



Niederschrift

über die Sitzung

**des Unterausschusses für Flughafenerweiterung und
Fluglärmschutz**

am 26.09.2012

Anwesend

- Vorsitz

Eder, Katrin

- Mitglieder

Glöckner, Marc André
Sell, Milan
Solbach, Norbert

- Stellvertretung

Witt, Jürgen Dr.

- Schriftführung

Wolter, Jutta

Entschuldigt fehlen

- Mitglieder

Bleicher, Marc-Antonin
Dietz, David
Hafner, Klaus
Wittmer, Volker Dr.

Tagesordnung

a) nicht öffentlich

1. Entscheidung über die öffentliche Behandlung der Punkte 2 bis ...

b) öffentlich

2. Besprechung zur Urteilsbegründung (Nachtflugverbot) des BVerwG
3. Bericht über die Vorstellung der Lärmaktionsplanung "Flughafen Frankfurt"
4. Mitteilungen

Die Vorsitzende Frau Eder eröffnet um 17:05 Uhr die Sitzung und stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde und die Beschlussfähigkeit gegeben ist.

Frau Eder begrüßt die Mitglieder des Unterausschusses, die Mitglieder der Mainzer Initiativen gegen Fluglärm und Flughafen ausbau, die Zuhörer und die Presse.

Einwendungen gegen die Tagesordnung werden nicht geltend gemacht.

Sodann erfolgt der Eintritt in die Tagesordnung.

öffentlich

Punkt 2 **Besprechung zur Urteilsbegründung (Nachtflugverbot) des BVerwG** **Referent: Herr Goldmann (Rechts- und Ordnungsamt)**

Herr Goldmann findet seine Eindrücke von der mündlichen Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig, die er in der letzten Sitzung des Unterausschusses im März 2012 darstellte, von dem nun vorliegenden schriftlichen Urteil bestätigt. Es umfasst 280 Seiten.

Er beschränkt sich daher in seinem Vortrag auf das für die Stadt Mainz Wesentliche.

Inhalt des Urteils:

- 17 Flüge in der Mediationsnacht (23:00 bis 05:00 Uhr) sind für unzulässig erklärt worden.
- Für die Nachtrandstunden (22:00 bis 23:00 Uhr und 05:00 bis 06:00Uhr) wurden im Jahresmittel 133 Flüge zugelassen.
- Der Planfeststellungsbeschluss wurde durch das Urteil bestätigt.
- Nicht berücksichtigt sei im Planfeststellungsbeschluss der passive Schallschutz gewerblicher Grundstücke.
- Die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses wurde abgelehnt. Das Gericht habe keine unüberwindbaren Planungshindernisse festgestellt.

Begründung des Urteils:

- Die Aussage im Planfeststellungsbeschluss der Startbahn West „keine weiteren Startbahnen sind damit genehmigt“ sei nur eine damalige Begründung gewesen und keine verbindliche Erklärung. Das Gericht sehe keine Abwägungsfehler in der Rechtfertigung des Plans.

- Auf die Nachtruhe der Bevölkerung sei in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen; Nachtkernzeiten seien absolut schützenswert. Es sei nicht nachgewiesen, wie viele Nachtexpressflüge zur Existenzsicherung des Flughafens notwendig seien. Der Landesentwicklungsplan des Landes Hessen sieht ein grundsätzliches Flugverbot von 23:00 - 05:00 Uhr vor und verstärke damit den Belang des Nachtflugverbots, selbst wenn Expressfracht für die Standortsicherung notwendig sei. Es sei dazu ein ergänzendes Verfahren durchzuführen.

- Nachtrandstunden 22:00 bis 23:00 und 05:00 bis 06:00 Uhr: Es müsse dafür Sorge getragen werden, dass diese Zeiten nicht wie Tagesflugzeiten genutzt würden, sondern es müsse ein An- und Abschwellen der Flugbewegungen zu verzeichnen sein.

- Fluglärm: Lärmschutzmaßnahmen, die über den Schutz durch das Fluglärmschutzgesetz (FlugLSG) hinausgingen, hielt das Gericht nur bei atypischen Fällen für notwendig; der Frankfurter Flughafen sei nicht atypisch. Das Konzept der Flughafenbetreibergesellschaft sei ohne Nachtflüge entwickelt worden.

- Beim Verwaltungsgerichtshof Kassel sei eine Klage der Stadt Mainz anhängig. Diese ruhe so lange, bis die beiden Musterklagen (Lufthansa, Tanklager Raunheim) entschieden seien.

Frau Eder dankt Herrn Goldmann für seinen Bericht.

Die Stadt Mainz strebe zu ihrer noch ruhenden Klage eine mündliche und öffentliche Verhandlung an.

Herr Solbach teilt die Meinung der Verwaltung vollumfänglich. Seines Erachtens sei das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm weniger zum Schutz der Bürger, sondern zum Schutz des Betreibers zu betrachten. Wenn dieses Gesetz bis 2017 überarbeitet werden solle, stelle sich die Frage, wie es sich entwickle. Seines Erachtens sei Fluglärm gesundheitsschädlich, dazu gäbe es klare Aussagen.

