

## **Ratsfraktion der Unabhängigen Wählergemeinschaft „Mehr Meerbusch“**

Fraktionsbüro: c/o Kanzlei RA H.P. Weyen Rudolf-Diesel-Str. 2 40670 Meerbusch ☐ 0160-53 66 007  
[uwg-meerbusch@gmx.de](mailto:uwg-meerbusch@gmx.de) [www.uwg-meerbusch.de](http://www.uwg-meerbusch.de)

An die  
Bürgermeisterin  
- über das Ratsbüro –  
Postfach 1664

40667 Meerbusch

per Mail: [Franziska.Held@meerbusch.de](mailto:Franziska.Held@meerbusch.de)



Meerbusch,  
15.02.2019

### **Antrag zu TOP 4 der Sitzung des Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsförderungsausschusses am 19.02.2019**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,

der von der Ratsfraktion Unabhängige Wählergemeinschaft Mehr-Meerbusch stellt folgenden

#### **Antrag:**

**Das Rechtsgutachten des Rechtsanwalt Sommer wird auf der Basis der Ausführungen in der Begründung überarbeitet.**

#### **Begründung:**

Zum Rechtsgutachten von Rechtsanwalt K. Sommer von Oktober 2018, letzte Änderung Januar 2019, ist folgendes anzumerken:

## **Ratsfraktion der Unabhängigen Wählergemeinschaft „Mehr Meerbusch“**

Fraktionsbüro: c/o Kanzlei RA H.P. Weyen Rudolf-Diesel-Str. 2 40670 Meerbusch ☐ 0160-53 66 007  
[uwg-meerbusch@gmx.de](mailto:uwg-meerbusch@gmx.de) [www.uwg-meerbusch.de](http://www.uwg-meerbusch.de)

- I. Das Gutachten entspricht zu fast 100% dem im November 2018 vorgelegten und von der Stadt Meerbusch abgelehnten Gutachten. Es wurden lediglich die am Thema vorbei behandelte, alternative Routenführung Lank herausgenommen. Im Ergebnis wurde rein gar nichts geändert.
  
- II. Auffallend ist folgendes:  
Während gleich zu Beginn, hier auf Seite 2, der am 26.11.2018 mit Mehrheit von der Fluglärmkommission beschlossene Eintrag ins Luftfahrthandbuch, NADP 1 am Flughafen DUS zu empfehlen, hier auf Antrag der Stadt Meerbusch, erwähnt wird, geht das Gutachten nicht darauf ein, dass dieser Eintrag nicht durchgeführt wurde. Stattdessen wird im Schlussabschnitt, hier auf Seite 20, eine finale Empfehlung ausgesprochen:  
  
„Der bisher von der Stadt Meerbusch verfolgte Weg, in der Fluglärmkommission nach Mehrheiten für ihr Anliegen auch hinsichtlich der Startverfahren zu suchen, ist daher auch aus luftverkehrsrechtlicher Sicht der richtige Weg. Er ist wegen der Beteiligung fluglärm betroffener Kommunen aus dem gesamten Flughafenumfeld un einer Reihe von Akteuren mit anderen Interessen und Prioritäten immer ein schwieriger, jedoch nach der hier hinzugezogenen Rechtsprechung wohl der am ehesten zum Erfolg führende Weg.“  
  
Aber die „Mehrheit“ wurde in der FLK am 26.11.2018 gefunden!  
Wieso gibt das Gutachten keine rechtlich relevante Stellungnahme dazu ab, wie nun verfahren werden soll? Da die FLK nach § 32b LuftVG nur beratenden Charakter hat, wäre dies sehr nützlich gewesen.
  
- III. Im Gutachten auf Seite 5 zitiert das Gutachten den Brief der Bürgermeisterin an den Landesverkehrs-Minister vom 3. Sept. 2018. Die Antwort des Ministers hält es nicht für erwähnenswert. Dabei erläutert der Minister in seinem Schreiben vom 28.10.2018 deutlich die Möglichkeiten der Stadt bei der beanstandeten „Einschränkung der Planungshoheit zur Schaffung gemeindlicher Infrastrukturen..“, in Bezug auf eine Kindertagesstätte und ein Seniorenheim.

