

Schriftenreihe der Hochschule Speyer

Band 182

**Aktuelle Fragen
des Fachplanungs-, Raumordnungs-
und Naturschutzrechts 2006**

**Vorträge
auf den Achten Speyerer Planungsrechtstagen
und dem Speyerer Luftverkehrsrechtstag
vom 8. bis 10. März 2006
an der Deutschen Hochschule für Verwaltungswissenschaften
Speyer**

Herausgegeben von

Jan Ziekow



Duncker & Humblot · Berlin

**Aktuelle Fragen des Fachplanungs-,
Raumordnungs- und Naturschutzrechts 2006**

Schriftenreihe der Hochschule Speyer

Band 182

Aktuelle Fragen des Fachplanungs-, Raumordnungs- und Naturschutzrechts 2006

Vorträge
auf den Achten Speyerer Planungsrechtstagen
und dem Speyerer Luftverkehrsrechtstag
vom 8. bis 10. März 2006
an der Deutschen Hochschule für Verwaltungswissenschaften
Speyer

Herausgegeben von

Jan Ziekow



Duncker & Humblot · Berlin

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <<http://dnb.ddb.de>> abrufbar.

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen
Wiedergabe und der Übersetzung, für sämtliche Beiträge vorbehalten

© 2007 Duncker & Humblot GmbH, Berlin

Fotoprint: Berliner Buchdruckerei Union GmbH, Berlin

Printed in Germany

ISSN 0561-6271

ISBN 978-3-428-12490-9

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☺

Internet: <http://www.duncker-humblot.de>

Vorwort

Der vorliegende Band fasst die Vorträge zusammen, die auf dem Speyerer Luftverkehrsrechtstag am 8. März 2006 und den Achten Speyerer Planungsrechtstagen vom 8. bis 10. März 2006 an der Deutschen Hochschule für Verwaltungswissenschaften Speyer gehalten wurden. Unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Veranstaltungen waren Vertreter aller Ebenen der Verwaltung, der Verwaltungsgerichtsbarkeit, der Rechtsanwaltschaft, von Planungsträgern und -büros, der Wirtschaft und der Wissenschaft. Meine Sekretärinnen, Frau *Erika Kögel* und Frau *Ruth Nothnagel*, haben sachkundig die Formatierung des Bandes übernommen; hierfür sei ihnen gedankt. Darüber hinaus gebührt den Herren Dr. *Thorsten Siegel* und Dr. *Alexander Windoffer* herzlicher Dank für die Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung der Tagung.

Speyer, im Dezember 2006

Jan Ziekow

Inhaltsverzeichnis

Die Bedeutung von Kapazitätsprognosen im luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren Von <i>Wolfgang Baumann</i> , Würzburg	9
Kapazitätsanalysen in der technischen Flughafenplanung Von <i>Dieter Faulenbach da Costa</i> , Offenbach	29
Kommunales Lärmschutzkonzept zum Ausbau des Flughafens Frankfurt / Main Von <i>Bernhard Schmitz</i> , Frankfurt / Main	45
Die Planfeststellungsfiktion am Beispiel des § 71 LuftVG Von <i>Martin Schröder</i> , München	67
Die neue Praxis der Folgenabschätzung auf EU-Ebene und die Auswirkungen auf das deutsche Umwelt- und Planungsrecht Von <i>Jochen Gebauer</i> , Berlin	95
Beschleunigung von Zulassungsverfahren Von <i>Dieter Posch</i> , Berlin	131
Neuere Entwicklungen und rechtliche Probleme bei der Beurteilung von Verkehrslärmimmissionen aus Sicht der Rechtsprechung zum Verkehrswegeplanungsrecht Von <i>Ulrich Storost</i> , Leipzig	143
Das Sondergutachten „Umwelt und Straßenverkehr“ des Sachverständigenrates für Umweltfragen: Empfehlungen für eine nachhaltige Verkehrsplanung Von <i>Susan Krohn</i> , Berlin	161

