



Niederschrift

über die Sitzung

**des Unterausschusses für Flughafenerweiterung und
Fluglärmschutz**

am 25.04.2013

Anwesend

- Vorsitz

Katrin Eder

- Mitglieder

Marc-Antonin Bleicher	(Urkundsperson)
Norbert Solbach	
Dr. Brian Huck	(Vertreter für Herrn Sell)
Dr. Jürgen Witt	(Vertreter für Herrn Dietz, Urkundsperson)

- Schriftführung

Jutta Wolter

- Verwaltung

Herr Nehrbaß	(Dezernat V)
Herr Jahns	(Umweltamt)
Herr Goldmann	(Rechts- und Ordnungsamt)
Frau Schmelzer	(Umweltamt)

Entschuldigt fehlen

- Mitglieder

David Dietz
Marc André Glöckner
Klaus Hafner
Milan Sell
Dr. Volker Wittmer

Tagessordnung

a) nicht öffentlich

1. Entscheidung über die öffentliche Behandlung der Punkte 2 bis 7

b) öffentlich

2. Gesetzesänderungen zur Verbesserung des Fluglärmschutzes
(Referent: Herr Goldmann, Rechts- und Ordnungsamt)
3. Sachstand Klage (Referent: Herr Goldmann)
4. Sachstand Lärminderungskonzept der ZRM
(Referentin: Frau Schmelzer, Umweltamt)
5. Neues aus der Fluglärmkommission
6. Verschiedenes
7. Bürgerfragestunde

Die Vorsitzende Frau Eder eröffnet um 17:10 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 Zuhörer und die Presse.

Einwendungen gegen die Tagesordnung werden nicht geltend gemacht.

Sodann erfolgt der Eintritt in die Tagesordnung.

nicht öffentlich

Punkt 1 **Entscheidung über die öffentliche Behandlung der Punkte 2 bis 7**

Der öffentlichen Behandlung der Tagesordnung 2 bis 7 wird zugestimmt.

öffentlich

Punkt 2 **Gesetzesänderungen zur Verbesserung des Fluglärmschutzes (Referent: Herr Goldmann, Rechts- und Ordnungsamt)**

Herr Goldmann bezieht sich auf die Stellungnahme von Herrn Dr. Schröder vom Oktober 2012. Es stellt sich die Frage, welche gesetzlichen Änderungen vorgenommen werden müssen um den Lärmschutz so umfangreich wie möglich zu gestalten. Es gibt ein differenziertes Regelwerk für Gewerbe, Verkehr und Schiene im Bundes-Immissionsschutzgesetz. Der Fluglärm ist darin allerdings nicht erfasst.

Herr Goldmann hebt verschiedene Punkte heraus.

- Vorrang hat der aktive Lärmschutz. Aktiver Lärmschutz, das sind verkehrsbeschränkende Maßnahmen im Bereich des Nachtschutzes. Im Fluglärmgesetz wird unterschiedliche Schutzbedürftigkeit von Gebietstypen nicht differenziert. Hier besteht Regelungsbedarf. Außerdem wird die Störwirkung von Fluglärm nicht spezifisch bewertet, wie es die TA-Lärm für beispielsweise tieffrequenzierte Geräusche vorsieht.

- Seines Erachtens gibt es einen Regelungsbedarf bei der Bestimmung der Flugrouten. § 29b Luftverkehrsgesetz beinhaltet den Schutz der Bevölkerung vor erheblichen Beeinträchtigungen durch Fluglärm. Die Regelungen der Flugrouten unterliegen planerischen Entscheidungen. Warum werden sie nicht auch wie andere Planungen behandelt? Das ist im Luftverkehrsgesetz nicht vorgeschrieben. Gefordert wird eine öffentliche Beteiligung wie im Planfeststellungsverfahren. Das ist auch eine Bundesratsinitiative des Landes Rheinland-Pfalz. Die Bundesanstalt für Flugsicherung bestimmt die Kapazität des Flughafens durch die Festlegung der Flugrouten. Diese werden erst **nach** dem Bau des Flughafens getroffen. So ist keine Gesamtabwägung möglich. Darüber hinaus sind die Fluglotsen bei der Festle-

gung des Anflugs nicht unbedingt an die Flugrouten gebunden. Eine feste Bindung an die Flugrouten wäre sinnvoll und sollte ins Auge gefasst werden.

