



Niederschrift

über die Sitzung

des Unterausschusses für Flughafenerweiterung und
Fluglärmschutz

am 25.02.2014

Anwesend

- Vorsitz

Eder, Katrin

- Mitglieder

Sell, Milan
Solbach, Norbert
Wittmer, Volker Dr.

- Schriftführung

Wolter, Jutta

Entschuldigt fehlen

- Mitglieder

Bleicher, Marc-Antonin
Dietz, David
Glöckner, Marc André
Hafner, Klaus

Tagessordnung

a) nicht öffentlich

1. Entscheidung über die öffentliche Behandlung der Punkte 3 bis ...

b) öffentlich

2. Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom ...
3. Mitteilungen
4. Personalangelegenheiten
5. Vergabeangelegenheiten
6. Mitteilungen

Die Vorsitzende, Frau Eder, eröffnet um 16:05 Uhr die Sitzung und stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde und die Beschlussfähigkeit gegeben ist.

Frau Eder begrüßt die Mitglieder des Unterausschusses, den Referenten, die Zuhörer und die Presse.

Einwendungen gegen die Tagesordnung werden nicht geltend gemacht.

Sodann erfolgt der Eintritt in die Tagesordnung.

öffentlich

Punkt 2 **Ausführungen zur schriftlichen Urteilsbegründung des VGH Kassel zur Südumfliegung** **Referent: Herr Dr. Schröder (Rechtsanwalt der Stadt Mainz)**

Herr Dr. Schröder berichtet, dass der Verwaltungsgerichtshof Kassel am 03.09.2013 die durch Bundesrechtsverordnung festgelegten Flugverfahren der Südumfliegung für rechtswidrig erklärt hat. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig. Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) hat gegen die Nichtzulassung der Revision Beschwerde eingelegt. Sollte die Revision zugelassen werden, wird das Verfahren von dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig als Revisionsverfahren fortgeführt und dann kann sich der Prozess noch Jahre hinziehen. Sollte die Revision nicht zugelassen werden, wird das Urteil rechtskräftig und die Südumfliegungsrouten dürfen grundsätzlich nicht mehr beflogen werden. Es handelt sich um ein Feststellungsurteil. Tragende Erwägung der Urteilsbegründung ist, dass die Südumfliegung nicht die planfestgestellte Kapazität gewährleisten kann. Diese Urteilsbegründung ist ungewöhnlich, da die Kapazitätsausnutzung für die Kläger ein fremder Belang ist.

Die Power Point-Präsentation zum Urteil Südumfliegung von Herrn Dr. Schröder ist angefügt.

Frau Eder bedankt sich im Anschluss für den Vortrag und fragt, ob der Gesetzgeber prinzipiell in der Lage sei, Öffentlichkeitsbeteiligung bei Flugroutenfestlegung vorzuschreiben. Dies sei möglich.

Auf Bitte von Frau Eder stellen erst die Ausschussmitglieder verschiedene Fragen an Herrn Dr. Schröder und im Anschluss daran erfolgt die Einwohnerfragestunde.

Es erhebt sich die Frage, ob das Urteil hinfällig sei, wenn die hessische Landesregierung die Anzahl der Flüge einschränken würde. Das sei dann der Fall, wenn der Planfeststellungsbeschluss entsprechend geändert und damit die – nach Auffassung des Gerichts – planfestgestellte Kapazität reduziert würde.

Kann die hessische Landesregierung auf den Planfeststellungsbeschluss(PFB) noch zugreifen?

Das HMWEVL könne noch auf den PFB zugreifen. Reduziere das Ministerium aber auf diesem Wege die planfestgestellte Kapazität, geriete der Planfeststellungsbeschluss selbst in Gefahr, denn in der Alternativenprüfung durch die Planfeststellungsbehörde seien zahlreiche Varianten daran gescheitert, dass sie die schließlich planfestgestellte Kapazität nicht hätten erbringen können.

