

Zur aktuellen Diskussion um die An- und Abflugrouten BBI

I.

Am 06.09.2010 tagte die Fluglärmkommission für den Flughafen Schönefeld. Einziger Tagesordnungspunkt waren die Planungen der Deutschen Flugsicherung (DFS) für die neuen Flugverfahren ab Inbetriebnahme BBI. Zusätzlich zu den üblichen Mitgliedern waren auch Bürgermeister der Schutzgemeinschaft Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld eingeladen.

Die DFS stellte einen Entwurf für eine neue Grobplanung der Flugverfahren vor. Die Fluglärmkommission soll intensiv beteiligt werden. Die jetzt vorgestellten Verfahren sehen im Gegensatz zu den in der Planfeststellung verwendeten Modellen vor, dass bei zeitgleichen, parallelen Abflügen am Ende der Startbahn die Abflugwege mindestens 15 Grad divergieren.

Das Modell führt dazu, dass bei Westabflügen Blankenfelde-Mahlow im Norden und Süden überflogen wird, es zu weniger direkten Überflügen dort kommt, bei Ostabflügen auf der Südbahn der Bereich Eichwalde/Schulzendorf direkt überflogen werden soll, bei der Nordbahn wie bisher geradeaus geflogen wird.

Die Bürgermeister kritisierten, dass die Planfeststellungsbehörde diese Flugwegedivergenz bei der Ermittlung der Lärmbetroffenheiten ignoriert hätte, die Festsetzung der Schutzgebiete daher fehlerhaft sei. Teilweise wurde auch die Auffassung vertreten, der gesamte Beschluss sei dadurch fehlerhaft.

In der Folgezeit wurde die Angelegenheit von verschiedenen Medien aufgegriffen und kontrovers diskutiert. Bedenken wurden vor allem von bislang nicht oder weniger betroffenen Bürgern und/oder Gemeinden erhoben.

II.

Die Diskussion um die Flugrouten und in Folge davon die unterschiedlichen Lärmbetroffenheiten ist keinesfalls neu. Sie hat das Verfahren um die Genehmigung des Flughafenausbaus BBI am Flughafen Schönefeld in der ganzen Zeit seit Antragstellung begleitet, weil insbesondere die Bürger und die betroffenen Kommunen unbeschadet von der ablehnenden Grundhaltung auch die konkrete Flugstreckenführung der Flugzeuge kritisierten. Es gab damals auch hierzu förmliche Einwendungen im Planfeststellungsverfahren. Das Thema wurde ebenfalls in der Anhörung in Oberschöneweide kontrovers diskutiert, ohne zu einem Ergebnis zu kommen.

Die Festlegung der Flugrouten unterliegt nämlich gar nicht der Konzentrationsregel des luftrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses, sondern ist einem getrennten Verfahren vorbehalten:

An- und Abflugverfahren werden nicht planfestgestellt, sondern durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Vorarbeiten der DFS durch Rechtsverordnung festgestellt und **zwar immer jeweils erst kurz vor Inbetriebnahme**, d.h., also deutlich nach dem Planfeststellungsbeschluss. Insofern wird auf das informative Interview des DFS-Sprechers Jaekel in der Berliner Morgenpost vom 09.09. verwiesen, der die **ausschließliche Zuständigkeit des Bundes** reklamiert, vgl. Anlage 1, und etwas formaler ein Schreiben des Bundesamtes in Sachen Flughafen Leipzig, vgl. Anlage 2, das die Rechtslage umfassend darstellt.

Dieser Sachverhalt wurde bereits damals so auch dokumentiert, indem in den Planfeststellungsbeschluss folgende Formulierung aufgenommen wurde, vgl. Anlage 3:

10.1.8.1.5 Festlegung der An- und Abflugwege

Die verbindliche Festlegung der An- und Abflugverfahren geschieht durch Rechtsverordnung (§ 27 a LuftVO) und wird erst kurz vor Betriebsbeginn der neuen Start- und Landebahn erfolgen. Zuständig sind das Luftfahrt-Bundesamt und bei Eilbedürftigkeit die Flugsicherung. Aufgrund der §§ 29 b Abs. 2 und 29 Abs. 1 LuftVG ist auch bei der Festlegung der An- und Abflugrouten dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm Rechnung zu tragen. Eine Regelungsmöglichkeit im Planfeststellungsbeschluss ist mangels Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, aber auch unter sachlichen Gesichtspunkten wegen der Notwendigkeit der Integration der An- und Abflugwege in das überregionale Netz nicht gegeben.

Das gleiche Thema wird im Beschluss im Hinblick auf konkrete Einwender nochmals aufgegriffen, vgl. Anlage 4, hier nicht ausgedruckt.

Bei den Klagen vor dem BVerwG Im Jahre 2006 wurde das Thema von den Klägern erneut vorgebracht, jedoch vom Gericht nicht aufgegriffen. Es folgte damit dem Beschluss der Behörde.

III.

