, weil sie eben solche Schwächen hat. [...] Es wird so getan, als ob es in der Lärmwirkungsforschung eine große Bandbreite gäbe, weil auf der einen Seite auf die NORAH-Studie abgestellt wird und auf der anderen Seite auf die anderen Studien. Aber die NORAH-Studie ist an dem Punkt überhaupt nicht veröffentlicht. [...] die darf man nicht heranziehen. Das ist anders als bei einer juristischen Meinung. Die kann man sich auch anhören, wenn sie vorgetragen wird, aber wissenschaftliche Studien müssen nun mal veröffentlicht sein, damit man überhaupt darüber diskutiert.*

*Wenn der Autor des lärmmedizinischen Gutachtens in seinen Ausführungen einzig auf diese Studie abstellt, dann müssen Sie daraus Schlüsse ziehen. Das geht nicht. Wir müssen einfach sagen: Das muss neu aufgesetzt werden. [...]*

Zitat Prof. Münzel Seite 50 , Protokoll vom 18.09.2018:

*Die Tatsache, dass ich etwas ins Internet stelle, ohne dass es gereviewt worden ist, ohne dass ein Peer-Review-Prozess gelaufen ist, zu verlangen, dass man das als Literatur anerkennt, das ist schon ein starkes Stück, Herr Penzel. Das geht ja gar nicht. Sie können nicht sagen: Ich habe einen 1.200-seitigen Bericht, und das, was drinsteht, muss man lesen. – Man muss sich der Herausforderung stellen. Man muss es reviewen lassen.*

*Ich sage Ihnen: Man wird Ihnen das um die Ohren hauen. 7 % Rückläuferquote, Teilnahmequote sind ein absolutes No-Go. Man darf nicht hingehen und Dinge diskutieren, die nicht publiziert sind. Das ist wissenschaftlich absolut unethisch. Ich bin sehr verwundert, dass Sie das noch verteidigen.*

Erst durch die Publikation in einer anerkannten Fachzeitschrift werden die Ergebnisse einer wissenschaftlichen Studie „existent“ und können zitiert werden. In den USA spricht man von einer wissenschaftlichen Arbeit, die nicht über einen Wissenschaftsverlag veröffentlicht ist und damit nicht bzw. nicht erfolgreich das

Publikationsverfahren (Prüfungs- und Begutachtungsverfahren durch Fachkollegen) durchlaufen hat, als „not valid“. Im Vereinigten Königreich werden solche nicht publizierten Arbeiten „not recognized“ genannt.

Herr Prof. Penzel erkannte zwar an, dass Studienergebnisse erst den wissenschaftlichen Kriterien genügen, wenn diese über Fachpublikationen ihre Gültigkeit erlangen. Er rechtfertigte aber die zentrale Nutzung der NORAH-Studie in seinem Gutachten damit, dass NORAH allein schon deshalb zu beachten sei, weil sie teuer war, recht umfangreich und im Internet verfügbar ist.

Zitat Prof. Penzel Seite 48 , Protokoll vom 18.09.2018:

*[...] Für uns an der Uni zählen in der Tat nur Publikationen in wissenschaftlichen Fachzeitschriften – Punkt. NORAH ist nicht in einer wissenschaftlichen Fachzeitschrift publiziert – Punkt. NORAH ist aber sehr wohl mit 1.200 Seiten über das Portal einsehbar, von jedem runterladbar, anguckbar. Das ist keine wissenschaftliche Publikation, aber es ist die Publikation der Studie. Wir nennen das so schön „graue Literatur“. Auch graue Literaturstudienresultate müssen berücksichtigt werden. Es kann doch nicht sein, dass Hunderttausende von Forschungsgeldern – staatlichen und von allen möglichen anderen Beteiligten – einfach in den Sand gesetzt werden. Diese Ergebnisse müssen wir doch – das Ziel war direkt im Flughafenumfeld – zur Kenntnis nehmen. [...]*

Auch das NRW-Umweltministerium kritisiert das Lärmgutachten, das sich an den nach ihrer Auffassung überholten Werten des FluLärmG orientiert und nicht den Erfordernissen eines medizinischen Gutachtens entspricht. Das Ministerium fordert eine grundlegende Überarbeitung des Lärmgutachtens ein.

Zitat Umweltministerium, MULNV NRW, Seite 590 , Protokoll vom 18.09.2018:

*[...] Bei uns ist der Eindruck entstanden, dass Sie bei der Beschreibung des Kenntnisstandes die Wirkungen so relativieren, dass das für uns eigentlich nicht mehr im Einklang mit dem steht, was wir aus der Lärmwirkungsforschung und als fachliche Einschätzung von Lärmwirkungsforschern kennen. Deswegen besteht nach wie vor unsere Forderung, dass das Gutachten ganz deutlich überarbeitet und ergänzt werden muss. [...]*

Die gegensätzlichen Positionen der Einwander einerseits und des Flughafens andererseits zum Thema der Lärmwirkung auf die Gesundheit hatten sich im Laufe der Diskussion in keinem Punkt angenähert. Der Flughafen sah auch nicht die Notwendigkeit sein Lärmgutachten zu ändern. Herr Goetzens stellte zum Ende der Diskussion fest:

Zitat Goetzens NRW, Seite 74 , Protokoll vom 18.09.2018:

*Mir als Verhandlungsleiter und Vertreter der Anhörungsbehörde ist der Unterschied in den Positionen deutlich geworden. Ich denke, er wird sich auch so im Protokoll wiederfinden. Daher meine ich, dass wir jetzt nicht noch eine Rede-Widerrede-Runde zu diesem Themenkomplex machen sollten. [...]*

### **3. Verkehrsmengen, Luftverkehrsprognose**

Der Flughafen hat als Basis für seine Hochrechnung die tatsächliche Anzahl von Flügen im Jahr 2014 zugrunde gelegt. Er prognostiziert unabhängig von der Realisierung oder Nicht-Realisierung der beantragten Maßnahmen die gleiche Verkehrsentwicklung. Für das Jahr 2030 erwartet er 154.820 Flugbewegungen.

Wir haben vorgetragen, dass die Luftverkehrsprognose hinsichtlich der im Planungsfall zu erwartenden Verkehrsmengen methodisch fehlerhaft erstellt worden sind, weil sie nicht die geplanten Effizienzsteigerungen der Abfertigungsprozesse und damit die verbesserte Produktqualität des Flughafenangebots berücksichtigt. Die besseren Produkte aber steigern die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens national im Passagier- und international im Frachtflugverkehr und haben somit unmittelbaren Einfluss auf die zu erwartenden Verkehrsmengen in Köln/Bonn.

