

Der Präsident

LANDESDIREKTION LEIPZIG
Postfach 10 13 64 | 04013 Leipzig

Ihr/-e Ansprechpartner/-in
Dieter Paul

Bürgerverein Fluglärm Halle-Ost e.V.
Postfach 30 01 22
06025 Halle/Saale

Durchwahl
Telefon 0341 977-1000
Telefax 0341 977-1099

Christian.Steinbach@
ldl.sachsen.de*

Flughafen Leipzig/Halle
Einladung zu einer Informationsveranstaltung in Halle

Ihre Nachricht vom
05.01.2010

Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)
32-0513.20/30/5

Leipzig,
13. Januar 2010

ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 05.01.2010, in dem Sie mich um Terminvorschläge für eine Bürgerversammlung im März 2010 bitten.

Zunächst möchte ich Ihnen mitteilen, dass ein Schreiben vom 10.10.2009, auf das Sie verweisen, hier nicht eingegangen ist. Allerdings liegt mir Ihr Schreiben vom 26.10.2009 vor, auf das ich Ihnen unter dem 05.11.2009 geantwortet habe.

In Ihrem Schreiben vom 26.10.2009 hatten Sie bereits die Fragen

- Wie stehen Sie zu dem von uns erhobenen Vorwurf, den Menschen die Wahrheit über das, was sie nach dem Flughafenausbau erwartet, verschwiegen zu haben?
- Wann haben Sie Kenntnis erhalten von neu festgesetzten Flugrouten der DFS? Warum waren diese Flugrouten nicht Basis der Planung, Betrachtung und Abwägung?
- Warum wird im Nahbereich von zwei Großstädten ein Frachtdrehkreuz errichtet? Wegen der Vielzahl an Betroffenen wird das durch Immissionen bedingte Krebsrisiko nicht nur mathematisch wahrscheinlich.
- Welche Perspektiven sehen Sie noch für die in Halle vom Fluglärm betroffenen Stadtteile und insbesondere für die von der Stadt Halle seit 1999 dort realisierten Baugebiete?

gestellt, die Sie nun nochmals stellen. Insoweit verweise ich daher zur Vermeidung von Wiederholungen auf mein Antwortschreiben vom 05.11.2009, das ich Ihnen in Kopie nochmals übersende.

Hausanschrift:
Landesdirektion Leipzig
Braustraße 2
04107 Leipzig

www.sachsen.de

Öffnungszeiten:
Mo.-Do.: 7.30-17.00 Uhr
Fr.: 7.30-15.00 Uhr

Verkehrsmittel:
Zu erreichen mit der Buslinie 89

Für Besucher mit Behinderungen befindet sich ein gekennzeichnete Parkplatz in der Braustraße

*Kein Zugang für elektronisch signierte sowie für verschlüsselte elektronische

Der Präsident

Sie fragen mich nach meinem Standpunkt zur Risikostudie von Herrn Prof. Dr. Greiser.

Diese Studie ist bereits in der mündlichen Verhandlung beim Bundesverwaltungsgericht im Oktober 2006 Gegenstand der gerichtlichen Erörterung gewesen. Herr Prof. Dr. Greiser war von den damaligen Klägern als einer deren medizinischen Sachverständigen zum Termin gebeten worden und hat dort seine Studie, die bereits vorlag und sich auf die Auswertung von Krankenversicherungsdaten über ärztliche Medikamentenverschreibungen in der Stadt Köln sowie Teilen des Rhein-Sieg-Kreises und des Rheinisch-Bergischen Kreises (Umfeld des Verkehrsflughafens Köln) bezog, ausführlich erläutert. Das Bundesverwaltungsgericht war von den Ausführungen des Herrn Prof. Dr. Greiser offensichtlich nicht überzeugt; jedenfalls hat es in seinem Urteil vom 09.11.2006 (Az.: 4 A 2001.06 – Rdnr. 98 der Urteilsgründe) hierzu folgendes ausgeführt (Zitat):

