



Kasper Knacke

Kasper Knacke Postfach 10 26 54 D-70022 Stuttgart

Stadt Nürtingen
Herrn Oberbürgermeister Dr. Johannes Fridrich
Marktstraße 1
72622 Nürtingen

04.04.2022
001211-21/SP/sl/am/ylh
Durchwahl: -530
spilok@kasperknacke.de

Stellungnahme zur Rechtmäßigkeit der Festlegung des geplanten neuen Flugverfahrens mit Auswirkungen insbesondere auf die Kommunen Nürtingen, Wolfschlugen, Aichtal, Denkendorf, Köngen, Neckartailfingen, Neuhausen und Schlaitdorf auf Basis des bestehenden Planfeststellungsrechtes für den Flughafen Stuttgart

Rechtsanwälte

Prof. Dr. Christian Döring
Dr. Frank Hahn ²
Dr. Thomas Nick ²
Dr. Frank J. Hospach D.E.A. (Paris I)
Dr. Peter Schütz
Dr. Michael Dollmann ³
Dr. Wolfram Sitzenfrei ²
Dr. Christiane Tischer
Dr. Eberhard Rößler
Dr. Thomas Krappel ¹
Dr. Stephan Spilok
Dr. Mario Leggio
Dr. Jan Brenz LL.M.
Dr. Boris Dollinger ²
Diego Villegas

Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Fachanwalt für Handels- und Gesellschaftsrecht

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Fridrich,

Werfmershalden 22
D-70190 Stuttgart

in oben genannter Sache hat sich im Zuge der Prüfung des seitens der DFS geplanten neuen Flugverfahrens die Frage ergeben, ob dessen Festsetzung mit dem bestehenden Planfeststellungsrecht für den Flughafen Stuttgart im Einklang stünde.

Telefon 0711/28 50-3
Telefax 0711/28 50-410
Email kanzlei@kasperknacke.de
Internet www.kasperknacke.de

Rechtsanwälte Kasper Knacke
Partnerschaftsgesellschaft mbB
Sitz Stuttgart
AG Stuttgart PR 53
USt-IdNr. DE147633822

Das Ergebnis meiner Untersuchung nehme ich vorweg: Die Festlegung des geplanten Flugverfahrens wäre nicht rechtssicher. Sie wäre nach meiner Rechtsauffassung rechtswidrig.

BW-Bank
Kontonummer 2 109 600
Bankleitzahl 600 501 01
IBAN: DE33 6005 0101 0002 1096 00
BIC: SOLADEST

Im Einzelnen:

I.

Deutsche Bank
Kontonummer 777 661 000
Bankleitzahl 600 700 24
IBAN: DE09 6007 0024 0777 6610 00
BIC: DEUTDE33

Die DFS plant, die Festsetzung eines neuen Flugverfahrens zu beantragen. Die Fluglärmkommission für den Flughafen Stuttgart soll demnächst über das geplante neue Flugverfahren befinden, für das vier Varianten zur Auswahl stehen.

Eine grafische Darstellung der nach meinem Kenntnisstand aktuellen Planung liegt als **Anlage 1** bei.

Gemäß den uns seitens des Flughafen Stuttgart mitgeteilten Informationen wurde hinsichtlich des Planfeststellungsrechtes für den Flughafen Stuttgart zuletzt der „Planfeststellungsbeschuß für den Ausbau des Flughafens Stuttgart und der Autobahn A 8“ durch das Regierungspräsidium Stuttgart vom 15.09.1987 erlassen (Az.: Nr. 15-XLuftV-82/Flughafen Stuttgart).

Nach meinem Kenntnisstand handelt es sich hierbei um den ersten Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Stuttgart. Die vorangegangenen und nachfolgenden anderweitigen Zulassungsentscheidungen, deren Rechtmäßigkeit und Vollständigkeit habe ich bislang nicht beleuchtet.

II.

Die Auswertung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.09.1987 für den Ausbau des Flughafens Stuttgart hat ergeben, dass die Festlegung des geplanten neuen Flugverfahrens auf dessen Basis in allen vier Varianten **nicht rechtssicher** wäre. Sie wäre meines Erachtens rechtswidrig.