Frau Eder sieht in dem Urteil die Aufforderung, dass die Gesetze geändert werden müssen. Um den Forderungen der Anti-Fluglärminitiativen bei entsprechenden Gesetzesvorhaben Gewicht zu verleihen, muss über Parteigrenzen hinaus Lobbyarbeit in der Bundeshauptstadt Berlin betrieben werden. Klar sei, dass das Gesetz 2017 novelliert sein müsse und darauf müssen sich die Anti-Fluglärminitiativen vorbereiten.

Frau Eder greift noch einmal das Thema An- und Abschwellen des Flugverkehrs in den Nacht-randstunden auf. Von der hessischen Landesregierung würde dieser Umstand anders gesehen als von ihr.

Herr Sell gibt zu verstehen, dass er froh sei, dass die Stadt Mainz weiterhin das Thema Fluglärm verfolgt. Er als Betroffener habe vom „An- und Abschwellen“ der Flugbewegungen noch nichts wahrnehmen können und das Nachtflugverbot würde nicht konsequent eingehalten. Er bekräftigt, dass die Bundesgesetze sich ändern müssten und er würde sich mehr Aktivität der Bundesregierung wünschen. Herr Schraut fragt nach, ob es in Mainz eine Schadstoffmessung für Flugzeugabgase gäbe.

Frau Eder antwortet, dass es zu Feinstaub-Emissionen zum Flugverkehr kaum Untersuchungen gäbe. In Flörsheim wurde an Tagen mit Anflugverkehr ein höherer Feinstaub-Wert gemessen als an anderen Tagen.

Frau Schmelzer erklärt, dass diese Messungen Ländersache seien.

Frau Eder ergänzt, dass das bestehende Rheinland Pfälzer Luftmessnetz ZIMEN Luftschadstoffe ausschließlich von Flugzeugen nicht messen könne.

Herr Glöckler schlägt Lobbyarbeit auf europäischer Ebene vor.

Herr Buchholz fragt an, inwieweit die Universität Mainz bei den Messungen unterstützen könnte.

Frau Schmelzer erklärt, dass die ganze Thematik Luftschadstoffe und die 2008 vorliegenden Messwerte bereits bei den Klagebegründungen eingeflossen seien.

Herr Goldmann gibt zu verstehen, dass man damit vor Gericht „abgeblitzt“ sei.

Herr Elsner stellt klar, dass die Flüge der Nachtrandzeiten nicht auf einer Mediation, sondern auf einem Antrag basierten. Es stelle sich die Frage, ob die Forderung des „An- und Abschwellens“ nur dann bestehe, wenn es mehr als 133 Flüge sein sollten.

Diese Frage beantwortet Herr Goldmann mit „ja“.

Herr Reiniger möchte wissen, mit welchen Argumenten die Lobbyarbeit in Berlin vorangebracht werden solle.

Frau Eder antwortet

- bundesweites Nachtflugverbot von 22:00 – 06:00 Uhr
- Deckelung des Fluglärms
- die Vorstellung „Landebahn weg“ kann in Berlin nicht diskutiert werden
- die Gesetze, die wir haben, müssen wir verbessern
- die Vorgehensweise muss parteiübergreifend, gemeinsam mit anderen kommunal
Aktiven geschehen
- das Abstimmungsergebnis in München ist hilfreich um zu demonstrieren, dass Fluglärm nicht nur im Rhein-Main-Gebiet ein Problem ist

Herr Schiffer bedankt sich ausdrücklich bei Frau Eder für diesen Beitrag. Er fragt, welche Erwartung die Stadt an die Bürgerinitiativen dabei habe.

Frau Eder wünscht sich einen guten Kontakt verbal und schriftlich; sie möchte, dass der Protest fortgesetzt wird. Aktionen müssen bundesweit bemerkt werden, d.h. die Medien müssen eingespannt werden. Medien leben von Bildern.

Herr Witt fragt, ob auch die Flugrouten Thema beim BVG in Leipzig gewesen seien.

Herr Goldmann berichtet, dass diese zwar angesprochen wurden, insbesondere der Vorwurf, dass sie nicht eingehalten würden, stand im Raum. Das Gericht beanstandete sie aber nicht. Flüge könnten in einer gewissen Bandbreite stattfinden.

Frau Eder befürchtet, dass eine EU-Verordnung, die ja unmittelbar wirke und nicht in nationales Recht umgewandelt werden müsse, Flughafenbetreibern Vorschub leisten könnte. Danach solle es in das Ermessen der EU gestellt werden, nationale Vorschriften wie z.B. Betriebszeitbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung aufzuheben. Die Bundesregierung hätte dem widersprochen aufgrund mangelnder Subsidiarität. Dieses Thema dürfe man nicht aus den Augen verlieren.

Herr Dr. Zehner fragt nach dem Ermessensspielraum des BVG, nach den Mehrheitsverhältnissen und der Objektivität der Richter.

Frau Eder antwortet, dass sie an die Unabhängigkeit der Justiz glaube.

Herr Schraut beklagt die hohen Subventionen der Luftfahrt.

