

MEHRFERTIGUNG

Landesdirektion Leipzig
Postfach 10 13 64 | 04013 Leipzig

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

Dialogforum Flughafen Leipzig/Halle Einladung zu einer Informationsveranstaltung in Halle

Der Präsident

Durchwahl
Telefon 0341 977-1000
Telefax 0341 977-1099

Christian.Steinbach@
ldl.sachsen.de*

Ihre Nachricht vom
26.10.2009
26/10/BVHalle/Ste

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

Leipzig,
5. November 2009

Ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 26.10.2009, in dem Sie verschiedene Fragen aufwerfen und mich zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung in Halle einladen.

Aus folgenden Gründen werde ich Ihrer Einladung nicht folgen:

Aus der mit der Planfeststellungsbehörde bislang geführten Korrespondenz sowie aus dem Urteil vom 09.11.2006 (Bundesverwaltungsgericht, 4 A 2001.06), dessen Kenntnis ich unterstelle, ist Ihnen seit längerer Zeit bekannt, welche Argumente für den Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle vom Flughafenbetreiber angeführt, inwieweit diese von der Planfeststellungsbehörde unter Hinzuziehung von Sachverständigen überprüft und bewertet und letztlich vom Bundesverwaltungsgericht rechtlich bestätigt worden sind. Insofern ergeben sich keine neuen Gesichtspunkte, die für eine neuerliche Diskussion über die bereits am 04.11.2004 getroffene und schon mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 19.05.2005 (einstweiliger Rechtsschutz, BVerwG, 4 VR 2000.05) bestätigte Entscheidung sprechen würden.

Ich stimme mit Ihnen darin überein, dass eine Schallimmissionsprognose nur dann zuverlässige Ergebnisse liefern kann, wenn sie von schlüssigen Annahmen ausgeht. Allerdings muss man sich darüber im Klaren sein, dass es sich um eine Prognose, also eine für einen künftigen Zustand anzustellende Betrachtung handelt. Nach der Rechtsprechung ist eine Prognose dann nicht zu beanstanden, wenn sie auf der Grundlage zutreffender Methoden zustande gekommen ist; die Prognose ist hingegen nicht allein deshalb als gescheitert anzusehen, wenn nachher andere als die prognostizierten Erwartungen eintreten. Dass die von der Planfeststellungsbehörde überprüften und im wesentlichen bestätigten Prognosen (z. B. hinsichtlich der zu erwartenden Fluglärmbelastung) auf der

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

Der Präsident

Grundlage schlüssiger und fachlich nicht zu beanstandender Methoden entwickelt worden sind, hat das Bundesverwaltungsgericht in mehreren Verfahren überprüft und in seinen Entscheidungen bestätigt (so z. B. für die Fluglärmbelastung: BVerwG, Urteil vom 09.11.2006 – 4 A 2001.06 – Rdnrn. 80, 112-118; Urteil vom 24.07.2008 – 4 A 3001.07 – Rdnrn. 99-100).

In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass auch die Planfeststellungsbehörde bereits bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.11.2004 die Möglichkeit gesehen hat, dass sich die An- und Abflugwege gegenüber dem Planungsstand des Jahres 2004 noch ändern könnten, ohne dass es aber dafür irgendwelche Anzeichen gegeben hätte (siehe Planfeststellungsbeschluss vom 04.11.2004, S. 385 - Zitat):

„Die verbindliche Festlegung der Flugrouten gemäß § 27a LuftVO geschieht durch Rechtsverordnung des Luftfahrt-Bundesamtes (auf Vorschlag der DFS) und wird erst kurz vor Betriebsbeginn erfolgen. Eine Regelungsmöglichkeit im Planfeststellungsbeschluss ist nicht gegeben. Zahlreichen Einwendungen, in denen die Festlegung bestimmter Flugrouten im Wege der Planfeststellung gefordert wurde, kann daher nicht entsprochen werden. Die dem prognostizierten Flugbetrieb zugrunde gelegten An- und Abflugwege, die Grundlage der lärmphysikalischen Berechnungen waren, sind von der DFS im Planfeststellungsverfahren ausdrücklich als plausibel und realistisch eingeschätzt worden.“

Ich verstehe Ihre Enttäuschung, dass sich die An- und Abflugrouten – zum Teil bedingt durch die ganz überwiegende Verteilung des nächtlichen Flugverkehrs auf die Start- und Landebahn Süd – nunmehr auch im Osten von Halle etwas anders darstellen, als dies im Jahr 2004 vorhersehbar war. Die Verantwortung dafür tragen aber das Luftfahrt-Bundesamt und die Flugsicherung, die die entsprechenden Entscheidungen, ohne die Planfeststellungsbehörde zu konsultieren, getroffen haben und dafür auch ausdrücklich ihre Zuständigkeiten und fachliche Kompetenz in Anspruch nehmen.

Für die Festlegung von Flugrouten war das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zuständig. Rechtsgrundlage für die Festlegung der Flugrouten ist § 27a Abs. 2 Satz 1 der Luftverkehrsordnung (LuftVO). Dabei hatte das LBA neben den Flugsicherheitsfragen auch die Lärmschutzbelange zu beachten. Die Flugrouten werden durch Rechtsverordnung festgesetzt. Für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle ist dies mit der am 19.06.2007 im Bundesanzeiger Nr. 110 (S. 6145) erlassenen 14. Verordnung zur Änderung der 198. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung geschehen. Nach Mitteilung des LBA war das LBA nur für den förmlichen Rechtssetzungsakt zuständig, während die fachliche Vorbereitung durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS – für Leipzig/Halle: DFS, NL München) erfolgt ist.