Nach meiner rechtlichen Bewertung bietet der Planfeststellungsbeschluss **keine hinreichende rechtliche Grundlage** für die Flugverfahrensfestlegung. Der Planfeststellungsbeschluss basiert ersichtlich auf dem Konzept, dass ausschließlich die in der Planfeststellung untersuchten Flugrouten mit allenfalls geringfügigen Abweichungen festgelegt werden. Die Lärmbetroffenheitsbetrachtungen in der Planfeststellung beschränkten sich auf die untersuchten Flugrouten, eine Beteiligung der Nürtinger Bürger und der Stadt Nürtingen im Planfeststellungsverfahren fand nicht statt.

Dadurch wird der Rahmen der möglichen Abwägung bei der Festlegung im Flugverfahren so eingeschränkt, dass keine der vier Varianten des geplanten Flugverfahrens auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.09.1987 festgelegt werden darf.

Im Einzelnen:

Nachfolgend lege ich im Anschluss an eine rechtliche und rechtspolitische Einordnung der Materie (dazu 1.) zunächst dar, welche Anforderungen ein Planfeststellungsbeschluss erfüllen muss, um taugliche Grundlage für die Festlegung eines neuen Flugverfahrens zu sein (dazu 2.). Sodann führe ich aus, dass und aus welchen Gründen der Planfeststellungsbeschluss vom 15.09.1987 diese Anforderungen im Hinblick auf das geplante neue Flugverfahren nicht erfüllt (dazu 3.). Anknüpfend an einen Überblick über die Rechtsschutzoptionen der Betroffenen (dazu 4.) schließe ich meine Stellungnahme mit einem Fazit (dazu 5.).

1. Rechtliche und rechtspolitische Einordnung der Materie

Bereits seit über zwei Jahrzehnten ist das Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren Gegenstand intensiver rechtlicher Diskussionen, die im Wesentlichen zum einen auf Schnittstellenproblematiken mit der luftrechtlichen Planfeststellung für Flughäfen und zum anderen auf die Intransparenz der Flugverfahrensfestlegung zurückgehen.

Flugverfahren werden nach aktueller Rechtslage in einem der Öffentlichkeit weitgehend entzogenen Verfahren festgelegt, für das teils nur vage gesetzgeberische Vorgaben existieren.

Vergleicht man das Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren mit ähnlichen linienbezogenen planerischen Raumnutzungsentscheidungen, etwa den Verfahren zur Zulassung von Straßen oder Eisenbahntrassen, so zeigt sich eine massive Diskrepanz: Die vorgenannten sonstigen Verfahren sehen eine breite Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in transparenten Verfahren vor, in denen jedermann die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die Antragsunterlagen sowie zur Erhebung von Einwendungen und Abgabe von Stellungnahmen hat.

Selbst die Entwicklung der Planungskultur in den letzten Jahren, die in Baden-Württemberg maßgeblich durch den „Leitfaden für eine neue Planungskultur“ des Landes geprägt wurde, ging bislang nahezu spurlos am Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren vorüber.

Die immer deutlicher werdenden Defizite führen in der rechtswissenschaftlichen Literatur zu zahlreichen Reformaufrufen und -überlegungen. Auf gesetzgeberischer Ebene sind diverse Aktivitäten zu verzeichnen; Im Jahr 2013 brachte u.a. das Land Baden-Württemberg einen – letztlich gescheiterten – Gesetzentwurf in den Bundesrat ein, der ein transparentes Verfahren zur Flugverfahrensfestlegung mit Öffentlichkeitsbeteiligung vorsah.

Historisch betrachtet fußt die festgestellte Diskrepanz maßgeblich im dualistischen Charakter der Flugverfahrensfestlegung: Flugverfahren sind sicherheitsrechtliche Instrumente und zugleich planerische Raumnutzungsentscheidungen,¹ wurden aber lange – und werden teilweise heute noch – primär als „technisches“ Instrument zur Gewährleistung der Flugsicherheit verstanden.