Was geschieht, wenn sich keine passende neue Route finden ließe?
Diese ließe sich auf jeden Fall finden, denn „geradeaus abfliegen“ wäre nach Auffassung der DFS flugbetrieblich optimal und könnte auf jeden Fall auch die erforderliche Kapazität schaffen.

Es wird die Frage nach der Rolle des Begriffs „unabhängiger Betrieb“ in dem Südumfliegungs-urteil gestellt.

Laut Gerichtsauffassung habe der PFB zwingend vorgegeben, dass der Betrieb der Bahnen 25C/ Nordwestbahn und 25C/Startbahn West unabhängig sein müsse. Jede Flugroutenfestlegung, die dazu führe, dass die Bahnen 25C/Nordwestbahn oder 25C/Startbahn West abhängig von einander betrieben werden müssten, verstoße daher nach Auffassung des HessVGH gegen den Planfeststellungsbeschluss.

Der Betrieb der Bahnen 25C und 25L sei schon vor dem Ausbau abhängig gewesen, daher sehe das Gericht diese beiden Bahnen wie eine an und halte die durch die Südumfliegung bei Betriebsrichtung 25 verursachte Abhängigkeit des Betriebs dieser beiden Bahnen (25C und 25L) für unproblematisch.

Es beginnt die Einwohnerfragestunde.

Wie hängen Kapazität und Sicherheit der Südumfliegung zusammen?
Bei Wahrung der geforderten Sicherheit könne die Südumfliegung nach Auskunft der DFS derzeit maximal 98 Flüge/Stunde abwickeln.

Gibt es juristische Hindernisse gegen einen „Geradeaus- Flug“?
Im Planfeststellungsbeschluss seien, wie der Hessische VGH in dem Südumfliegungsurteil ausdrücklich erklärt, keine Vorgaben über das Freihalten von Korridoren gemacht worden.

An dieser Stelle macht Frau Eder vorab eine Bemerkung zum TOP 4 Fluglärnkommision (FLK) und möchte folgende Forderung der FLK zur Kenntnis geben:

Wenn die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision abgewiesen wird, ist das Südumfliegungsurteil rechtskräftig. Dann muss es eine Interimslösung geben, die auf die Nachtflugroute plus die NW- Abflugstrecken bei Westbetrieb hinauslaufen wird. Nach 2-3 Monaten dieser Interimslösung wird ein Monitoring zu den Flugbewegungen gewünscht (welcher Flug in welcher Höhe, wann und wohin).

Ab Frühjahr 2015 erfolgt eine neue Beratung der DFS zwecks Planung der neuen Routen. Die DFS will eigentlich an der Südumfliegung festhalten. Die Stadt Mainz selbst hat kein Interesse an einer Aufhebung der Kapazitätsbeschränkung, sondern möchte ihre Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss verfolgen.

Frau Eder betont, dass es eine „Demokratisierung des Lärms“ für sie nicht gibt. Sie möchte nicht, dass einzelne Stadtteile gegeneinander ausgespielt werden. Sie plädiert für die Konzentration auf das Thema „Rückgang von Fluglärm“ mit dem Ziel einer Lärmobergrenze für Fluglärm. Damit kann man letztlich die hessische Landesregierung in die Pflicht nehmen.

Punkt 3

Sachstand Klage

Referent: Herr Dr. Schröder

Herr Dr. Schröder referiert zu diesem Thema. Die Power Point-Präsentation von Herrn Dr. Schröder zum Sachstand der Klage der Stadt Mainz ist angefügt.

Im Anschluss gibt es einige Fragen an Herrn Dr. Schröder.

Es wird gefragt, ob sämtliche Musterklagen jetzt rechtskräftig seien. Sämtliche Musterverfahren seien rechtskräftig entschieden. Ordentliche Rechtsbehelfe seien nicht mehr gegeben. Dem Vernehmen nach hätten die Stadt Mörfelden-Walldorf und eine Klägergruppe aus Frankfurt Verfassungsbeschwerde bei dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe erhoben.

