

**Auswertung des Urteils des BVerwG vom
14.3.2006 zum Ausbau Flughafen Schönefeld
(BBI) für die Umsetzung des Nachtflugverbots
und Fragestellungen des RDF**

Regionales Dialogforum

Sitzung 15.9.2006

Regine Barth

Charakter des Urteils

- Grundsatzurteil, muss aber stets im Licht des Einzelfalls interpretiert werden
- PFB bis auf Details bestätigt, aber Einführung NFV !
- Nur Betrachtung **Mindest**anforderung zugunsten von (Lärm)betroffenen, da nur Kommunen, Einzelpersonen, Kirchengemeinden klagten
- Bedingter Einfluss des Gerichts mangels eindeutiger Rechtsgrundlagen
- Weiter Spielraum der Behörde
- PFB war teils betroffenenfreundlicher als an anderen Standorten -> unklar, wo Gericht Grenzen gesehen hätte

Vorgaben Urteil zur Landesplanung

- Standortentscheidung für Kapazitätserhöhung vor allem politischer Charakter
- Alternativenentscheidung in LEP bindend für PFV
- PFB darf Gesamtvorhaben ablehnen, wenn keine rechtmäßige Realisierungsmöglichkeit
- Beschränkung auf raumordnerische Ziele (flächenbezogene)
- Umfassendes Lärmschutzkonzept obliegt Fachplanung
- Aber Landesplanung muss prüfen, ob voraussichtlich realisierbar
- PFB ist an Vorgaben gebunden

LEP Hessen und Nachtflugverbot

- Festlegung als Ziel mit unbedingter Beachtungspflicht wegen schriftlicher Begründung BBI nicht mehr möglich
- Grundsatz: PFBerh. kann nicht zu grundlegend anderer Wertung kommen, aber Ausgestaltungsmöglichkeit
- Aufwertung Bedeutung Schutz Kernzeit durch Neuformulierung im Vergleich zu Erstentwurf
- Wenn 0 Bew. von 23-5 Uhr als Planungsvoraussetzung angegeben und Betriebsbeschränkung als Mittel benannt
 - > erhebliche Abweichung würde landesplanerische Grundlage in Frage stellen

Passiver Schallschutz Tag

PFB	Passiver Schallschutz ab Leq 60 dB(A) Entschädigung Außenwohnbereiche ab Leq 65 dB(A)
Kläger	Lärmwirkungsforschung sieht strengere Werte vor
Gericht	Bestätigung der Grenze Leq 60 dB(A) Korrektur Entschädigung: Absenkung auf 62 dB(A)
Übertragbarkeit Frankfurt	Fraport Antrag sieht passiven Schallschutz erst ab 62 dB(A) vor, unklar, ob aus Sicht BVerwG noch akzeptabel Fraport Antrag sieht keine Entschädigung Außenwohnbereiche vor - > muss nachgebessert werden

Passiver Schallschutz Nacht

PFB	<p>Passiver Schallschutz ab Leq 50 dB(A) außen Unklar ob max 6 oder max 1 Ereignis von 70 dB(A) außen</p>
Kläger	<p>Lärmwirkungsforschung sieht strengere Werte vor</p>
Gericht	<p>Ablehnung Jansen Kriterium Bestätigung der Grenze Leq 50 dB(A) außen und Notwendigkeit, auch Häufigkeit niedriger Pegel zu betrachten Klarstellung Einzelschallpegel notwendig, 6x55 Lmax wäre akzeptabel Übernahme DLR Konzept wäre auch möglich</p>
Übertragbarkeit Frankfurt	<p>Fraport Antrag sieht Gebietsabgrenzung nur nach Einzelschallkriterien -> Nachbesserung nötig Unklar, ob Synopsewerte ausreichen würden</p>

Berechnungsverfahren/Betriebsrichtung

PFB	AzB 99 $q=3$, Dauerschallpegel Realverteilung Einzelschallkriterien nachts 100/100 Regelung
Kläger	Simulationsverfahren wie z.B. FLULA 2 100/100 auch bei Dauerschallpegeln
Gericht	Bestätigung des PFB und ausdrückliche Festlegung Realverteilung bei Dauerschall und 100/100 bei Einzelschallkriterien nachts
Übertragbarkeit Frankfurt	Übertragbar als Mindeststandard

Technische Kapazität / Prognose / Zahlenkontingent

PFB	Für Auswirkungsbetrachtung wurde Prognose herangezogen Auflagenvorbehalt
Kläger	Technisch mögliche Kapazität entscheidend Deckelung der Bewegungen nötig
Gericht	Bestätigung PFB, Prognose ist entscheidend Deckelung nicht zwingend, <u>aber</u> nur wegen ausdrücklich enthaltenem Widerrufsvorbehalt zum: Rechtsschutz der Anwohner gegen höhere Lärmauswirkungen wegen späteren Steigerungen der Bewegungen
Übertragbarkeit Frankfurt	PFB muss anders als bei Startbahn West mindestens einklagbaren Widerrufsvorbehalt enthalten, der wesentliche Lärmsteigerung einer erneuten Prüfung unterzieht