Ein überzeugender sachlicher Grund für die Beibehaltung des bestehenden intransparenten, weitgehend der Öffentlichkeitsbeteiligung entzogenen Verfahrens zur Flugverfahrensfestlegung erschließt sich indes nicht. Letztlich ähnelt die Flugverfahrensfestlegung sehr stark der abschnittsweisen Planung von Straßen- und Schienenwegen²: An den „Flughafenabschnitt“ auf dem Boden schließen sich sozusagen weitere „Trassenabschnitte“ in der Luft an. Das bloße Fehlen erforderlicher baulicher Anlagen mag einen Grund dafür darstellen, nicht das Instrument der Planfeststellung anzuwenden. Den Verzicht auf ein transparentes, die betroffene Öffentlichkeit beteiligendes Verfahren rechtfertigt es jedoch nicht.

Die Verteidiger des bestehenden Verfahrens führen regelmäßig als entscheidendes Argument gegen rechtsstaatliche Defizite des bestehenden Systems an, dass in dem der Flugverfahrensfestlegung vorangehenden Planfeststellungsverfahren eine umfassende Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung erfolge und umfangreiche Gelegenheit zur Abgabe von Stellungnahmen und Einwendungen bestünde. Sie erwidern auf den Vorhalt, dass sich ein von einer ganz neuen Flugroute Betroffener bei der Flugverfahrensfestlegung nicht informieren und beteiligen könne, dass er bei der zu Grunde liegenden Planfeststellung von der Gelegenheit zur Beteiligung hätte Gebrauch

¹ Wöckel, Festlegung von Flugverfahren, S. 132, 184 u. 340.

² Hierzu detailliert Wöckel, Festlegung von Flugverfahren, S. 131 ff.

machen müssen³. Dieses einzige tragende Argument bräche allerdings – so viel sei vorweggenommen – in Fällen wie hier weg, wenn die Festlegung eines neuen Flugverfahrens zulässig wäre: Erfolgte im Zuge der Planfeststellung gerade keine Beteiligung der Betroffenen und fehlten jegliche Betrachtungen zu potentiellen Lärmbetroffenheiten in den Planfeststellungsunterlagen, so *konnte* der jeweilige Betroffene sich gar nicht im Planfeststellungsverfahren beteiligen und z. B. Einwendungen gegen ihn betreffende potentielle Flugrouten erheben.

2. Anforderungen an eine hinreichende planfeststellungsrechtliche Grundlage für die Festlegung von Flugverfahren

Die Prüfung der Zulässigkeit der Festlegung des konkret geplanten Flugverfahrens auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.09.1987 erfordert zunächst die Erarbeitung der rechtlichen Anforderungen, die ein Planfeststellungsbeschluss zu erfüllen hat, damit auf seiner Grundlage ein konkretes Flugverfahren festgelegt werden darf.

Hierfür ist zunächst zu ermitteln, welche einschlägigen Vorgaben sich aus dem Abwägungsgebot – einschließlich des Gebots der Konfliktbewältigung – ergeben (dazu a)). Sodann sind die für die Prüfung im Einzelfall anzulegenden Kriterien zu bestimmen (dazu b)).

a) Vorgaben aus dem Abwägungsgebot/Gebot der Konfliktbewältigung

Das rechtsstaatliche Abwägungsgebot verlangt, dass eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass die Bedeutung der betroffenen Belange weder verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.⁴ Das Abwägungsgebot stellt ein von einer

³ siehe z.B. Masing/Eckart, Bedarf das Recht der Flugverfahren der Reform? Eine Analyse der vorliegenden Reformvorschläge vor dem Hintergrund des geltenden Rechts und der hierzu ergangenen Rechtsprechung, UPR 2016, 131 ff.

⁴ Wöckel, Schutz vor Fluglärm bei der Festlegung von Flugverfahren, NVwZ 2016, 347, 352 m.w.N.

gesetzlichen Normierung unabhängiges rechtsstaatliches Korrelat planerischer Gestaltungsfreiheit dar.⁵

Von grundlegender Bedeutung ist, dass das Abwägungsgebot vorliegend auf zwei Ebenen relevant ist: Zum einen gilt es auf der Ebene der Planfeststellung für den Flughafen und bindet die Planfeststellungsbehörde, zum anderen wirkt es bei der Festlegung von Flugverfahren und bindet das BAF. Letzteres ist darin begründet, dass es sich bei der Festlegung von Flugverfahren um eine staatliche Planungsaufgabe handelt, bei der die in der räumlichen Umgebung des Flughafens auftretenden Probleme und Interessenkonflikte bewältigt werden müssen⁶.