Nimmt man allein die Verkehrssteigerungen aus den Jahren 2014 (Basisjahr der Flughafenprognose) bis 2017 ist die vom Flughafen prognostizierte Zahl von 154.280 Flügen in 2030 nicht glaubwürdig. Wir haben durch selbst errechnete Szenarien aufgezeigt, dass 2030 eher zwischen 170.000 und 180.00 zu erwarten sind, also ca. 20.000 Flüge mehr als vom Flughafen angegeben. Mit den Szenarien, präsentiert in Form einer Balkengrafik, wollten wir zwar keine „Gegen-Prognose“ erstellen, aber aufzeigen, dass die vom Flughafen angewandte Methodik große Schwächen aufzeigt und nicht überzeugen kann.

Zitat RA Schmitz, Seite 47, Protokoll vom 18.09.2018:

*[...] Die Frachtflughäfen in Europa stehen aufgrund ihrer räumlichen Nähe in einem sehr harten Wettbewerb. Gerade deshalb ist es nicht nachzuvollziehen, dass die Luftverkehrsprognose die verbesserte Wettbewerbssituation in Köln im Planungsfall nicht beachtet [...]. Die Luftverkehrsprognose geht davon aus, dass kein Delta zwischen Planungsfall und Planungsnullfall besteht, und wir gehen davon aus, dass eigentlich sehr naheliegend ist, dass aufgrund der verbesserten Wettbewerbssituation ein solches Delta entstehen müsste. Daher ist auch die Aussage, dass die Verkehrszahlen im Planungsfall und im Planungsnullfall gleich sind, nicht richtig.*

*Die Flughafenkapazität bzw. die luftseitige Kapazität wird zusätzlich durch die geplante Effizienzsteigerung der Abfertigungsprozesse erweitert. Mit dieser*

*Kapazitätssteigerung und der verbesserten und attraktiveren Qualität der Serviceleistungen, ermöglicht durch die beantragten Maßnahmen, wird das aktuelle Aufkommen von Fracht- und Passagierflügen gesteigert.*

*[...] Allein aufgrund der Entwicklung der Flugbewegungen seit Veröffentlichung der Prognose – wir wissen natürlich auch, dass Prognosen dazu bestimmt sind, zu scheitern, das betrifft insbesondere auch die Prognosen von Herrn Schubert; das ist anerkannte Rechtsprechung – ist davon auszugehen [...], dass die für 2030 prognostizierten 154.000 Flüge – ich runde jetzt mal ab; wir können auch aufrunden: 155.000 – weit überschritten werden.*

*Die Zahlen der Szenarien, ausgehend von den Istwerten 2017, liegen 2030, wenn man eine Prognose einfach aus den vorliegenden Zahlen weiterrechnet, anders. Mir ist auch klar, noch einmal juristisch gesagt, dass es nicht darum geht, dass wir jetzt eine andere Prognose erstellen und welche Prognose richtig ist. Es geht nur darum, zu überprüfen, ob sich nicht anhand der Zahlen die Frage stellt, ob die Methodik der vorgelegten Prognose falsch ist. Wir wollen jetzt nicht sagen: „Soundso wird der Luftverkehr aussehen“, sondern wir wollen nur aufzeigen, dass die Methodik uns jedenfalls nicht überzeugt hat. [...]*

Der Flughafen verteidigte erwartungsgemäß seine Verkehrsprognose und verwies darauf, dass im Verkehrsgutachten sehr wohl die Flughafenkapazitäten und die Wettbewerbssituation zwischen den Flughäfen bzw. Fluggesellschaften berücksichtigt worden seien.

Zitat Dr. Schubert, Seite 87, Protokoll vom 18.09.2018:

*Es ist klar und nachvollziehbar dargestellt, was für ein Verkehrsangebot und was für Rahmenbedingungen wir hinsichtlich der Infrastruktur für alle Flughäfen in der näheren und weiteren Umgebung angenommen haben. Das ist für den Passagierverkehr [...] im Gutachten dargestellt und für den Cargoverkehr [...]. Die Wettbewerbssituation ist im Gutachten beschrieben, und die ist auch in die entsprechenden Rechnungen eingegangen.*

*Im Übrigen [...] Sie haben ja speziell die Fracht angesprochen [...] Das sind im Wesentlichen UPS in Köln, DHL mit dem Hauptdrehkreuz in Leipzig, FedEx mit ihrem Hauptdrehkreuz in Paris und TNT in Lüttich. TNT und FedEx fusionieren oder haben sich zusammengeschlossen. Auch dies ist natürlich wettbewerbsrelevant und in den Prognosen berücksichtigt worden. [...]*

*Jetzt zur tatsächlichen Verkehrsentwicklung: Herr Pallas hat ausgeführt, die Verkehrsentwicklung sei im Moment dynamischer als das, was prognostiziert wurde. Ich verweise auf das, was ich schon heute früh gesagt habe, dass man eine Prognose nicht am nächsten Jahr und nicht an den letzten drei Jahren messen kann, sondern man muss das über einen längeren Zeitraum bemessen. Sie haben in Ihrer Prognose, die Sie angestellt haben, einen Stützzeitraum von drei Jahren. Wir haben einen Stützzeitraum zurückführend bis 1995. Das sind 19 Jahre, bezogen auf das Jahr 2014, was ja unser Hauptanalysejahr ist. Und wir haben das natürlich weitergetrieben. Das heißt, wir haben jetzt einen Beobachtungszeitraum von 23 Jahren. Es ist zulässig, so etwas zu machen. [...]*

RA Schmitz und K. E. Pallas stellen in ihrer Entgegnung dar, wo von ihrer Seite aus der methodische Fehler in der Luftverkehrsanalyse liegt.

Zitat RA Schmitz, Seite 89 bis 90, Protokoll vom 18.09.2018:

*Ich will auch überhaupt nicht bestreiten, dass diese Methode im Gutachten selber hinterlegt ist. Ich hatte auch nicht gesagt, dass die Methode komplett falsch ist, sondern ich habe nur formuliert, dass diese Methode für uns insofern nicht überzeugend ist, als dass diese gesteigerte Entwicklung der Attraktivität der Dienstleistungen in Köln nicht gesehen wird.*

[...]

