

Mainz, 13. Dezember 2011

Einwohnerversammlung der Landeshauptstadt Mainz am 13.12.2011

Fluglärm und kein Ende? Über 10 Jahre Kampf gegen Fluglärm und aktueller Stand

Rechtsanwalt Dr. Martin Schröder
NOERR LLP

ALICANTE
BERLIN
BRATISLAVA
BUDAPEST
BUKAREST
DRESDEN
DÜSSELDORF
FRANKFURT/M.
KIEW
LONDON
MOSKAU
MÜNCHEN
NEW YORK
PRAG
WARSCHAU

NOERR.COM

Noerr

1. Aktueller Stand: Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest am 21.10.2011

(Pressefoto, Quelle: Frankfurter Rundschau vom 22.10.2011)

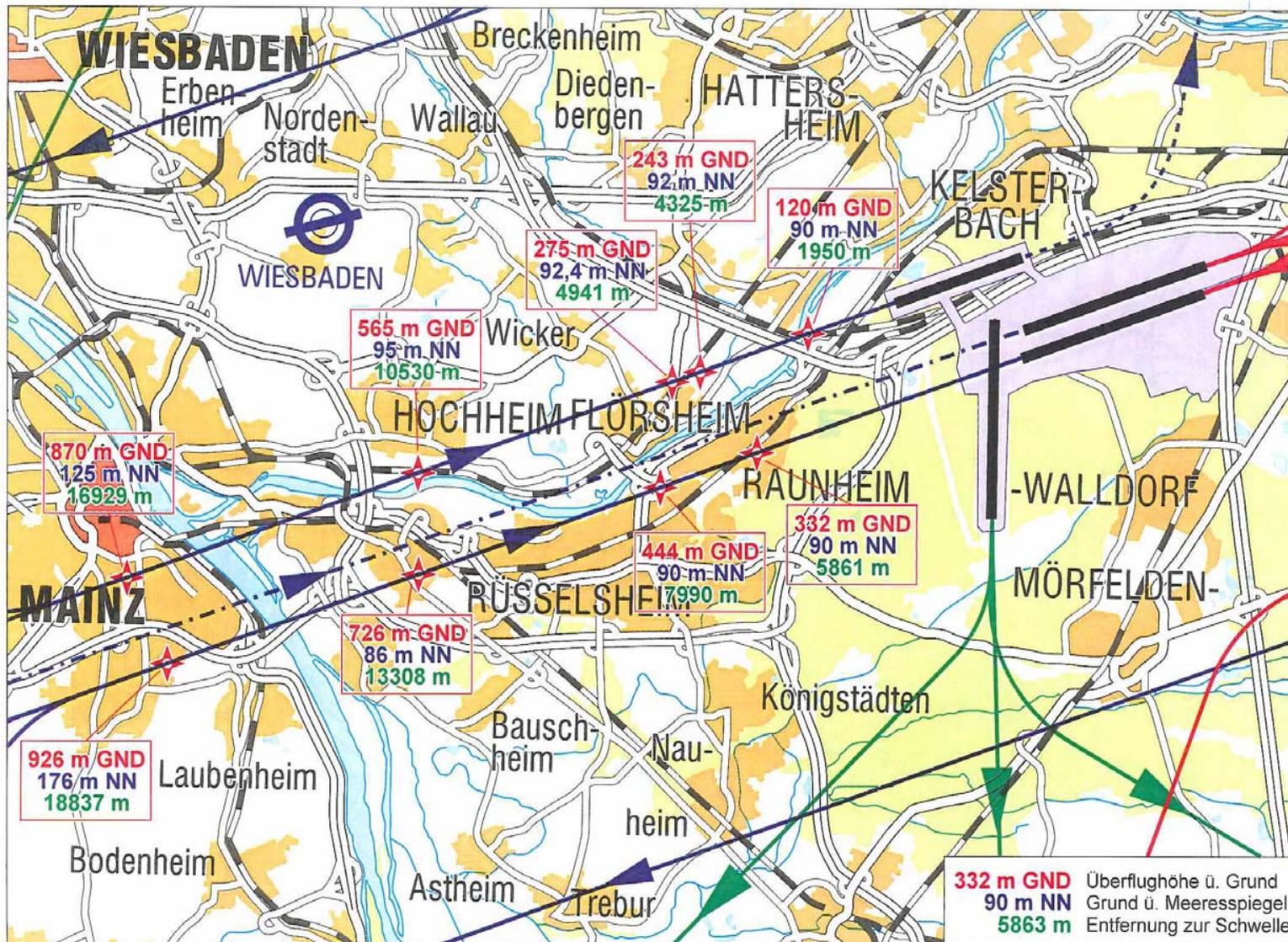


Foto mit Promis und neuer Landebahn, vorn rechts Ministerpräsident Volker Bouffier.

