



AUSWEITUNG DES NACHTFLUGVERBOTS AM ZUKÜNFTIGEN FLUGHAFEN WILLY BRANDT

Kurzgutachten

zur Möglichkeit einer Änderung des Planfeststellungsbeschlusses

„Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“

auf Grundlage des dort vorgesehenen Vorbehalts



Die nachfolgenden Ausführungen beruhen im Wesentlichen auf einer Stellungnahme von SammlerUsinger im Rahmen der öffentlichen Anhörung am 18. April 2013 im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landtags Brandenburg. Gegenstand der Anhörung war der Antrag der CDU-Fraktion im Landtag Brandenburg „Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)“ (Drs. 5/6686), der dem Gutachten anhängt.

1. Kurzfassung

Die vorgeschlagene geringfügige Ausweitung des Nachtflugverbots am Flughafen Willy Brandt im Wege der Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses stellt ein **rechtlich zulässiges und probates Mittel zur nachhaltigen Erhöhung der Akzeptanz** der Bevölkerung für den Flughafenneubau dar. Für die Landesregierung Brandenburg besteht nicht nur die im Rahmen der Annahme des Volksbegehrens betonte Möglichkeit, in Verhandlungen mit dem Land Berlin über eine Anpassung des Raumordnungsrechts zu treten. Vielmehr kann unabhängig davon auch über die Schiene des Fachplanungsrechts im Wege der Änderung des Planfeststellungsbeschlusses agiert werden.

Als planerlassende Behörde ist das Infrastrukturministerium Brandenburg berufen, die Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses in eigener Regie vorzunehmen. Die Zuständigkeit zur Entscheidung über die Zulassung eines Flughafens im Rahmen der Planfeststellung liegt in der Hand der Länder. Nach Maßgabe von Art. 87 d Abs. 2 GG in Verbindung mit § 10 Abs. 1 LuftVG zählt die Luftverkehrsverwaltung zur Auftragsverwaltung, welche durch die Länder als eigene Aufgabe wahrgenommen wird.¹

Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, namentlich ein erweitertes Nachtflugverbot, können auf den Änderungsvorbehalt in Teil A II.5.1.9. des Planfeststellungsbeschlusses gestützt werden. Dies hat das Bundesverwaltungsgerichts in diversen Entscheidungen ausdrücklich anerkannt und den Vorbehalt als drittschützenden Rechtsanspruch verstanden.² Insoweit handelt es sich um eine effektive Möglichkeit der Ausweitung von Schutzmaßnahmen, da die Anforderungen des Vorbehalts niedriger sind als diejenigen der übrigen Modifikationstatbestände, insbesondere des § 75 Abs. 2 VwVfG. Mit § 74 Abs. 3 VwVfG bzw. dem Gebot der Problembewältigung steht der Vorbehalt nicht in Konflikt.

¹ Vgl. BVerfG, Beschluss v. 12.01.1983 – 2 BvL 23/81 – BVerfGE 63, 1, 42. Im Einzelnen dazu sogleich unter 2.

² BVerwG, Urteil v. 13.10.2011, – 4 A 4000.09 – Rn. 200; Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

Im Einzelnen:

2. Fachplanungsrechtliche Ausgangssituation

Der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 enthielt zunächst kein Nachtflugverbot. In Umsetzung der Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts wurde der Planfeststellungsbeschluss dann unter dem 20.10.2009 um das sogenannte „Lärmschutzkonzept BER“ ergänzt.

Auf aktiven Lärmschutz darf der Vorhabenträger nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts nur dann verzichten, wenn gewichtige **Bedarfsgesichtspunkte** es rechtfertigen, die Lärmschutzbelange der Nachbarschaft hinter die öffentlichen Verkehrsinteressen zurückzustellen.³ In den Nachtrandstunden ist ausweisliche der Feststellungen des Bundesverwaltungsgerichts nur der Flugbetrieb unbedenklich, der sich aus nachvollziehbaren Gründen nicht innerhalb des Tagzeitraumes abwickeln lässt.⁴ Es stellt sich vor diesem Hintergrund die Frage, ob für die gegenwärtige Nachtflugregelung überhaupt ein Bedarf besteht, der es rechtfertigt, das Interesse der Anwohner, von Fluglärmbeeinträchtigungen verschont zu bleiben, zu ignorieren.