Lärmschutz bei der Bahn unter besonderer Berücksichtigung der neuen Lärm- minderungsplanung	
Von <i>Sandra Otto</i> , Berlin	185
Neue Entwicklungen im Recht der Vereinsklage	
Von <i>Christian Schrader</i> , Fulda	205
Informationsfreiheit und Planfeststellung	
Von <i>Elke Gurlit</i> , Mainz	223
Die behördliche Nachbesserung fehlerhafter Planfeststellungsbeschlüsse	
Von <i>Wolfgang Durner</i> , Bonn	249
Planfeststellung und Denkmalschutz	
Von <i>Thomas Seegmüller</i> , Wiesbaden	303
Rechtsfragen bei der Vertiefung von Flüssen zur besseren Schiffbarmachung	
Von <i>Caspar David Hermanns</i> , Osnabrück	323
„FFH 3.2.“: Neuestes zur FFH-Verträglichkeitsprüfung und den sonstigen Implikationen von „NATURA 2000“ für die Realisierung von Großvorhaben	
Von <i>Klaus Füber</i> , Leipzig	339
Verzeichnis der Autoren	367

Die Bedeutung von Kapazitätsprognosen im luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren

Von Wolfgang Baumann

I. Einführung

Eine luftverkehrsrechtliche Kapazitätsprognose macht Angaben über eine zukünftige Verkehrskapazität aufgrund einer prognostizierten Flughafenentwicklung. Der Kapazitätsprognose liegt dabei üblicherweise eine Luftverkehrsprognose zugrunde, die anhand eines Prognoseflugplans erarbeitet wird und die Verkehrsentwicklung eines bestimmten Flughafens innerhalb eines definierten Prognosezeitraums darstellt. Im luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren geht es ganz wesentlich um die Frage, wie angesichts eines prognostizierten Verkehrsbedarfs dessen kapazitätsbewältigung in einer rechtlich zulässigen Art und Weise gelingen kann.

Die Flughafenkapazität hat eine *wesentliche Bedeutung für verschiedene Zulassungsvoraussetzungen* für Flughäfen gem. § 8 Abs. 1 LuftVG:

- Sie ist Grundlage für die Beantwortung der Frage, ob die Errichtung eines Flughafens gerechtfertigt ist (*Planrechtfertigung*).
- Die Kapazität ist auch für die Frage von Bedeutung, ob denn ein *unverhältnismäßiger Eingriff* in Rechte der Betroffenen vorliegt und das zwischen Luftverkehrsprognose und Kapazitätsprognose evtl. bestehende Delta, also die Kapazitätsvorhaltung, eine zusätzliche Angebots- oder schon unzulässige Vorratsplanung ist.
- Von der Flughafenkapazität ist insbesondere die *Lärmbelastung* und die *Schadstoffbelastung* abhängig, und damit stellt sich die Frage nach dem erforderlichen Schallschutzkonzept, der Zulässigkeit des Vorhabens unter immissionsschutzrechtlichen Voraussetzungen (z. B. der 22. BImSchV).
- Desgleichen hängen auch die *naturschutzrechtlichen Voraussetzungen* (z. B. der Vogelschutzrichtlinie und der FFH-Richtlinie) von der Flughafenkapazität unmittelbar und mittelbar ab, einerseits über die Inanspruchnahme von Flächen, andererseits über Lärm- und Schadstoffbelastungen, die diesen Schutzgebieten abträglich sein können.

Von besonderer Bedeutung ist die Flughafenkapazität bei der Frage nach der *Zulässigkeit von Änderungen* bestehender Flughäfen. Die Bedarfsfeststellung aufgrund einer Begutachtung des Prognosenullfalls einerseits und des Prognosefalls „Flughafenausbau“ andererseits lässt zukünftige Kapazitätserfordernisse erkennen; zu prüfen ist in diesem Zusammenhang, welche Ausbaumaßnahmen über die bestehende Flughafenkapazität hinaus erforderlich sind.

