



EGGERS MALMENDIER
Rechtsanwälte

Der Himmel über Berlin und Brandenburg Zur aktuellen Flugrouten-Diskussion

*Von Dr. Mathias Hellriegel LL.M.
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht*

Seit dem 6. September 2010 ist Berlin in Aufruhr: nicht über den märkischen Sand, sondern über den Berliner Südwesten will die mit der Flugroutenplanung betraute DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die am künftigen Hauptstadtflughafen Berlin-Schönefeld startenden Flugzeuge führen. Der Protest ist gewaltig, sind doch – zusammen mit den vorgelegerten Gemeinden Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow sowie der nachgelagerten Landeshauptstadt Potsdam – die bevölkerungsreichsten Gebiete der Region betroffen. Unerklärlich ist außerdem, warum der nukleare Forschungsreaktor in Wannsee, die dortigen Naherholungs- und Landschaftsschutzgebiete sowie das UNESCO-Weltkulturerbe in Potsdam in niedrigen Höhen überflogen werden sollen. Und auch im Osten, wo insbesondere die Gemeinde Zeuthen von plötzlich abknickenden statt geradeaus fliegenden Maschinen betroffen wäre, regt sich der Widerstand.

Wie konnte es zu diesem Dilemma kommen? Grund hierfür ist zunächst das im Luftverkehrsgesetz angelegte Auseinanderfallen von Planfeststellung (Zulassung für den Flughafen „am Boden“) und Flugroutenfindung (Linienführung „in der Luft“); die damit verbundene Aufspaltung in zwei unabhängige Verfahren vor zwei verschiedenen Behörden – von der Präsidentin des Bundesverwaltungsgerichts unlängst indirekt als „rechtsstaatliches Ärgernis“ bezeichnet – kann dazu führen, daß die Planungsverfahren, wie hier, an den letztendlich konkret von Fluglärm Betroffenen völlig vorbeigeführt werden.

Obwohl nach dieser aktuellen Gesetzeslage die Flugrouten formaljuristisch nicht im Rahmen der Flughafenzulassung planfestgestellt werden, haben sowohl die Flughafengesellschaft (als Antragstellerin und Vorhabenträgerin) als auch die Planfeststellungsbehörde (das Brandenburger Infrastrukturministerium) seit Beginn des Planfeststellungsverfahrens im Jahre 1999 Flugrouten veröffentlicht und ihren Planungen zugrunde gelegt; die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wurde in sämtlichen Planungsstadien beteiligt. Diese Flugrouten dienten bei der Planfeststellung des Flughafenausbaus der Prognose der Lärmauswirkungen des Vorhabens und waren insbesondere das Herzstück der Abwägung der von dem Vorhaben betroffenen Belange durch die Planfeststellungsbehörde; auf Grundlage der von ihr prognostizierten Flugrouten wurden zudem Entschädigungs- und Schutzgebiete abgeleitet, förmlich ausgewiesen und damit planfestgestellt. Diese Prognosen und die daraus abgeleitete Lärmverteilung hat das Bundesverwaltungsgericht im Jah-



re 2006 höchstrichterlich und rechtskräftig bestätigt, indem es die Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluß zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld abgewiesen hat und nur für den zugelassenen Nachtflugbetrieb eine Überarbeitung der Planung forderte.

Wie geht es nun weiter? Das Planfeststellungsverfahren ist abgeschlossen und Einwendungen können nicht mehr vorgebracht werden. Auch scheinen Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluß zunächst ausgeschlossen, da die entsprechenden Einwendungs- und Klagefristen abgelaufen sind. Dies dürfte auch für das im Jahre 2009 abgeschlossene „Planergänzungsverfahren“ zum Nachtflugbetrieb gelten, mit dem das Brandenburger Infrastrukturministerium im Nachgang zu dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zumindest in den Nachtrandzeiten den Flugbetrieb erlaubte. Statt dessen tagt nun die Fluglärmkommission, in der (mittlerweile) alle Gemeinden im Umkreis von 25 km um den Flughafen herum vertreten sind und die der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH einen Vorschlag für die weitere Flugroutenfindung unterbreiten kann. Im September 2011 will die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung einen konkreten Flugroutenvorschlag übergeben, das dann nach Abstimmung mit dem Umweltbundesamt und dem Bundesjustizministerium pünktlich zur Inbetriebnahme im Juni 2012 die Flugrouten förmlich per Rechtsverordnung festsetzen wird. Klagen gegen die (förmlich festgesetzten) Flugrouten dürften erst nach Inkrafttreten dieser Verordnung möglich sein.

Kann es nun sein, daß die Flugroutenplaner (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Fluglärmkommission und Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung) auf einem weißem Blatt Papier völlig neue und von den bisherigen Prognosen abweichende Flugrouten festlegen? Ein solches Ergebnis wäre mit dem – im Rechtsstaatsprinzip und den Grundrechten wurzelnden – Vertrauensschutzgedanken nicht vereinbar: Die Flugroutenplanung muß akzeptieren, daß der Planfeststellungsbeschluß nicht nur die Konfiguration der Startbahnen, sondern darüber hinaus auch Flugroutenprognosen und die daraus abgeleitete Lärmverteilung enthält. Hierauf haben sich die zuständigen Planungsträger seit Beginn der Planfeststellung verlassen und wurden in diesem Vertrauen immer wieder bestätigt: 2004 mit dem Planfeststellungsbeschluß, 2006 mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts und 2009 mit dem Planergänzungsbeschluß. Darüber hinaus wurden diese Flugroutenprognosen Gegenstand der verbindlichen Landesplanung und in der Folge der gemeindlichen Bauleitplanung – zahlreiche Wohngebiete sowie besonders schützenswerte Einrichtungen, wie Kindertagesstätten, Grundschulen und Krankenhäuser, wurden auf dieser Grundlage geplant und umgesetzt. Die planerischen Flugroutenprognosen liegen damit einer Vielzahl von Standort- und Investitionsentscheidungen zugrunde; im übrigen wurden sie jedem Interessierten auf Wunsch von der Flughafengesellschaft (getragen von Berlin, Brandenburg und dem Bund) – unter Beifügung von detaillierten Plänen – mitgeteilt.

Die seit 1999 den Planfeststellungen zugrunde gelegten Flugrouten entfalten damit ein derart hohes Maß an Vertrauensschutz, daß sie im Rahmen der Flugroutenfestlegung nicht unbeachtet bleiben können: Der Vertrauensschutz verleiht den bisherigen Flugroutenprognosen rechtliche Verbindlichkeit für die weiteren Planungen.