Der Planergänzungsbeschluss von 2009 und der Ausgangsbescheid von 2004 bilden eine rechtliche Einheit, damit steht vorliegend auch nur ein Planfeststellungsbeschluss im Raum, welcher angepasst werden soll.⁵ Grund für die angestrebte Änderung ist, dass sich zwischenzeitlich neue Tatsachen dergestalt ergeben haben, dass die im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Maximalschallgrenzen in einer Mehrzahl der Fälle nicht eingehalten werden können.⁶ Hinzukommen andere Veränderungen, etwa hinsichtlich der Flugrouten und im Bereich der Lärmforschung⁷, welche das bisherige Lärmschutzkonzept im Hinblick auf dessen Effektivität in Frage stellen.

³ BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 287.

⁴ BVerwG, a.a.O. Das Bundesverwaltungsgericht spricht davon, dass Starts und Landungen „nicht ohne erkennbare Notwendigkeit“ in die Nachtstunden gelegt werden dürfen.

⁵ Allgemein dazu BVerwG, Urteil v. 23.01.1981, – 4 C 68.78 –, BVerwGE 61, 307; Jarass, DVBl. 1997, 795, 799.

⁶ So jüngst OVG Berlin-Brandenburg, Urteil v. 25.04.2013, – 11 A 7.13, 11 A 14.13, 11 A 15.13, 11 A 19.13 –.

⁷ So fordert etwa das Umweltbundesamt speziell für den BER eine Ausweitung des Nachtflugverbots auf 22.00 – 6.00 Uhr, vgl. Umweltbundesamt, Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) für die Benachteiligtenbeteiligung nach § 32 Luftverkehrsgesetz, Januar 2012, S. 80.

Dies macht es erforderlich, dass die Planfeststellungsbehörde eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses prüft. Als planerlassende Behörde ist allein die Planfeststellungsbehörde zur Änderung oder Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses berufen. **Bei der Auftragsverwaltung handelt es sich nicht um eine gemeinsame Verwaltung von Bund und Ländern**, sondern um eine Form der Landesverwaltung mit verstärkten Einwirkungsmöglichkeiten des Bundes.⁸ Die Planfeststellungsbehörde entscheidet in eigener Verantwortung über eine Planänderung, eine vorherige Zustimmung des Bundes ist nicht einzuholen. Zwar wäre es theoretisch denkbar, dass der Bund von dem ihm gem. Art. 85 Abs. 3 GG zustehenden Weisungsrecht Gebrauch macht.⁹ Jedoch ist einerseits zu bedenken, dass das Bundesverkehrsministerium mit der Erteilung von Weisungen im Bereich des Luftverkehrsrechts bisher äußerst zurückhaltend umgegangen ist.¹⁰ Zum Anderen erfordert der Grundsatz des bundesfreundlichen Verhaltens nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, dass der Bund grundsätzlich vor dem Erlass einer Weisung dem Land Gelegenheit zur Stellungnahme geben und dessen Standpunkt erwägen muss.¹¹

3. Änderungsvorbehalt als Rechtsgrundlage für eine Planänderung

3.1. Rechtliche Bedeutung des Änderungsvorbehalt

Eine Ausweitung des Nachtflugverbots um jeweils eine halbe Stunde kann auf den Änderungsvorbehalt in Teil A II.5.1.9 des Planfeststellungsbeschlusses gestützt werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat in der Vergangenheit mehrfach bekräftigt, dass es sich bei dem Änderungsvorbehalt um eine **drittschützende Regelung** handelt, welche zum Schutz der Bevölkerung vor Beeinträchtigungen **auch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes** zulässt.¹²

⁸ Vgl. Badura, Verfassungsrechtliche Fragen – Bundesauftragsverwaltung, in: Lukes (Hrsg.), Recht – Technik – Wirtschaft, Bd. 64, Köln et al. 1991.