*Wenn man jetzt sagt, dass die planerische Entwicklung die eine Seite ist und dass man das alles ohne Engpass für 2030 prognostizieren kann, okay. Aber wir müssen ja feststellen, dass wir hier dann offensichtlich einen Engpass haben, sofern nicht der Planungsfall umgesetzt wird. Wenn man also sagt, dass das Ganze engpassfrei ermittelt wird, dann ist ja genau der Punkt ausgeblendet: Durch die jetzt schlechtere Attraktivität der Dienstleistung wird diese Prognose gar nicht eintreten. – Das Problem unseres Deltas wird mit Ihrer Erklärung nicht gelöst. Wir stellen fest, dass zwischen dem jetzigen Prognosenullfall und dem Planungsfall ein signifikantes Delta bestehen müsste aufgrund der gesteigerten attraktiven Dienstleistungsangebote in Köln. [...]*

*Ob Ihre Prognose hinterher zutrifft oder nicht, ist nicht unser Thema. Unser Thema ist: Was legen wir der Lärmermittlung und Lärmbewertung zugrunde? Da muss man sagen: Im Moment muss man beim Prognosenullfall von einem engen Flaschenhals in der Abfertigung ausgehen und dann, wenn das Vorhaben realisiert wird, in der Tat von einem engpassfreien Szenario. Das ist unser Kritikpunkt gewesen. [...]*

Zitat K. E. Pallas, Seite 91, Protokoll vom 18.09.2018

*[...] Sie unterstellen – und da liegen wir halt völlig auseinander –, dass Sie mit den Maßnahmen, die Sie planen, überhaupt nicht mehr Kapazität erzeugen. Sie sagen, dass Sie die Dienstleistungsqualität verbessern, aber auf der anderen Seite nicht mehr Kapazität erzeugen. Ich führe das jetzt nicht weiter aus, dazu kommen wir gleich unter dem Thema „Kapazität“. Da können wir sicherlich belegen, dass es eine deutliche Kapazitätssteigerung ist, sodass Sie durch diese Kapazitätssteigerung auch deutlich mehr Verkehr abwickeln können.*

*[...] Die Dienstleistungsqualität werden Sie nicht so richtig verbessern – so habe ich das Kopfschütteln verstanden –, aber eine effizientere Abwicklung ist für mich eine automatische Qualitätssteigerung. Das sind die schnelleren Prozesse, die auch für die Fluggesellschaften möglich sind. Ich habe es vorhin schon mal gesagt: Gerade für die Fluggesellschaften ist es wichtig, dass die Bodenzeit so kurz wie möglich gehalten wird, sodass sie umgehend wieder in der Luft sind. – Das können Sie mit dem erreichen, was Sie planen, mit den Maßnahmen, durch die Sie die Abfertigungsprozesse deutlich schneller machen.*

Das NRW-Umweltministerium stellte – wie bereits am Vortag - sehr deutlich dar, dass auch das Ministerium davon ausgeht, dass die Flughafenkapazitäten mit den

beantragten Maßnahmen so erweitert werden, dass wesentlich mehr Flugbewegungen abgewickelt werden können.

Zitat MULNV NRW, Seite 103, Protokoll vom 18.09.2018:

*[...], dass bei diesem Vorhaben Voraussetzungen für die Abwicklung von wesentlich mehr Verkehr geschaffen werden. Die Antragstellerin hat dazu geantwortet, dass das natürlich nicht Ziel des Vorhabens ist, [...] „eventuelle weitere Infrastrukturreserven nicht zu einem weiteren Wachstum über das Prognoseergebnis hinaus führen“.*

*[...] Dies soll zwar, wie eben auch genannt, nicht das Ziel des Vorhabens sein. Aber es ist zu erwarten, dass dies bei entsprechenden Verkehrssteigerungen und entsprechender Nachfrage erfolgen wird. Hier verweise ich noch mal auf die Formulierung „eventuelle weitere Infrastrukturreserven“. Das kann ja auch noch nach dem Jahr 2030 erfolgen.*

Ende des zweiten Tages der Erörterung um 17:26 Uhr.

Der dritte Tag der Erörterung stand – obwohl mehrmals schon an den vorherigen beiden Tagen diskutiert - ganz im Zeichen der jetzt in den aufgerufenen Tagesordnungspunkten zu vertiefenden Themen „Kapazität“ und „Belästigungen durch Fluglärm“.

#### **4. Technische Gesamtkapazität**

Wie an den ersten beiden Erörterungstagen wich der Flughafen keinen Deut von seiner Position ab. Er argumentierte abermals, dass die Flughafenkapazität bzw. die in der Planfeststellung relevante Kapazität, allein durch die Start- und Landebahnen und Rollwege bestimmt werde. Da der Flughafen mit seinen jetzigen Flugbetriebsflächen genehmigt ist und über diese weit mehr als die für 2030 prognostizierten knapp 155.000 Flüge abgewickelt werden können, bleibe im Rahmen der Planfeststellung gar kein Raum für Untersuchungen, Bewertungen und Maßnahmen zur Lärmbelastung im An- und Abflugbereich.

Wir haben unsere Gegenposition ausführlich dargestellt und insbesondere hingewiesen auf die 2016 erfolgte Ergänzung des § 8 LuftVG einerseits und andererseits darauf, dass die Flughafenkapazität nicht allein durch die Start-/Landebahnen und Rollwege, sondern ebenso durch die Park- und Abfertigungspositionen und die Effizienz der Abfertigungsprozesse erhöht würde.

Tatsache sei, dass die kleinste Teilkapazität die Gesamtkapazität eines Flughafens bestimme.

Die Lärmbelastigungen, die in der Planfeststellung zu bewerten sind, so unser Vortrag, muss sich an der machbaren Verkehrsmenge im Rahmen der vorherrschenden Kapazität orientieren. Und diese Kapazität wird durch die geplanten Maßnahmen verändert. Alle Einwendungsführer, die sich zu Wort gemeldet hatten – auch die Stadt Köln und das NRW-Umweltministerium – waren, wie auch wir vorgetragen haben, der Meinung, dass die geplanten Maßnahmen zu mehr Flugverkehr führen bzw. führen können.

Lärminderungsmaßnahmen seien deshalb im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben.

Zitat K. E. Pallas, Seite 4, 7 u. 8, Protokoll vom 19.09.2018:

*[...] Keine vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Nachfrage und somit auf die Anzahl der Flugbewegungen. – Das haben wir in den letzten zwei Tagen immer wieder gehört, und wir haben auch die unterschiedlichen Positionen dargestellt, aber das kommt unter dem Punkt „Kapazität“ sehr zentral. Diese Aussage ist nicht zutreffend, wenn es um die Ausweitungs- oder Veränderungsbetrachtung zur Kapazität geht. Unseres Erachtens lenkt der Flughafen mit solchen Aussagen von seiner gesetzlichen Verpflichtung ab, die Allgemeinheit und die Flughafennachbarschaft vor Fluglärm zu schützen. [...]*

*[...] Die beantragten Maßnahmen verändern in jedem Fall die Vorfeldflächen und schaffen mehr Abfertigungspositionen. Wie viel genau wird geschaffen? Der Flughafen spricht von ungefähr zehn. [...] sind es immerhin 10 %, was dort mehr an Kapazität geschaffen wird. Herr Dr. Deutsch, Sie sagten, es seien lediglich die Positionen. Nur, es kommt auch darauf an, wie häufig die Positionen tatsächlich belegt werden.*