Frau Eder dankt Herrn Goldmann für die Ausführungen. Sie wird die Stellungnahme von Herrn Dr. Schröder an die Ausschussmitglieder schicken.

Sie berichtet, dass die Fluglärmkommission einen Gesetzesentwurf für Rheinland-Pfalz als Bundesratsinitiative gestartet hat. Dieser wird ein Meilenstein sein hinsichtlich Planung von Flugrouten und Beteiligung der Öffentlichkeit. Bei der Fluglärmkommission war vom hessischen Wirtschaftsministerium niemand anwesend.

Herr Solbach betont, dass es richtig und gut war, den Rechtsanwalt der Stadt Mainz mit der Bewertung des Gerichtsurteils von Leipzig zu beauftragen. Zurzeit würde nur an Symptomen gearbeitet. Er führt aus, dass man in Berlin den Bundestag „stürmen“ müsste, um so Lobbyismus zu betreiben. Sein Wunsch an die Landesregierung: Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr unterstützen. Das sieht auch Frau Eder so.

Herr Dr. Witt sieht die Entscheidungen des Flughafens Frankfurt nach folgendem Schema gefällt: 1. Sicherheit, 2. Wirtschaftlichkeit, 3. Lärmschutz. Er möchte diese Reihenfolge ändern in 1. Sicherheit, 2. Lärmschutz, 3. Wirtschaftlichkeit.

Herr Dr. Huck betont, dass sei eine schöne Idee. Leider ist der Mainzer Stadtrat dafür nicht zuständig. Durch eine Änderung des Bundesrechts würde man allerdings viel erreichen können.

Frau Eder meint dazu, dass sei ein Kampf wie David gegen Goliath, aber schließlich habe David ja auch gewonnen.

Punkt 3 Sachstand Klage (Referent: Herr Goldmann)

Die Frist läuft bis 30.04.2013. Herr Goldmann gibt einen kurzen Abriss über den Verlauf

- 2008: Klage der Stadt Mainz gegen den Planfeststellungsbeschluss, Hilfsanträge für ein Nachtflugverbot von 22:00 – 06:00 Uhr, hilfswise passiver Lärmschutz an empfindlichen Gebäuden
- Das Verfahren ist ausgesetzt worden, bis über die Musterklagen entschieden wurde.
- Entscheidung des BVerfG Leipzig über die Musterklagen fiel im März 2012.
- Der hessische Verwaltungsgerichtshof hat im Januar 2013 die Stadt Mainz angeschrieben, ob an der Klage von 2008 festgehalten werden soll. Antwort: ja.
- Die Verfahren gehen weiter. Frist läuft bis 30.04.2013. Es soll ein mündlichen Verfahren stattfinden. Das Urteil (kein Beschluss) wird voraussichtlich die Empfehlung aussprechen, ein Nachtflugverbot von 23:00 – 05:00 Uhr einzuhalten.
- Welche neuen Gesichtspunkte gibt es? In einer Veröffentlichung des hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik aus dem Jahre 1971 heißt es, dass es keine weiteren Start- und Landebahnen außer der Startbahn West geben würde. Mittlerweile wurde ausgesprochen, dass diese Veröffentlichung keine bindende Wirkung hätte. Der Rechtsanwalt der Stadt Mainz, Herr Dr. Schröder teilt diese Ansicht nicht.
- Thema Wirbelschleppen: Diese dürfte es theoretisch nach den Aussagen im Planfeststellungsverfahren gar nicht geben.
- Problem Vogelschlag besteht weiterhin.
- Problem Störfall: Der sogenannte Banalunfall Ende 2011 zeigt, dass die Funktionsfähigkeit des Flughafens bis 2020 nicht gewährleistet ist, insbesondere wenn die Flugbewegungen weiter steigen.

Frau Eder sagt, dass die Wirbelschleppen-Problematik sehr ernst zu nehmen sei. Raunheim hätte früher schon geklagt. Das Ganze sei mit einem Vergleich abgeschlossen worden.