Da der Planfeststellungsbehörde keine Kompetenzen hinsichtlich der Festlegung der Flugverfahren und der Verteilung des Flugverkehrs zukommen (so auch ausdrücklich BVerwG, Urteil vom 09.11.2006 – 4 A 2001.06 – Rdnr. 80 der Urteilsgründe), wird sich die Landesdirektion Leipzig zu der Entscheidung des LBA nicht inhaltlich äußern. Entsprechendes gilt für die zu treffenden Entscheidungen der DFS, die gemäß § 27c Abs. 1, Abs. 2 Nrn. 1a und b des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) für die Verteilung des Flugverkehrs und damit für die Zuweisung der einzelnen An- und Abflugrouten an die Luftfahrzeugführer in jedem Einzelfall zuständig ist.

Der Präsident

Wenn Sie erfahren möchten, warum die An- und Abflugrouten so festgesetzt wurden und den Piloten auch im Einzelfall angewiesen werden, wie dies tatsächlich der Fall ist, empfehle ich Ihnen, diese Informationen bei der DFS einzuholen.

Dessen ungeachtet ist es aus meiner Sicht eine ständige Aufgabe der örtlichen Flugsicherung, die An- und Abflugrouten auch aus Lärmschutzgründen möglichst optimal zu gestalten. Die Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle, der die DFS selbst angehört, hat nach meinem Kenntnisstand in der Vergangenheit auch konstruktive Vorschläge für lärmoptimierte An- und Abflugrouten unterbreitet.

Damit ist auch zugleich die Frage beantwortet, wann die Planfeststellungsbehörde erstmals von den festgesetzten An- und Abflugrouten Kenntnis erhalten hat. Da das Luftfahrt-Bundesamt und die Flugsicherung es nicht für notwendig erachtet haben, die Planfeststellungsbehörde zu konsultieren oder über ihre Absichten zu informieren, hat die Planfeststellungsbehörde davon erst Kenntnis erhalten, nachdem die Start- und Landebahn Süd am 05.07.2007 in Betrieb genommen worden und die kurz zuvor in der Rechtsverordnung des Luftfahrt-Bundesamtes festgelegten An- und Abflugverfahren zur Anwendung gekommen sind.

Soweit Sie die Zukunft der realisierten Baugebiete im Osten der Stadt Halle (Saale) besprechen möchten, ist die Landesdirektion Leipzig dafür nicht der richtige Ansprechpartner. Die städtebauliche Planungshoheit liegt insoweit bei der Stadt Halle (Saale). Die Planfeststellungsbehörde hatte im Rahmen der von ihr zu treffenden Entscheidungen die Planungshoheit der betroffenen Kommunen auch im Hinblick auf die Fluglärmbeeinträchtigung zu berücksichtigen. Dass sie dies abwägungsfehlerfrei getan hat, hat das Bundesverwaltungsgericht in seinen Entscheidungen bestätigt.

In Bezug auf die Luftschadstoffbelastung besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde derzeit kein weiterer Handlungsbedarf. So hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 09.11.2006 (4 A 2001.06) auch zur Luftschadstoffbelastung Stellung genommen und keine Beanstandungen geäußert (siehe Rdnrn. 145–152 der Urteilsgründe).

Mit dem 7. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 17.07.2009, mit dem weder An- und Abflugrouten festgelegt oder bestätigt noch eine rechtsverbindliche Vorgabe für die Verteilung des Flugverkehrs gemacht worden ist, hat die Planfeststellungsbehörde dem Umstand der tatsächlich geänderten An- und Abflugrouten und der tatsächlichen Verteilung der Flugbewegungen Rechnung getragen. Das Bundesverwaltungsgericht hatte in dem o. g. Urteil vom 09.11.2006 ausgeführt, dass die Sorge, der nächtliche Expressfrachtverkehr werde wegen der Situierung der Anlagen zum Umschlag des Frachtguts die Start- und Landebahn Süd bevorzugen, durch den Vorbehalt der Anordnung weiterer Auflagen zum Nachtschutz abgedeckt werde (Rdnr. 80 der Urteilsgründe). Falls Betroffene aus dem Osten der Stadt Halle (Saale) mit der Entscheidung vom 17.07.2009 nicht einverstanden sind, sondern hierdurch ihre Rechte verletzt sehen, steht ihnen der Weg zum Sächsischen Obergericht offen.

Der Präsident

Da die grundlegenden Fragen zum Ausbau und Betrieb des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nach Vorliegen der Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts rechtlich abschließend beantwortet sind, ist es nach meiner Auffassung nicht sinnvoll, dass ein Vertreter der Planfeststellungsbehörde an regionalen Dialogforen oder Informationsveranstaltungen teilnimmt, deren Ziel es ist, dies gerade wieder in Frage zu stellen. Für gegebenenfalls noch offene Punkte, deren Beantwortung die Zuständigkeiten der Planfeststellungsbehörde überschreitet (z. B. städtebauliche Entwicklung im Osten von Halle, künftige Gestaltung der An- und Abflugrouten, Verteilung des Flugverkehrs auf die beiden Start- und Landebahnen), steht die Landesdirektion Leipzig ebenfalls nicht zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Walter Christian Steinbach