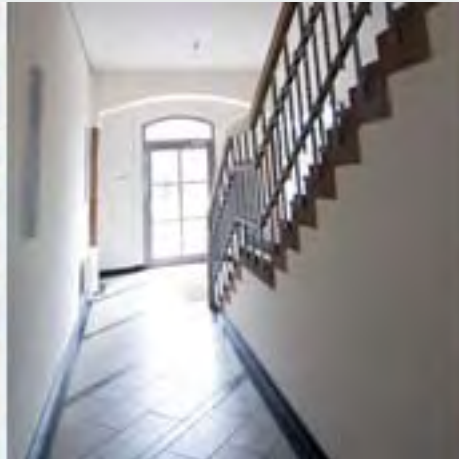


Fortbildung der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. „Trends aus der Rechtsprechung zum Nachtflug“

Prof. Dr. Lutz Eiding
Rechtsanwalt und
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Samstag, 5. September 2009 in Kassel-Wilhelmshöhe



***„Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in
besonderem Maße Rücksicht zu nehmen“***

(§ 29b Abs. 1 S. 2 LuftVG)

BVerwG: Nachtflugregelungen auf dem Prüfstand

- **Zwingende Abwägung**
 - der wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften an einer möglichst weitgehenden Nutzung der Flughafeninfrastruktur (vor dem Hintergrund eines sich zunehmend verschärfenden Wettbewerbs)
 - der Lärmschutzinteressen der Flughafenanwohner

- In den Entscheidungen zu Berlin-Schönefeld und Halle/Leipzig (*beide in 2006*) hat das BVerwG die Zulässigkeit von Nachtflugregelungen intensiv überprüft und eine Stärkung der aktiven Lärmvermeidung bewirkt

BVerwG: Nachtflugregelungen auf dem Prüfstand

- **Zweistufiges Schutzkonzept**
 - **1. Stufe: Nachtflüge in der Nachtkernzeit (0 Uhr bis 5 Uhr)**

sind nur zulässig, wenn insoweit ein gesteigerter, standort-spezifischer Bedarf festgestellt werden kann

BVerwG: Nachtflugregelungen auf dem Prüfstand

■ Zweistufiges Schutzkonzept

- **2. Stufe: Nachtflüge in den Nachtrandstunden (22 Uhr bis 24 Uhr und 5 Uhr bis 6 Uhr)**

sind nur zulässig, wenn hierfür plausible betriebliche Gründe nachgewiesen werden, *da der Lärmschutz in den Nachtrandstunden nicht dasselbe hohe Gewicht besitzt*

- Erfordernisse einer effektiven Umlaufplanung,
- Besonderheiten des Interkontinentalverkehrs (Zeitzone, Verspätungen, Verfrühungen),
- Nutzung des Flughafens durch Fluggesellschaften als Heimatflughafen oder Wartungsschwerpunkt o. ä.

BVerwG: Flughafen Schönefeld (Urt. v. 16.03.2006)

- PFB sah (*abgesehen von besonderen Anforderungen an Lärmklassifizierungen*) keine Nachtflugbeschränkungen vor
- Während sich der 4. Senat im Übrigen weitgehend auf Detail-korrekturen beschränkte, verlangte er zum verbesserten Schutz der Nachtruhe substanzielle Änderungen
- BVerwG hielt **zahlenmäßige Beschränkung in der Gesamtnacht und Flugbewegungsfreiheit in der Kernnacht** (0 bis 5 Uhr) für geboten

BVerwG: Flughafen Schönefeld (Urt. v. 16.03.2006)

- **Jeder Nachtflug bedarf einer gesteigerten Rechtfertigung**
- Linien-, Charter- und Touristikverkehr lässt sich ohne existenzgefährdende Einbußen außerhalb der Kernzeit der Nacht abwickeln
- Die beabsichtigte Schaffung optimaler Entwicklungsbedingungen für den Charterverkehr ist als Grund nicht ausreichend
- Je näher Flüge an die Kernzeit der Nacht von 0 bis 5 Uhr herandrücken, umso weitergehend müssen die Anforderungen an deren Notwendigkeit sein