*Das sind zwei Dinge für mich. Das eine ist die Kapazität, das andere ist das tatsächliche Verkehrsgeschehen, und bei der Belegung der Positionen ist man dann auch ganz schnell bei den Abfertigungsprozessen, und je besser die optimiert sind, umso schneller können die Positionen dann auch belegt werden. Allein aufgrund dieser Vergrößerung der Vorfeldfläche bzw. der Zahl der Abfertigungspositionen auf dem Vorfeld wird die Kapazität gesteigert, ganz unabhängig von den unstrittig zentralen Komponenten Pistensystem und Rollwege, [...].*

*Neben dem, was beim Vorfeld passiert, geht es mir um die geplante Effizienzsteigerung der Abfertigungsprozesse. [...] Da bauen Sie Gebäude, in denen Sie die Abfertigung besser organisieren und die Prozesse schneller gestalten können. Die Qualität verbessert sich generell, ebenso die Qualität der Serviceleistungen. Aber ohne die Festlegung von Lärminderungsmaßnahmen steigt mit höherem Verkehrsaufkommen die Lärmbelastung. Ob das höhere Verkehrsaufkommen richtig prognostiziert ist mit null Verkehrssteigerung gegenüber dem Fall, dass Sie nichts machen, ist, denke ich, eine andere Frage. Zumindest besteht aber mit der erweiterten Kapazität die Möglichkeit, mehr Verkehr zu generieren, als dieses ohne die Maßnahmen möglich ist. Denn ohne die*

*Maßnahmen, also im Plannullfall, hätten Sie Engpässe, und diese Engpässe würden eine Verkehrssteigerung behindern. [...]*

*[...] Die Investitionen in die Betriebsflächen und auch in die Abfertigungsinfrastruktur und Abfertigungssysteme werden im Antrag vom Flughafen quasi als Ersatzinvestitionen ohne Auswirkungen auf die Flughafenkapazität, die Verkehrsmenge bzw. Verkehrsnachfrage dargestellt. Gestern fiel auch das Wort „Nebensächlichkeiten“, die dort hingestellt werden. [...] Das ist ganz sicherlich nicht der Fall.*

*Mit der erweiterten und verbesserten Infrastruktur sollen angeblich auch nur Qualität und Effizienz gesteigert werden. Kapazitätssteigerungen weist die Antragstellerin mehrmals weit von sich. Die prognostizierte Verkehrsnachfrage könne auch ohne die beantragten Änderungen bewältigt werden. Die Tatsache, dass sich eine Flughafenkapazität aus verschiedenen Teilkapazitäten zusammensetzt, wird nicht gewürdigt und Wirkungen der beantragten Maßnahmen auf die Teil- und Gesamtkapazität nicht dargestellt.*

*Die Aussage im Kapitel „Planungsziel“, dass ohne die geplanten Änderungen der Betriebsablauf störungsanfälliger wird, habe ich schon erwähnt und zeigt auf, dass die Kapazität der Abfertigungsstruktur und der Abfertigungsprozesse bei spätestens 154.820 Flügen, wie prognostiziert, ausgeschöpft bzw. nicht mehr ausreichend ist. Denn das ist ein Beleg dafür, dass die Kapazität dann ausgeschöpft ist, wenn Probleme in der Abwicklung regelmäßig entstehen.*

*Die Tatsache, dass im Jahr 2000 schon 155.700 Flüge stattgefunden haben, aber nur die Hälfte der Anzahl der Passagiere und Frachtmengen aus 2017 bewältigt wurde, belegt, dass die Engpässe am Flughafen bei den Abfertigungsprozessen und nicht im Luftraum selbst liegen, und bei den Pisten und den Rollwegen. [...]*

Zitat RA Schmitz, Seite 5, Protokoll vom 19.09.2018:

*[...] Der Verwaltungsgerichtshof München hat 2015 entschieden, die luftseitige technische Kapazität eines Flughafens werde maßgeblich durch die Start- und Landebahn, die Rollbahnen und die Vorfeldflächen bestimmt. Also ist klar, was wir damit ansprechen wollen. Es geht nicht nur um die Piste, es geht nicht nur um die Rollbahnen, sondern es geht bei der Kapazität auch maßgeblich um die Erweiterung der Vorfeldflächen.*

*Daher ist die Betrachtungsweise hier natürlich nicht ausreichend, wenn eine Verbindung zwischen Kapazität, Luftverkehrsprognose und Fluglärmuntersuchung stattfindet, weil wir eben auch in diesem Fall, also bei der Vorfelderweiterung – und das lässt sich auch zunehmend in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erkennen [...] von einer Worst-Case-Betrachtung ausgehen sollten. Das ist ein Vorgehen, das im Bundes-Immissionsschutzgesetz für jede gewerbliche Anlage vorgesehen ist. Es geht nicht darum, was der Betreiber der Anlage dazu sagt, inwieweit er das ausnutzen wolle, sondern es geht darum, wie die technische Kapazität aussieht, und das wird als Grundlage für die Auflagen und Nebenbestimmungen usw. angesehen. Das ist auch hier erforderlich, aber dem werden die hier vorgelegten Gutachten nicht gerecht. [...]*

*[...] Schnellere Abfertigungsprozesse erweitern die Flughafenkapazität, die einen Teil der luftseitigen Kapazität darstellt; wir hatten das ausgeführt. Diese Wirkungsbeziehung und Zielsetzung wird im Kapitel „Planungsziel“ nicht genannt. Ebenso fehlt der Hinweis des Flughafen, dass über eine verbesserte Qualität der Dienstleistungen mehr Luftverkehr generiert werden kann und aus*

*unternehmerischer Sicht auch sicherlich generiert werden soll. Das Planungsziel ist also nicht vollständig. Es ist nicht ehrlich. Es bringt nicht das eigentliche Ziel der Planung zum Ausdruck.*

Zitat Flughafen, Seiten 11 u. 12, Protokoll vom 19.09.2018:

*[...] Hier wird keine Start- und Landebahn erweitert. Hier werden keine Grundlagen für Verkehre geschaffen, die bisher nicht abgewickelt werden konnten. Die tatsächliche Kapazität des Flughafens liegt weitaus höher als das, was für 2030 prognostiziert worden ist. Ich bin nicht so kühn, dass ich sage: „Ich bin der Fachmann, der das hier alles flugbetrieblich beurteilen kann“, aber ich wage die These, dass es nicht zuerst bei den Vorfeldern zu einem Kapazitätsengpass kommen wird, sondern bei ganz anderen Bereichen, beispielsweise bei den Rollwegen. [...]*