Ein Bestandteil des Abwägungsgebotes ist das Gebot der Konfliktbewältigung. Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau eines Flughafens muss grundsätzlich alle durch das Vorhaben geschaffenen bzw. ihm sonst zurechenbaren Konflikte bewältigen.⁷

Diesen Anforderungen kann ein Planfeststellungsbeschluss im Hinblick auf Flugrouten nur genügen, wenn die dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegende prognostische Flugroutenplanung Art und Ausmaß der zu erwartenden Betroffenheiten in der für die Abwägung relevanten Größenordnung realistisch abbildet.⁸ Dafür ist es zwingend erforderlich, dass im Planfeststellungsverfahren jeder beteiligt wird und Gelegenheit zur Erhebung von Einwendungen erhält, der durch Fluglärm abwägungserheblich betroffen werden kann, weil sein Grundstück innerhalb des Einwirkungsbereichs des Flughafens liegt und weder aus tatsächlichen noch aus rechtlichen Gründen auszuschließen ist, dass ein zu seiner Betroffenheit führendes Flugverfahren festgelegt wird. Soweit es um das subjektive Recht auf fehlerfreie Abwägung der eigenen Belange geht, ist eine Repräsentation durch exemplarisch ermittelte andere Betroffene nicht möglich. Das subjektive Recht steht jedem

⁵ Wöckel, Schutz vor Fluglärm bei der Festlegung von Flugverfahren, NVwZ 2016, 347, 352 m.w.N.

⁶ BVerwG, Urt. v. 25.09.2018 – 4 B 8/18 –, Rn 17 in juris; hierzu und zur bereits beschriebenen „Doppelrolle“ der Flugverfahren als sicherheitsrechtliches Instrument einerseits und planerische Raumnutzungsentscheidung andererseits Wöckel, Festlegung von Flugverfahren, S. 132, 184 u. 340.

⁷ vgl. Kupfer, in: Schoch/Schneider, VwVfG, Kommentar, § 72 VwVfG Rn 207, Werkstand: Grundwerk Juli 2020.

⁸ vgl. BVerwG, Urt. v. 31.07.2012 – 4 A 7001.11 u.a. –, Rn 66 in juris; BVerwG, Urt. v. 19.12.2013 – 4 C 14.12 –, Rn 12 in juris; Wöckel, Festlegung von Flugverfahren, S. 138 ff.

Einzelnen zu, dessen schutzwürdige Belange mehr als geringfügig betroffen werden können. Der Plan muss in allen Gemeinden ausgelegt werden, in denen abwägungserhebliche Betroffenheiten möglich sind.⁹

Daraus ergibt sich: In einem Planfeststellungsverfahren für einen Flughafen muss der gesamte Einwirkungsbereich des Flughafens, in dem abwägungserhebliche Auswirkungen möglich sind, betrachtet werden. Das bedeutet insbesondere, dass in räumlicher Hinsicht für den gesamten Einwirkungsbereich des Flughafens, in dem Flugverfahren gemäß Planfeststellungsbeschluss nicht konkret vorgesehen, aber möglich sind, mögliche (Lärm-)Betroffenheiten zumindest überschlägig ermittelt und abgewogen werden müssen. Im Hinblick auf die gegenwärtig laufende Erstellung einer Gesamtlärmbetrachtung ist anzumerken, dass diese selbst dann, wenn sie keine abwägungserheblichen Betroffenheiten in bestimmten Kommunen bzw. Kommuneanteilsbereichen ergeben sollte, nicht rückwirkend den seinerzeitigen Abwägungsmangel „heilen“ kann. Dies gilt erst recht dann, wenn die neue Betrachtung nicht die Lärmbetroffenheiten zum Jahr 1987, sondern nur die aktuellen Lärmbetroffenheiten ermitteln sollte.