Damit stellte sich damals wie heute die Frage, wie die Bürger Lärmschutz bei veränderten Flugrouten erhalten können, die vom ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss abwichen. Auch dafür traf der damalige Beschluss Vorsorge: Es wurde nämlich ein ausdrücklicher Vorbehalt genau für diesen Fall aufgenommen (vgl. hierzu auch Anlage 5):

5.1.9 Vorbehalt nachträglicher Anordnungen

- 1) Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm bleibt vorbehalten. Insbesondere werden bei geänderten An- und Abflugverfahren am Flughafen die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete neu ausgewiesen werden, wenn sich der energieäquivalente Dauerschallpegel an der äußeren Grenze des Schutzgebiets an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert.
- 2) Die Träger des Vorhabens haben auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde die für Überprüfungen notwendigen Unterlagen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen und Messungen vorzunehmen.

Ergänzend ist anzumerken, dass die **Lärmgrenzwerte** für die Gewährung passiven Schallschutzes und von Außenlärmerschädigungen so verfügt worden sind, dass sie **immer und überall in der Umgebung des Flughafens gelten**, unabhängig von der Ausweisung der Schutzgebiete. Der Flughafenanwohner hat jederzeit einen entsprechenden Rechtsanspruch gegenüber dem Flughafen, falls die Lärmwerte die Grenzen übersteigen. Die Schutzgebietsausweisung erleichtert lediglich die Beweisführung, vgl. Anlage 6:

10.1.8.3 Passive Schallschutzmaßnahmen

Trotz der von der Planfeststellungsbehörde festgesetzten Auflagen zum aktiven Schallschutz ist vielfach mit der Überschreitung der von der Planfeststellungsbehörde festgelegten Lärmgrenzen in der Umgebung des Flughafens zu rechnen. Aus diesem Grund ist es notwendig, zum Schutz der Flughafenanwohner passive Schallschutzmaßnahmen anzuordnen.

Zu den passiven Schallschutzmaßnahmen gehören Schallschutzeinrichtungen, die für die einzelnen Gebäude sicherstellen, dass im Rauminnern mindestens die von der Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der ermittelten Lärmwirkungen definierten fachplanerischen Grenzen für die Schutzziele „ungestörte Kommunikation“ tagsüber und „ungestörter Schlaf“ in der Nacht eingehalten werden. Damit ist zugleich sicher gestellt, dass die übrigen allgemein innenraumbezogenen Schutzziele, wie die Vermeidung von Hörschäden, von sonstigen Gesundheitsbeeinträchtigungen und erheblichen Belästigungen eingehalten werden.

Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde sind solche Maßnahmen regelmäßig innerhalb der festgelegten Schutzgebiete zum Tagschutz und zum Nachtschutz erforderlich. Nach § 9 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 74 Abs. 2 Satz 2 BbgVwVfG sind dem Unternehmer beim Ausbau eines Verkehrsflughafens diejenigen Schutzauflagen aufzuerlegen, die zum Schutz der Bevölkerung vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen erforderlich sind.

Unbeschadet dieser inhaltlichen Aspekte bleibt die Frage, ob die Planfeststellungsbehörde die vorliegenden neuen Szenarien nicht hätte bereits 2004 berücksichtigen müssen, weil die internationale Luftfahrtorganisation ICAO eine Richtlinie für das gleichzeitige Abflüge im Instrumentenflugverkehr herausgegeben hatte. Adressat dieser Norm ist (ausschließlich) diejenige Stelle, die für die Planung und Festlegung der Flugrouten zuständig ist, nicht etwa die Landesluftfahrtbehörde. Selbstverständlich war im Planfeststellungsverfahren die DFS beteiligt, denn nur die DFS hat die entsprechende Sachkenntnis.

Ein etwaiger Änderungshinweis der DFS ist bis Abschluss des Verfahrens nicht eingegangen, so dass er im Beschluss auch nicht berücksichtigt werden konnte.

IV.

Dass die jetzt in die Endphase kommende Diskussion um die Flugrouten das ganze Lärmthema noch einmal neu zur Diskussion stellen würde, war von Anfang an nicht auszuschließen. Gleichmaßen war nicht auszuschließen, dass veränderte Flugverfahren zu neuen Betroffenheiten führen.

Ziel des MIL war es von Anfang an, **trotz mangelnder eigener Zuständigkeit**, auf eine Lösung hinzuwirken, die eine möglichst geringe Zahl von Lärmbetroffenen nach sich zieht und diese in einem möglichst transparenten Verfahren entwickelt wird. Von daher war schon seit längerem ein Gespräch des StS MIL mit der Geschäftsführung der DFS in Langen vereinbart, das allerdings aus Termingründen erst im Oktober stattfindet (21.10). Hier soll neben dem Thema der Routen ebenfalls das der An- und Abflugwinkel angesprochen werden, das auch von erheblicher Lärmrelevanz ist.

Unabhängig davon wird es darauf ankommen, dass die DFS ihren in der Fluglärmkommission begonnenen Dialog auf einen größeren Kreis von potentiell betroffenen Kommunen incl. Berliner Bezirken ausweitet, um auch dort die notwendigen Informationen zu geben. Selbstverständlich wird die Brandenburger Seite daran mitwirken. Es bleibt aber dabei, dass die Verantwortung für die abschließende Entscheidung letztlich beim Bund liegt.