*Kurz und gut: Diese Vorfelder erhöhen weder die praktische noch die tatsächliche Kapazität noch erhöhen sie – ich gebe zu, das ist jetzt meine These; vielleicht widersprechen mir unsere Gutachter – die theoretisch mögliche Kapazität. Deswegen sind diese Punkte in den Gutachten völlig richtig betrachtet worden. Das Gutachten kann keine theoretisch denkbare Flugbewegungszahl zugrunde legen. Wenn wir diese theoretisch denkbare Flugbewegungszahl zugrunde legen könnten, dann würde sich hier übrigens auch nichts ändern; denn die liegt weitaus höher als die 150.000 Bewegungen. Also hätten wir auch keine Abwägungsrelevanz dieser Maßnahme.*

*Insofern – ich wiederhole mich – sind die Gutachten völlig richtig. Die Lärmbetrachtung ist völlig richtig. Die Prognose – Herr Schubert hat gestern noch viel mehr dazu gesagt, als zu sagen ist – ist geradezu in klassischer Weise schulmäßig aufgebaut.*

Einen breiten Raum nahm die Diskussion über die tatsächliche Anzahl der Abstellpositionen auf dem Vorfeld ein. In den gezeigten Grafiken des Flughafens tauchten auch Parkpositionen auf, die heute gar nicht oder nur eingeschränkt genutzt werden. Mit der Aktivierung der zurzeit nicht/kaum genutzten Vorfeldbereiche X-ray, Zulu und Yankee und der Schaffung der neu geplanten Positionen wird die Vorfeldkapazität deutlich gesteigert.

Zitat Bezirksregierung Düsseldorf (Klinger) Seite 33, Protokoll vom 19.09.2018:

*Sie haben gerade auf einem Bild die Zulu- und Yankee-Platten gezeigt bzw. das, was Sie als Trauben bezeichnen. Diese Flächen sind meines Wissens derzeit nicht durch Luftfahrzeuge der Kategorie C belastbar. [...] aber aktuell werden diese Flächen maximal für ausgemusterte Luftfahrzeuge genutzt und nicht für im Flugbetrieb befindliche Luftfahrzeuge. Das ist der Schrottplatz; so möchte ich es einmal formulieren.*

Zitat Verhandlungsführer Goetzens, Seite 33, Protokoll vom 19.09.2018:

*Das passt zu der Frage, wie viele Vorfeldflächen Sie im Moment überhaupt zur Verfügung haben. Das ist das gleiche Thema. Darum kreist die ganze Diskussion. Ich halte sie für wesentlich.*

Zitat Flughafen, Seite 33, Protokoll vom 19.09.2018:

*[...] Diese Vorfeldflächen sind luftrechtlich zugelassen – das ist unbestritten –, aber sie müssten saniert werden; das ist richtig. Die gehören zu dem angelegten Flughafen, der zumindest von der fiktiven Planfeststellung gedeckt ist. [...] Die sind meiner Erinnerung nach auch in der luftrechtlichen Zulassung vom 18.12.1958 erwähnt. [...]*

Recht beeindruckend stellte der Flughafen in einer animierten Darstellung die Vereinfachung der Schleppvorgänge dar, wie sie sich nach Schaffung der zusätzlichen Abfertigungspositionen, der aktivierten X-/Y-/Z-Flächen und der Neuorganisation des Vorfelds ergeben. Von Flughafenseite wird die Reduzierung und Vereinfachung der Schleppvorgänge nur als Erhöhung der Qualität und der Sicherheit dargestellt. Der gleichzeitige Effekt der Effizienzsteigerung und damit einhergehend der Steigerung der Abfertigungskapazitäten wird negiert. Die zusätzlich geschaffenen Abfertigungspositionen und sanierten X-/Y-/Z-Flächen, werden, so der Flughafen gar nicht benötigt und sollen „nur“ als Betriebsreserve dienen.

Zitat Flughafen, Seite 37, u. 42 Protokoll vom 19.09.2018:

*Nach unserem Urteil lässt sich auf den Bestandsflächen der Verkehr des Prognoseflugplans abwickeln, wenn auch mit einer Anzahl von bis zu 32 Schlepps. Deswegen urteilen wir auch, dass diese zusätzlichen Flächen operativ für Pünktlichkeit in der Abfertigung und für einen stabilen Flugbetrieb sorgen, aber als Reserveflächen bei uns im Gutachten dargestellt sind, um eine operative Betriebsreserve in ausreichender Zahl anbieten zu können, um weitere Verzögerungen im Flugverkehr, wie sie in den letzten Jahren an vielen Flughäfen zu sehen waren, wieder in Richtung Pünktlichkeit zu transformieren.*

*[...] Auch auf die Gefahr hin, dass wir uns hier wiederholen: Die Kapazität ist mit oder ohne diese Vorfeldflächen höher als die 158.000 Flugbewegungen, und wir sind rechtlich gehalten, nachzuweisen, dass wir keinen Kapazitätsengpass mit diesen Vorfeldern beseitigen. Das haben wir auch nicht getan.*

*[...] Wir möchten Schleppvorgängen allerdings auch aus Gründen der Betriebssicherheit vermeiden. [...]*

Zitat K. E. Pallas, Seiten 40 u. 41, Protokoll vom 19.09.2018:

*Sie haben [...] sehr eindrucksvoll dargestellt, wie sich die zeitlichen Abläufe der Prozesse auf dem Vorfeld verbessern. Das ist für mich auch nachvollziehbar. Wir haben das von unserer Seite auch nicht infrage gestellt. [...] Was ich aber nicht verstanden habe, ist, wie sich die Kapazität mit diesen optimierten Schleppvorgängen, Prozessen oder wegfallenden Schleppvorgängen verbessert. Denn unstreitig ist, [...] dass Sie weniger Zeit brauchen, und vom Grundsatz her lassen diese verbesserten Vorgänge mehr Verkehrszahlen zu. [...]*

*[...] Aber wo ist die Kapazitätsgrenze? Die Kapazität endet irgendwo, und ich habe in den Unterlagen auch gelesen, dass Probleme auftreten, [...] wenn Sie die Zahl 158.820 erreichen. Sorry, aber das ist nun einmal eine Tatsache, dass, wenn Probleme in den Betriebsabläufen regelmäßig zu identifizieren sind – so habe ich das in Ihren Unterlagen gelesen –, dass das dann davon zeugt, dass es Probleme bei der Verkehrsmenge gibt, um diese Prozesse abzuwickeln. Dann sind Sie am*

*Ende der Kapazität angelangt. Denn dann kommt es zu Verzögerungen, oder Sie können gar nicht mehr Flieger aufnehmen, [...]*

## **5. Regionalplanung**

In der schriftlichen Einwendung hatten wir bereits auf das im Antrag des Flughafens erwähnte Zitat aus der NRW-Raumplanung, Teilabschnitt Region Köln, hingewiesen, die den Flughafen verpflichtet, die Lärmbelastigungen kontinuierlich zu mindern. Mit den jetzt geplanten Maßnahmen und der Ausweitung der technischen Gesamtkapazität, so unser Vortrag, aber würde – sofern nicht ein ambitioniertes Lärminderungsprogramm verfolgt werde – entgegen dieser Verpflichtung gehandelt. In der Erörterung dann verneinte der Flughafen, dass solch eine noch in seinem Antrag aufgezeigte verpflichtende Vorgabe zur Lärminderung bestehe.