Es wird auf die Vogelschlaggefahr hingewiesen; ca. zweimal monatlich müssten Flugzeuge deswegen durchstarten. Auch für Mainz sei das relevant. Herr Dr. Schröder berichtet, dass die Vogelschlaggefahr Teil der Begründung des Hauptantrages der Stadt Mainz sei. Alle von ihm in insgesamt neun Verfahren vor dem Hessischen VGH vertretenen Kläger hätten hinsichtlich des Vogelschlags in etwa die gleichen Argumente.

Ob ein Gerichtsbeschluss gefasst wird oder eine mündliche Verhandlung stattfinden wird, hat folgende Auswirkungen:
Bei einer Entscheidung durch Beschluss gebe es keine mündliche Verhandlung und keine weitere Sachverhaltsermittlung in dem betreffenden Verfahren. Werde dagegen eine mündliche Verhandlung durchgeführt, sei Raum für die Einreichung weiterer Gutachten und Sachverhalte bei Gericht.

Frau Eder fragt nach der Möglichkeit, ob die Uni-Klinik Mainz, die ja nun Messungen auf ihrem Dach durchführt, den Planfeststellungsbeschluss noch beklagen kann, wenn die Lärmwerte hoch seien.

Das sei kaum möglich. Der Planfeststellungsbeschluss sei – soweit bekannt – gegenüber der Uni-Klinik bestandskräftig. Die Uni-Klinik habe bereits dadurch, dass sie nach unserer Kenntnis keine Einwendungen im Planfeststellungsverfahren erhoben habe, ihre Chance vertan.

Es kommt die Frage auf, ob die Stadt Mainz die Argumente der Forschung von Prof. Dr. Münzel mit in ihre Klage einfließen lassen könne.

Dies sei mit Bezug auf Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz grundsätzlich möglich. Die Durchschlagskraft neuer Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung sei allerdings sehr beschränkt, denn nach einhelliger Auffassung der Verwaltungsgerichte entfalte das Fluglärmschutzgesetz, das konkrete Fluglärmwerte festsetze, eine Sperrwirkung gegen die Berücksichtigung neuer medizinischer Erkenntnisse.

Punkt 4 Neues aus der Fluglärmkommission

Wurde bereits unter TOP 2 behandelt.

Punkt 5 Verschiedenes

Frau Schmelzer berichtet von der mobilen Messung auf dem Lerchenberg. Die Auswertungen dazu liegen erst jetzt vor. Der Messbericht ist angefügt.

Die erste Messperiode liegt zeitlich vor Eröffnung der neuen Landebahn und erfolgte vom 29.06.2011 – 15.09.2011. Sie dauerte 79 Tage und es gab in diesem Zeitraum 13 % Ost-Betriebs-Tage.

Die zweite Periode liegt zeitlich nach Eröffnung der neuen Landebahn vom 20.04.2012 – 10.07.2012. Sie dauerte 81 Messtage und es gab 22 % Ost-Betriebstage.

Durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest konnte tagsüber und nachts eine Erhöhung der Lärmpegel festgestellt werden.

Gemessen wurde auf dem Dach eines ZDF-Gebäudes und damit direkt unter dem Anflugbereich. Die Messergebnisse stehen auf der Mainzer Homepage zum Download zur Verfügung (www.mainz.de, unter „Leben in Mainz“, „Umwelt“, „Immissionsschutz“, „Fluglärm“).

Ende der Sitzung: 18:20 Uhr

Punkt 6 Bürgerfragestunde

Die Bürgerfragestunde fand bereits themenbezogen zum TOP 2 und TOP 3 statt.

Ende der Sitzung: 18:20 Uhr

.....
Vorsitz

.....
Schriftführung