⁹ Ausführlich dazu Kirchhof, in: Maunz/ Dürig, GG, 67. EL 2013, Art. 85 Rn. 67 ff.

¹⁰ Vgl. die Antwort der Bundesregierung auf eine entsprechende parlamentarische Anfrage, Drs. 16/13309 v. 05.06.2009, S.2.

¹¹ Vgl. grundlegend BVerfG, Urteil v. 22.05.1990, – 2 BvG 1/88 –, BVerfGE 81, 310 (4. Leitsatz).

¹² BVerwG, Urteil v. 40.04.2012, – 4 C 8.09 u.a. – Rn. 374; Urteil v. 13.10.2011, – 4 A 4000.09 – Rn. 200; Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356. Die vereinzelt in der Literatur vertretene Ansicht, einem Änderungsvorbehalt wie dem vorliegenden stünden die Regelungen des § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG bzw. § 48 LuftVZO entgegen, kann nicht überzeugen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat ebenfalls betont, dass der Änderungsvorbehalt im Planfeststellungsbeschluss **weitergefasst ist als die in § 75 Abs. 2 VwVfG vorgesehene Möglichkeit nachträglicher Schutzauflagen**.¹³ Insbesondere müssen die nachteiligen Belastungen nicht die Qualität „nicht vor-aussehbarer Wirkungen“ haben.

Der Änderungsvorbehalt ist auch mit dem im Planfeststellungsrecht geltenden Grundsatz der **umfassenden Problembewältigung** vereinbar. Dieser sieht vor, dass die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich alle Konflikte und Probleme, die durch das Vorhaben aufgeworfen werden, abschließend lösen muss.¹⁴ Vorliegend geht es nicht um einen Transfer existierenden Konflikte, vielmehr zielt der Änderungsvorbehalt auf zukünftige rechtliche oder tatsächliche Veränderungen. Zudem sieht der bisherige Planfeststellungsbeschluss (in der Fassung von 2009) ja bereits ein Nachtflugverbot vor. Vorliegend geht es lediglich um eine geringfügige Anpassung; die bereits erfolgte Konfliktbewältigung wird hierdurch nicht berührt. Nicht das „ob“ einer betrieblichen Beschränkung, sondern eine Teilentscheidung zum „wie“ wird nachträglich getroffen.¹⁵ Schließlich ist auch im Rahmen einer im Planfeststellungsbeschluss vorbehaltenden Änderung eine Abwägung der Schutzbedürfnisse der Öffentlichkeit mit dem Betriebsinteressen des Vorhabenträgers erforderlich, sodass auf dieser Stufe eine (zusätzliche) Konfliktbewältigung garantiert ist.

§ 74 Abs. 3 VwVfG sieht ausdrücklich vor, dass Ergänzungen des Planfeststellungsbeschlusses vorbehalten werden können. Die **restriktive Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts** zum Verbot von Prognosevorbehalten außerhalb des Anwendungsbereichs von § 74 Abs. 3 VwVfG ist vorliegend **nicht einschlägig**.¹⁶ Der Änderungsvorbehalt im Planfeststellungsbeschluss dient nicht dem Ziel, ganz allgemein Veränderungen im nationalen oder internationalen Flugverkehr Rechnung zu tragen. Das Beispiel der Änderung der Flugrouten macht deutlich, dass hier nicht einem allgemeinen (bisher

Zum einen bezieht sich § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG auf die zusätzlich zum Planfeststellungsbeschluss erforderliche luftverkehrsrechtliche Genehmigung. Zum anderen fordert § 6 Abs. 2 LuftVG ausdrücklich, dass „der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt“ wird.

¹³ BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

¹⁴ Vgl. dazu im Einzelnen Kopp/ Ramsauer, VwVfG, 9. Aufl. 2005, § 74 Rn. 26.

¹⁵ Vgl. allgemein zur Zulässigkeit Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs, VwVfG, 7. Aufl. 2008, § 74 Rn. 200 m.w.N.

