

PRESSEERKLÄRUNG zur ARD-Sendung Report SWF

BAUMANN RECHTSANWÄLTE
Annastraße 28 • 97072 Würzburg
Telefon 0931-46046-0
Telefax 0931-46046-70
info@baumann-rechtsanwaelte.de
www.baumann-rechtsanwaelte.de

Änderung des § 29 b S. 2 des Luftverkehrsgesetzes? Zum Formulierungsvorschlag der ADV

Die ADV hat einen Formulierungsvorschlag zur Änderung des § 29 b S. 2 LuftVG gemacht, auf den sich wohl die Koalitionsvereinbarung der neuen schwarz-gelben Bundesregierung bezieht.

Daraus ergibt sich, dass auf die nachtruhende Bevölkerung nur noch bei der „Durchführung des Betriebs von Luftfahrzeugen... in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen“ ist. Dies bedeutet:

1. Das Gesetz setzt den nächtlichen Luftverkehr an bundesdeutschen Flughäfen – stillschweigend und konkludent - als normal voraus. Damit werden die Regeln für die Zulässigkeit des Nachtflugs maßgeblich verändert. Die Anforderungen der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hinsichtlich der Erforderlichkeit des Nachflugs, welche relativ streng sind, entfallen.
2. Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erforderliche Abwägung der öffentlichen und privaten Belange wird natürlich weiterhin auch den Gesundheitsschutz gem. Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG beinhalten, den die betroffenen Anwohner gegen den Nachtflug geltend machen können. Allerdings wäre nach einer Änderung des § 29 b S. 2 LuftVG auch diese Möglichkeit deutlich eingeschränkt.
3. Die höchstrichterliche Rechtsprechung hat dem Gesetzgeber ein weites gesetzgeberisches Ermessen eingeräumt. Eine Argumentation, die dahin ginge, von einer Verfassungswidrigkeit eines neuen § 29 b S. 2 LuftVG (z. B. wegen eines Verstoßes gegen Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG) zu sprechen, wäre kaum vertretbar.
4. Die Möglichkeiten, die Betriebsdurchführung zu beschränken, sind ihrerseits faktisch beschränkt. Die Rechtsprechung geht bisher davon aus, dass eine Kontingentierung nur in gewissem Maße möglich ist. Regelungsmöglichkeiten bestünden darin, bestimmte „Kapitel-Luftfahrzeuge“ (mit hoher Lärmentwicklung) auszuschließen.
5. Die Neuregelung bedeutet, dass im Regelfall nur noch ein Betriebsmanagement verlangt werden kann, nicht mehr ein partielles und schon gar nicht ein totales Nachtflugverbot. Allenfalls in der Kernzeit (0-5 Uhr) erscheinen aktive Schallschutzmaßnahmen im Einzelfall und aufgrund besonderer Umstände möglich.

6. Bei der Standortsuche wird die Frage, ob ein Nachtflug zulässig ist oder nicht, keine Rolle mehr spielen. Auf der Ebene der Landesplanung und Raumordnung ist von einer allgemeinen Berechtigung zum Nachtflug auszugehen. Die genaueren Regelungen müssten dem Planfeststellungsverfahren überlassen werden, insbesondere Nachtschutzbetriebsregelungen.
7. Letztendlich dürfte bei der neuen Formulierung nächtlicher Lärmschutz auf passive Schallschutzmaßnahmen hinauslaufen.
8. Soweit die Flugroutenplanung betroffen sein sollte, wird es noch schwerer zu argumentieren, auf die Wohnbevölkerung sei besondere Rücksicht zu nehmen, weil auf Flughäfen nach den Regelungsvorschlag generell erst einmal tags und nachts geflogen werden darf und die Nachtflugfrage keine Frage der räumlichen Zuordnung mehr wäre, sondern nur noch eine des Betriebsmanagements.
9. Ohne Übergangsregelung könnte ein neuer § 27 b LuftVG auf laufende Verfahren Anwendung finden, auch falls Bescheide schon erlassen, aber angefochten sind und damit nicht bestandskräftig wurden.
10. Erweiterte Nachtflugmöglichkeiten nützen den Luftverkehrsgesellschaften. Vorteile bringen diese zusätzlichen Flüge den Flughafengesellschaften nur dann, wenn die defizitären Folgen über die staatliche oder kommunale Halter-Beteiligung getragen, also vergesellschaftet werden.

Hinweis auf weitere Informationen; Download der ARD-Sendung „Report SWF“ vom 16.11.2009 unter: <http://www.swr.de/report>

Würzburg, den 23. November 2009

gez. RA W. Baumann / Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Bei Rückfragen:

Stefanie Stumpf

Tel. (09 31) 4 60 46 -48

Fax (09 31) 4 60 46 -70

info@baumann-rechtsanwaelte.de