Berliner Zeitung
09.09.2010

„Sicherheit hat stets oberste Priorität“

Flugrouten über Berlin – DFS-Sprecher Stefan Jaekel

verteidigt die Entwürfe und verweist auf internationale Regeln

Herr Jaekel, die DFS hat erste Vorschläge für die Flugrouten am neuen Hauptstadtflughafen BBI gemacht. In Berlin, über das ein Teil der Strecken führt, herrscht jetzt große Aufregung. Können Sie das nachvollziehen?

Ich verstehe, dass es bei den Anwohnern im Nahbereich des Flughafens unterschiedliche Meinungen zu den vorgestellten Routenverläufen gibt. Aber Betroffenheiten werden leider nicht gänzlich zu vermeiden sein. Wir sind grundsätzlich bestrebt, die Belastungen möglichst gering zu halten. Dennoch ist der Lärmaspekt nur ein Teil eines komplexen Abwägungsprozesses. Priorität hat stets die Sicherheit.

In Berlin geht die Furcht um, dass große Teile der Stadt von Lärm erfasst werden. Zu Recht?

Berlin wird bereits heute überflogen, sowohl von Tegel aus als auch von Schönefeld. Auch künftig reden wir von Flughöhen von über 10 000 Fuß, also mehr als 3 000 Metern. Darüber hinaus werden von Berlin vorrangig Ziele im Süden angefliegen – und damit eben nicht über die Stadt.

Hätten Politiker und die Flughafen-Planer wissen müssen, dass auch das dichtbesiedelte Berlin von den Flugrouten des BBI betroffen sein kann?

Laut Luftverkehrsgesetz wird zum Schutz gegen Fluglärm an jedem Verkehrsflughafen eine Kommission gebildet, der wir in dieser Woche unsere Routenmodelle präsentiert haben.

Warum können die Flugrouten nicht einfach um Berlin herumgeführt werden?

Umwege um Berlin würden unserem gesetzlichen Auftrag einer direkten und effizienten Anbindung der Abflugrouten an das Luftverkehrsstreckennetz widersprechen.

Welche Vorgaben hat die DFS bei der BBI-Planung gemacht?

Die DFS plant zwar die Flugverfahren, nicht aber das Layout von Flughäfen.

Wie konnte es aber passieren, dass in Schönefeld zunächst parallele Abflugrouten geplant wurden? Sämtliche Lärmberechnungen sind nun Makulatur.

Das wird gerade geprüft. Sobald Ergebnisse vorliegen, kann ich dazu mehr sagen.

Die beiden Start- und Landebahnen des BBI in Schönefeld liegen 1,9 Kilometer auseinander. Reicht diese Distanz für einen sicheren Flugbetrieb nicht aus? Warum müssen die Routen schon kurz nach dem Start auseinander driften?

Der Abstand der beiden Bahnen stellt keine Probleme dar. Sobald sich die Flieger aber in der Luft befinden, greift diese internationale Regelung. Ausschlaggebend dafür sind ausschließlich Sicherheitsaspekte.

Diese Regelung wird auch international so angewendet?

Ja, es handelt sich hierbei um verbindliche Regeln der internationalen Luftfahrtbehörde ICAO.

Welche Kriterien spielen bei der Suche nach der optimalen Flugroute sonst noch eine Rolle?

Die DFS ist ihrem gesetzlichen Auftrag einer sicheren, geordneten und flüssigen Betriebsabwicklung verpflichtet. Sicherheit hat stets oberste Priorität. Darüber hinaus erfolgt die Ausgestaltung der Routen nicht wahllos, Sie richtet sich nach Rahmenbedingungen wie nationale und internationale Vorgaben und Richtlinien, zum Beispiel der ICAO, vorhandenen Luftstraßen, flugphysikalischen Eigenschaften, Umweltkriterien, Flughafenlayout, Kapazitätswerten der Luftraumsektoren oder Verkehrsprognosen. Und dabei sollen mög-

lichst wenig Menschen von Lärm betroffen sein.

Wer kann alles mitreden, wenn es um den Verlauf der Flugrouten geht?

Das ist genau vorgeschrieben und ein hoch formalisierter Gesetzgebungsprozess. Wir stellen die Entwürfe der Flugrouten vor, wie jetzt innerhalb der Fluglärmkommission geschehen. Nachdem wir durch die Kommission beraten wurden, führen wir intern einen Abwägungsprozess durch. Unsere Entscheidung geht an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherheit (BAF), das wiederum den Abwägungsprozess prüft, im Einvernehmen von Bundesjustizministerium und Bundesumweltamt.

Wer hat am Ende das letzte Wort?

Nach dem genannten Prozess werden die Routen vom BAF in Kraft gesetzt.

Können sich auch die Länderregierungen von Berlin und Brandenburg in die Diskussion einmischen?

Nein. Sie sind in diesem Prozess nicht eingebunden. Wir planen rein nach fachlichen Gesichtspunkten, nicht nach politischen.

Kann die Politik in irgendeiner Form Druck ausüben, um den Verlauf der Flugrouten zu beeinflussen?