DAK

Noerr

2. Räumliche Lage

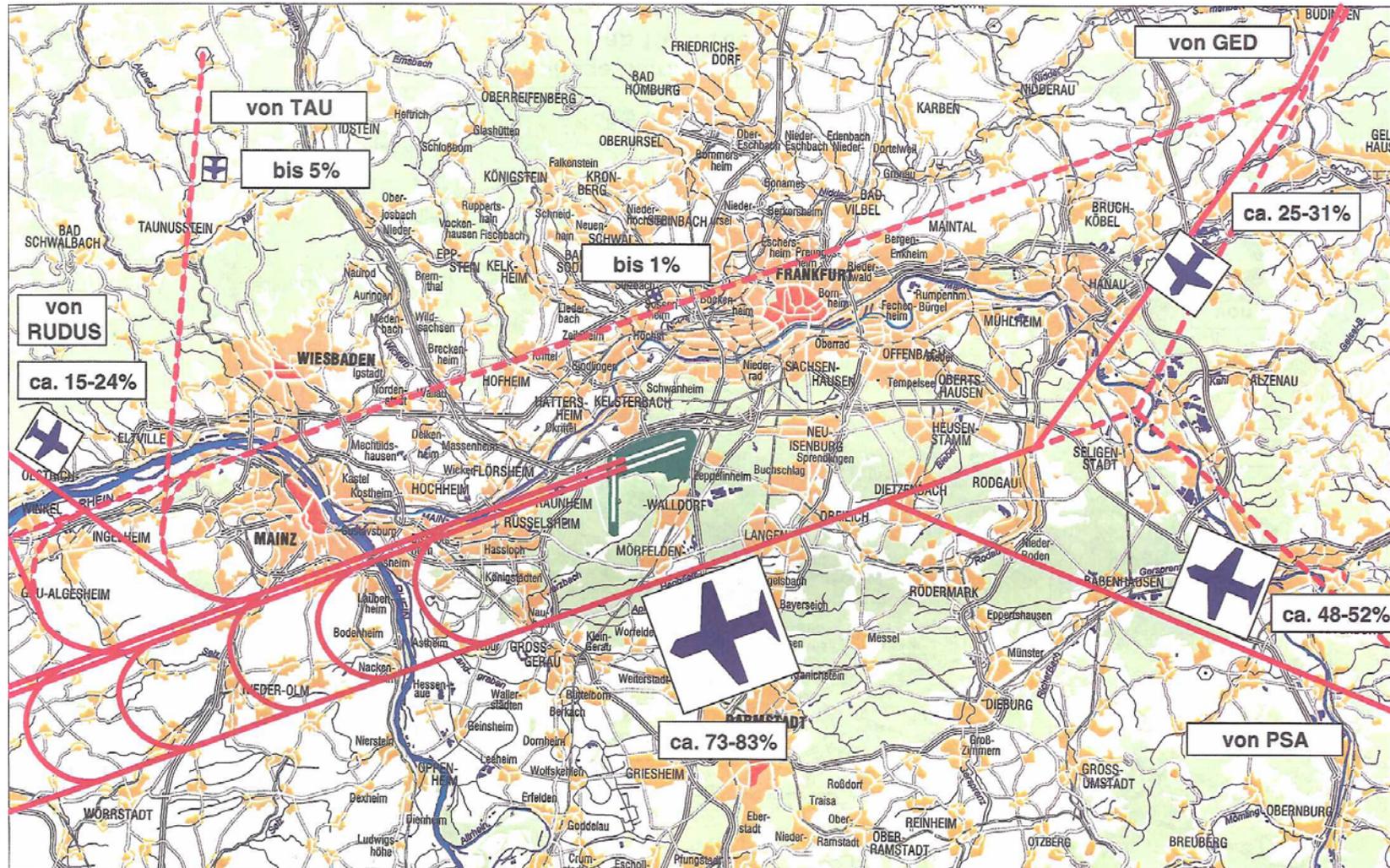


Überflughöhen RWY's 07

Quelle: DFS v.
25.11.2011/22.11.2002



3. Flugroutenklage 2002 bis 2006



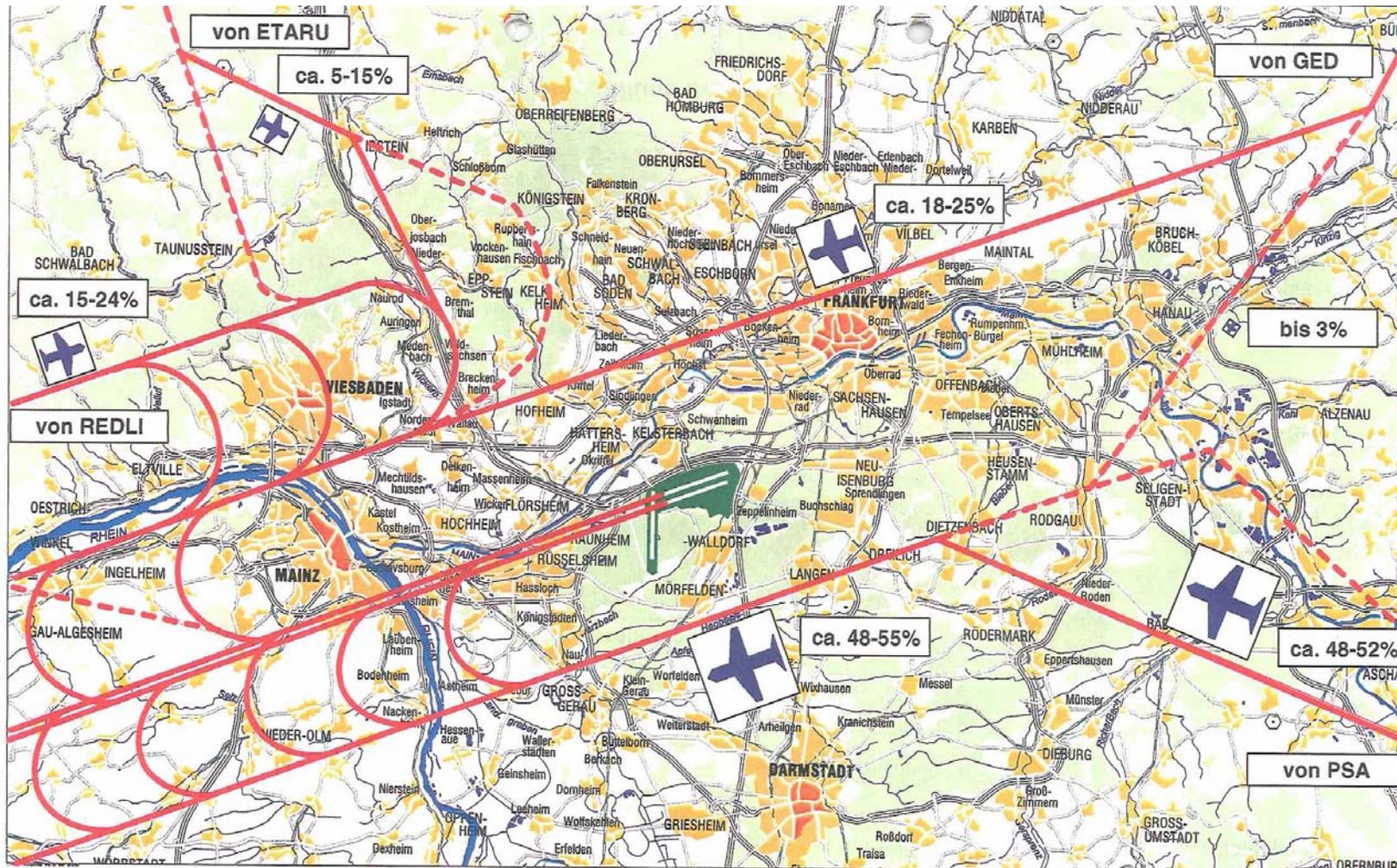
Karte 3c