Diese Anforderung galt und gilt auch für das Planfeststellungsverfahren, das im Planfeststellungsbeschluss von 1987 mündete. Sie folgt, wie dargelegt, unmittelbar aus dem rechtsstaatlichen Abwägungsgebot als materiell-rechtlicher Anforderung. Zur Vermeidung von Fehlschlüssen ist anzumerken, dass mithin irrelevant ist, ob in zeitlicher Hinsicht für Planfeststellungsverfahren in den 1980er Jahren das Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestand. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist lediglich ein Verfahrensinstrument, das primär zur besseren und vollständigeren Ermittlung der Umweltbetroffenheiten eingeführt wurde. Die materiell-rechtliche Rechtspflicht zur Ermittlung und Abwägung der betroffenen Belange im Einwirkungsbereich des Flughafens bestand und besteht unabhängig hiervon. Der Umstand, dass die Literatur und Rechtsprechung dies regelmäßig erst später ausdrücklich feststellten, ändert ebenfalls an der Rechtspflicht nichts, da diese unmittelbar aus dem verfassungsbasierten Abwägungsgebot fließt.

⁹ BVerwG, Urt. v. 31.07.2012 – 4 A 7001/11 u.a. –, Rn 32 in juris.

b) Anforderungen an die Übereinstimmung des geplanten Flugverfahrens mit dem Planfeststellungsbeschluss

Nach der einschlägigen Rechtsprechung ist im Einzelfall durch Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses zu ermitteln, ob die Festlegung eines konkreten Flugverfahrens noch von diesem gedeckt ist.¹⁰ Die für diese Ermittlung anzulegenden Kriterien werden nachfolgend herausgearbeitet.

Zunächst ist maßgeblich, ob im jeweiligen Einzelfall die geplante Flugverfahrensfestsetzung der Grobplanung aus der Planfeststellung entspricht. Ist dies nicht der Fall, so sind die Konsequenzen in Rechtsprechung und Literatur im Detail strittig:

Das OVG Berlin-Brandenburg hat eine Festlegung eines Flugverfahrens als rechtswidrig angesehen, wenn der Planfeststellungsbeschluss als planungsrechtliche Grundlage konterkariert oder verlassen wird. Im konkreten Fall sah das OVG diese Anforderung als erfüllt an, weil das Flugverfahren abweichend von der (im Planfeststellungsverfahren enthaltenen) Grobplanung über einem Gebiet festgelegt wurde, das erkennbar nicht von den planerischen Festsetzungen getragen war und auf das sich auch die erforderliche UVP-Prüfung deshalb nicht erstreckt hat. Zur Begründung wurde angeführt, dass im vorangegangenen Planfeststellungsverfahren die erforderliche planerische Konfliktbewältigung nicht erfolgt sei.¹¹

Das BVerwG ließ hinsichtlich desselben Flugverfahrens die Frage offen, ob die räumliche Abweichung allein genüge, wandte aber kritisch ein, dass der Umstand, dass eine Planfeststellungsbehörde Auswirkungen auf ein bestimmtes Gebiet nicht betrachtet hat, allenfalls ein Indiz dafür sein könne, dass sie Flugverfahren dort nicht zulassen wollte. Es sei denkbar, dass eine Betrachtung unterblieben sei, weil die Planfeststellungsbehörde die Betroffenen durch die von ihr betrachteten Flugverfahren für vergleichbar mit den Betroffenen durch den Überflug über ein nicht näher betrachtetes Gebiet gehalten hat.¹²

¹⁰ siehe z.B. BVerwG, Urt. v. 19.12.2013 – 4 C 14.12 –, Rn 17 in juris.

¹¹ OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 14.06.2013 – OVG 11 A 10.13 –, Rn 37 in juris.

¹² BVerwG, Urt. v. 18.12.2014 – 4 C 35/13 –, Rn 70 f. in juris.

Die Beantwortung der Frage, ob ein konkretes Flugverfahren noch von einem bestimmten Planfeststellungsbeschluss gedeckt ist, kann nur im Einzelfall erfolgen.