Wir erfüllen einen gesetzlichen Auftrag, unsere Planungen sind frei von politischer Einflussnahme. Wir müssen uns an luftverkehrsrechtliche Vorgaben halten.

Lassen sich einmal festgelegte Flugrouten wieder verändern?

Wenn Flugrouten durch das BAF in Kraft gesetzt wurden, können sie später – nach entsprechenden Anträgen – auch wieder verändert werden. Dies kann aber nur im Rahmen der genannten Aspekte und Abwägungsprozesse geschehen.

Gespräch: Jürgen Schwenkenbecher



Bundesaufsichtsamt
für Flugsicherung

Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Robert-Bosch-Str 28, 63225 Langen

Fluglärmkommission
für den Flughafen Leipzig/Halle
Sächsisches Staatsministerium für
Wirtschaft und Arbeit
Referat Luftverkehr
Wilhelm-Buck-Straße 2
01067 Dresden

STAMP Postamt Dresden	
15. MRZ. 2010	
Az.	65-3847 75/
PE-Nr.	9468/10 Anl.

Betreff: 37. Sitzung der Fluglärmkommission für den Flughafen Leipzig/Halle

LFR 1.4.21/0001-002/10
Langen, 11.03.2010
Seite 1 von 2

Sehr geehrte Damen und Herren,

die mit der Niederschrift zur 37. Sitzung der Fluglärmkommission über-
sande Präsentation des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und
Landwirtschaft zur Novelle des Fluglärmgesetzes hat in meiner Behörde
einige Verwunderung ausgelöst, da die Stellung der für die Festlegung
von Flugverfahren zuständigen Behörde sowohl in verfahrensrechtlicher
als auch materiell-rechtlicher Hinsicht teilweise missverständlich darge-
stellt wurde. Aus diesem Grunde möchte ich Ihnen zur Klarstellung die
Rechtslage kurz darlegen.

Nach § 27a Abs. 2 S. 1 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) werden Flugver-
fahren für Flüge innerhalb von Kontrollzonen, für An- und Abflüge von
und zu Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und für Flüge nach
Instrumentenflugregeln durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
durch Rechtsverordnung festgelegt.

Voraussetzung für den Erlass einer Verordnung zur Festset-
zung/Änderung von Flugverfahren ist die Vorlage vollständiger Pla-
nungsunterlagen durch die DFS beim Bundesaufsichtsamt für Flugsiche-
rung. Zu den Planungsunterlagen gehören neben der Darstellung der
flugsicherungsbetrieblichen Gründe und Belange ggf. auch Alternativen
sowie die Abwägung der Lärmschutzbelange. Im Falle von beabsichtig-
ten Änderungen von Flugverfahren, die Auswirkungen auf die Lärmver-
teilung haben, ist dem Beteiligungserfordernis des § 32b Abs. 2 S. 1
LuftVG dadurch Genüge getan, dass die DFS ihre Planungen zunächst
der Fluglärmkommission übermittelt.



Dr. Jessica Risch

HAUSANSCHRIFT
Robert-Bosch-Straße 28
63225 Langen
TEL +49 (06103) 8043-401
FAX +49 (06103) 8043-250

jessica.risch@baf.bund.de
LFR@baf.bund.de

Handwritten signature: K. Sd. dated 11/3



Seite 2 von 2

Das Beratungsergebnis der Fluglärmkommission ist dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung als Teil der Planungsunterlagen vorzulegen.

Flugverfahren, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, werden nach § 32 Abs. 4c S. 2 LuftVG im Benehmen mit dem UBA erlassen. In den betroffenen Fällen übersendet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung dem UBA die Planungsunterlagen der DFS sowie die Stellungnahme bzw. das Beratungsergebnis der Fluglärmkommission. Das UBA gibt seinerseits eine Stellungnahme gegenüber dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zu dem seitens der DFS beantragten Flugverfahren ab, die zu berücksichtigen ist, ohne eine Bindungswirkung für das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zu erzeugen. Im Ergebnis dieses Rechtsetzungsverfahrens trifft das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die Entscheidung über die Festlegung der beantragten Flugverfahren. Hierzu wird durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gemäß den gesetzlichen und höchstrichterlichen Vorgaben die Planung geprüft und die Abwägung nachvollzogen, wobei auch die Stellungnahme des UBA gewürdigt wird. Im Falle einer positiven Entscheidung wird der Entwurf der Rechtsverordnung zur Festlegung/Änderung des Flugverfahrens dem Bundesministerium der Justiz nach §§ 62, 46 Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) zur Rechtsprüfung zugeleitet und nach deren Abschluss durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Auch wenn die Vorlage einer entscheidungsreifen Planung durch die DFS Auslöser eines solchen Rechtsetzungsverfahrens ist und andere Behörden beteiligt werden, verbleibt nach Maßgabe der gesetzlichen Zuständigkeit die Verantwortung für die ordnungsgemäße Planung, Abwägung und Festsetzung der Flugverfahren beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass die Prüfung und Festsetzung von Flugverfahren durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nicht nach einem Interimsverfahren erfolgt. Auch die Einbindung des UBA ist seit dem 7. Juni 2007 gesetzlich vorgeschrieben und erfolgt nach der Vorgabe des § 32 Abs. 4c LuftVG, wobei das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung als zuständige Behörde die Entscheidung trifft, welche Flugverfahren von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, mit der Folge, dass eine Stellungnahme des UBA einzuholen ist.