**Anflüge Betriebsrichtung 07
heute
prozentuale Verteilung**

Quelle: DFS Vergleich der An- und Abflugverfahren Frankfurt

Stand: 7. Februar 2001

3. Flugroutenklage 2002 bis 2006



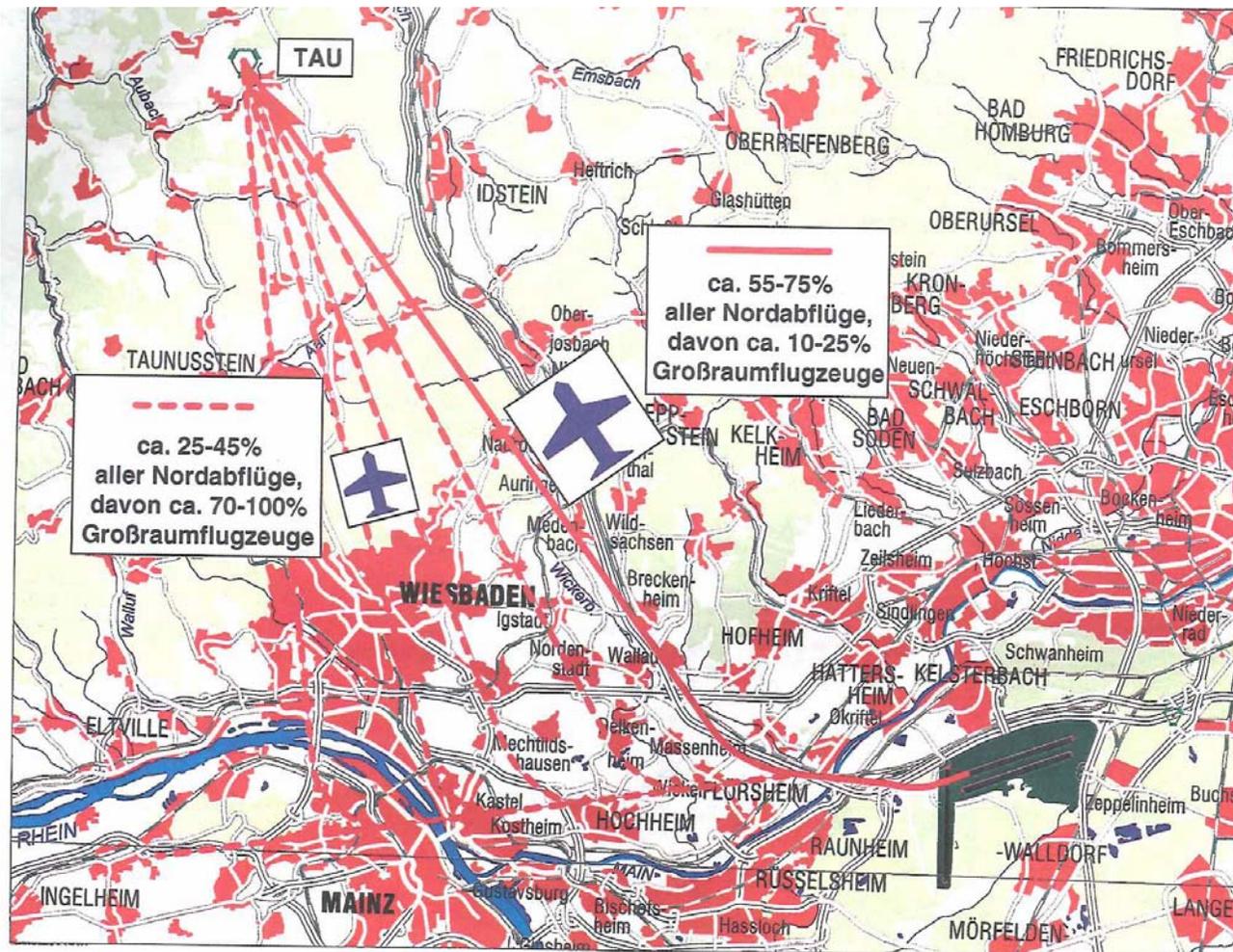
Karte 3d

