

Einzelheiten zur Genehmigung / Planfeststellung eines Flugplatzes

1. Inhalt von Flugplatzgenehmigungen

Das Luftverkehrsrecht kennt folgende Arten von Flugplätzen:

Flughafen: Flughäfen sind Flugplätze, die einen großen Bauschutzbereich nach § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) benötigen, also regelmäßigen Verkehr mit größeren Flugzeugen, d.h. mit einer maximalen Startmasse von 20 t und mehr aufweisen. Unterschieden werden zum einen **Verkehrsflughäfen**, die für den Transport von Personen oder Fracht der Allgemeinheit offenstehen. Der Flughafenunternehmer darf also niemanden (z.B. bestimmte Luftverkehrsgesellschaften) von der Benutzung ausschließen. Es kommt nicht darauf an, ob Linienverkehr stattfindet, auch wenn das die Regel ist. Daneben gibt es **Sonderflughäfen**, die einem besonderen Zweck dienen, der öffentlicher (z.B. militärisch) oder privater Art (z.B. Werksflughafen Airbus in Hamburg Finkenwerder) sein kann.

Landeplätze: Landeplätze sind Flugplätze, die keinen großen Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG (sondern allenfalls einen kleinen Schutzbereich nach § 17 LuftVG oder gar keinen Schutzbereich) benötigen und nicht nur als Segelfluggelände dienen. Bis auf eine Ausnahme wurde auf den Landeplätzen im Land Brandenburg Verkehr mit Flugzeugen bis zu 14 t maximale Startmasse genehmigt. Weiterhin gibt es eine hohe Zahl allein für Drehflügler (Hubschrauber) genehmigter Landeplätze. Auch bei Landeplätzen wird nach Verkehrslandeplätzen und Sonderlandeplätzen (Rettungshubschraubereinsatz, Vereinstätigkeit etc.) unterschieden. Im Land Brandenburg gibt es auch mehrere Wasserlandeplätze.

Segelfluggelände: Segelfluggelände sind allein für die Benutzung durch Segelflugzeuge und nicht selbststartende Motorsegler bestimmt. Abweichend von diesem Grundsatz kann die Genehmigung auf Antrag auch auf selbststartende Motorsegler, Freiballone, Luftsportgeräte sowie auf Flugzeuge - die zum Schleppen von Segelflugzeugen, Motorseglern oder Hängegleitern oder zum Absetzen von Fallschirmspringern eingesetzt werden - ausgeweitet werden.

In Deutschland herrscht Flugplatzzwang. Von Ausnahmen abgesehen dürfen Luftfahrzeuge (Flugzeuge, Hubschrauber, Luftschiffe, Segelflugzeuge, Ballone, Drachen und Luftsportgeräte - siehe auch § 1 LuftVG) nur auf genehmigten Flugplätzen starten und landen.

Gegenstand der Genehmigung nach § 6 LuftVG und einer mitunter zusätzlich erforderlichen Planfeststellung bzw. Plangenehmigung (§ 8 LuftVG) sind sowohl die Errichtung oder wesentliche Änderung der Flugplatzanlage sowie die Regelungen zum Betrieb des Flugplatzes (z.B. Betriebszeiten, Zulassung des Flugplatzbetriebs nach Sichtflug- oder Instrumentenflugregeln, Ausstattung mit Personal und Lösch- und Rettungsmitteln). Informationen zum Ablauf dieser Verfahren finden Sie hier.

Die Flugverfahren bei Flügen innerhalb Kontrollzonen, bei An- und Abflügen zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und bei Flügen nach Instrumentenflugregeln regelt das Bundesaufsichtsamt für die Flugsicherung (BAF) Die LuBB kann nach § 22 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) den Flugplatzverkehr (Platzrunde und Rollfeld inkl. Start- und Landebahn) bei Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle mit gesonderter Verfügung regeln.

Luftverkehrsrechtliche Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren gehören zu den Fachplanungsverfahren, die gemäß § 38 Baugesetzbuch (BauGB) Vorrang vor der allgemeinen Bauleitplanung haben. Fachplanungsverfahren gibt es auch im Straßen- und Schienenwegebau, für den Bergbau und die Energieversorgung, in der Kreislauf- und Abfallwirtschaft, nach dem Atomgesetz usw.

2. Entscheidungsmaßstab

Das Wesen der Fachplanung besteht darin, dass die Planungsbehörde die Vorhabenplanung des (künftigen) Flugplatzbetreibers nachvollzieht und dabei in erster Linie die verschiedenen Belange des Vorhabenträgers mit denen der Allgemeinheit (Natur- und Landschaftsschutz, Schaffung von Arbeitsplätzen oder eines besseren Zugangs zum Luftverkehr) sowie den Belangen der privaten Betroffenen (vor allem Schutz vor Fluglärm- und Schadstoffimmissionen) miteinander abwägt. Dabei darf die Planungsbehörde Interessenkonflikte dadurch abmildern, indem sie das Vorhaben aufgrund ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit modifiziert zulässt. Derartige Änderungen können Lage und Ausmaße der Flugbetriebsflächen, Flugbetriebszeiten und Flugbewegungskontingente, die zugelassenen Luftfahrzeuge, die Zweckbindung des Platzes und mehr umfassen. Darüber hinaus kommen Schutzauflagen, wie zum Beispiel passiver Schallschutz in Betracht.