Für Rückfragen stehe ich jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Dr. Jessica Risch

Bundesrepublik Deutschland) und ENR 1.5-15 (Treibstoffsparende und lärmindernde ILS-Anflugverfahren) definiert und werden den Flugzeugführern zur Fluglärminderung empfohlen.

Die Verfahren sehen für Flugzeuge, die nach ICAO Anhang 16, Kapitel 3 zugelassen sind, vor, dass nach dem Start mit den Auftriebshilfen in Startstellung bei Erreichen einer Flughöhe von 1.500 ft über Grund die Startleistung der Triebwerke auf nicht weniger als Steigflugeistung zurückgenommen wird. Anschließend wird im Steigflug Geschwindigkeit aufgeholt und die Auftriebshilfen werden eingefahren. Danach erfolgt in 3.000 ft Flughöhe über Grund der Übergang zum Streckensteigflug. Dieses Verfahren orientiert sich an dem im Anhang A (noise abatement departure climb guidance) ICAO PANS-OPS Volume 1, Part V, Chapter 3 beschriebenen Verfahren NADP 2. Ziel ist es, die Einwirkdauer der Geräusche und die entstehenden Maximalpegel an flughafenfernen Gebieten zu verringern. Nach ICAO kann neuerdings die Schubreduzierung und damit die Lärmentlastung bereits bei einer Flughöhe von 800 ft über der Flugplathöhe eingeleitet werden. Ferner sollen die vorhandenen modernen Flugführungseinrichtungen genutzt werden, um die Standard-Instrumenten-Abflugverfahren möglichst genau einzuhalten.

Für die Landung werden u. a. lärmoptimierte Anfluggeschwindigkeiten und die Einhaltung optimierter Höhen und Gleitpfade vorgegeben, sofern die flugbetrieblichen Verhältnisse dies zulassen. In ENR 1.5-15 wird schließlich das spezielle ILS-Anflugverfahren „Continuous Descent Approach (CDA)“ beschrieben, mit welchem an geeigneten Flughäfen in der gesamten Anflugphase die Einhaltung einer kontinuierlichen Sinkflugrate 300 ft/NM bei einem Sinkwinkel von ca. 3° und damit sowohl lärm- als auch treibstoffverbrauchsminimiertes Fliegen erreicht werden soll. Der CDA-Anflug steht auf Anforderung durch den Luftfahrzeugführer bei der Flugsicherung zur Verfügung.

Die Flugverfahren werden von den Fluggesellschaften unter Berücksichtigung der Vorgaben der Flugzeughersteller auf die Bedingungen an den einzelnen Flughäfen abgestimmt, um lärmarme Flugverfahren zu erreichen. Die Verfahren dürfen keinesfalls die Arbeitsbelastung so erhöhen, dass die Luftfahrzeugführer bis an die Leistungsgrenzen beansprucht werden.

10.1.8.1.5 Festlegung der An- und Abflugwege

Die verbindliche Festlegung der An- und Abflugverfahren geschieht durch Rechtsverordnung (§ 27 a LuftVO) und wird erst kurz vor Betriebsbeginn der neuen Start- und Landebahn erfolgen. Zuständig sind das Luftfahrt-Bundesamt und bei Eilbedürftigkeit die Flugsicherung. Aufgrund der §§ 29 b Abs. 2 und 29 Abs. 1 LuftVG ist auch bei der Festlegung der An- und Abflugrouten dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm Rechnung zu tragen. Eine Regelungsmöglichkeit im Planfeststellungsbeschluss ist mangels Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, aber auch unter sachlichen Gesichtspunkten wegen der Notwendigkeit der Integration der An- und Abflugwege in das überregionale Netz nicht gegeben.

10.1.8.1.6 Konzept des „Balanced Approach“

In der Resolution A33-7 vom 29. November 2001 haben die ICAO-Mitgliedsstaaten auf der 33. ICAO-Vollversammlung beschlossen, gemeinsame Strategien und Verfahren zum Umweltschutz zu erarbeiten. Ein wesentlicher Punkt ist die Behandlung und Lösung von Lärmproblemen in der Umgebung internationaler Verkehrsflughäfen auf Grundlage eines gemeinsamen Konzeptes. Hintergrund dieses Konzeptes ist das Ziel einer ausgewogenen (balanced) Entwicklung des Luftverkehrs im Hinblick auf Sicherheit, Umwelteinfluss und wirtschaftliche Aspekte. Der Begriff „Balanced Approach“ (ausgewogener Ansatz) wurde geprägt, um die Ausgewogenheit zwischen Umwelteinfluss und Wirtschaftlichkeit deutlich zu machen. Die ICAO/CAEP Arbeitsgruppe 2 erhielt den Auftrag, Leitlinien zu entwickeln, welche

Seite 112, wurde deshalb angeordnet, dass bei Gebäuden über 30m Höhe innerhalb der Konturen im Plan M 21-3 und bei nachweislich wiederholten Schäden auch bei niedrigeren Gebäuden die Träger des Vorhabens die Kosten für Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Schäden durch Wirbelschleppen zu tragen haben.