„Der Untersuchungsbericht, auf den sich Prof. Dr. Greiser beruft, vermag das Lärmschutzkonzept schon deshalb nicht in Frage zu stellen, weil er erst im Oktober 2006 und damit nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses publiziert worden ist. Außerdem ist er in seiner Aussagefähigkeit entscheidend limitiert. Abgesehen davon, dass er von der Qualitätssicherung noch nicht freigegeben worden ist, weist er nämlich zum einen nicht nach, inwieweit zwischen den Belastungen durch Fluglärm und den beobachteten (Volks-) Krankheiten ein Ursachenzusammenhang besteht. Er verschweigt nicht eine Vielzahl von weiteren Einflussfaktoren, beim Bluthochdruck z.B. Übergewicht, Rauch- und Bewegungsverhalten, und behält deren Erforschung einer weiterführenden epidemiologischen Studie vor. Er geht zum anderen nicht der Frage nach, wie lange die einzelnen Versicherten an ihrem gegenwärtigen Wohnort schon lebten. Ohne Kenntnis dieser Variablen ist eine Aussage zu den mittel- und langfristigen Wirkungen von Fluglärm nicht möglich.“

Mir ist aus den Medien bekannt, dass Herr Prof. Dr. Greiser seine Forschungsergebnisse seitdem ergänzt hat; mit den Einzelheiten hierzu bin ich aber nicht vertraut. Auch sehe ich keinen Grund, dass sich meine Behörde näher mit dieser Materie befasst, da das – gerichtlich überprüfte und bestätigte – Lärmschutzkonzept nicht auf die Risikostudie von Herrn Prof. Dr. Greiser, sondern auf die sog. DLR-Studie aufgebaut worden ist. Die Kritik von Herrn Prof. Dr. Greiser und Herrn Dr.-Ing. Maschke an der DLR-Studie hat das Bundesverwaltungsgericht im o.g. Urteil für nicht überzeugend gehalten und diese daher zurückgewiesen.

Wie Ihnen bekannt ist, hat der Deutsche Bundestag im Juni 2007 mit dem von ihm beschlossenen novellierten Fluglärmschutzgesetz (FluglSchG) gesetzliche Grenzwerte für Fluglärm in Kraft gesetzt. Den neuen gesetzlichen Regelungen ist eine jahrzehntelange, heftig geführte wissenschaftliche und politische Debatte vorausgegangen. Die durch den Gesetzgeber getroffene Wertung wird die Landesdirektion Leipzig nicht ignorieren können. An einer Wiederbelebung der wissenschaftlichen Diskussion über die gesundheitlichen und sonstigen Folgen des nächtlichen Fluglärms auf den Menschen wird sich die Landesdirektion Leipzig nicht beteiligen; dies ist eine Aufgabe von Wissenschaft und Politik und wird von letzterer auch als solche angesehen, wie der Regelung des § 2 Abs. 3 FluglSchG zu entnehmen ist: Hiernach hat die Bundesregierung spätestens im Jahr 2017 und spätestens nach Ablauf von jeweils weiteren zehn Jahren dem Deutschen

Der Präsident

Bundestag Bericht über die Überprüfung der festgelegten Grenzwerte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik zu erstatten. In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass § 13 Abs. 1 Satz 1 FluglSchG ausdrücklich eine Bindung der Behörden an die gesetzlichen Grenzwerte auch im Rahmen von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren vorsieht.

Des Weiteren fragen Sie nach der Auffassung der Landesdirektion Leipzig zu den Erklärungen des Herrn Prof. Dr. Giemulla, der eine dauerhafte militärische Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle bzw. die fehlende Trennung von zivilem und militärischem Bereich als nicht durch die Betriebserlaubnis gedeckt ansieht.

Die Landesdirektion Leipzig hat diese in den Medien vorgetragene Erklärungen zur Kenntnis genommen. Eine Beurteilung durch die Landesdirektion erübrigt sich, da sie nicht die für die Erteilung, Änderung oder Ergänzung der Betriebserlaubnis zuständige Behörde ist. Wenn Sie hierzu Fragen haben, wenden Sie sich bitte an die luftrechtliche Genehmigungsbehörde (Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr – Referat 65). Insoweit beschränkt sich meine Antwort nur auf den Hinweis, dass sich inzwischen auch das Bundesverfassungsgericht mit der Zulässigkeit der sog. Flüge auf militärische Anforderung am Verkehrsflughafen Leipzig/Halle befasst und hierzu folgendes ausgeführt hat (Zitat):