Herr Goldmann gibt noch zu bedenken, dass im Urteil des BVerfG Leipzig ein An- und Abschwellen der Flugbewegungen von 22:00-23:00 Uhr und von 5:00 bis 6:00 Uhr gefordert wurde. Davon könne bisher keine Rede sein.

Frau Eder möchte den Planfeststellungsbeschluss als rechtswidrig erklären und hilfsweise eine Betriebsbeschränkung durchsetzen.

Herr Bleicher fragt, ob das Verfahren Planklarstellung weiterhin läuft. Ist die Planklarstellung beklagt? Frau Eder antwortet, dies wurde mit aufgenommen. Das Gericht hätte sich die Akten kommen lassen. Das Ganze liege beim hessischen Ministerium für Wirtschaft.

Herr Goldmann betont, dass das BVerfG eine Änderung eingefordert hätte.

Herr Jahns hofft auf die mündliche Verhandlung. Es bleibt spannend, ob sich das Gericht der neuen Situation stellen wird.

Punkt 4 **Sachstand Lärminderungskonzept der ZRM (Referentin: Frau Schmelzer, Umweltamt)**

TOP entfiel.

Punkt 5 **Neues aus der Fluglärmkommission**

Seit dem 24.04.2013 gibt es eine Homepage der Fluglärmkommission. Berichte kann man sich online anschauen. Frau Eder stimmte für die Veröffentlichung des Ergebnisprotokolls auf der Internetseite der FLK. (www.flk-frankfurt.de)

- In der Fluglärmkommission wurde darüber gesprochen, dass seit 01.02.2013 das sogenannte Cut-Back-Verfahren eingeführt wurde. Dies wurde bisher nicht öffentlich gemacht. Es handelt sich dabei um ein Flugverfahren zur Einsparung von Kerosin. Dadurch würde es nach Darstellung der FAG keine Verstärkung des Lärms geben. Die Fluglärmkommission ist darüber anderer Meinung. Sie will ein Jahr lang die Daten dazu sammeln. Piloten haben Zweifel an der Wirksamkeit des Verfahrens. Der Start eines Flugzeugs ist durch das Cut-Back-Verfahren nicht mehr so steil. Die Flugzeuge fliegen eine Zeit lang eher flach, bevor der Steigflug beginnt.
- Südumfliegung: die Optimierung der Südumfliegung ist angestrebt; es soll ein neuer Wegpunkt eingerichtet werden. Das wird als Erfolg gesehen. Dadurch gibt es Verschiebungen bei Raunheim und Rüsselsheim.
- Maßnahme „trops early morning“ bedeutet wechselnde Startbahnen, damit es Lärmpausen gibt.
- Kontinuierlicher Sinkflug sollte der Regelbetrieb sein. Funktioniert nicht in den verkehrsreichen Monaten.
- Die Fluglärmkommission ist stark gespalten. Vertreter der Luftverkehrswirtschaft und kommunale Vertreter haben unterschiedliche Interessenslagen. Sie ist nicht das Gremium, das Entscheidungskompetenz hat. Sie hat vielmehr nur empfehlenden Charakter.

Punkt 6 Verschiedenes

Frage nach der EU-Betriebsbeschränkungs-VO.

Diese sei noch nicht vom Tisch. Es muss Lobbyarbeit in Brüssel geleistet werden. Frau Eder möchte bei dieser Gelegenheit einen neuen Tagesordnungspunkt für die nächste Sitzung festlegen: EU-Betriebsbeschränkung. Sie fragt, welchen Referenten man einladen könnte.

Dr. Schenk gibt zu bedenken, dass gerade am vergangenen Montag die 58. Montagsdemo stattgefunden hätte und er stellt fest, dass man am Flughafen durch diese Montagsdemos erheblich genervt sei.

Auch Herr Solbach bekräftigt, wie wichtig diese Montagsdemos seien.

Punkt 7 Bürgerfragestunde

Keine Beiträge.

Ende der Sitzung: 18:10 Uhr

gez. Katrin Eder
.....
Vorsitz

gez. Jutta Wolter
.....
Schriftführung

gez. Dr. Jürgen Witt
.....
Urkundsperson

gez. Marc-Antonin Bleicher
.....
Urkundsperson