Ungeachtet dessen können Schalldruckwellen und Wirbelschleppen als Einzelereignisse durch bestimmte Luftfahrzeugtypen Schadensersatzansprüche gemäß § 33 LuftVG auslösen (Hoffmann/Grabherr, LuftVG, Stand November 1997, § 33 Rn. 10). Hiernach haftet der Halter des Luftfahrzeuges verschuldensunabhängig und unmittelbar. Von Einwendern wird für den Fall, dass von den im Antrag prognostizierten Flugrouten abgewichen wird, Entschädigung gefordert. Außerdem wird Ersatz für Wertminderung von Immobilien bei der Einrichtung von Kurzabflugstrecken begehrt.

Die Festsetzung der An- und Abflugverfahren ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Die Verfahren werden erst kurz vor Inbetriebnahme der zur Planfeststellung beantragten neuen Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld durch Rechtsverordnung des Bundes gemäß § 27a Abs. 2 LuftVO festgesetzt. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind auch nicht Überflughöhen sowie die Benutzung einzelner Flugrouten mit bestimmtem Fluggerät.

Gegen Festlegungen von An- und Abflugrouten haben die Betroffenen unabhängig von der Flughafen-zulassung Rechtsschutz (Hofmann/Grabherr, LuftVG, Stand März 2004, § 27c, Rn 22). Für die Lage eines Grundstücks unter einem Flugkorridor kann heute nur insoweit Entschädigung gefordert werden, wie sie prognostisch im Endausbau des Flughafens zu einer unzumutbaren Lärmbelastung führen wird (vgl. Abschnitt C.II.10 „Lärm“, ab Seite 524).

Sofern sich beim späteren Betrieb des Flughafens ergibt, dass die Flugsicherung regelmäßig andere als die jetzt vorabgestimmten und der Lärmprognose zugrunde gelegten Flugrouten zuweist, haben die betroffenen Anwohner im Rahmen der getroffenen Schutzanordnungen Anspruch auf Schallschutz.

Von Einwendern wird befürchtet, dass in der Nähe des Flughafens angebautes Obst und Gemüse im Ertrag gemindert werde sowie nicht mehr ohne gesundheitliche Bedenken verzehrt werden könne. Es wird auch die Verschmutzung der Fassade des Hauses und der draußen zum Trocknen aufgehängten Wäsche sowie das vermehrte Auftreten von Insekten befürchtet und entsprechender Schadensersatz gefordert.

Es ist nachgewiesen, dass sich durch den Flugbetrieb bzw. die hierdurch zusätzlich zu erwartende Deposition die Schadstoffbelastung nicht erkennbar erhöht, d. h. eine zusätzliche Belastung der Nahrungskette und des Trinkwassers über den Luftpfad ist nicht zu erwarten (siehe Abschnitt C.II.11.4 „Auswirkungen des Vorhabens“, ab Seite 726).

Einwender machen geltend, dass sie befürchten aufgrund der Lärmbelastung ihrer vermieteten bzw. verpachteten Grundstücke Verluste an Miet- bzw. Pachteinahmen zu haben.

Eine Entschädigung in Geld gemäß § 9 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfGBbg umfasst auch u. U. auch Minderungen des Gebrauchswertes wie Miet- und Pachtausfälle. Da Preisschwankungen in gewissen Grenzen in das Risiko des Grundstückseigentümers fallen, können Minderwerte in diesen Grenzen u. U. auch entschädigungsfrei bleiben (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Auflage 2003, § 74 Rn 132). Die Entscheidung über diese Entschädigung wird im Abschnitt C.II.22.3 „Wirtschaftliche Belange“, ab Seite 1025, getroffen.

entsprechend DIN 45643 neu zu konzipieren und durch zusätzliche Messstellen zu ergänzen. Flugdaten und Geräuschemessdaten müssen verknüpft werden können.

6

- 2) Der Flughafenunternehmer ist verpflichtet, mit Hilfe moderner Datenverarbeitung sicherzustellen, dass eine luftfahrtbehördliche Kontrolle der durchgeführten Flugbewegungen hinsichtlich ihrer Einordnung innerhalb der hier getroffenen Regelungen möglich ist.

6.1

5.1.9 Vorbehalt nachträglicher Anordnungen

Spät
 Mes:
 Abst
 che
 (NO
 kom
 Kohl
 sen
 Die
 über

- 1) Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm bleibt vorbehalten. Insbesondere werden bei geänderten An- und Abflugverfahren am Flughafen die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete neu ausgewiesen werden, wenn sich der energieäquivalente Dauerschallpegel an der äußeren Grenze des Schutzgebiets an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert.
- 2) Die Träger des Vorhabens haben auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde die für Überprüfungen notwendigen Unterlagen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen und Messungen vorzunehmen.

