

Stadt Meerbusch

Der Bürgermeister
Fachbereich 1
Az.: 01.19.62.50 Hn
Service Recht
Az. SR.11.34.05 W

Meerbusch, den . November 2005

An die
Damen und Herren
des Haupt- und Finanzausschusses

Beratungsvorlage

zu TOP 3 der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 8. Dezember 2005

Flughafen Düsseldorf

Genehmigung zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem

Beschlussvorschlag:

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Rat zu beschließen, beim Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster

1. gegen die Genehmigung zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem des Verkehrsflughafens Düsseldorf vom 9. November 2005 Klage zu erheben und
2. gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage zu beantragen.

Begründung:

Auf Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH hat das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen am 9. November 2005 eine neue Betriebsregelung erlassen. Gegenüber der bisherigen Betriebsregelung, die durch das rechtskräftige Urteil des OVG Münster vom 10. Dezember 2004 gebilligt wurde, ergeben sich im Wesentlichen folgende Änderungen:

- Die Anzahl der zulässigen Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten wird von 122.176 auf 131.000 erhöht. Die Begrenzung auf die Einbahnkapazität wird aufgegeben.
- Als Zeiten des Spitzenverkehrs, während derer die Parallelbahn benutzt werden darf, gelten künftig bis zu 50% der Betriebszeit, bezogen auf eine Kalenderwoche. Es dürfen nicht nur Verspätungen, sondern auch im Voraus planbare Flugbewegungen abgewickelt werden. Zwischen 21 und 22 Uhr *muss* die Parallelbahn außerdem mit benutzt werden.

- Stundeneckwerte der im Voraus planbaren Slots:

Bisher:

von 6 bis 21 Uhr 38 Slots pro Stunde (+2 Ad-hoc-Flüge),
 von 21 bis 22 Uhr 35 Slots pro Stunde (+2 Ad-hoc-Flüge),
 von 22 bis 23 Uhr 25 Slots pro Stunde im Sommer-, 15 Slots pro Stunde im Winterhalbjahr.

Künftig:

von 6 bis 22 Uhr: 45 Slots in bis zu 56 Stunden pro Kalenderwoche
 + 2 sonstige an 8 Stunden täglich (inkl. Parallelbahn),
 40 Slots in den übrigen 56 Stunden pro Kalenderwoche (ohne Parallelbahn),
 von 22 bis 23 Uhr: 36 Slots (nur Landungen).

Aufgrund des Bezugszeitraums von einer Kalenderwoche ist es zulässig und wahrscheinlich, dass an Tagen mit hoher Nachfrage auch *durchgehend* von 6 bis 22 Uhr bis zu 45 Slots koordiniert werden, wenn dies an anderen Tagen der Woche ohne Parallelbahnnutzung wieder ausgeglichen wird. Die Genehmigung enthält außerdem eine Öffnungsklausel; danach sind auch für Zeiten ohne Parallelbahnnutzung 45 Slots zulässig, wenn nachgewiesen wird, dass die Kapazität der Hauptstart- und Landebahn zur Verkehrsabwicklung ausreicht.

- Der Flughafen wird verpflichtet, die Nutzung der Parallelbahn wöchentlich im Voraus festzulegen und die Einhaltung der Koordinierungseckwerte/Betriebsregelung nachzuhalten. Hierfür hat er ein sog. Slot Performance Monitoring Committee einzurichten, das Flughafeninformationssystem um ein sog. Mismatch-Reporting-System zu ergänzen und der Genehmigungsbehörde wöchentlich nachträglich die durchgeführten Flüge aufzulisten.
- Im Tagschutzgebiet, das wie bisher von der Linie eines äquivalenten Dauerschallpegels $Leq_3 = 60$ dB(A) umschlossen wird, erstattet der Flughafen weiterhin passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden, die vor dem 4.3.1974 errichtet oder genehmigt wurden. Der Zielwert von 55 dB(A) in Innenräumen bei geschlossenen Fenstern wird verbindlich festgelegt, außerdem die Möglichkeit für Gebäudeeigentümer, auch außerhalb des Tagschutzgebietes im Einzelfall die Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen nachzuweisen.
- Das Nachtschutzgebiet vergrößert sich erheblich und reicht nun in das Stadtgebiet von Meerbusch-Büderich hinein. Hier werden künftig für alle Gebäude, die vor dem 9.11.2005 errichtet oder genehmigt wurden, Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an Schlafräumen erstattet.
- Nach einem Jahr sind die Schutzgebiete aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens neu zu berechnen.