BVerwG: Flughafen Schönefeld (Urt. v. 16.03.2006)

- Die Annahme eines potentiellen Aufkommens für Fracht und Dienstleistungen rechtfertigt keine Sonderstellung des Flughafens Schönefeld gegenüber anderen Flughäfen
- Ohne erkennbare Notwendigkeit dürfen Flüge nicht außerhalb der Tagesstunden gelegt werden
- **Plausibel nachgewiesene Gründe** können Nachtflüge rechtfertigen, wenn damit z.B. den Erfordernissen einer effektiven Umlaufplanung, den Besonderheiten des Interkontinentalverkehrs oder betrieblichen Erfordernissen an Heimatbasen und Wartungsschwerpunkten Rechnung getragen wird (sog. Home-Carrier-Regelung)

BVerwG: Flughafen Schönefeld (Urt. v. 16.03.2006)

- **Bestandsschutz** kann bei der vorgesehenen Neugestaltung eines Flughafens keine Grundlage einer Entscheidung sein
- Die Planfeststellungsbehörde hat eine Abwägung des **planfestzustellenden Gesamtvorhabens** in seiner neuen Gestalt vorzunehmen
- Altbestand und Erweiterungen dürfen deshalb nicht isoliert voneinander betrachtet werden

BVerwG: Flughafen Schönefeld (Urt. v. 16.03.2006)

- Interessant ist die Entscheidung im Hinblick auf Entschädigungszahlungen und passiven Schallschutz
- Der Senat hat neben Einzelpegelkriterien auch zusätzlich auf Dauerschallereignisse abgestellt und die Entschädigungsregelungen als nicht ausreichend erachtet
- Das Fluglärmgesetz 2007 hat einige dieser Argumente aufgegriffen

BVerwG: Flughafen Leipzig/Halle (Urt. v. 09.11.2006)

- Ursprünglicher PFB genehmigte Ausbau des Flughafens zum Frachtdrehkreuz (bspw. dauerhafte Ansiedlung DHL) mit nahezu **unbeschränktem** Nachtflugbetrieb
- BVerwG hat Nachtflüge sowohl für Passagiere, als auch Normalfracht beanstandet und zwecks teilw. Neube-scheidung PFB insoweit aufgehoben
- Lediglich für Expressfracht erkannte der Senat einen **standortspezifischen Nachtflugbedarf** an und akzeptier-te insoweit Flugbewegungen in der Nachtkernzeit (0 bis 5 Uhr)

BVerwG: Flughafen Leipzig/Halle (*Reaktion der PFB*)

- Ergänzungs-PFB vom 27.06.2007 genehmigte in der Nacht
 - gewerblichen Passagierverkehr lediglich zwischen 22 und 23.30 Uhr sowie zwischen 5.30 Uhr und 6 Uhr (Verspätungen bis 24 Uhr und Verfrühungen ab 5 Uhr)
 - generell Frachtflüge, soweit sie logistisch an das am Flughafen errichtete Luftfrachtzentrum angebunden sind
 - generell Flüge aufgrund militärischer Anforderungen

BVerwG: Flughafen Leipzig/Halle (Beschl. v. 01.11.2007)

- Zwei Fluggesellschaften haben auf Durchführung von Nachtflügen im Passagierverkehr zwischen 0 Uhr und 5 Uhr Eilanträge gestellt
- *„Ein allgemeines Bedürfnis nach Durchführung gewerblichen Passagierflugverkehrs in der Nachtkernzeit (0 bis 5 Uhr) ist nicht geeignet, sich über das Interesse von Flughafenwohnern am Schutz der Nachtruhe hinwegzusetzen, wenn ihnen schon durch Frachtflugverkehr, der auf die Nachtstunden angewiesen ist, eine massive Beeinträchtigung ihrer Nachtruhe zugemutet wird.“*
- Interesse der beförderten Touristen am Gewinn zusätzlicher Urlaubstage durch Verlegung der Flüge in die Nachtzeit sowie der Fluggesellschaften auf Gewinnmaximierung sei allgemein und nicht den besonderen Verhältnissen vor Ort geschuldet (Stichwort: Nachweis des standortspezifischen Nachtflugbedarfes erforderlich)