Zitat Flughafen, Seite 42, Protokoll vom 19.09.2018:

*Herr Kollege Schmitz, Sie haben zitiert, es gebe ein Ziel der Raumordnung, den Lärm – so habe ich Sie verstanden – kontinuierlich zu mindern. Das sei ein Ziel, an das die Flughafenfachplanung gebunden sei. Ich habe nachgeguckt. In diesem Ziel steht etwas anderes drin. Es steht dort drin, dass darauf hinzuwirken sei, dass der Fluglärm gemindert werde. Es ist keine zwingende Zielvorgabe, dass bei jeder Genehmigung, dass bei jeder Flughafenänderung, dass bei jeder Änderungsplanfeststellung automatisch Lärminderungsmaßnahmen festzusetzen sind. Ein solches Ziel wäre aus meiner Sicht auch rechtlich außerordentlich fragwürdig.*

Zitat RA Schmitz, Seite 42, Protokoll vom 19.09.2018:

*Entschuldigung, aber das ist doch wieder so eine Nebelbombe. Also, Sie unterstellen uns, wir hätten etwas vorgetragen oder falsch zitiert aus dem Landesentwicklungsplan. Also, Ziele eines Landesentwicklungsplans sind bei der Planfeststellung zu beachten. Das ist doch die rechtliche Konstruktion: Ziele der Raumordnung sind bei der Planfeststellung zu beachten. – Und das ist doch nur das, was wir gesagt haben.*

Zitat Verhandlungsführer Goetzens, Seite 42, Protokoll vom 19.09.2018:

*Danke für den Hinweis. Ja, das ist eine Verpflichtung des Verkehrsministeriums, Ziele der Raumordnung zu beachten, wenn sie denn hinreichend bestimmt sind. Das ist wiederum eine Rechtsfrage. Man wird sehen, wie man damit umgeht. [...]*

Zitat Flughafen, Seiten 49 u. 50 Protokoll vom 19.09.2018:

*[...] zwei Punkte habe ich noch. Der eine Punkt ist, dass ich in der Tat einen Fehler einräumen muss. Das betrifft die Raumordnung.*

*Herr Schmitz, Sie haben sich auf den Gebietsentwicklungsplan Köln bezogen. Unter E.4.1 wird die Entwicklung des Flughafens Köln/Bonn angesprochen. Dann heißt es dort im letzten Satz:*

*Durch geeignete Maßnahmen ist darauf hinzuwirken, dass die vom Flugbetrieb verursachten Immissionen weiter gemindert werden.*

*So steht es in der Tat auch im Antrag drin. Was wir nicht im Antrag aufgeführt haben – das habe ich vorhin in der Diskussion übersehen –, ist der Genehmigungserlass des Ministeriums vom 21.04.2004. Dort heißt es unter Ziffer 3 – ich zitiere –:*

*Die Ergänzung eines Ziels im Kapitel E.4.1, Flughafen Köln/Bonn, im GEP-Teilabschnitt Region Köln und eines Ziels im Kapitel 3.1.4, Luftverkehr, im GEP-Teilabschnitt Region Bonn/Rhein-Sieg wird versagt.*

*Damit ist klar: Das Ziel, über das wir hier reden, ist rechtlich nicht existent. [...]*

Zitat Verhandlungsführer Goetzens, Seite 50, Protokoll vom 19.09.2018:

*[...] Es geht ja um die Frage: Gibt es dieses Ziel, oder gibt es das nicht? – Ich habe nicht nachgesehen, ob es das in dieser Form gibt. Wenn es so ist, wie Sie das darstellen, ist es natürlich eindeutig. Das ist aber eine Rechtsfrage, die wir hier nicht weiter zu vertiefen brauchen.*

## **6. Fluglärm – Betriebsregelung**

RA Schmitz stellte zunächst die rechtliche Ausgangssituation zu unseren Forderungen in dem 11-Punkte Programm vor. Im 11-Punkte-Programm sind letztendlich die Forderungen, die zu weniger Fluglärm im Kölner Süden führen, zusammengefasst.

Zitat RA Schmitz, Seiten 71 u. 72, Protokoll vom 19.09.2018:

*[...] Die luftseitigen Kapazitätserweiterungen dieses Vorhabens machen in der Regel die Neubewertung des Fluglärms erforderlich, weil sie Einfluss auf den konkret vorherrschenden Fluglärm nehmen.*

*Das Ziel „Schutz der Allgemeinheit und der Flughafennachbarn vor schädlichem Fluglärm dienende Verteilung des Luftverkehrs und Festlegung von Bedingungen für Überflüge im gesamten Einwirkungsbereich der An- und Abflüge“ ist originäre Aufgabe der Planfeststellung.*

*In keinem anderen Verfahren kann das geleistet werden. Dieses Verfahren wird erstmalig für den Flughafen durchgeführt. Wir befinden uns im Planfeststellungsverfahren, und insofern muss das auch Gegenstand der anstehenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde werden.*

*Originäre Aufgabe des BAF, des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, dagegen ist die Festlegung von Flugverfahren mit dem Ziel der Gewährleistung einer sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs. Die Verzahnung der beiden Planungsebenen ist durch die Beteiligung von BAF und Flugsicherungsorganisation sichergestellt. Ich verweise auf § 8 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz. Ich weiß nicht, ob das BAF heute hier ist, aber die Flugsicherungsorganisation ist heute anwesend.*

*Richtig ist zwar, wie vom Flughafen vorgetragen, dass Verkehrssteigerungen auch ohne Planmaßnahmen zu erwarten sind – davon gehen wir auch aus –, aber mit der Realisierung der Planmaßnahmen steigt auch die ansonsten zu erwartende Zuwachsrate bei der Verkehrsmenge, und zwar durch eine höhere Flughafenkapazität und durch attraktivere Produkte bzw. Dienstleistungsangebote.*

