



Der Minister

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

An den  
Bürgermeister der Stadt Hennef  
Herrn Klaus Pipke  
Postfach 1562  
53762 Hennef



7. August 2015

Seite 1 von 6

Aktenzeichen

(bei Antwort bitte angeben)

II A 4 - 61-04

Telefon 0211 3843-2269

## Resolution für ein Passagier-Nachtflugverbot am Verkehrsflughafen Köln/Bonn

Ihr Schreiben vom 09.07.2015

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

haben Sie vielen Dank für Ihr o.a. Schreiben, mit welchem Sie die auf Einführung einer nächtlichen Kernruhezeit im Passagierflugbetrieb am Verkehrsflughafen Köln/Bonn gerichtete Resolution des Rates der Stadt Hennef vom 22.06.2015 sowie eine diesbezügliche juristische Bewertung übersenden.

Der Landesregierung ist bewusst, dass der nächtliche Flugbetrieb von Großflughäfen eine nicht unerhebliche Belastung für die Umgebung darstellt. Der Schutz der Flughafenanwohner vor Fluglärm hat daher in der Luftfahrtspolitik des Landes stets einen hohen Rang eingenommen und wird dies auch künftig tun.

Wie Ihnen bekannt ist, wurde vor diesem Hintergrund wiederholt (zuletzt im November 2014) der Versuch unternommen, für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn eine Betriebsbeschränkung für Passagierflüge in der Kernzeit der Nacht zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr einzuführen.

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Jürgensplatz 1  
40219 Düsseldorf  
Telefon 0211 3843-0  
Telefax 0211 3843-9110  
poststelle@mbwsv.nrw.de  
www.mbwsv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Straßenbahnlinien 704, 709,  
719 bis Haltestelle  
Landtag/Kniebrücke

Mit Schreiben vom 04. Februar 2015 hat Herr Bundesverkehrsminister Dobrindt unter Hinweis auf die zwischenzeitlich unveränderte Sach- und Rechtslage seine hierzu erforderliche Zustimmung erneut verweigert.

Ich habe diese ablehnende Entscheidung sehr bedauert, da die beabsichtigte Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen mit der Ausnahme der Strahlflugzeuge im Passagierflugbetrieb aus der lärmsensiblen Zeit zwischen Mitternacht und 05:00 Uhr neue Lärmpausen geschaffen und vorhandene Pausen verlängert hätte. Eine spürbare Entlastung der Flughafennachbarschaft wäre die Folge gewesen.

Die von Ihnen übersandte Resolution des Rates der Stadt Hennef bzw. die dieser beigefügte, rechtliche Bewertung des Sachverhaltes durch die Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V. vermittelt indes keine neuen Gesichtspunkte, die ein erneutes Herantreten an den Bundesverkehrsminister oder gar ein juristisches Vorgehen des Landes gegen den Bund rechtfertigen könnten.

Die den hiesigen Zustimmungersuchen zugrunde liegenden gutachterlichen Prüfungen der Fachanwaltskanzlei Quaas und Partner haben sowohl die Regelung des § 6 Absatz 2 Satz 4 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) als auch die Ziffer 11 Absatz 4 der geltenden Nachtflugbeschränkungen für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn in Verbindung mit der Bestimmung des § 29b Absatz 1 Satz 2 LuftVG in den Blick genommen.

Die entsprechenden, einen Teilwiderruf der Betriebsgenehmigung des Verkehrsflughafens Köln/Bonn rechtfertigenden Tatbestandsvoraussetzungen liegen nach diesen Prüfungen und der Rechtsauffassung des Bundesverkehrsministeriums nicht vor.

Insbesondere eine im Rahmen der von Ihnen beigefügten rechtlichen Bewertung mit Blick auf § 6 Absatz 2 Satz 4 LuftVG unterstellte Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung besteht nicht. Weder ergibt sich eine solche im Hinblick auf Art. 2 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz (GG), noch in Bezug auf § 29b Absatz 1 Satz 2 LuftVG.

Eine nächtliche gesundheitsgefährdende Lärmbelastung der Flughafenanwohner, welche geeignet ist, die sich hier (vormals) aus § 9 Absatz 3 LuftVG, (nunmehr allein) aus § 75 Absatz 2 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (VwVfG NRW) ergebende Duldungspflicht zu durchbrechen, kann mittels passiver Schallschutzmaßnahmen ausgeschlossen werden (vgl. OVG NRW, Urteil vom 03.06.2015 – 20 D 16/14.AK). Die mit Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes (FluglärmG) verbindlich festgelegten Grenzwerte für die Zumutbarkeit von Fluglärm am Tage und in der Nacht decken sämtliche Aspekte des Gesundheitsschutzes ab und schließen so eine Verletzung des Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG aus.