6.2

5.2 Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Straßenlärms

Sob
 über
 Bela
 beh
 tung
 hör
 ben.

5.2.1 Lärmarme Straßenoberflächen

Soweit in den lärmtechnischen Berechnungen lärmarme Straßenoberflächen mit einem Korrekturwert von -2 dB(A) berücksichtigt wurden, nämlich bei der Flughafenanbindung an die BAB 113n, der Flughafenanbindung West an die K 6163, der Ortsumgehung Selchow, der L 75 nördlich von Selchow, der Flughafenanbindung an die L 75, der Verbindungsstraße Waltersdorf, der BAB 113n zwischen BAB 113alt und B 96a und den Auffahrten zu den Rampen 1 bis 6, sind die Träger des Vorhabens verpflichtet, diese Straßenoberflächen im Rahmen der Bauausführung zu realisieren.

7

7.1

5.2.2 Berücksichtigung zulässiger Geschwindigkeiten in der Emissionsermittlung

Die Träger des Vorhabens haben unverzüglich eine neue lärmtechnische Berechnung zu erstellen und der Planfeststellungsbehörde zur Entscheidung vorzulegen, wenn die Verkehrsbehörde im Einzelfall im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren eine Höchstgeschwindigkeit anordnet, die über der Geschwindigkeit liegt, die den lärmtechnischen Berechnungen zugrunde gelegt ist. Ergänzende Auflagen bleiben für den Fall vorbehalten, dass die Verkehrslärmimmissionen deshalb höher sind als prognostiziert.

Inne
 hab
 Gru
 15 i
 Bun
 wert
 derr
 ten
 zun
 Die

5.2.3 Errichtung von Lärmschutzeinrichtungen

Durch die Errichtung von Lärmschutzwänden und -wällen darf die Funktion von Einrichtungen der Flugsicherung nicht beeinträchtigt werden. Gegebenenfalls ist die Bauweise der Lärmschutzeinrichtung auf der Grundlage eines radartechnischen Gutachtens zu gestalten. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Deutsche Flugsicherung GmbH über die oberste Luftfahrtbehörde gemäß § 18a LuftVG zu beteiligen.

7.2

In /
 Vor
 erm

Der
 geh
 sch

schutzeinrichtungen/Entschädigungsleistungen“, ab Seite 109), um den Trägern des Vorhabens nutzlose Aufwendungen zu ersparen.

Die Verpflichtung der Träger des Vorhabens zur Gewährung von Schallschutz am Tag entfällt bei gewerblich genutzten Aufenthaltsräumen, in denen der logarithmisch gemittelte A-bewertete Maximalpegel tagsüber im Rauminnern gleich groß oder größer ist als der von außen eindringende, welcher durch An- und Abflüge am Flughafen bewirkt wird (vgl. A.II.5.1.7 Nr. 8) „Anspruchsvoraussetzungen für Schallschutzeinrichtungen/Entschädigungsleistungen“, ab Seite 109). Die Auflage entlastet die Träger des Vorhabens von der Durchführung oder Erstattung von Schallschutzmaßnahmen, die wegen einer ohnehin bestehenden hohen Lärmbelastung aufgrund anderer Ursachen keinen Sinn ergeben.

Soweit die Träger des Vorhabens in Erfüllung etwaiger gesetzlicher Verpflichtungen oder auf der Grundlage eines freiwilligen Schallschutzprogramms Schallschutzvorrichtungen eingebaut, Aufwendungen für derartige Maßnahmen erstattet oder aber Entschädigung in Geld geleistet haben, sind derartige Leistungen auf ihre Verpflichtung nach diesem Planfeststellungsbeschluss anzurechnen (vgl. A.II.5.1.7 Nr. 10) „Anspruchsvoraussetzungen für Schallschutzeinrichtungen/Entschädigungsleistungen“, ab Seite 109). Mit der Auflage wird sicher gestellt, dass die Träger des Vorhabens Schallschutzmaßnahmen nicht mehrfach finanzieren müssen.

10.1.8.6 Nicht berücksichtigte Fluglärmereignisse und Fluglärm Auswirkungen

Die Planfeststellungsbehörde hat in Auflage A.II.5.1.7 Nr. 9) „Anspruchsvoraussetzungen für Schallschutzeinrichtungen/Entschädigungsleistungen“, ab Seite 109, angeordnet, dass Lärmereignisse von Luftfahrzeugen bei der Gewährung von Schallschutz oder Entschädigungen nicht zu berücksichtigen sind, soweit sie nur ausnahmsweise, also bei Vorliegen außergewöhnlicher Einflussfaktoren oder besonderer Umstände auftreten. Lärmereignisse von Luftfahrzeugen, die den Flughafen als Not- oder Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen, im Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatz benutzen, sind nicht zu berücksichtigen. Die Ausnahmen entsprechen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und sollen vermeiden, dass einzelne, außergewöhnliche Lärmereignisse, die beim üblichen Flughafenbetrieb nicht zu erwarten sind und deshalb dauerhafte Schallschutzmaßnahmen oder Entschädigungen nicht rechtfertigen, möglicherweise zu verfälschenden Bewertungen der Lärmbelastung führen.

