Sachverständigenrat
für Umweltfragen

Ökologische Optimierung des Flughafensystems (Workshop 2)

Prof. Dr. Christian Calliess
FU Berlin
Sachverständigenrat für Umweltfragen

7.11.2019
UBA-Forum mobil & nachhaltig, Berlin

Bundesweite Flughafenplanung

SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen

Status quo einer „bundesweiten Flughafenplanung“:

- Der Bund hat von der Ermächtigung zur Aufstellung eines Standortskonzepts für Flughäfen (§ 17 Abs. 2 ROG) bislang keinen Gebrauch gemacht
- 2009 wurde das „Flughafenkonzept“ der Bundesregierung verabschiedet
- 2017 das „Luftverkehrskonzept“ des BMVI
- Die letztgenannten Konzepte weisen nur informellen Charakter auf
- V.a. das Luftverkehrskonzept des BMVI fokussiert stark auf wirtschaftliche Belange, verfolgt keinen integrierten Ansatz

Bundesweite Flughafenplanung

SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen

Vorteile einer bundesweiten Flughafenplanung

- Ermöglicht gesamtstaatliche Steuerung der Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur anhand übergeordneter Kriterien des Gemeinwohls
- Bisher sind allein die Länder für die Zulassung und Erweiterung von Flughäfen zuständig
- Aus Sicht der Länder geht es meist darum, „ihren“ Flughafen im Wettbewerb mit den anderen Flughäfen gut zu positionieren. Dieses Ziel ist dann mit gegenläufigen Belangen (z.B. Lärmschutz) in Einklang zu bringen
- Wegen diesem „Wildwuchs“ bleiben vorhandene Potenziale zur Reduzierung der negativen Umwelt- und Gesundheitsfolgen des Luftverkehrs ungenutzt

Bundesweite Flughafenplanung

SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen

Vorteile einer bundesweiten Flughafenplanung

- Integrierte Verkehrsplanung, insbesondere Koordinierung mit dem Schienenverkehr, hat Potenzial zur Minderung des Flugaufkommens (v.a. bei Kurzstrecken- / Zubringerflügen)
- Eine bundesweite Gesamtplanung kann gerechtere Lärmverteilung erreichen (v.a. zwischen Großflughäfen in dicht besiedelten Regionen und Flughäfen in wenig besiedelter Umgebung; Frage der Nachtflüge)
- Entspricht einer Bedarfsplanung anhand normativer Kriterien (insb. auch: Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG und Art. 20a GG)

Standortkonzept nach § 17 Abs. 2 ROG

Sachverständigenrat für Umweltfragen

Sollte der Bund von der Ermächtigung in § 17 Abs. 2 ROG Gebrauch machen und ein an ökologischen Kriterien ausgerichtetes Standortkonzept für Flughäfen erarbeiten?

→ unbedingt!

Genügt ein Standortkonzept nach § 17 Abs. 2 ROG in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht?

Standortkonzept nach § 17 Abs. 2 ROG

Sachverständigenrat für Umweltfragen

§ 17 Abs. 2 S. 1 ROG:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann im Einvernehmen mit den fachlich betroffenen Bundesministerien länderübergreifende Raumordnungspläne für den Hochwasserschutz **sowie zu Standortkonzepten für** Häfen und **Flughäfen als Grundlage für ihre verkehrliche Anbindung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung** als Rechtsverordnung aufstellen. […]

SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen

Rechtliche Grenzen des § 17 Abs. 2 ROG

- § 17 Abs. 2 ROG nennt keine Kriterien, an denen eine bundesweite Bedarfsplanung auszurichten wäre;

  → eine an ökologischen Kriterien orientierte Planung setzt viel politischen *good will* voraus und Konfliktbereitschaft mit den Ländern

- Die Rechtwirkung des § 17 Abs. 2 ROG beschränkt sich auf die Vorbereitung der Bundesverkehrswegeplanung.;

  → die raumordnungs- und fachplanungsrechtlichen Entscheidungen der Länder können dadurch nur indirekt beeinflusst werden

Faktische Grenzen des § 17 Abs. 2 ROG

- Bedeutung der Anbindung von Flughäfen an die Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist v.a. dann groß, wenn diese Anbindung noch nicht besteht / ungenügend ist
- Für bestehende Flughäfen mit guter Verkehrsanbindung ist § 17 Abs. 2 ROG ein „stumpfes Schwert“
- Fraglich, ob damit Reduktion des Verkehrsaufkommens an ökologisch / gesundheitspolitisch besonders problematischen Standorten erreichbar

Lärmbegrenzung an Bestandsflughäfen

Sachverständigenrat für Umweltfragen

Optionen zur Begrenzung von Lärmimmissionen an Bestandsflughäfen

- UBA-Vision enthält verschiedene Instrumente, die sich in ihrer Wirkung gegenseitig ergänzen; u.a. Lärmkontingente
- Weiterer Vorschlag des SRU: Einführung von Immissionsgrenzwerten an Flugplätzen (auch im Bestand) im BImSchG
- Fehlen des Fluglärms im BImSchG stellt Diskrepanz zu anderen Umgebungslärmquellen dar
- FluLärmG gewährt nur passiven Lärmschutz, verhindert nicht Lärmzunahme

SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen

Bedeutung der Flugrouten

- Umweltauswirkungen eines Flughafens können ohne Einbeziehung der Flugrouten nicht verlässlich ermittelt und bewertet werden
- Aus Sicht des SRU sollten Planfeststellungsverfahren und Flugroutenfestlegung besser verzahnt werden
- Detaillierte Vorschläge im Sondergutachten „Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“ (2014)

Festlegung der Flugrouten

SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen

Wesentliche Vorschläge des SRU

- BAF/DFS frühzeitig an Erstellung der Flugroutenprognose beteiligen
- BAF bestätigt förmlich die Durchführbarkeit der Flugrouten
- Prognose ist bei der Festlegung der Flugrouten *zu berücksichtigen*
- Die Festlegung von lärmrelevanten Flugrouten im Einvernehmen (statt: Benehmen) mit dem UBA
- Abweichungen von der Prognose aus sachlichen Gründen zulässig, aber begründungsbedürftig

Festlegung der Flugrouten

SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen

Wesentliche Vorschläge des SRU

- Die 2016 erfolgte Änderung in § 8 Abs. 1 LuftVG (vereinfacht: Die UVP muss sich auf alle Gebiete erstrecken, bei denen Flugverkehr nicht ausgeschlossen ist) stellt eine Verbesserung dar.
- Aber: Aus Sicht des SRU nach wie vor zu grobe Prüfung der Umweltauswirkungen
- Daher: Bei Abweichung / nachträglicher Änderung der Flugrouten: UVP mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Sachverständigenrat
für Umweltfragen

Vielen Dank!

www.umweltrat.de
info@umweltrat.de
@umweltrat