Auch der Verweis auf § 29b Absatz 1 Satz 2 LuftVG und die diesbezügliche Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu Neubau und wesentlicher Erweiterung von Verkehrsflughäfen geht fehl. Hiernach hat das in der vorgenannten Regelung enthaltene Rücksichtnahmegebot hinsichtlich der Nachtruhe der Bevölkerung die Qualität einer Gewichtsvorgabe im Rahmen einer planerischen Abwägungsentscheidung der Zulassungsbehörde. Die hierzu durch das Bundesverwaltungsgericht entwickelten Grundsätze (u.a. zur Erforderlichkeit eines „standortspezifischen Nachtflugbedarfs“) erfassen planerische Abwägungsentscheidungen über die Zulassung von Nachtflug, d.h. die Neuzulassung von Flughäfen oder die wesentliche Erweiterung bestehender Flughäfen, die eine erneute Gesamtabwägung der Fluglärmproblematik erforderlich machen.

So beziehen sich die von Ihnen angeführten Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zum Flughafen Leipzig/Halle auf die Beurteilung eines Planfeststellungsverfahrens, dessen zentrales Planungsziel der Ausbau des Flughafens zu einem Knotenpunkt für den Luftfrachtverkehr, u.a. mittels einer Verlängerung der südlichen Start- und Landebahn um 1100 Meter war. Außerhalb eines entsprechenden, eine planerische Abwägungsentscheidung erst eröffnenden Änderungsvorhabens besteht hingegen kein Raum für die Anwendung des § 29b Absatz 1 Satz 2 LuftVG als Gewichtungsvorgabe. Der aufgrund von Planfeststellung und luftrechtlicher Genehmigung nach § 6 LuftVG bereits seit langem zugelassene Nachtflugbetrieb am Verkehrsflughafen Köln/Bonn wird insoweit nicht berührt.

Mit Blick auf die Tatbestandsvoraussetzungen der Ziffer 11 Absatz 4 der geltenden Nachtflugbeschränkungen für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn ist zudem zu konstatieren, dass die Fortentwicklung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Regelung des § 29b Absatz 1 Satz 2 LuftVG nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums keine Rechtsänderung im engeren Sinne der §§ 48, 49 bzw. 51 VwVfG NRW und mithin auch keine Rechtsänderung im Sinne der vorgenannten Ziffer 11 Absatz 4 darstellt.

Eine Klage des Landes gegen die ablehnende Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums wäre zudem ohne Aussicht auf Erfolg.

Die Anwaltskanzlei Redeker, Sellner, Dahs hat die Klagemöglichkeiten des Landes gegen den Bund in einem Rechtsgutachten untersucht. Die Fachanwälte kommen in ihrer gutachterlichen Stellungnahme zu dem Ergebnis, dass eine Klage gegen den Bund ohne Erfolgsaussicht ist.

Ein allein in Betracht kommender Bund-Länder-Streit vor dem Bundesverfassungsgericht wegen einer Verletzung des Weisungsrechts des Bundes ist nicht erfolgversprechend, da das Gericht nur prüft, ob die Inanspruchnahme der Weisungsbefugnis als solche oder in ihren Modalitäten gegen die diese Befugnis verleihende Vorschrift des Art. 85 Abs. 3 GG oder sonstige Verfassungsbestimmungen verstößt. Für einen solchen Verfassungsverstoß ist nach Prüfung der Gutachter nichts ersichtlich.

Nicht geprüft wird, ob sich die Weisung unter allen in Betracht kommenden rechtlichen Aspekten als rechtmäßig oder rechtswidrig erweist.

Die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums ist für die Genehmigungsbehörde bindend. Sie kann sich nicht darüber hinwegsetzen. Dies ergibt sich daraus, dass die Luftverkehrsverwaltung gemäß Artikel 85 GG in Verbindung mit § 31 Absatz 2 LuftVG als Bundesauftragsverwaltung ausgestaltet ist. Die Länder haben daher zwar die Wahrnehmungskompetenz, jedoch steht dem Bund die Sachkompetenz zu. Dies hat insbesondere zur Folge, dass der Bund fachliche Weisungen mit entsprechender Bindung für die zuständigen Landesbehörden erteilen kann (vgl. Artikel 85 Absatz 3 GG). Der Bund kann damit seine Rechts- und Zweckmäßigkeitssaufsicht auch gegen die Auffassung der Landesbehörde durchsetzen.

Trotz dieses Umstandes verfolgt die Landesregierung weiterhin das erklärte Ziel, den Schutz vor nächtlichem Fluglärm zu verbessern.

So ist im Rahmen der neuen (ab 01. April 2015 gültigen) Entgeltordnung für die Flughafen Köln/Bonn GmbH von der Möglichkeit, eine stärkere Spreizung zugunsten lärmärmerer Flugzeuge vorzunehmen und den Einsatz von Flugzeugen in der Nachtzeit mit höheren Entgelten zu be-

lasten, Gebrauch gemacht worden. Selbst wenn eine derartige Gestaltung der Entgeltordnung den Einsatz bestimmter Luftfahrzeugtypen im Rahmen einer langfristigen Flottenplanung nicht unmittelbar zeitnah beeinflussen dürfte, schafft sie doch Anreize, alle Möglichkeiten der Flugplangestaltung auszuschöpfen, um einen Nachtflug in die günstigere Tagzeit zu verlegen. -

Seite 6 von 6

Mit freundlichen Grüßen



Michael Groschek