10.1.8.7 Fluglärmüberwachung

Die am Flughafen installierte Fluglärmüberwachungsanlage ist nach Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn in Abstimmung mit der Flughafengenehmigungsbehörde nach § 19 a LuftVG entsprechend DIN 45643 neu zu konzipieren und durch zusätzliche Messstellen zu ergänzen. Flugdaten und Geräuschmessdaten müssen verknüpft werden können (Auflage A.II.5.1.8 „Fluglärmüberwachung“, ab Seite 109).

Der Flughafenunternehmer wird außerdem zur Sicherstellung des Vollzugs verpflichtet, mit Hilfe moderner Datenverarbeitung sicherzustellen, dass eine luftfahrtbehördliche Kontrolle der durchgeführten Flugbewegungen hinsichtlich ihrer Einordnung innerhalb der hier getroffenen Regelungen möglich ist.

10.1.8.8 Auflagenvorbehalt

Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm bleibt vorbehalten. Bei geänderten An- und Abflugverfahren am Flughafen sind die festge-

legten Schutz- und Entschädigungsgebiete neu auszuweisen, wenn sich der energieäquivalente Dauerschallpegel an der äußeren Grenze des Schutzgebiets an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert. Die Träger des Vorhabens haben auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde die für Überprüfungen notwendigen Unterlagen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen und Messungen vorzunehmen.

Der Vorbehalt weiterer Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist im Hinblick auf § 6 Abs. 2 Satz 3 i. V. m. Satz 1 LuftVG erforderlich, um auf künftige negative Entwicklungen bei der Lärmbelastung der betroffenen Anwohner angemessen reagieren zu können. Die künftige Änderung der Schutz- und Entschädigungsgebiete dient der Anpassung an die gemäß § 27 a LuftVO außerhalb der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde durch Rechtsverordnung festzulegenden An- und Abflugverfahren. Durch die fortlaufende Aktualisierung der Schutzgebiete im Fall einer Änderung der im Ausbaurvorhaben zu Grunde gelegten An- und Abflugwege bleibt der Schutzzweck der Schutzgebiete in Form einer Erleichterung der Geltendmachung von Ansprüchen auf passiven Schallschutz erhalten.

10.2 Lärm technischer Anlagen

Die auf dem Flughafen geplanten technischen Anlagen können errichtet werden, ohne dass es zu schädlichen Umwelteinwirkungen i. S. d. BImSchG kommt.

Obgleich der Planfeststellungsantrag keine Anträge auf Planfeststellung sämtlicher auf dem Flughafengelände vorgesehener genehmigungsbedürftiger Anlagen nach BImSchG bzw. nicht genehmigungspflichtiger Anlagen nach BImSchG, die Lärmemissionen hervorrufen, beinhaltet, enthalten die Planantragsunterlagen das „Gutachten über das Ausmaß der Geräusche technischer Anlagen auf dem Flughafen und des anlagenbedingten Verkehrs“ (M 7), das die bestehenden bzw. geplanten technischen Anlagen auf dem Flughafengelände hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die umliegenden Wohnsiedlungen darstellt.

M 7 betrachtet die Vorbelastung im Ist-Zustand (Szenario 1997), die plangegebene Vorbelastung im Ist-Zustand (Szenario 2007ff), das Eröffnungsszenario (Szenario 2007) und den Endausbau (Szenario 20XX). Der gutachterlichen Beurteilung liegt die TA Lärm zugrunde, die Immissionsrichtwerte für genehmigungs- und nicht genehmigungsbedürftige Anlagen festlegt. Hinsichtlich Lage, Koordination und Ausdehnung der technischen Anlagen liegt den Berechnungen in M 7 der nachrichtlich in den Planantragsunterlagen enthaltene Gelände nutzungs- und Funktionsplan Band I 3-1 zugrunde.

Das Gutachten berücksichtigt für das Szenario 1997 und das Szenario 2007ff als schalltechnisch relevante technische Anlagen die Heizzentrale (Heizwerk Süd) und die Frachthalle (Frachtzentrum SXF).

Für das Verkehrsszenario 20XX berücksichtigt M 7 zusätzlich die neu zu bauende Energiezentrale und die Technikzentrale im südlichen Bereich des vorgesehenen Flächenumfangs des Flughafens, außerdem als weitere Schallquellen die Instandhaltung, Bodenverkehrsdienste, Tankdienste, Catering, Beladefracht Post, Lkw-Ladezone, Frachtabfertigung, Abfallwirtschaft, Simulationskammer und Entwicklungsflächen für flughafenaffines Gewerbe. Außerdem werden die Gerätschaften zur Abfertigung der Flugzeuge einschließlich des flughafeninternen Kfz-Verkehrs auf den Flugbetriebsflächen berücksichtigt.

Das Gutachten geht von der freien Schallausbreitung innerhalb des Flughafengeländes aus und vernachlässigt damit die mögliche abschirmende Wirkung der künftigen Bebauung auf dem Flughafengelände. Darüber hinaus berücksichtigen die Berechnungen die sogenannten Mitwindverhältnisse, d. h.,