*Durch die Realisierung der Planmaßnahmen wird es mehr Fluglärm geben. [...]*

*Die Neufassung von § 8 Abs. 1 beschreibt sehr konkret die zu begutachtenden Elemente: alle Bereiche, in denen Lärmwirkung von An- und Abflugverkehr weder aus tatsächlichen noch aus rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden kann, und die Prüfung von Lärminderungspotenzialen für Überflüge wie Überflugverbote und lärmindernde Bedingungen.*

*Diese Änderungen, die zuletzt in § 8 Abs.1 stattgefunden haben, sind Folge der Klärung des Verhältnisses zwischen Planfeststellung und Flugroutenplanung durch das Bundesverwaltungsgericht.*

Zitat K. E. Pallas, Seiten 40 u. 41, Protokoll vom 19.09.2018:

*Ich möchte hier auf unsere Erwartungen eingehen. Die Planfeststellungsbehörde beschreibt Eckpunkte bzw. Maßnahmen für ein Lärmschutzkonzept, das die Belange der Einwendungsführer berücksichtigt und gleichzeitig die Bilanz des Gesamtlärms verbessert, und zwar trotz steigenden Verkehrsaufkommens.*

*Die Einwendungsführer haben ihre Forderungen in elf Punkte gegliedert. Diese Eckpunkte sind Stellschrauben für weniger Fluglärm und sollen in ein Schutzprogramm einfließen. Organisation und Realisierung eines offenen Lärmschutzprogramms sind das zentrale Anliegen der Einwendungsführer.*

Karl-Ernst Pallas stellte dann das 11-Punkte Programm vor, erklärte die jeweiligen Zielsetzungen und die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Forderungen (Seiten 73 bis 79 des Protokolls vom 19.08.2018).

Grundlage für ein Lärmschutzprogramm soll ein zunächst zu erarbeitendes Gutachten eines unabhängigen Fachinstituts sein: das „Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt, DLR“ oder das niederländische Pendant, das „NLR“.

Für das Lärmschutzprogramm sollen Monitoring- und Steuerungsregeln festgeschrieben werden, Eckpunkte für lärmindernde An- und Abflugverfahren (z. B. steiler Start, steiler Anflug) und neue Flugrouten, die den Kölner Süden und in ihrer Gesamtheit weniger Menschen durch Fluglärm belästigen. Die Maßnahmen des Lärmschutzprogramms und die Umsetzungsschritte/-sachstände sollen transparent und öffentlich „online“ einsehbar sein.

Einen Schwerpunkt bei der Festlegung neuer Flugrouten soll die Einführung einer Nachabflugroute bilden. Aber auch die Tagesabflugrouten, die den Kölner Süden kreuzen und 1998/1999 festgelegt wurden, ohne dass Untersuchungen und Vergleiche zu den Lärmbetroffenheiten erstellt worden sind, sollen geprüft und lärmärmer konstruiert werden.

Eine sachliche Entscheidungsgrundlage, die die Lärmintensitäten der verschiedenen Auswahl-Varianten aufzeigt, lag zur Entscheidung 1999 gar nicht vor. Diese damalige eher an groben Beobachtungen und sonstigen Interessen orientierte Auswahl stößt auch heute noch auf Ablehnung und Ärger, weil u. a. gar nicht für die Betroffenen nachvollziehbar. Herr Pallas wies in seinem Vortrag auf das Versäumnis hin, sachlich aufgearbeitete Dokumente zur Grundlage der Abwägung zu machen. Der DFS-

Vertreter bestätigte, dass die heutigen Dokumente, Untersuchungen und sonstigen Vorarbeiten für eine Abwägung, damals nicht vorlagen.

Als „Ultima Ratio“, im Falle, dass keine Maßnahmen festgelegt würden bzw. das Monitoring-System des Lärmschutzprogramms keine Lärminderungen aufzeigt, ist ein Nachtflugverbot gefordert (Punkt 11).

Die elf Punkte des Forderungskatalogs:

1. Lärmgutachten erstellen
2. Lärmschutzprogramm verankern inklusive einer „Roadmap“
3. Fluglärmobergrenzen festlegen - dynamisch, mit sinkender Tendenz
4. Monitoring- und Command-System einführen
5. Transparenz schaffen; Benchmark: Forum Flughafen & Region/FLK Frankfurt
6. Neufestlegung der Abflugrouten
7. Konzeption für Tagesabflugroute(n) mit weniger (Gesamt-) Lärmwirkungen erarbeiten
8. besonders lärmarme Nachtflugroute(n) festlegen
9. Lärmpausen fixieren
10. lärmarme Startverfahren verbindlich vorgeben
11. Betriebsbeschränkungen als „Ultima Ratio“ verankern

Der Flughafen wies in seiner Erwiderung wieder darauf hin, dass im Rahmen der Planfeststellung gar kein Anlass bestehe, irgendwelche Lärminderungsmaßnahmen festzuschreiben. Außerdem habe der Flughafen in enger Zusammenarbeit mit der Fluglärmkommission verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung bereits festgelegt.

Zitat Flughafen, Seite 79, Protokoll vom 19.09.2018:

*[...] Wir müssen unser Licht aber nicht unter den Scheffel stellen. Wir haben in der Fluglärmkommission einen technischen Arbeitskreis, der sich mit einem Großteil der Maßnahmen, die Sie gerade aufgezählt haben, auseinandersetzt und diese zum Teil auch schon umgesetzt hat. Wir hatten jedoch die Vereinbarung mit der Fluglärmkommission, dass wir das Ganze erst umfangreich in der Öffentlichkeit darstellen, wenn wir schon einiges erreicht haben und uns in einem weiteren Stadium befinden.*

Zitat K. E. Pallas, Seite 81, Protokoll vom 19.09.2018:

*[...] Wenn Sie von Flughafenseite so weit sind, egal, wie das Planfeststellungsverfahren endet und der Planfeststellungsbeschluss ausgeht – das*

*wird schließlich auch noch eine Zeit lang dauern –, können Sie sich in dem, was Sie vorhaben, an dem vorgetragenen 11-Punkte-Programm orientieren und das vielleicht schon frühzeitig vor dem Planfeststellungsbeschluss entsprechend realisieren, zumindest die ersten Punkte. [...]*

Zitat Verhandlungsführer Goetzens, Seiten 81 u. 82 Protokoll vom 19.09.2018:

*Der Geschäftsführer des Flughafens hatte am Montag den Begriff des Dialogs in den Raum gestellt. Das wurde auch vonseiten der Kommunen geäußert. Jetzt wird ein dialogorientiertes Angebot an Sie herangetragen, das, was Sie zum Teil schon machen und vielleicht auch mehr, irgendwie in ein formalisiertes Verfahren einzubringen. Vielleicht können Sie darauf eingehen.*