Lösung:

Die erweiterten Regelungen zur Erstattung von Schallschutzmaßnahmen, insbesondere die Ausdehnung des Nachtschutzgebietes, belegen sehr deutlich die erheblich zunehmende Belästigung durch den künftigen Flugverkehr. Dennoch kommt die Genehmigungsbehörde zu einem den Flughafen unverhältnismäßig begünstigenden Abwägungsergebnis, das seitens der Verwaltung für fehlerhaft gehalten wird. Ein angemessener betrieblicher Beitrag des Flughafens zum Interessenausgleich fehlt.

Obwohl die Genehmigung hinter dem Antrag des Flughafens insoweit etwas zurück bleibt, führt sie auch mit 36 planmäßigen Landungen in der letzten Betriebsstunde in Verbindung mit auch weiterhin zu erwartenden Verspätungen zu einer massiv ansteigenden Zahl von Lärmereignissen in Büderich bis in die Nacht hinein. Über Tage ergeben sich durch die genehmigten Flugbewegungen und bei voller Nutzung der Parallelbahn erhebliche Zusatzbelastungen auch für andere Stadtteile.

Schon die bisherige Genehmigung, wenngleich vom OVG bestätigt, bewegte sich nach diesseitiger Auffassung über der Grenze dessen, was der Bevölkerung noch zumutbar schien. Diese Grenze ist mit der vorliegenden Genehmigung jedoch weit überschritten. Die von der Stadt Meerbusch diesbe-

züglich erhobenen Einwände wurden nicht oder nicht ausreichend gewürdigt. Die besondere Lage des Flughafens im dicht besiedelten Wohnumfeld wird insgesamt unangemessen berücksichtigt.

Nicht nachvollziehbar ist daneben die Auslegung des Angerlandvergleichs. Wenn die Genehmigungsbehörde „Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage“ neuerdings mit „50% der Betriebszeit pro Kalenderwoche“ übersetzt, geht dies weder mit einem vernünftigen Sprachverständnis noch mit dem beabsichtigten Ergebnis des Vergleichs konform. Selbst das Rechtsgutachten, das die Genehmigungsbehörde sich hierzu hat erstellen lassen, hält eine solche Auslegung für risikoreich und möglicherweise nicht für „gerichtsfest“.

Da die Genehmigung bei der neuen Betriebsregelung im Ergebnis einseitig zu Gunsten des Flughafens abwägt, wird auch der Anspruch der Stadt Meerbusch auf gerechte Abwägung verletzt. Die Verwaltung hält daher eine Klage beim Oberverwaltungsgericht in Münster für erforderlich. Die Stadt Meerbusch ist als Trägerin der Planungshoheit sowie als Eigentümerin von Kindergärten, Schulen, Grundstücken und Wohnhäusern auch klagebefugt, da sie insoweit die Verletzung eigener Rechte geltend machen kann.

Ebenso erforderlich ist der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung. Bereits jetzt werden die Slots für den kommenden Sommer vergeben. Käme einer Klage keine aufschiebende Wirkung zu, wären die dadurch erzeugten Flugbewegungszahlen bis zur Entscheidung in der Hauptsache nicht mehr zu verhindern und es würde ein rechtswidriger Zustand zu Lasten der Betroffenen geduldet.

Kosten/Deckung:

Im Verfahren beim OVG Münster entstehen - im Falle des Unterliegens - Gerichtskosten und Kosten für die Anwälte des Ministeriums und des Flughafens. Die Deckung ist bei der entsprechenden Haushaltstelle des Service Recht gegeben.

Personalaufwand:

Personalaufwand entsteht, da die Stadt sich im Verfahren selbst vertritt. Andererseits werden dadurch Anwaltskosten eingespart.

Dieter Spindler