Nachtflugbeschränkung

PFB	Keine zahlenmäßige Beschränkung Nur Flugzeuge Kap. 4 minus 10 ENPdB
Kläger	Verbot von 22-6 Uhr
Gericht	Keine Flugbewegungen zwischen 0-5 Uhr Keine Ausnahmen außer Rettungsflüge etc. So wenig wie absolut nötig von 22-0 und 5-6 Uhr
Übertragbarkeit Frankfurt	Siehe folgende Folien

Gründe des Gerichts pro Nachtflugverbot

- Lärmwirkungsforschung: Nachtruhe ist essentiell
- LuftVG: umfassender Lärmschutz möglichst auch unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle
- Passiver Lärmschutz nicht allein maßgeblich
- Jeder Nachtflug braucht Rechtfertigung, ganz besonders in Kernzeit
- Bedeutendere Standorte haben ebenfalls Beschränkung
- Schaffung optimale Entwicklungsmöglichkeiten f. Carrier reicht nicht
- Ansiedlung Fracht oder Integrator unwahrscheinlich
- Problem der Rentabilität von z.B. Touristik darf nicht allein zu Lasten der Anwohner gelöst werden
- PFBehörde hat besonderen Bedarf nicht aufgezeigt
- Verkehrsfunktion als mittlerer Flughafen nicht beeinträchtigt

Übertragbarkeit auf Frankfurt

-  • Lärmwirkungsforschung: Nachtruhe ist essentiell
-  • LuftVG: umfassender Lärmschutz möglichst auch unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle
-  • Passiver Lärmschutz nicht allein maßgeblich
-  • Jeder Nachtflug braucht Rechtfertigung, ganz besonders in Kernzeit
-  • Bedeutendere Standorte haben ebenfalls Beschränkung
-  • Schaffung optimale Entwicklungsmöglichkeiten f. Carrier reicht nicht
-  • Ansiedlung Fracht oder Integrator unwahrscheinlich
-  • Problem der Rentabilität von z.B. Touristik darf nicht allein zu Lasten der Anwohner gelöst werden
-  • PFBehörde hat besonderen Bedarf nicht aufgezeigt
-  • Verkehrsfunktion als mittlerer Flughafen nicht beeinträchtigt

Situation Frankfurt

- Fraport hat NFV von 23-5 Uhr selbst beantragt
- Daher: Gegenteiliger Prüfmaßstab als bei BBI:
- Statt „Was muss mindestens im PFB stehen?“
- in Frankfurt entscheidend „Was darf im PFB stehen“ ?
- BVerwG: Entscheidet allein Planfeststellungsbehörde
- Gericht darf nur grobe Abwägungsfehler korrigieren
- Abwägung erforderlich zwischen Schutz Nachtruhe und Grund für Nachtflug

Gründe für Nachtflüge von 22-6 Uhr

- BVerwG: auch außerhalb von Kernzeit reicht pauschaler Hinweis auf Verkehrsbedürfnis nicht als Rechtfertigung
 - Je näher an Kernzeit desto höhere Rechtfertigung nötig
 - Gründe für ausnahmsweise Nachtflüge
 - Erfordernisse einer effektiven Umlaufplanung ...
 - Besonderheiten Interkontinentalverkehr ...
 - betriebliche Erfordernisse an Heimatbasen und Wartungsschwerpunkten ...
- ... um so viel wichtiger als Nachtruhe, Fraport Antrag, und Mediationsergebnis, dass Korrektur unerlässlich

Weitere Aspekte

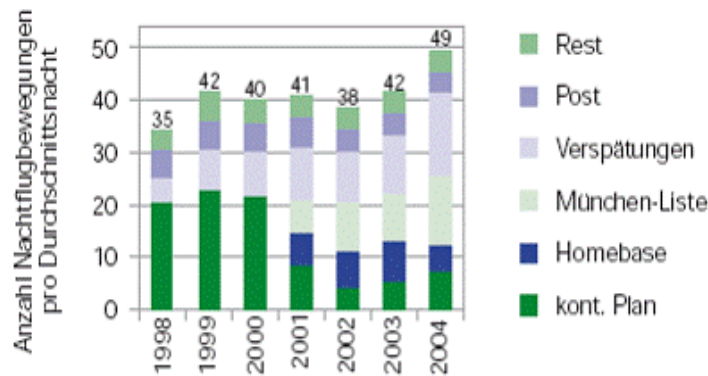
- **Verkehrszweck** darf nicht beeinträchtigt werden
- BBI: da nur noch mittlerer Flughafen geplant, jedenfalls keine Beeinträchtigung
- andere Flughäfen: Keine Aussage
- München: Nachtflugverbot von 0-5 Uhr kürzlich bestätigt
- **Bestandsschutz**: bisheriges Fehlen NFV spielt keine Rolle, da Schönefeld neues Gesicht erhält
- Über Rechte von Airlines aus **Art. 14 GG** wurde nicht entschieden
- **Mediationsergebnis** eigenständiger Abwägungsbelang zugunsten des NFV als gemeinsam erarbeiteter Kompromiss