Herr Herzer schlägt vor, das meteorologische Institut der Universität Mainz mit einzubeziehen. Seines Erachtens gäbe es viel Kompetenz an der Universität. Diese Quelle könne man nutzen.

Frau Eder nimmt diesen Vorschlag auf.

Herr Marx schlägt vor, dass die Bürgerinitiativen mehr Druck aufbauen sollen. Nach Artikel 2 Abs. 2 Grundgesetz hätte jeder das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Darauf solle immer wieder hingewiesen werden. Das gleiche gälte für den Schutz des Eigentums. Er würde gerne erfassen, wie viele „Vertriebene“ es bereits gäbe. Vielleicht mit einer Fragebogenaktion. Ggf. biete sich auch eine medizinische Statistik an: mehr Fälle von Fluglärmopfern. Vielleicht könne man einen Katalog erstellen. Dazu müsse man Personen finden, die wegen Fluglärm krank geworden seien.

Frau Eder kann sich eine solche Fragebogenaktion vorstellen.

Frau Appelt informiert zur EU-Politik und Fluglärm. Ihr Spendenaufruf hätte gut funktioniert. 9.000,00 € seien zusammengekommen. Die Spenden würden dafür genutzt, um in Brüssel Präsenz zu zeigen. Die erste Fahrt nach Brüssel finde am 04.11.2012 statt. Die europäische Kommission hätte einen Vorschlag für das Europaparlament bezüglich der EU-Verordnung zum Flugverkehr erarbeitet. Dieser

würde beraten. Gerd Schmitt aus Laubenheim werde diese Reise antreten. Der zweite geplante Besuch in Brüssel diene der Begleitung des Lärmaktionsplans.

Frau Eder bittet um regelmäßige Informationen.

Frau Beck hat eine Frage zur Südümfliegung. Die Flugspuren wichen regelmäßig von der Flugroute in westlicher Richtung ab. Gibt es dagegen eine juristische Handhabe? Außerdem betont sie, dass in Laubenheim vom An- und Abschwellen des Fluglärms zu den Nachtrandzeiten nichts zu bemerken sei.

Frau Schmelzer erklärt, dass die Streuung innerhalb des Flugerwartungsbereichs läge. Die Frage sei, warum der Fluglärmkonferenz mitgeteilt würde, dass die Flugzeuge die enge Kurve fliegen könnten, aber in Wirklichkeit davon immer wieder abgewichen würde. Das Thema werde bei der nächsten Fluglärmkommission behandelt. Mainz werde eine Navigationsanlage fordern, wenn diese das Problem der Einhaltung der Flugroute über dem Rhein lösen könne.

Punkt 3 **Bericht über die Vorstellung der Lärmaktionsplanung "Flughafen Frankfurt"**

Frau Schmelzer berichtet, dass das Regierungspräsidium Darmstadt es abgelehnt hätte, über dieses Thema hier heute Abend zu referieren, da sie zu viele Anfragen dazu hätten. Ein Exemplar des Lärmaktionsplans liegt im Umweltinformationszentrum aus. Frau Schmelzer weist darauf hin, dass seit 03.09.2012 der Lärmaktionsplan auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Darmstadt veröffentlicht sei und seit 04.09.2012 im UIZ ausliege.

Frau Schmelzer stellt die Präsentation des Regierungspräsidiums Darmstadt vor.

Das Ergebnis in Stichworten:

- Datengrundlage ist von 2005
- Es werden keine ruhigen Gebiete ausgewiesen.
- Stellungnahmen können eingeholt werden.

Frau Beck bittet Frau Eder einen Presseaufruf zu lancieren, mit dem Inhalt, dass vom Fluglärm geplagte Bürger sich an die Bürgerinitiativen wenden können.

Herr Hein fragt, ob die Proteste auch über Darmstadt hinausgingen.

Frau Eder beantwortet die Frage mit „ja“.

Herr Marx fragt, ob jedes Schreiben in Brüssel vorlegt werden muss, Antwort nein.

Und eine Frage zur Raumplanung: Wenn ein benachbartes Bundesland bei einer Planung betroffen ist und dieses dabei nicht angehört wurde, ist dann eine Unterlassungsklage möglich?

Antwort von Frau Eder: Sie werde sich an den Rechtsanwalt der Stadt Mainz, Herrn Dr. Schröder wenden, damit er diese Frage beantworten könne.

Punkt 4 Mitteilungen

Herr Elsner beschwert sich über den Finther Flughafen. Formationsflüge und Überflüge über Mainz-Lerchenberg würden immer häufiger. Er bittet um die Intervention der Stadt.

Herr Lohr ergänzt, dass in Finthen Kunstflieger starteten, die über Wöllstein Kunstflüge übten, acht Stunden am Tag.

Frau Eder bittet, solche Vorfälle dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) zu melden. Man könne ihr auch die Emails an den LBM in Kopie schicken. Sie betont, dass sie alle geschickten Mails wahrnehme, könne aber keineswegs auf alle antworten.

Ende der Sitzung: 19:00 Uhr

.....
Vorsitz

.....
Schriffführung

.....
Urkundsperson

.....
Urkundsperson