II. Bestimmungsfaktoren für die Flughafenkapazität

1. Begriffliche Abgrenzungen

Die Bestimmungsfaktoren für die Flughafenkapazität sind vielfältig und mehrschichtig:

a) Technische Kapazität

Die Verkehrskapazität, die durch einen Flughafen bewältigt werden soll, setzt zunächst einen bestimmten technischen Ausbau des Flughafens voraus, nämlich die *technische Kapazität*. Diese lässt sich aufgliedern in die luftseitige und die landseitige Flughafenkapazität:

Die *luftseitige Anlagenkapazität*¹ ist abhängig von

- der Größe der Start- und Landebahnen sowie deren Ausgestaltung
- der Zahl und Art der Rollwege sowie
- der Größe und Funktionalität der Vorfeldflächen mit den Flugzeugstellflächen.

Die *landseitige Anlagenkapazität*² hängt ab von

- der Größe und Funktionalität der landseitigen Abfertigungs- und Serviceeinrichtungen (Terminals etc.) und
- der Größe und Funktionalität der Anbindung des Flughafens (Straße / Schiene, Modalsplitt).

Aus sämtlichen kapazitätsbestimmenden Parametern ergeben sich nach den internationalen Planning Manuals die sog. *technische Maximalkapazität und die planbare Kapazität*. Unter Berücksichtigung von quantitativen und qualitativen

¹ BVerwG, LKV 2000, 211 = NVwZ 2000, 681 L; HessVGH, Urt. vom 2.4.2003, NVwZ-RR 2003, 729, 732; VGH München, NVwZ-RR 2003, 410.

² BVerwG, NVwZ 2001, 566.

Standards zur Bewertung der Gesamtleistungsfähigkeit eines Flughafens kommt man in der Praxis zu einem Kapazitätskennwert, der als „praktische Kapazität“ bezeichnet wird.

*b) Betriebsrelevante Bestimmungsfaktoren
und administrative Kapazitätsbestimmungen*

Des Weiteren sind *betriebsrelevante Bestimmungsfaktoren* der Flughafenkapazität zu beachten, die sich aus der Luftverkehrsprognose ergeben: Dies ist zum einen die erwartete Passagierzahl, die abgewickelt werden muss, zum zweiten ist es die Zahl der zu erwartenden Flüge und der notwendige Flugzeugmix von Fliegern mit unterschiedlichen Beladungsfaktoren. Auch die gewählten Anflugverfahren können kapazitätsbeeinflussend sein. *Administrative Kapazitätsbeschränkungen* können – von der Rechtsprechung inzwischen weitestgehend akzeptiert – Vorgaben einer bestimmten Höchstzahl an Flugbewegungen („Bewegungsbegrenzungen“) generell für den gesamten Flugverkehr³ oder für bestimmte Gewichtsklassen machen (z. B. Flughafen Düsseldorf)⁴ oder ein Lärmkontingent in völlig unterschiedlicher Art und Weise festschreiben (z. B. Flughäfen Stuttgart und München II)⁵.

Zu beachten ist auch, dass es zumeist *erschöpfte Teilkapazitäten*, z. B. aus dem Bereich Start- und Landebahnen, Rollwege und Vorfeldflächen, aber auch bei der Abfertigung und der Flughafenbindung mit ihren jeweiligen Engpässen sind, welche die Flughafenkapazität insgesamt begrenzen können.⁶

**2. Ausgangspunkt:
Unterschiedliche rechtliche Begriffsinterpretationen
zur technischen Kapazität**

Wenn im Luftverkehrsrecht von der technischen Kapazität eines Flughafens gesprochen wird, gibt es nicht selten unterschiedliche Deutungen: Zumeist wird so die in Anbetracht der Größe der luftseitigen baulichen Anlagen maximal mögliche Anzahl von Flugbewegungen apostrophiert, also plakativ formuliert die „Betonkapazität“. Diese wird definiert als „maximale Anzahl von Flugbe-

³ OVG Münster, Ur. vom 10.12.2004, Az. 20 D 134 f / 00.AK – Düsseldorf, UA S. 30.

⁴ Auch Flughafen Erfurt, BVerwG, Ur. vom 27.10.1998, Az. BVerwG 11 A 1.97, S. 14 f., 42.

⁵ BVerwG, NVwZ 1987, 578 – München II.

⁶ Vgl. Hinweise in den Urteilen des HessVGH vom 2.4.2003 = NVwZ-RR 2003, 729 und vom 14.10.2003 – Az. 2 A 4796 / 01.