

E 010400
30. Juli 2014

LANDESHAUPTSTADT



Über ^{La 28/7}
Herrn Oberbürgermeister
Sven Gerich

f 29/7

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt
und Soziales

über
Magistrat

Bürgermeister Arno Goßmann

und
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Wolfgang Nickel

an den Ausschuss für
Umwelt, Energie und Sauberkeit

24. Juli 2014

Auswirkungen des VGH-Urteils zur sog. „Südumfliegung“
Antrag der Fraktionen von CDU und SPD vom 18.09.2013
- zurückgestellt in der Sitzung am 24.09.2013

Beschluss-Nr. 0017 vom 28.01.2014 (Vorlagen-Nr. 13-F-33-0078)

Beschlusstext

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu prüfen und dem Ausschuss zu berichten, welche Konsequenzen sich aus dem Urteil für die Landeshauptstadt Wiesbaden ergeben.
2. sich auch weiterhin nach besten Kräften für eine Fluglärmmentlastung der Wiesbadener Bevölkerung in den dafür vorgesehenen Kommissionen und Gremien einzusetzen.

Berichtstext

In der schriftlichen Urteilsbegründung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes (VGH) wird festgestellt, dass die Festlegung der Abflugstrecken mit der Streckenkennung MIKE - MARUN 2M, TOBAK 2M, BIBTI 2M - rechtswidrig ist und die Kläger in ihren Rechten verletzt. Eine Revision wurde nicht zugelassen. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hat dagegen Nichtzulassungsbeschwerde eingelegt. Das Bundesverwaltungsgericht hat bislang noch nicht über die Nichtzulassungsbeschwerde entschieden.

Die Südumfliegung kann bis zur Rechtskraft des VGH-Urteils weiter geflogen werden. Rechtskräftig wird das VGH-Urteil bei Ablehnung der Nichtzulassungsbeschwerde durch das Bundesverwaltungsgericht bzw. durch ein entsprechendes Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in der Sache.

Falls die Revision nicht zugelassen wird, muss die Deutsche Flugsicherung (DFS) ein alternatives Flugverfahren entwickeln, welches die jetzige Südumfliegung ersetzt. Der Plan der DFS sieht für diesen Fall vor, dass die Südumfliegung für einen Zeitraum von drei Monaten weiter genutzt werden darf, danach wird eine Interimslösung eingeführt. Diese sieht die Nutzung der Nachtflugroute sowie bei Verkehrsspitzen eine verstärkte Nutzung der TABUM-NW-Routen vor. Die Nachtflugroute führt in Teilen über das Stadtgebiet, allerdings befinden sich die Flugzeuge über Wiesbaden in einer Höhe von ca. 15.000 ft. und überfliegen die Stadt damit im Vergleich zur Südumfliegung in einer deutlich größeren Höhe.

Eine vollständige „Reaktivierung“ der TABUM-NW-Routen ist nach Aussage der DFS aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen. Im VGH-Urteil wird dies unter der Rn. 64 bestätigt: „Die Beklagte hat insoweit nachvollziehbar ausgeführt, dass die herkömmlichen Abflugverfahren in Betriebsrichtung 25 mit der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest nicht mehr konfliktfrei nutzbar seien und damit unter Zugrundelegung der durch die Planfeststellung vorgegebenen Kapazitäten nicht mehr die Anforderungen der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs erfüllten.“

Für die TABUM-NW-Abflugrouten gilt auch weiterhin der „Migrationsplan“, der eine Reduzierung der Flugbewegungen bei BR West auf 1,3% (dies entspricht 13 von 2.000 Flugbewegungen pro Tag) im Jahr 2020 vorsieht. In der letzten Zeit ist es zu einer verstärkten Nutzung der TABUM-NW-Abflugrouten gekommen. Dies ist laut der DFS vor allem auf Wetterbedingungen zurückzuführen, die dazu geführt haben, dass die Südumfliegung aus Sicherheitsgründen nicht genutzt werden konnte.

Ich kann Ihnen versichern, dass ich gemeinsam mit den anderen betroffenen Städten und Gemeinden in der Fluglärnkommision nach Lösungen suchen werde, die nicht zu einer Mehrbelastung der Landeshauptstadt Wiesbaden und der Rhein-Main-Region führen.

Mit freundlichen Grüßen