¹⁶ Zu dieser Rechtsprechung siehe BVerwG, Urteil v. 22.11.2000, - 11 C 2/00-, NVwZ 2001, 429, 430.

unklaren) Prognoserisiko begegnet werden soll, sondern ganz konkret durch die Veränderung ein Defizit im Lärmschutzkonzept aufgetreten ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist ein Vorbehalt **zusätzlicher Schutzmaßnahmen zum Ausgleich von Beeinträchtigungen, die mit dem im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Instrumentarium nicht beseitigt werden können** zulässig.¹⁷ Folgerichtig geht das Bundesverwaltungsgericht in seinen Entscheidungen zum BER aus den Jahren 2006 und 2011 auch ohne Weiteres von der Wirksamkeit des Vorbehalts aus.

3.2. Voraussetzungen einer Planänderung auf Grundlage des Änderungsvorbehalts

(1) Änderung des status quo ante

Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Änderungsvorbehalts ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts seit dem Jahr 2006, dass eine **Änderung der tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse** unter Einschluss insbesondere der für die Lärmberechnung angenommenen jährlichen Flugbewegungszahlen von 371.000 zu Lasten der Betroffenen gegeben ist.¹⁸ Es genügt bereits, wenn sich ein Wandel abzeichnet.¹⁹ In seinem Urteil vom 13.10.2011 konkretisiert das Bundesverwaltungsgericht diese Vorgaben noch einmal und betont, dass insbesondere bei Defiziten im Lärmschutz eine nachträgliche Anordnung von Vorkehrungen auf Grundlage des Vorbehalts getroffen werden kann.²⁰

Ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses sowie der einschlägigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist der Anwendungsbereich des Vorbehalts relativ großzügig gestaltet. So stellt sich Satz 2 des Vorbehalts ausweislich des Wortlauts („insbesondere“) nicht als alleiniger Anwendungsfall, sondern als speziell geregelter Einzelfall dar.²¹ Auch das Bundesverwaltungsgericht hat in seinen bisherigen Entscheidungen deutlich gemacht, dass

¹⁷ Vgl. die Nachweise bei Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs, VwVfG, 7. Aufl. 2008, § 74 Rn. 202.

¹⁸ BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

¹⁹ BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

²⁰ BVerwG, Urteil v. 13.10.2011, – 4 A 4000.09 – Rn. 200.

²¹ Auf Seite 652 des Planfeststellungsbeschlusses stellt die Planfeststellungsbehörde noch einmal ausdrücklich fest, dass Satz 1 des Vorbehalts einen über Satz 2 hinausgehenden Anwendungsbereich aufweist.

es sich bei den dort genannten Anwendungsfällen lediglich um Beispielsfälle handelt.²² Eine solche Auslegung des Vorbehalts ist auch systemkonform, denn zum einen wirken vorliegend eine Vielzahl passiver und aktiver Schallschutzmaßnahmen zusammen, so dass die Gewährleistung eines effizienten Gesamtkonzepts in besonderer Weise auf die Möglichkeit einer „Nachjustierung“ einzelner Maßnahmen angewiesen ist. Zum anderen bestehen etwa aufgrund der erst im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren förmlich festgelegten Flugrouten Unsicherheiten.

Eine Veränderung der Flugrouten²³, neue lärmmedizinische Erkenntnisse²⁴ sowie das Nichterreichen der vorgegebenen Schallschutzziele im Hinblick auf bis zu 80 % der betroffenen Gebäude in dem besonders sensiblen Tag-schutzgebiet können als Änderung der tatsächlichen Verhältnisse qualifiziert werden.²⁵ Offenbar wurden die bisherigen Schutzauflagen nicht adäquat umgesetzt und ist die Lärmbelastung tatsächlich höher, als ursprünglich angenommen.

Am Rande sei zudem darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde nach Maßgabe von § 29 b Abs. 1 S. 2 LuftVG die (gesamte) „Bevölkerung“ zu schützen hat. Danach haben sich die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen insbesondere auch an besonders schutzbedürftigen Personengruppen wie Kindern und alten Menschen zu orientieren.²⁶

²² BVerwG, Urteil v. 13.10.2011, – 4 A 4000.09 – Rn. 200; Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

²³ Die ursprünglich der Abwägung des Planergänzungsbeschlusses zugrunde gelegten Flugrouten wurden nach-träglich unter dem 26.01.2012 anders als ursprünglich angenommen vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgelegt. In der Presse finden sich Stellungnahmen, dass durch die veränderten Flugrouten mindestens 140.000 Menschen zusätzlich durch Lärm betroffen werden.