BVerwG: Flughafen Leipzig/Halle (Urt. v. 24.07.2008)

- Passagierflugverkehr in den nunmehr genehmigten Nachtrandzeiten zur Sicherstellung einer sinnvollen Vernetzung des Flughafens mit diversen in- und ausländischen Passagierdrehkreuzen (sog. *Feeder-Verkehre*) zulässig
- Öffnung der Nachtrandstunden für Charterverkehr zulässig, um eine effektive Umlaufplanung (mind. 18 Std. Betriebszeit) sicherzustellen
 - Frage, ob Zulässigkeit sich auch aus der Einbindung des Charterverkehrs in die touristische Leistungskette ergibt, blieb unbeantwortet
- Zulässigkeit verspäteter und verfrühter Flüge zwischen 23.30 und 24 Uhr bzw. 5 und 5.30 Uhr zur Einhaltung der Flugpläne und zur Vermeidung von Zwangsaufenthalten für Passagiere (bspw. bei Interkontinentalverkehr)

BVerwG: Flughafen Leipzig/Halle (Urt. v. 24.07.2008)

- Zulassung sämtlicher Frachtflüge, die in das Frachtdrehkreuz eingebunden sind
 - Umfassende Beschränkung auf den Expressfrachtverkehr nicht erforderlich
 - Mischtransport von Expressfracht und Normalfracht kann gemeinsam transportiert aus vernünftigen Gründen geboten sein,
 - wenn eine Beschränkung der Nachtflüge auf reine Expressfrachtverkehre die Funktionsfähigkeit des Drehkreuzes gefährdet und
 - solange der nicht eilige Frachtverkehr in einer das Frachtdrehkreuz prägenden Weise dem Transport von Expressfracht dient,
 - wobei die Bilanz aller Nachtflüge entscheidend ist

BVerwG: Flughafen Leipzig/Halle (Urt. v. 24.07.2008)

- ***BVerwG weicht damit vom Urteil v. 09.11.2006 zu Lasten der Anwohner ab:***
Dort hatte es noch einen standortspezifischen Bedarf gefordert und lediglich Expressfracht genehmigt

- Begründung des BVerwG:
 - **Trennung der Frachtsegmente** in Expressfracht und nicht eilige Fracht ist in der Praxis **nicht möglich, ohne** dadurch den wirtschaftlichen Betrieb des **Frachtdrehkreuzes insgesamt zu gefährden**
 - Dogmatisch begründet das BVerwG seine geänderte Haltung damit, die Expressfracht würde die allgemeine Fracht „mitziehen“
 - Dabei akzeptiert das Gericht auch Flüge, die ausschließlich allgemeine Fracht befördern, solange **insgesamt der Expressfrachtverkehr überwiegt** (Vollzugsproblem: wann überwiegt Expressfracht?)

BVerwG: Flughafen Leipzig/Halle (Urt. v. 24.07.2008)

- Standortspezifischer Bedarf auch für Sonderverkehre aufgrund militärischer Anforderungen möglich
 - Militärischer Verkehr entzieht sich einer regelhaften Planung
 - Einsatzpläne werden ohne Einflussmöglichkeiten der Fluggesellschaften kurzfristig zusammengestellt
 - Weltweiter Einsatz von Personal und Material, unterschiedliche Zeitzonen in Einsatzgebieten, Anforderungen für Be- und Entladung usw.