„Es ist entgegen der Meinung der Beschwerdeführer der einfachrechtlichen Gesetzeslage nicht zu entnehmen, dass die in Teil A ... genannten Flüge auf militärische Anforderung – seien es militärischen Zwecken dienende Flüge in Zivilflugzeugen oder in Militärflugzeugen – einen Flughafen wie den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle grundsätzlich nicht nutzen dürfen. Flughäfen werden nach § 38 Abs. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) genehmigt als Flughäfen des allgemeinen Verkehrs (Verkehrsflughäfen) oder als Flughäfen für besondere Zwecke (Sonderflughäfen). Aus der Kommentarliteratur zu § 6 LuftVG, in dem die Genehmigung für Anlage und Betrieb eines Flugplatzes geregelt ist, ergibt sich, dass auf Verkehrsflughäfen grundsätzlich jedermann starten und landen dürfe. Sie dienen dem Gemeingebrauch der Luftfahrt und seien damit allgemein zugänglich (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, § 6 Rn. 12; Reidt/Fellenberg, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Band III Teil II 5, § 4 FluglSchG Rn. 9). Des Weiteren wird aus den Bestimmungen über die Luftaufsicht im Bereich der Bundeswehr (vgl. § 30 Abs. 2 LuftVG) abgeleitet, dass Militärflugzeuge Zivilflugplätze benutzen dürfen und der Luftaufsicht der Länder unterliegen, soweit nicht Zuständigkeiten der Flugsicherung und des Luftfahrt-Bundesamtes gegeben sind. Bei Starts und Landungen haben Militärflugzeuge die für Zivilflugplätze erlassenen Bestimmungen, wie zum Beispiel Nachtflugbeschränkungen, einzuhalten (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, § 30 Rn. 20; siehe zum Ganzen auch: Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 3. Aufl. 2005, S. 199 ff.).

Aus dem Umstand, dass in § 8 Abs. 5 und 7 sowie § 30 LuftVG sowie im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 (FluglSchG, BGBl. I S. 2550) für militärische Flugplätze Sondervorschriften existieren, ergibt sich entgegen der Meinung der Beschwerdeführer nicht, dass das Verständnis des Bundesverwaltungsgerichts über den Umfang der Genehmigung eines allgemeinen Verkehrsflughafens einfachrechtlich unvertretbar ist, zumal

Der Präsident

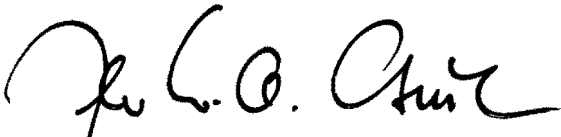
wenn man berücksichtigt, dass die Vorgaben in § 30 Abs. 1 LuftVG sowie in §§ 2 und 4 FlugSchG für militärische Flugplätze sowie militärischen Flugverkehr weniger streng sind als diejenigen, die für allgemeine Flugplätze sowie den allgemeinen Flugverkehr gelten. Im Übrigen zeigen auch die von den Beschwerdeführern vorgebrachten völkerrechtlichen Erwägungen – insbesondere zum Kriegsvölkerrecht – nicht auf, dass die Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts unvertretbar ist.“ (BVerfG, Beschlüsse vom 15.10.2009 – 1 BvR 3474/08 und 1 BvR 3522/08).

Da die grundlegenden Fragen zum Ausbau und Betrieb des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nach Vorliegen der Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesverfassungsgerichts rechtlich abschließend beantwortet sind, ist es nach meiner Auffassung nicht sinnvoll, dass ein Vertreter der Landesdirektion Leipzig an regionalen Dialogforen oder Informationsveranstaltungen teilnimmt, deren Ziel es gerade ist, dies wieder in Frage zu stellen.

Für eine Diskussion gegebenenfalls noch offener Punkte, deren Beurteilung die Zuständigkeiten der Planfeststellungsbehörde überschreitet (z.B. städtebauliche Entwicklung im Osten von Halle, derzeitige und künftige Gestaltung der An- und Abflugrouten, Verteilung des Flugverkehrs auf die beiden Start- und Landebahnen und die einzelnen An- und Abflugrouten, politische bzw. lärmmedizinische Diskussion um die Plausibilität unterschiedlicher wissenschaftlicher Erkenntnisse) steht die Landesdirektion Leipzig ebenfalls nicht zur Verfügung.

Aus den genannten Gründen werde ich Ihrer Bitte, Ihnen Terminvorschläge für eine Informationsveranstaltung zu unterbreiten, nicht entsprechen.

Mit freundlichen Grüßen



Walter Christian Steinbach

Anlage:

Antwortschreiben vom 05.11.2009