Zitat Flughafen, Seite 82 Protokoll vom 19.09.2018:

*Koordiniert wird das Ganze letztendlich über die Fluglärmkommission, wo auch der Dialog mit den Kommunen und den Anliegern stattfindet.*

Zitat DFS, Seite 83 Protokoll vom 19.09.2018:

*Charles Pallas hat angedeutet, dass an verschiedenen Flughäfen in Europa Startverfahren vorgeschrieben sind. Das stimmt. Es gibt vorgeschriebene und empfohlene Startverfahren, wobei die Zahl der empfohlenen bei Weitem überwiegt. In Deutschland ist man im Moment der Auffassung, zumindest das BMVI, so etwas nicht vorzuschreiben. Deshalb gibt es in Hamburg und Berlin nur Empfehlungen. [...]*

Zitat NRW-Umweltministerium (MULNV), Seite 95 Protokoll vom 19.09.2018:

*Ich möchte noch einmal auf das Thema „Lärminderungsplanung“ zu sprechen kommen. Als Erstes möchte ich sagen, dass ich die Arbeit des technischen Arbeitsausschusses sehr begrüße. [...] Viele Maßnahmen werden uns auch in der Fluglärmkommission vorgestellt. Daran kann man schon erkennen, dass sehr viel Potenzial da ist, Lärm zu mindern. Einige Dinge sind auch schon erfolgreich umgesetzt worden. Das wissen wir alle sehr zu schätzen.*

*Nichtsdestotrotz denke ich, dass ein Lärminderungskonzept auch im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden sollte. Ich begrüße das 11-Punkte-Programm, das Herr Schmitz und Herr Pallas vorgestellt haben, sehr. Ich denke, damit kann sehr viel erreicht werden. Darin sind auch viele Punkte enthalten, die wir als Umweltministerium bereits gefordert haben. Ich finde das sehr umfassend und ausführlich und denke, dass eine Festschreibung eines solchen Konzeptes im Planfeststellungsbeschluss uns sehr viel weiter bringen würde. Es kann wirklich gut dazu beitragen, Maßnahmen abzuwickeln. Sicher kann man auch in Zusammenarbeit mit der Fluglärmkommission sehr viel machen. Ich würde es somit sehr begrüßen, wenn ein solches Konzept bzw. Programm in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden würde, damit das auch verbindlich ist.*

Zitat Verhandlungsführer Goetzens, Seite 95 Protokoll vom 19.09.2018:

*Vielen Dank. Vielleicht können Sie Ihren Ressortkollegen davon überzeugen, das dann auch zu tun. [...]*

Zitat DFS, Seite 117 u. 118, Protokoll vom 19.09.2018:

*[...] Das Thema der Transparenz bezüglich der Unterlagen passt zu dem, was Charles und Herr Schmitz vorhin gesagt haben. 1999 gab es wesentlich weniger als heute. Damals gab es das BAF noch nicht – das gilt auch für die entsprechenden Regelungen –, sondern zu der Zeit war es noch das Luftfahrtbundesamt. Was wir heute betreiben mit den vielen Alternativen, die wir betrachten, hat es 1999 einfach*

*so noch nicht gegeben. Jedenfalls hat man es nicht in der Menge gemacht, wie man es heute tut.*

*[...] Wie wir bereits in unserer Stellungnahme geschrieben haben, beabsichtigen wir Anfang der 2020er-Jahre eine Umstrukturierung des Luftraums über NRW. Das nennt sich Rhein-RuhrPBN-Konzept. Damit ist die vermehrte Einführung von FMS-Verfahren gemeint. Aber das ist noch nicht so weit, dass ich Ihnen heute sagen könnte, wo der Strich entlanggeht. Wir gehen eher davon aus, dass diese Veränderungen im Bereich außerhalb von 25 km, also außerhalb der Lärmschutzbereiche, passieren würden.*

*Ende des 3. Tages 17:17 Uhr*

### **III. Sonstiges**

Themen, die ursprünglich für den vierten Erörterungstag geplant waren, wurden auf den Vortag vorgezogen, da der DFS-Vertreter nur noch am 3. Verhandlungstag anwesend sein konnte. So konnten auch die von uns für diesen mündlichen Termin vorbereiteten kritischen Anmerkungen und Forderungen schon in den ersten drei Tagen erörtert werden.

Das Protokoll des vierten Tages weist keine weiteren relevanten Themen für Punkte auf, die in unserer schriftlichen Stellungnahme angesprochen worden sind, oder für die Anliegen der Einwendungsführer aus dem Kölner Süden wesentlich oder neu sind.

Erwähnenswert ist die recht emotionale, aber auch treffende Zusammenfassung und Bewertung der Veranstaltung eines betroffenen Bürgers aus Siegburg-Kaldauen.

Zitat eines Einwenders, Seiten 70 u. 71 Protokoll vom 20.09.2018:

*[...] Dann wurden uns die beiden medizinischen Gutachten der beiden Initiativen gegen Fluglärm präsentiert, die mir völlig neue Erkenntnisse gebracht haben und auch alarmierend sind. Was der Gutachter des Flughafens hier abieferte, war meiner Meinung nach eine Frechheit. So kann man nicht mit uns umgehen. Wenn ich als Gutachter des Flughafens so schwach bin, sollte ich lieber nicht hierher kommen und versuchen, die Bürger auf den Arm zu nehmen. Das brauchen wir nicht.*

*(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)*

*Leider ist mir die teilweise sehr arrogante Art der Antragstellerin bei vielen berechtigten und kritischen Fragen negativ aufgefallen. Man kann auch menschlicher miteinander umgehen und mehr Emotionen und Empathie zeigen. Man muss nicht immer in dieser arroganten Art die Einwände der Einwender abbügeln.*

*Was für mich am schönsten war, war die Verhandlungsführung der Bezirksregierung Düsseldorf. Dafür möchte ich mich ganz herzlich bedanken.*

*(Beifall bei den Einwendern)*

*Es war eine wirklich hervorragende Verhandlungsführung. Sie waren stets sachlich und fair allen Beteiligten gegenüber. Dafür möchte ich allen recht herzlich „Danke“ sagen.*

*(Beifall bei den Einwendern)*

*Was ist hängen geblieben? Es ist gestern oder vorgestern der Satz gefallen – und das ist für mich das Wichtigste, was ich aus dieser Veranstaltung mitnehme –:*

*Wir müssen den Bürger vor Lärm schützen und nicht den Flughafen vor den Bürgern schützen. –*

*Wenn uns das gelingt, dann haben wir viel gewonnen. – Danke.*

Ende des 4. Erörterungstages

gez. Bernhard Schmitz

Rechtsanwalt

Fachanwalt für Verwaltungsrecht