Anflüge Betriebsrichtung 07
ab 19.04.2001
prozentuale Verteilung

Quelle: DFS Vergleich der
An- und Abflugverfahren
Frankfurt

Stand: 7. Februar 2001

3. Flugroutenklage 2002 bis 2006



— Route mit festem Abdrehpunkt

- - - Route mit variablem Abdrehpunkt (variabler Abdrehbereich)

Anzahl der Nordabflüge im Verhältnis zu allen Abflügen:

ca. 28-36 %

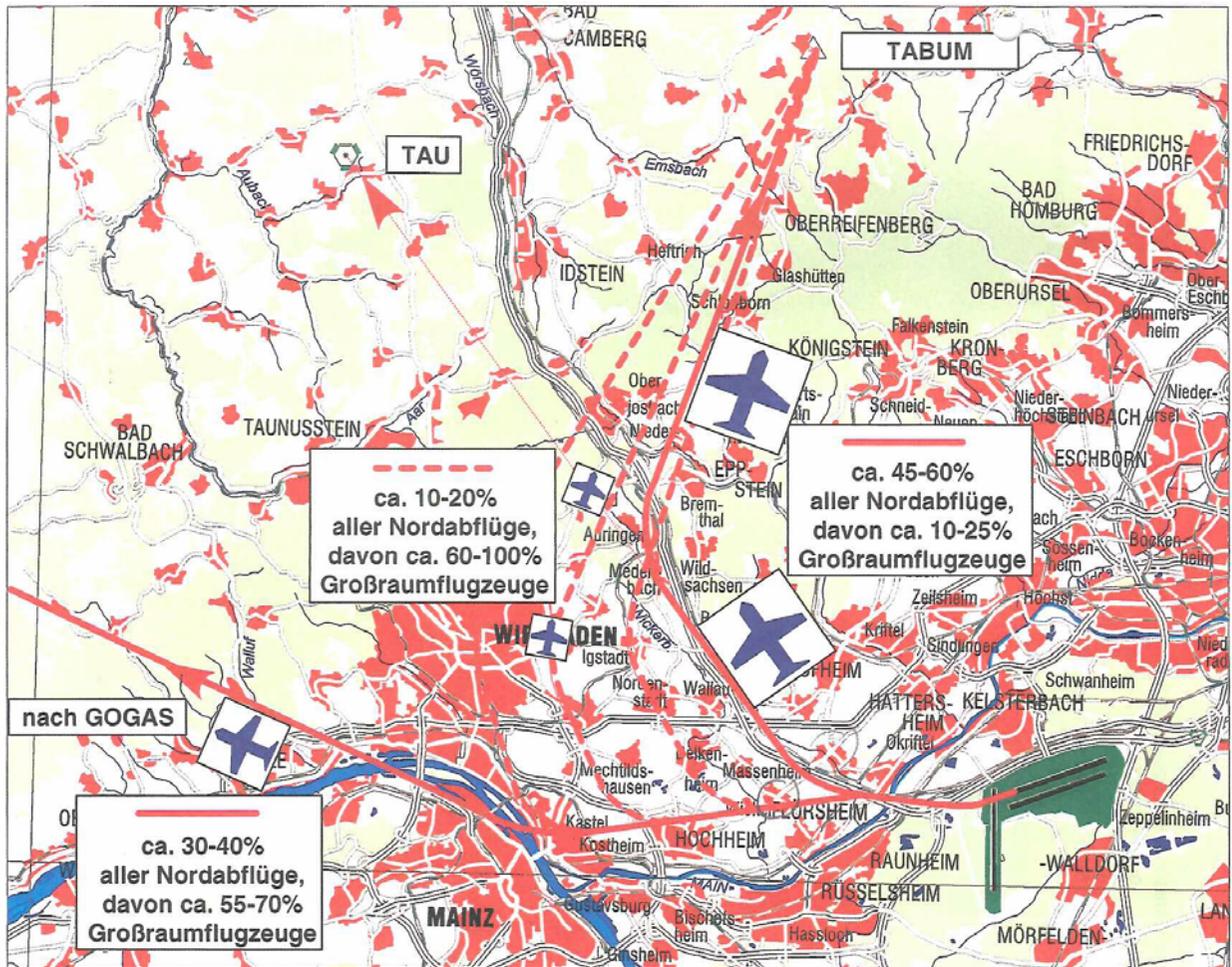
Nordabflüge Betriebsrichtung 25 heute prozentuale Verteilung