VGH Kassel: Flughafen Kassel-Calden (Urt. v. 17.06.2008)

- Standortspezifischer Bedarf für 4 regelmäßige Nachtflüge (2 An- und Abflüge) im PFB ausführlich und nachvollziehbar dargelegt
- Dabei handelt es sich um auf den sog. Nachtsprung angewiesene Expressfrachtflüge
- „*Der Nachweis des Bedarfs, der bei Nachtflügen gesteigerten Anforderungen standhalten muss, ergibt sich hier schon aus dem Umstand, dass diese Flüge seit vielen Jahren stattfinden und weiterhin stattfinden sollen*“

VGH Kassel: Flughafen Kassel-Calden (Urt. v. 17.06.2008)

- Im Übrigen ergibt sich ein standortspezifischer Bedarf aus der zentralen Lage des Flughafens im Bundesgebiet und der Anbindung an die BAB A7 und A44
- Infrastruktur und geschäftliche Verbindungen der nutzenden Unternehmen bestätigen Notwendigkeit
- *„Angesichts der relativ geringen Fluglärmbelastung im Übrigen stellt es keinen Verstoß gegen § 29b LuftVG (...) dar, wenn (...) vier planmäßige“* Nachtflüge zugelassen werden

VGH Kassel: Flughafen Kassel-Calden (Urt. v. 17.06.2008)

- Auch Verspätungsregelung ist rechtlich nicht zu beanstanden
- „*Verspätungen sind unvermeidbar und auch nicht konkret planbar*“
- Begrenzung verspäteter Flüge auf die Nachtrandzeiten ist zumutbar
- Nichtzulassungsbeschwerde gegen VGH-Urteil vom BVerwG zurückgewiesen

VGH Kassel: Flughafen Frankfurt a. M. (Urt. v. 21.08.2009)

- PFBerh genehmigte durchschnittlich 150 planmäßige Flugbewegungen in der Nacht, von denen 17 in der sog. Mediationsnacht (23 Uhr bis 5 Uhr) durchgeführt werden dürfen
- Laut VGH ist vb. mit dem gesetzlich gebotenen Schutz der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm nicht zu vereinbaren
- Bemerkenswert ist, dass der VGH vom Begriff „Kernzeit der Nacht“ des BVerwG (0 Uhr bis 5 Uhr) abweicht und auf die sog. „Mediationsnacht“ (23 Uhr bis 5 Uhr) abstellt

VGH Kassel: Flughafen Frankfurt a. M. (*Urt. v. 21.08.2009*)

- VGH ordnet bzgl. der Nachtflugregelungen ein Planergänzungsverfahren an
- Senat bestätigt damit seine vorläufige Entscheidung im Eilverfahren (*Beschl. v. 15.01.2009*)
- Der Ausbauplan verliere ohne die Zulassung von planmäßigen Flügen in der Mediationsnacht nicht seine innere Konsistenz, weil die Fraport AG im Planfeststellungsverfahren die Zulassung des Projekts für ein Betriebskonzept **ohne planmäßige Flüge in der Mediationsnacht beantragt** und schlüssig begründet bzw. nachgewiesen hat

VGH Kassel: Flughafen Frankfurt a. M. (Urt. v. 21.08.2009)

- Zwar stehe der PFBh bei der Genehmigung von Nachtflügen grds. ein Ermessen zu, bzgl. der Mediationsnacht hat das Land Hessen im LEP 2007 allerdings den durch das LuftVG gebotenen Schutz der Nachtruhe verstärkt und ein Nachtflugverbot als landesplanerisches Ziel festgelegt
- Der LEP 2007 stelle eine **Abwägungsdirektive** für die PFBh dar, die „kaum einen Spielraum für die Zulassung planmäßiger Flüge in der Mediationsnacht“ lässt
- Dadurch ließen sich selbst erhebliche wirtschaftliche Interessen für die Durchführung von Frachtflügen in der Mediationsnacht überwinden

VGH Kassel: Flughafen Frankfurt a. M. (Urt. v. 21.08.2009)

- Der VGH beanstandet auch die planmäßigen Flugbewegungen in den Nachtrandstunden (22 Uhr bis 23 Uhr und 5 Uhr bis 6 Uhr)
- Dabei merkt der Senat an, dass die 150 zugelassenen Flugbewegungen je Nacht auf den Jahresdurchschnitt bezogen seien
- Das ermögliche es, „*Flüge von der Winterplanperiode in die Hauptreisezeit zu verlegen, wodurch es zu einer besonders nachteiligen Bündelung von Flügen in einzelnen Nächten*“ kommt
- Wichtig: Revision gegen das Urteil zum BVerwG ist wegen grundsätzlicher Bedeutung zugelassen