Nachtflugregelung Vertrag Wien

- Mit 3. Bahn maximal 3000 Bewegungen/a in der Zeit von 23:30 und 5:30 Uhr
- Entspricht ca. 8 Bewegungen pro Nacht inkl. Verspätungen, Rettungsflüge, Notlandungen etc.
- Nutzung bestimmter Bahnen und Flugrouten
- Einführung curved approach sobald rechtlich zugelassen
- Nachts keine Ausnutzung technisch möglicher Kapazitätserhöhungen nach 3. Bahn

Nachtflugbeschränkung München

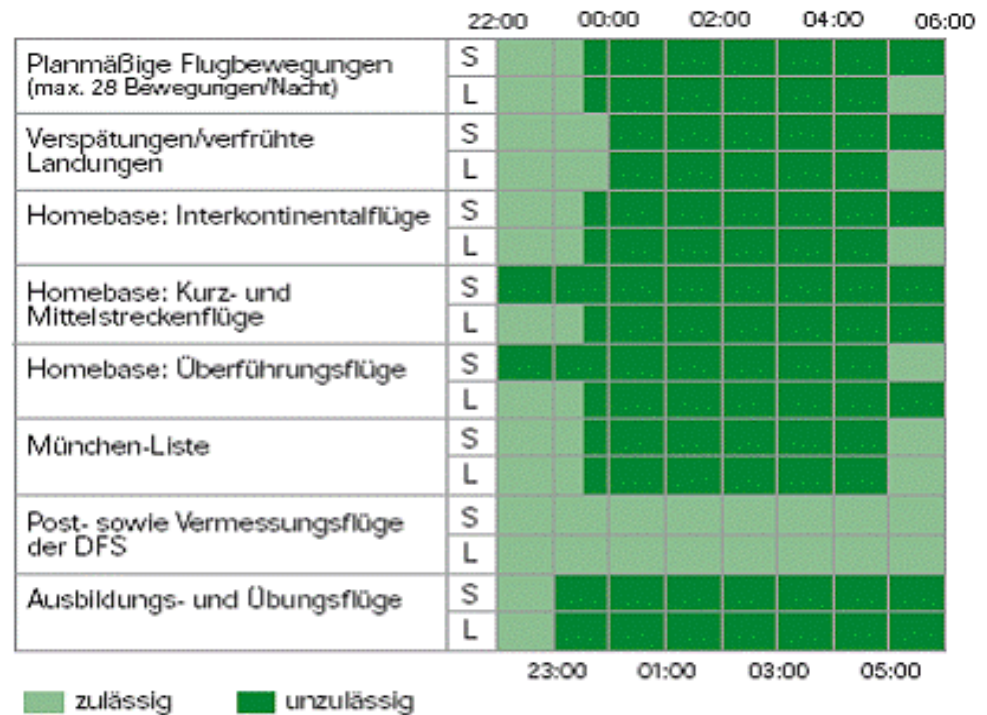
Nachtflugbewegungen



Seit März 2001 werden die Flugbewegungen der Nutzergruppen „München-Liste“ und „Homebase“ aus den kontingentierten planmäßigen Flugbewegungen (kont. Plan) herausgenommen.

Quelle:
 Umwelterklärung 2005 (Nov. 2005)

Zeitliche Nachtflugbeschränkung



Zusätzlich sind erlaubt:

- Starts und Landungen zur Hilfeleistung in Not- und Katastrophenfällen sowie zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben
- Landungen aus meteorologischen, technischen und sonstigen Flugsicherheitsgründen
- Flüge in begründeten Ausnahmefällen durch die BStmWIVT bzw. Luftaufsichtsstelle zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder sonstige Gründe besonderen Interesses

Einschätzung Wissenschaftl. Begleitung

- Urteil hat Frankfurter Kompromiss „Ausbau + NFV“ aufgenommen und gestärkt
- „Ob“ des Ausbaus ist eine politische Entscheidung, die sich gerichtlicher Kontrolle weitgehend entzieht
 - > Voller Klageerfolg gegen PFB unwahrscheinlich
- „Wie“ des Ausbaus mit strengeren Vorgaben, als Fraport Unterlagen anbieten
 - > Nachbesserung durch Fraport oder spätestens HMWVL erforderlich
- Nachtflugverbot möglich
 - > Voller Klageerfolg von Airlines unwahrscheinlich. Art und Umfang von Ausnahmen muss HMWVL prüfen

Schlüsselakteur



BVerwG

Schlüsselakteur

allein



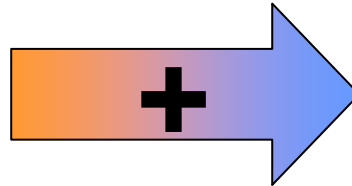
HMWVL



Schlüsselakteure



Vereinbarung
Bsp. Wien



HMWVL