²⁴ Vgl. etwa Umweltbundesamt, Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) für die Benehmensbeteiligung nach § 32 Luftverkehrsgesetz, Januar 2012, S. 80.

²⁵ Im Einzelnen bedarf es für eine abschließende Einschätzung einer gutachterlichen Auseinandersetzung mit den lärmtechnischen Gegebenheiten vor Ort. Dabei können bereits einzelne Änderungen oder aber deren Summe eine Anpassung flugbetrieblicher Regelungen erfordern. Die Tatsache, dass verschiedene Veränderungen eingetreten sind, wirkt sich insoweit erschwerend aus.

²⁶ Allgemein zu diesem Gesichtspunkt der sogenannten Umweltgerechtigkeit Kloepfer, Umweltrecht, 3. Aufl. 2004, § 4 Rn. 5.

Der Vorbehalt im Planfeststellungsbeschluss umfasst dann unstreitig nicht nur Schutzauflagen zum Zwecke des passiven Schallschutzes, sondern, wie sich aus der Überschrift ergibt, auch nachträgliche Anordnungen zur Beschränkung des nächtlichen Flugbetriebs.²⁷

(2) Vorrang von aktiven gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen

Anders als etwa im Immissionsschutzrecht aufgrund von § 41 BImSchG gilt im Luftverkehrsrecht kein grundsätzlicher Vorrang des aktiven Schallschutzes gegenüber dem passiven.²⁸ Beide Formen sollen sich vielmehr ergänzen.²⁹

Trotz dieser prinzipiellen Gleichstellung von aktivem und passivem Lärmschutz im Luftverkehrsrecht, kann das Planungsermessen der Planfeststellungsbehörde in einer Weise reduziert sein, die einen **Vorrang von aktiven gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen** ergibt. Zunächst hat die Planfeststellungsbehörde hier das umweltrechtliche **Vorsorgeprinzip** zu beachten, welches besagt, dass Umweltbeeinträchtigungen vorrangig am Ursprungsort zu bekämpfen sind.³⁰ Auch der Grundsatz effektivem Grundrechtsschutzes sowie das Verhältnismäßigkeitsprinzip sprechen dafür, dass vorrangig der Verursacher einer Lärmbelastung diese reduzieren muss.

Vorliegend hat sich bereits gezeigt, dass die **bisherigen passiven Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen**, um das erforderliche Schutzniveau sicherzustellen. Zudem ist die angestrebte **Anpassung geringen Umfangs**. Das ohnehin bestehende Nachtflugverbot für planmäßige Flüge soll lediglich um jeweils eine halbe Stunde ausgeweitet werden. Dadurch wird der Betriebsablauf nicht wesentlich beeinträchtigt, gleichzeitig kann aber dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung auf Nachtruhe besser Rechnung getragen werden. Der **maßvolle Umfang der angestrebten Änderung** ist von der Planfeststellungsbehörde in ihre Bewertung einzubeziehen.

²⁷ So auch ausdrücklich BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

²⁸ Vgl. Kämper, in: Johlen/ Oerder, MAH Verwaltungsrecht, 3. Aufl. 2012, § 19, Rn. 145 mit Verweis auf BVerwG, Beschluss v. 20.02.1998, – 11 B 37.97–; Reidt/ Fellenberg, in: Landmann/ Rohmer, Umweltrecht, Stand: April 2008, § 1 FluglärmG, Rn. 23.

²⁹ Steinberg/ Wickel/ Müller, Fachplanung, 4. Aufl. 2012, § 4 Rn. 84.

³⁰ Kloepfer, Umweltrecht, 3. Aufl. 2004, § 4 Rn. 13.