Quelle: DFS Vergleich der An- und Abflugverfahren Frankfurt
Stand: 7. Februar 2001

Karte 3e



3. Flugroutenklage 2002 bis 2006



———
 Routen mit festen
 Abdrehpunkten

- - - - -
 Route mit variablen
 Abdrehpunkten
 (variabler Abdrehbereich)

**Anzahl der
 Nordabflüge im
 Verhältnis zu allen
 Abflügen:**

ca. 28-36 %

**Nordabflüge Betriebsrichtung 25
 ab 19.04.2001
 prozentuale Verteilung**

Karte 3f

Quelle: DFS Vergleich der
 An- und Abflugverfahren
 Frankfurt
 Stand: 7. Februar 2001



3. Flugroutenklage 2002 bis 2006

- Gegenstand: Festlegung der Abflugstrecke nach GOGAS für Betriebsrichtung 25 und Festlegung eines regelmäßigen nördlichen Gegenanflugs für die Betriebsrichtung 07 durch Flugroutenverordnung vom 13.03.2001 mit Wirkung zum 19.04.2001
- Fluglärmmessungen: An vier Messstellen in Mainz jeweils drei Wochen vor und drei Wochen nach Inkrafttreten der neuen Luftraumstruktur
- Klage zum HessVGH erhoben am 26.11.2002

3. Flugroutenklage 2002 bis 2006

- Flugroutenklage abgewiesen vom HessVGH mit Urteil vom 14.03.2006.
- Gründe:
 - Der von den Flugrouten ausgehende Fluglärm in Mainz ist zumutbar.
 - Flugroutenfestlegungen, die lediglich Lärmbelästigungen unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle hervorrufen, sind rechtmäßig, wenn sich für die Festlegung sachlich einleuchtende Gründe anführen lassen (BVerwG, Urteil vom 24.06.2004).
 - Sachlich einleuchtende Gründe für die angegriffenen Festlegungen liegen vor.

3. Flugroutenklage 2002 bis 2006

- Ruft eine Flugroutenfestlegung unzumutbaren Fluglärm hervor, so gilt nach ständiger Rechtsprechung:
- Flugrouten, die unzumutbaren Fluglärm auslösen, sind rechtmäßig, wenn überwiegende Gründe der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs die Festlegung gebieten.

Fazit

Flugroutenfestlegungen werden von den Verwaltungsgerichten in der Sache nur auf Willkür und offensichtliche Fehler überprüft.