## **Ratsfraktion der Unabhängigen Wählergemeinschaft „Mehr Meerbusch“**

Fraktionsbüro: c/o Kanzlei RA H.P. Weyen Rudolf-Diesel-Str. 2 40670 Meerbusch ☐ 0160-53 66 007  
[uwg-meerbusch@gmx.de](mailto:uwg-meerbusch@gmx.de) [www.uwg-meerbusch.de](http://www.uwg-meerbusch.de)

Der Minister vermutet, dass es „dabei Probleme mit der konkreten Auslegung der Ausnahme-Vorschrift“ gab. Es seien Ausnahmen gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG möglich, zuständig sei die Bezirksregierung.

REchtsanwalt Sommer ignoriert das, obwohl dadurch möglicherweise die „Rechtsbetroffenheit“ der Stadt Meerbusch beeinflusst wird.

- IV. In der „Zusammenfassung und Ergebnis“ wird das Bundesamt für Flugsicherung (BAF) als zuständig für die Festlegung eines Startverfahrens bezeichnet, da dies der Flugverfahrens-Regelung zuzurechnen ist. Allerdings seien vom Bundesverwaltungsgericht Maßstäbe entwickelt wurden,

„die den Erfolg gerichtlicher Verfahren praktisch im Regelfall unmöglich erscheinen lassen“,

(Unterstreichung durch die Antragsteller)

Es handele sich um eine „planerische Abwägungsentscheidung“, „bei der auch Fluglärmschutzinteressen zu berücksichtigen sind“. Da es hier um eine „Rechtsform als Verordnung“ und „in erster Linie Fluglärm verteilenden Charakter der Entscheidung“ geht, wird die gerichtliche Kontrolle des Abwägungsergebnisses „auf eine Willkürkontrolle beschränkt“, „nur wenn unzumutbare Fluglärmbelastung vermieden werden könne und das BAF dies verkannt hat, mag ausnahmsweise eine Klage erfolgversprechend sein.“ Weiter wird ausgeführt, dass es auf das „Verhältnis zwischen Verbesserung und Verschlechterung“ nicht ankomme; unzumutbare Fluglärmbelastungen wären durch die Festlegung auf ein Startverfahren nicht zu vermeiden.

Hier zeigt sich eine - aus unserer Sicht - am Thema völlig vorbei gehende Argumentation, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Das Gutachten legt sich auf den Klagegegner BAF fest. Offensichtlich, weil es ausschließlich den § 29b Abs. 2 LuftVG betrachtet. Dies zieht sich durch das gesamte Gutachten. Es befasst sich nicht mit dem § 29b Abs. 1 LuftVG,

## **Ratsfraktion der Unabhängigen Wählergemeinschaft „Mehr Meerbusch“**

Fraktionsbüro: c/o Kanzlei RA H.P. Weyen Rudolf-Diesel-Str. 2 40670 Meerbusch ☐ 0160-53 66 007  
[uwg-meerbusch@gmx.de](mailto:uwg-meerbusch@gmx.de) [www.uwg-meerbusch.de](http://www.uwg-meerbusch.de)

sondern ausschließlich mit Abs. 2., in dem die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation aufgefordert sind,

„auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken“.

Daraus ableitend stellt das Gutachten fest, Meerbusch hat „unzumutbaren Fluglärm“, siehe Lärmschutzzonen, und jede Veränderung der Flugverfahren würde daran nichts ändern.

**Ergo, müsste jeder Bürger, der von unzumutbarem Fluglärm betroffen ist, auch jede weitere Steigerung hinnehmen und aushalten!**

Kann dies richtig sein?

