



Landeshauptstadt
Mainz

Unterausschuss für Flughafenerweiterung und Fluglärmschutz

TOP 3

Sachstandsbericht Klageverfahren Südumfliegung



Landeshauptstadt
Mainz

1. Verfahrensablauf/Verfahrensstand

- _ 20.11.2011 Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest mit den angegriffenen Südumfliegungsrouten
- Klageerhebung dagegen am 09.02.2012
- Kläger: Groß-Gerau, Nauheim, Trebur, Nackenheim, Lörzweiler, Nierstein, Ober-Olm, Klein-Winternheim und einige Privatpersonen
- „Lärmverteilungsklage“



Landeshauptstadt
Mainz

1. Verfahrensablauf/Verfahrensstand

- 03.09.2013: Urteil des VGH Kassel, sog. Südumfliegungsurteil
- Inhalt: Die angegriffenen Flugverfahren sind rechtswidrig und verletzen die Kläger in ihren Rechten
- Hiergegen Nichtzulassungsbeschwerde und Revision beim BVerwG durch die Bundesrepublik Deutschland



Landeshauptstadt
Mainz

1. Verfahrensablauf/Verfahrensstand

– Urteil vom 10.12.2015 durch das BVerwG:

„Das Urteil des VGH Kassel wird aufgehoben und die Sache wird zur erneuten Verhandlung und Entscheidung zurück verwiesen“

– Klage liegt derzeit wieder beim VGH Kassel. Keine Information über neuen Verfahrensstand. Noch keine Terminierung erfolgt.



2. Inhalt der Südumfliegungsentscheidung (VGH Kassel)

- Der VGH Kassel hatte entschieden, dass die derzeitigen Routen nicht geeignet seien, eine sichere und flüssige Abwicklung der durch den Planfeststellungsbeschluss vorgegebenen Kapazität zu gewährleisten.
- Hintergrund:
 - a) Planfestgestellt wurden 126 Flugbewegungen pro Stunde (sog. planfestgestellte Kapazität)
 - b) tatsächlich bewältigt werden können aber nur maximal 98 Flugbewegungen pro Stunde, weil die Abflugbahnen untereinander koordiniert werden müssen (Reißverschlussystem)



Landeshauptstadt
Mainz

2. Inhalt der Südumfliegungsentscheidung (VGH Kassel)

c) derzeit sei es auch nicht absehbar, wann die planfestgestellte Kapazität erreicht werden könne

Folgerung des VGH Kassel:

a) Die Südumfliegung ist – gemessen am Planfeststellungsbeschluss – nicht leistungsfähig genug (nur 98 statt 126 Flugbewegungen möglich)

b) Somit fehle es an einem sachlichen Grund für die mit der Festlegung der angegriffenen Abflugverfahren verbundenen Belastung der Kläger



Landeshauptstadt
Mainz

2. Inhalt der Südumfliegungsentscheidung (VGH Kassel)

c) Hieraus folge ein Abwägungsfehler, der zum Obsiegen der Kläger führt

Kritik an der Südumfliegungsentscheidung und Südumfliegungsklage :

a) Die Südumfliegungsrouten lassen nur max. 98 Bewegungen pro Stunde zu – eine Klage dagegen zielt auf die Beseitigung einer betriebsbeschränkenden Maßnahme (eigentlich im Interesse von Fraport)

b) Lärmverteilungsklage



Landeshauptstadt
Mainz

2. Inhalt der Südumfliegungsentscheidung (VGH Kassel)

c) Die Kläger obsiegen, obwohl nur ein fremder Belang – nämlich die Kapazitätsregelung der Flugverfahren – unzutreffend ermittelt und abgewogen wurde.

anders gwendet:

Die Kläger haben gewonnen, obwohl sie mit weniger Fluglärm belastet worden sind (98 statt 126), als eigentlich der Planfeststellungsbeschluss ihnen zumutet.

Daher auch:

„Am Anfang der Überlegungen stand ungläubiges Staunen...“

RiBVerwG, Dr. Christoph Külpmann, jurisPR-BVerwG 7/2016



3. Entscheidung des BVerwG vom 10.12.2015

Das BVerwG hat das Urteil aufgehoben und zur erneuten Verhandlung und Entscheidung zurückgewiesen.

Wesentliche Erwägungen des BVerwG:

- a) Betroffene können durch die Anordnung eines Flugverfahrens, welche Ziele des Planfeststellungsbeschlusses vereitelt, nur dann in eigenen Rechten verletzt werden, wenn diese Ziele gerade ihrem Schutz dienen (das war hier nicht der Fall)
- b) Die Vorgaben des PFB mit 126 Flugbewegungen dient den Interessen des Flughafens und nicht der Kläger – kein subj. – öffentliches Recht der Kläger



Landeshauptstadt
Mainz

3. Entscheidung des BVerwG vom 10.12.2015

c) Die Festlegung der Flugrouten als Maßnahme der Flugsicherung muss einen **sicheren, geordneten und flüssigen Flugverkehr** zulassen – das ist der maßgebliche Maßstab, ob Flugrouten rechtmäßig sind oder nicht.

d) Flugroutenfestlegung dient also zu aller erst der Sicherheit. Planungsrecht ist nicht maßgeblich.

e) Nur für den Fall, dass sich eine andere Flugroute – die **genauso sicher ist, wie die derzeitige Südumfliegung** – **aufdrängt** und bei dieser Route im Rahmen eines vorzunehmenden Abwägungsprozesses weniger Menschen vom Lärm belastet sind, können die Kläger überhaupt gewinnen.



Landeshauptstadt
Mainz

4. Aufgabe des VGH Kassel

- Der VGH Kassel hat jetzt zu prüfen, ob es Flugrouten gibt, die bei einer Bewältigung von 98 Flugbewegungen pro Stunde die Kläger weniger belasten und sich als vorzugswürdig aufdrängen und dabei absolut gleich sicher sind (juris, Rn. 12)
- Dabei ist aber auch das Verhältnis verschiedener Alternativrouten in den Blick zu nehmen, wenn etwa die Zahl der unzumutbar Betroffenen oder zumutbar Betroffenen bei einer der Alternativrouten stärker sinkt oder steigt als bei anderen, weil sich beispielsweise die Besiedlungsdichte auf dem Boden unterscheidet.



Landeshauptstadt
Mainz

4. Aufgabe des VGH Kassel

- Der VGH Kassel hat dies nunmehr durch Würdigung von Tatsachenvortrag, Einholung von Gutachten, Sachverständigenanhörung etc. zu ermitteln.



Exkurs: Wirbelschleppenproblematik/Verfahren Flörsheim

- Wirbelschleppenvorfall in Flörsheim
- Wurde beobachtet von einer Bürgerin (erstmalig)
- Daraufhin Antrag nach § 80 VII VwGO beim BVerwG mit dem Antrag das Landen von „Heavys“ und der Boeing B 757 auf der Landebahn Nordwest zu untersagen
- Gegnerin hat geantwortet; Inhalt u.a., dass in Flörsheim das Dachklammerprogramm nur schleppend angenommen werde und dass die Flughafenfunktion insgesamt gestört wäre, wenn Antrag Erfolg hätte, weil dann auch für Raunheim sich diese Problematik stellen würde und bei Betriebsrichtung 07 das Landen von „Heavys“ quasi unmöglich wäre
- Flörsheim hat am 31.05.2016 repliziert



Landeshauptstadt
Mainz

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**