4. Mitgliedschaft in der ZRM

- Die Landeshauptstadt Mainz ist Mitglied in der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM).
- Die ZRM ist ein Zusammenschluss zahlreicher Landkreise, Städte und Gemeinden aus dem Rhein-Main-Gebiet unter dem Motto:

„Ja zur Wirtschaftsregion Rhein-Main – Nein zum Flughafenausbau“

- Die Vertreter der Landeshauptstadt Mainz haben sich in dem Leitungsgremium und in den fachlichen Arbeitsgemeinschaften der ZRM über mehr als 10 Jahre stetig und intensiv beteiligt.

5. Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes

- Zentral für den Schutz vor Fluglärm ist die

Festlegung der Unzumutbarkeitsschwelle.

- Heute festgelegt in dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 01.06.2007.
- Die LH Mainz hat sich im Gesetzgebungsverfahren mit eigenen Kräften, über die ZRM und über den Städtetag dafür eingesetzt, dass zum Schutz der Bürger möglichst niedrige Lärmwerte im Gesetz festgeschrieben werden.

6. Widerstand gegen die Planfeststellung des Flughafenausbaus

EU-Beschwerde

- Die Landeshauptstadt Mainz hat mit Schriftsatz vom 16.12. 2002 Beschwerde bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften in Brüssel gegen die landesplanerische Beurteilung des RP Darmstadt vom 10.06.2002 erhoben.
- Die Beschwerde stützte sich u. a. auf einen Verstoß gegen die Seveso-II-Richtlinie der EU, auf Verstöße gegen das europäische Naturschutzrecht und gegen die UVP-Richtlinie.
- EU Beschwerde wurde 2007 eingestellt, weil die Kommission überzeugt war, dass das Land Hessen die Anforderungen des EU-Rechts mit der Ergänzung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 für den Ausbau des Flughafens im Jahr 2007 erfüllt habe.

6. Widerstand gegen die Planfeststellung des Flughafenausbaus

Einwendungen im Planfeststellungsverfahren

09.09.2003:	Antrag auf Planfeststellung bei dem RP Darmstadt
17.01.2005 - 16.02.2005:	Erste Auslegung der Planfeststellungsunterlagen
12.09.2005 - 27.03.2006:	Erörterungstermin in Offenbach (101 Erörterungstage)
29.09.2006:	Anhörungsbericht des RP Darmstadt
23.03.2007 - 23.04.2007:	Zweite Auslegung der Planfeststellungsunterlagen
18.12.2007:	Unterzeichnung des Planfeststellungsbeschlusses

- Die Landeshauptstadt Mainz hat auf jeder Stufe Einwendungen erhoben und war an dem Erörterungstermin in Offenbach (2005/2006) intensiv beteiligt.

6. Widerstand gegen die Planfeststellung des Flughafenausbaus

Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007

- Klage der LH Mainz gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 unter dem 07.02.2008 vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof (11 C 325/08.T)
- Anträge und Klagebegründung mit Schriftsatz vom 19.03.2008. Die LH Mainz verlangt damit im Wesentlichen:
 - (1) Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses
 - (2) Hilfsweise: Anordnung von Flugbetriebsbeschränkungen
 - (3) Hilfsweise: Anordnung von Maßnahmen des Passiven Schallschutzes und von Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen.
- Die Klage der LH Mainz wurde mit Beschluss vom 27.01.2009 nach § 93a VwGO ausgesetzt. Sie ist noch anhängig.

7. Ausblick

Jetzt gilt es v.a. zu beweisen,

- dass das Gelände für die Errichtung der Landebahn ungeeignet ist (Vogelschlag),
- dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist, weil die Gutachten, auf denen er beruht, an durchgreifenden Mängeln leiden (falscher Sachverhalt, falsche Prämissen),
- dass der Betrieb der Landebahn zu Gefahren führt und rechtswidrig ist (Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, Wahrnehmungsfaktoren),

mit dem

Ziel

der Einschränkung des Flughafenbetriebs bis hin zur Einstellung des Betriebs neuen Landebahn.

Also: Freut Euch nicht zu früh!



Foto mit Promis und neuer Landebahn, vorn rechts Ministerpräsident Volker Bouffier.

DAK

Noerr