Oft ist es auch so, dass die von privaten Betroffenen vorgetragenen Belange entweder nicht solche Ausmaße haben, dass sie als abwägungsrelevant angesehen werden können, oder sie können sich gegen die für das Vorhaben sprechenden Belange nicht durchsetzen. So werden von den Gerichten Fluglärmbelastungen oft erst ab einem äquivalenten Dauerschallpegel (eine Art Durchschnittspegel) von 50 dB(A) am Tage und im Freien als nicht nur geringfügig und damit abwägungserheblich angesehen. Aber selbst höhere Pegel müssen im Einzelfall entschädigungslos hingenommen werden, weil die für das Vorhaben sprechenden Belange, z.B. bei einem Sonderlandeplatz für Rettungshubschrauber, vorgehen.

Die vollständige Ablehnung eines Vorhabens kommt zum Einen erst dann in Betracht, wenn die dem Flugplatzvorhaben entgegenstehenden Belange gegenüber den positiven Auswirkungen deutlich überwiegen und sich dieses Missverhältnis auch nicht durch eine Optimierung der Planung beseitigen lässt. Zum anderen ist das Vorhaben abzulehnen, wenn mit dessen Verwirklichung gegen zwingende gesetzliche Vorschriften verstoßen würde.

Um die Sicherheit des Luftverkehrs an den Flugplätzen zu gewährleisten, hat die Luftfahrtbehörde bei der Genehmigung / Planfeststellung des Flugplatzes umfangreiche internationale und nationale Bestimmungen zu beachten, in denen die technischen Anforderungen an die Beschaffenheit der Flugbetriebsflächen (Start- und Landebahnen, Rollbahnen und Abstellflächen), an die Markierung und Befeuern, die Freiheit von Hindernissen sowie das Feuerlösch- und Rettungswesen genau beschrieben sind.

3. Verfahrensablauf

Die wichtigsten gesetzlichen Voraussetzungen für die Errichtung und den Betrieb eines Flugplatzes sind:

- Vereinbarkeit mit Raumordnung und Landesplanung
- Berücksichtigung der Erfordernisse des Natur- und Landschaftsschutzes
- Berücksichtigung der Erfordernisse des Städtebaus
- Berücksichtigung der Erfordernisse des Schutzes vor Fluglärm
- Flugbetriebliche Eignung des in Aussicht genommenen Geländes
- Keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung

Die Entscheidung der Fachplanungsbehörde richtet sich somit allein nach fachlichen Kriterien. Daher ist für das Ergebnis des Verfahrens allein die Bedeutung des konkret vorgetragenen Belangs, nicht jedoch die Anzahl der eingereichten Einwendungen von Bedeutung.

Die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens ist erforderlich bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung der Anlage von Flughäfen sowie von Landeplätzen, die über einen Bauschutzbereich verfügen. Rein betriebliche Änderungen (z.B. Zulassung weiterer Luftfahrzeugarten) bedürfen nicht der Planfeststellung. Hier wie auch für die Errichtung oder die wesentliche Änderung der Anlage eines Landeplatzes ohne Bauschutzbereich bzw. eines Segelfluggeländes findet ein sog. isoliertes Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG statt, welches dem Planfeststellungsverfahren aber nachgebildet ist. Anstelle einer Planfeststellung kann auch ein vereinfachtes Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden, insbesondere wenn Rechte Dritter nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden.

Von Ausnahmen abgesehen verläuft ein Planfeststellungsverfahren bzw. ein isoliertes Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG im Allgemeinen so:

1. Antrag mit diversen Plänen und Gutachten
2. Umweltverträglichkeitsprüfung (soweit vorgeschrieben)
3. Versand der Antragsunterlagen an vom Vorhaben berührte Gemeinden und sog. Träger öffentlicher Belange (vor allem andere Behörden) sowie an die Naturschutzverbände (nur bei Planfeststellung) zur Stellungnahme
4. Auslegung der Antragsunterlagen nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben auswirkt
5. Möglichkeit der Abgabe von Einwendungen bis zu zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist
6. förmliche, nichtöffentliche Erörterungsverhandlung (soweit erforderlich)
7. Entscheidung der Genehmigungs-/Planfeststellungsbehörde über den Antrag inkl. der Einwendungen und deren Zustellung / öffentliche Bekanntmachung

Der Flugbetrieb darf erst aufgenommen werden, wenn die Genehmigung / Planfeststellung bestandskräftig oder sofort vollziehbar ist und nachdem die Flugplatzanlage von der Luftfahrtbehörde abgenommen wurde.