Nicht nur, dass dies von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) seit Jahren bemängelt wird, haben bereits Gerichte auf diese unmenschliche „Logik“ entsprechend reagiert. Man stelle sich vor, dasselbe gelte in der Diskussion um zu hoch belastete Straßen. Die Diskussion wäre überflüssig, wer einmal hochbelastet ist kann selbstverständlich noch mehr vertragen.

2. In § 29 Abs. 1 LuftVG heißt es wie folgt:

„Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Minimum zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.“

(Unterstreichung durch die Antragsteller)

Dieser Absatz wurde nicht begutachtet.

## Ratsfraktion der Unabhängigen Wählergemeinschaft „Mehr Meerbusch“

Fraktionsbüro: c/o Kanzlei RA H.P. Weyen Rudolf-Diesel-Str. 2 40670 Meerbusch ☐ 0160-53 66 007  
[uwg-meerbusch@gmx.de](mailto:uwg-meerbusch@gmx.de) [www.uwg-meerbusch.de](http://www.uwg-meerbusch.de)

### 3. Zu den Seiten 13 bis 18 des Gutachtens:

Das Gutachten macht - aus unserer Sicht - den Fehler (der auch schon im 1. Gutachten Grund war es „überarbeiten“ zu lassen), ständig Flugverfahren im Sinne von „Flug-Routen“ oder Doppelbelastung durch Ab- und Anflüge auf derselben Route zu thematisiert.

Das „Abwägungsgebot“ stelle sich dabei als schwierig dar. Wenn eine Route verändert wird, ändert sich der Flugpfad und die darunter lebenden Betroffenen. Wir haben aber hier den Fall, dass sich die Routen **nicht horizontal** verändert, sondern **vertikal** verändern.

Somit bleiben die Betroffenen dieselben und können durch steileres Starten erheblich vom Lärm sowie psychologischem Druck entlastet werden.

Hier wird am Thema vorbei argumentiert:

*Das evtl. angeführte Argument, bei steileren Flügen wird der Lärmkegel größer, greift hier nicht. Die festgestellten Werte von durchschnittlich + 4,4 dB, bezogen auf den mittleren Maximalwert, bei Flachstarts stehen in keinem Verhältnis zu den, wenn überhaupt, geringfügig erhöhten Lärmwerten in weiterer Entfernung zum Flugpfad.*

*Außerdem wurde bis 2014 generell Steilstart praktiziert!*

Die zahlreichen angeführten Urteile etc. im Gutachten beziehen sich auf Routenänderungen, Bündelungen, Streuungen oder auf die Luftsicherheit, aber nicht auf den Umstand der Höhenänderung beim Start. Hierzu gibt es offensichtlich keine Urteile.

### 4. Für die Stadt Meerbusch ergäbe sich

„bereits mangels verbindlicher Vorgaben zur Nutzung eines bestimmten Verfahrens kein rechtlicher Ansatz unter Heranziehung von § 29 LuftVG“.

Das mag sein, wenn man n u r § 29 Abs. 1 LuftVG behandelt, also die „Abwehr von betriebsbedingten Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs“ sowie die „öffentliche Sicherheit oder Ordnung“ für die die Luftfahrt (Luftaufsicht), die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation (DFS) zuständig sind. In

## Ratsfraktion der Unabhängigen Wählergemeinschaft „Mehr Meerbusch“

Fraktionsbüro: c/o Kanzlei RA H.P. Weyen Rudolf-Diesel-Str. 2 40670 Meerbusch ☐ 0160-53 66 007  
[uwg-meerbusch@gmx.de](mailto:uwg-meerbusch@gmx.de) [www.uwg-meerbusch.de](http://www.uwg-meerbusch.de)

§ 29b Abs. 1 LuftVG geht es jedoch um „Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer“ – hier vermischt das Gutachten Äpfel mit Birnen.