Rechtsprechung zu interessanten Randproblemen

VGH Mannheim: Flughafen Zürich (Urt. v. 24.01.2003)

- „Die BRD darf in bestimmten, besonders sensiblen Zeiträumen den Landeanflug über deutsches Hoheitsgebiet untersagen“
- Ausgangssituation war, dass Anflüge auf den internationalen Flughafen Zürich ausschließlich über deutsches Hoheitsgebiet erfolgten
- Grundlage war ein 1984 zwischen der Schweiz und der BRD geschlossener Staatsvertrag, den die BRD 2001 wegen übermäßiger Überflüge kündigte

VGH Mannheim: Flughafen Zürich (Urt. v. 24.01.2003)

- Es folgten Verhandlungen über den Abschluss eines neuen Staatsvertrages, die wegen der fehlenden Ratifizierung durch das Schweizer Parlament erfolglos blieben
- Die BRD sprach deshalb in einer Durchführungsverordnung zur LuftVO Nachtflugverbote sowie Anflugverbote an Wochenenden und in den Morgen- und Abendstunden der gesetzlichen Feiertage über deutsches Hoheitsgebiet aus
- Hiergegen klagten eine Fluggesellschaft und die Flughafenbetreiberin

VGH Mannheim: Flughafen Zürich (Urt. v. 24.01.2003)

- Der VGH wies die Klagen ab
- *„Der Vorrang der schützenswerten Belange der vom Fremdenverkehr wirtschaftlich abhängigen deutschen Regionen am Hochrhein ergibt sich insbesondere daraus, dass es auch Anflugmöglichkeiten über schweizerisches Gebiet gibt, die bislang lediglich nicht genutzt werden“*
- Es ist nicht gerechtfertigt, schweizer **Fluglärm nach Deutschland zu „exportieren“**

BVerwG: Flughafen Niederrhein (Urt. v. 16.10.2008)

- In der sog. „Weeze“-Entscheidung stellt das BVerwG eine grundsätzliche Klagebefugnis der ausländischen Grenznachbarn vor deutschen Verwaltungsgerichten gegen durch plangenehmigen Flugbetrieb ausgelöste Lärmimmissionen fest
- Die Klagebefugnis ergebe sich insbesondere aus dem zwischen der BRD und den Niederlanden geschlossenen Staatsvertrag, in dem zeitliche Betriebsbeschränkungen zum aktiven Lärmschutz vereinbart wurden
- Solche völkerrechtlichen Vereinbarungen sind bei der Planfeststellung zwingend zu berücksichtigen

VGH München: Flughafen Salzburg (*Untätigkeitsklage gegen BMVBS anhängig*)

- Ähnliche Probleme ergeben sich auch aus der 2007 durch das österreichische BMVIT erteilten sog. Ediktal-genehmigung, die einem dt. PFB entspricht
- Staatsvertrag zwischen BRD und Österreich regelt, dass beim Ediktalverfahren deutsches und österreichisches Fachplanungsrecht nebeneinander zu berücksichtigen sind
- Deutsches BMVBS hat Verzicht auf Beteiligung erklärt, woraufhin die bayerischen Grenzkommunen insb. in Fragen des Lärmschutzes nicht beteiligt wurden

VGH München: Flughafen Salzburg (*anhängig*)

- In Anlehnung an Zürich und „Weeze“ wären die Anrainerkommunen Freilassing, Saaldorf-Surheim und Ainring vor den österreichischen Verwaltungsgerichten klagebefugt
- **Sonderproblem:** aufgrund der fehlenden Beteiligung der bayerischen Grenzkommunen haben diese erst verspätet Kenntnis von der Ediktalgenehmigung erlangt, so dass Klagefristen in Österreich abgelaufen sind
- Aufgrund des Staatsvertrages ist das BMVBS deshalb verpflichtet, rechtmäßige Zustände herzustellen und eine erneute Durchführung des Ediktalverfahrens zu erwirken

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. Lutz Eiding
Rechtsanwalt und
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