Jüngst deutet sich im Hinblick auf das Verhältnis zwischen aktivem und passivem Schallschutz ein **Wandel** an. So hat die Fluglärmkommission Frankfurt in einem Strategiepapier vom Februar 2013 ausdrückliche eine gesetzliche Verankerung des **Vorrangs aktiven Lärmschutzes auch im Luftverkehrsrecht** gefordert.³¹ Der Fluglärmkommission gehören alle wichtigen „Stakeholder“ an, sodass dem Vorschlag eine besondere Bedeutung und ein großes Maß an Akzeptanzpotenzial zukommt.

(3) Anzuwendendes Verfahren

Nach Maßgabe von § 76 Abs. 1 VwVfG ist bei wesentlichen Planänderungen ein erneutes Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Eine Anwendbarkeit des § 76 VwVfG hätte zur Konsequenz, dass außer in den in § 76 Abs. 2 VwVfG genannten Fällen ein erneutes Planfeststellungsverfahren und nicht nur ein formloses Verwaltungsverfahren durchzuführen wäre.

Umstritten ist in Rechtsprechung und Literatur, ob § 76 VwVfG (gegebenenfalls entsprechend) auf einen im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Änderungsvorbehalt im Sinne von § 74 Abs. 3 VwVfG oder nachträgliche Schutzauflagen im Sinne von § 75 Abs. 2 VwVfG anwendbar ist.³² Als Argument für die Anwendbarkeit des § 76 VwVfG wird angeführt, dass eine formlose Ausfüllung eines Vorbehalts den unter Umständen weitreichenden Auswirkungen nicht gerecht würde.³³

Das Bundesverwaltungsgericht hat die nachträgliche Anordnung des bisherigen Nachtflugverbots am Flughafen BER in verfahrensrechtlicher Hinsicht auf § 76 VwVfG gestützt.³⁴ Allerdings stand damals die Behebung eines Abwägungsfehlers des noch nicht bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses im Raum. Der im Planfeststellungsbeschluss enthaltene Änderungsvorbehalt wurde dort nicht herangezogen. Dennoch spricht einiges dafür, auch bei einer nachträglichen Erweiterung des aktiven Lärmschutzes auf Basis eines Vorbehalts § 76 VwVfG anzuwenden, denn inhaltlich geht es in beiden

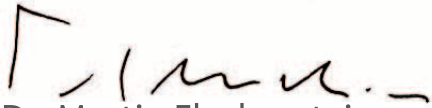
³¹ Fluglärmkommission Frankfurt, Initiative zur Erreichung verbesserten Schutzes vor Fluglärm, Februar 2013, S. 2 f., im Internet abrufbar unter <http://www.dflld.de/Presse/PMitt/2013/130220b.pdf>.

³² Zum Streitstand siehe Hüting/ Hopp, UPR 2003, 1, 2 m.w.N.

³³ Kopp/ Ramsauer, VwVfG, 9. Aufl. 2005, § 76 Rn. 5.

³⁴ BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 291; BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1001.04 – Rn. 284.

Fällen um eine Änderung des Flugablaufs. Allerdings lässt sich gut vertreten, dass die Änderung aufgrund des geringen Umfangs **unwesentlich im Sinne von § 76 Abs. 2 VwVfG** ist und vor diesem Hintergrund ein formales Planänderungsverfahren unterbleiben kann.



Dr. Martin Fleckenstein
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht



Dr. Nina Jarass Cohen, LL.M.
Rechtsanwältin

ANHANG

Antrag

der Fraktion der CDU

Drs. 5/6686

Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)

Der Landtag möge beschließen:

1. Die Landesregierung wird aufgefordert, das Nachtflugverbot am zukünftigen Flughafen Willy Brandt durch ein Planergänzungsverfahren auf 23 bis 6 Uhr auszuweiten. Für Notflüge, Sonderflüge und Luftpost bleiben die Ausnahmeregelungen wie im jetzt gültigen Planfeststellungsbeschluss bestehen.
2. Für die weitere kapazitive Entwicklung und die Wirtschaftlichkeit des Flughafens ist es notwendig, dass unverzüglich strategische Entscheidungen vorbereitet werden.