5. Das Gutachten erläutert dann den allgemein bekannten Umstand, dass die ICAO „Empfehlungen“ zu den Startverfahren NADP 1 und NADP 2 gibt, die nationalen Behörden ihre Zustimmung geben sollten und das Luftfahrthandbuch (AIP Germany ENR 1.5) Formulierungen gebraucht, die „keine absolute, ausnahmslose Bindung...“ unterstellt, sondern „eine Berücksichtigung nach Möglichkeit im Einzelfall fordert“. Auch die EU-rechtliche Vorgabe (Air OPS) sei als Empfehlung zu deuten „wobei die Berücksichtigung im Regelfall gefordert ist“. Was bedeutet das?
6. Hier werden völlig unzulänglich die Texte der ICAO, AIP, Air OPS) rechtlich betrachtet.

In allen Fällen wird auf den Lärminderungseffekt der einzelnen Verfahren verwiesen und lediglich die Sicherheit über „noise abatement“ gestellt!

Die ICAO empfiehlt explizit das Steilstartverfahren NADP 1, wenn der Nahbereich, hier z.B. bei Stadtflughäfen, entlastet werden soll.

7. Das Gutachten betrachtet die „luftverkehrsrechtliche Einordnung von Startverfahren“. Laut Rechtsanwalt Sommer ist eine Zuordnung bzw. Abgrenzung (Flugbetrieb oder Flugverfahren) „nicht ganz einfach“ und „auch nicht höchstrichterlich geklärt“ – „Startverfahren sind vielmehr Gegenstand der Betriebsvorschriften für Flugzeuge“.
  - a. Wäre eine höchstrichterliche Klärung durch Klage evtl. zu erreichen?
  - b. Betriebsvorschriften betreffen den „Luftfahrzeughalter“, hier die Airlines. Was ist rechtlich gegen diese, die Piloten oder den Flughafen zu unternehmen? (s. § 29b Abs. 1 LuftVG)

## Ratsfraktion der Unabhängigen Wählergemeinschaft „Mehr Meerbusch“

Fraktionsbüro: c/o Kanzlei RA H.P. Weyen Rudolf-Diesel-Str. 2 40670 Meerbusch ☐ 0160-53 66 007  
[uwg-meerbusch@gmx.de](mailto:uwg-meerbusch@gmx.de) [www.uwg-meerbusch.de](http://www.uwg-meerbusch.de)

8. An verschiedenen Stellen wird § 29 LuftVG als mögliche Anspruchsgrundlage für Ansprüche fluglärm betroffener Individualpersonen aufgezeigt. Warum wird das nicht weiter ausgeführt? Welche Möglichkeiten gibt es für die Stadt Meerbusch zusammen mit persönlich betroffenen Bürgern?

9. Informativ:

Auf Seite 9 unten des Gutachtens wird festgestellt, dass „einzelne Elemente dieser Startverfahren Gegenstand verbindlicher nationaler Regelungen sein“ können z.B. „bestimmte Mindesthöhen“.

Also können Höhen vorgegeben werden – auch aus Lärmschutzgründen!

Kann dies rechtlich durchgesetzt werden?

Auf Seite 12 heißt es wie folgt:

„Das Recht der Flugverfahrensfestlegung ist nur rudimentär geregelt.“

Was bedeutet das?

Lässt sich hier rechtlich etwas ändern, evtl. durch eine Klage? Nun werden wieder Sicherheit und Ordnung i. S. § 27c 1 I LuftVG bemüht – die stehen einer Lärminderung durch steileres Starten aber nicht im Weg.

10. Unzumutbarer Lärm – das Gutachten berücksichtigt nicht:

§ 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LuftVG in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 LuftVO verpflichtet das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) vielmehr über § 29 b Abs. 2 LuftVG hinaus zu einer Abwägung der von seiner Entscheidung berührten Interessen, das den Klägern ein subjektives Recht vermittelt, soweit es dabei um deren eigene Belange geht (VGH Mannheim; Urteil vom 22.3.2002 – 8 S 1271/01 – S.13).

Daniela Glasmacher  
Fraktionsvorsitzende

Heinrich P. Weyen  
Ratsmitglied

Lothar Keiser  
Sachkundiger Bürger