Begründung:

Das Ergebnis des Volksbegehrens für ein erweitertes Nachtflugverbot am Flughafen Willy Brandt darf nicht ignoriert werden. Ursächlich für den beeindruckenden Erfolg ist der beschämende Umgang der Landesregierung mit den betroffenen Anwohnern, die erst durch die Anrufung der Gerichte wieder in ihr Recht auf einen angemessenen Lärmschutz eingesetzt worden sind. Alle Entscheidungen zum zukünftigen Flughafen Willy Brandt müssen in dem Dreiklang Lärmschutz – Sicherheit – Wirtschaftlichkeit gefällt werden.

Der Planfeststellungsbeschluss enthält in seinem verfügenden Teil unter Punkt 5.1.9 einen Widerrufsvorbehalt, der ausdrücklich zulässt, die bisherigen Auflagen zu ändern und zum Schutz der Bevölkerung zu verbessern. Dabei ist die nachträglich eingetretene Tatsache zu berücksichtigen, dass mit dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg zur Dimensionierung des Schallschutzes im Rauminnen im Tagschutzgebiet (0 Mal 55 dB(A)) laut einem Gutachten des Flughafens offensichtlich bis zu 80% der Häuser nicht nach den Kriterien des Planfeststellungsbeschlusses geschützt werden können. Die betroffenen Eigentümer werden demnach nur über die

30%-Verkehrswertregelung des Planfeststellungsbeschlusses nach Punkt 5.1.7 entschädigt. Damit wird jedoch eine vorgesehene Ausnahmeregelung des Planfeststellungsbeschlusses in 4 von 5 Fällen zur Anwendung gebracht, ohne dass der notwendige Schallschutz für die Bürger umgesetzt wird.

Eine Ausweitung des Nachtflugverbotes auf 23-6 Uhr stellt ohne Zweifel eine spürbare Einschränkung des möglichen Flugbetriebs am BER dar. Diese muss jedoch aufgrund der vorgenannten Tatsachen zum Lärmschutz im dichtbesiedelten Gebiet um Schönefeld akzeptiert werden. Die aktuellen Flugbedarfe zeigen, dass in der Zeit zwischen 23-6 Uhr auf planmäßige Flüge zu Gunsten einer erweiterten Nachtruhe für die Anwohner verzichtet werden kann. Die Stunde von 22-23 Uhr ist allerdings für die Verkehrsabwicklung und die Wirtschaftlichkeit des Flughafens unverzichtbar. Ein Nachtflugverbot von 7 Stunden Dauer entspricht darüber hinaus der durchschnittlichen Schlafdauer von 7 Stunden, die in verschiedenen aktuellen Studien ermittelt wurde.

Eine bundes- oder gar europaeinheitliche Regelung eines Nachtflugverbotes ist illusorisch und auch nicht erstrebenswert, da jeder Flughafen nach seinem Geschäftsmodell und seinem Umfeld individuell zu bewerten ist.

Aufgrund der vorhersehbaren Kapazitätsengpässe und zeitnah anstehenden Erweiterungsdiskussionen, welche nunmehr auch durch ein durch die FBB in Auftrag gegebenes Gutachten bestätigt werden, ist es notwendig, dass die Landesregierung unverzüglich strategische Entscheidungen zur Entwicklung einer leistungsfähigen Luftverkehrsinfrastruktur im Raum Berlin-Brandenburg vorbereitet.



Dieter Dombrowski
für die CDU-Fraktion

NOTIZEN

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Das vorliegende Gutachten wurde in Auftrag gegeben durch die



CDU-FRAKTION

IM LANDTAG BRANDENBURG

Am Havelblick 8 · 14473 Potsdam

Telefon: (0331) 966 1450 · Telefax: (0331) 966 1407

E-Mail: dialog@cdu-fraktion.brandenburg.de · Web: www.cdu-fraktion-brandenburg.de

Erstellt wurde das Gutachten durch

SAMMLERUSINGER

RECHTSANWÄLTE STEUERBERATER PARTNERSCHAFT

HARDENBERGSTRASSE 28A · D-10623 Berlin · T +49 (0) 30 - 2639 509 - 0

F +49 (0) 30 - 2639 509 - 600

www.sammlerusinger.com