Festzuhalten ist: Im Regelfall bestehen keine Bedenken dagegen, dass ein neues Flugverfahren auf Basis eines Planfeststellungsbeschlusses erlassen werden kann, wenn das konkrete Flugverfahren der im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Flugrouten-Grobplanung entspricht. Ist dies nicht der Fall, bedarf es einer detaillierten Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses. Maßgeblich ist dabei wiederum das rechtsstaatliche Abwägungsgebot¹³, das – zumindest im Rahmen des rechtsstaatlich gebotenen Mindestmaßes – auch im Verfahren zur Flugverfahrensfestlegung greift.¹⁴ Es bewirkt, dass das BAF bei der Flugverfahrensfestlegung die hierzu bei der Planfeststellung für den Flughafen getroffene Prognose berücksichtigen muss.¹⁵ Mithin dürfen die der Flugplatzzulassung zu Grunde liegenden flugverfahrensbezogenen Annahmen bei der nachfolgenden Flugverfahrensfestlegung nicht übergangen werden. Das bedeutet zum einen, dass die Festlegung anderer als der prognostizierten Flugverfahren Gründe voraussetzt, die so gewichtig sind, dass sie eine Abkehr von dem Flugbetriebsmodell und dem daran ausgerichteten „Problembewältigungsmodell“ des Planfeststellungsbeschlusses rechtfertigen. Es muss dargelegt werden, dass bislang unberücksichtigt gebliebene oder zunächst zurückgestellte Gründe einer sicheren, geordneten und flüssigen Verkehrsabwicklung für eine abweichende Festlegung streiten.¹⁶ Diese Gründe müssen umso gewichtiger sein, je stärker die Abweichung ist und je größer die hierdurch neu hervorgerufenen, im Rahmen der Flugplatzzulassung bisher unbewältigten Umgebungskonflikte sind.¹⁷ Ist ein solcher Grund nachgewiesen, ist es eine Frage der Abwägung im Einzelfall, ob sich eine Routenänderung und die mit ihr

¹³ Ausführlich Wöckel, Festlegung von Flugverfahren, S. 142 ff., insb. 143.

¹⁴ siehe BVerwG, Urt. v. 25.09.2018 – 4 B 8/18 –, Rn 12 in juris; Wöckel, NVwZ 2016, 348, 352 m.w.N.

¹⁵ Wöckel, Schutz vor Fluglärm bei der Festlegung von Flugverfahren, NVwZ 2016, S. 349 f. m.w.N.; ausführlich Wöckel, Festlegung von Flugverfahren, S. 143 ff..

¹⁶ Wöckel, Festlegung von Flugverfahren, S. 145; ganz ähnlich bzgl. der inhaltlichen Anforderung, wenn auch mit anderem dogmatischen Ansatz (Planrechtfertigung) Heß, Flugverfahren im luftrechtlichen Mehrebenensystem – Vorschläge für ein Prüfprogramm des BAF bei der Festlegung von An- und Abflugverfahren, UPR 2019, S. 416 ff.

¹⁷ Wöckel, Festlegung von Flugverfahren, S. 143 ff. mit einleuchtender dogmatischer Herleitung u.w.N.; in diesem Sinne auch BVerwG, Urt. v. 31.07.2012 – 4 A 5000.10 u.a. – und 4 A 7001.11 u.a. –, Rn 51 bzw. 84 in juris: „Wechselbeziehung“ von Flugplatzzulassung und Flugverfahrensfestlegung.

einhergehenden neuen Lärmbetroffenheiten damit rechtfertigen lassen, wobei auch die Möglichkeit passiven Schallschutzes gemäß § 75 Abs. 2 S. 2-4 VwVfG bzw. nach dem FluglärmG sowie die eines Teilwiderrufs des Planfeststellungsbeschlusses in Rechnung zu stellen sind.¹⁸ Zudem ist – weitergehend – eine Abweichung regelmäßig unzulässig, soweit hierdurch die Grundzüge des planerischen Konzeptes des Planfeststellungsbeschlusses berührt werden.¹⁹

3. Unzulässigkeit der Festlegung des neues Flugverfahrens auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.09.1987

Nachfolgend wird zunächst erörtert, inwieweit eine Ermittlung und Abwägung von Lärmbetroffenheiten im Planfeststellungsbeschluss vom 15.09.1987 stattfand (dazu a)). Sodann wird in Anwendung der unter 2. b) erarbeiteten Kriterien geprüft, ob der Planfeststellungsbeschluss eine taugliche Grundlage für die Festlegung des geplanten Flugverfahrens darstellt (dazu b)).

a) Ermittlung und Abwägung der Lärmbetroffenheiten im Planfeststellungsbeschluss vom 15.09.1987

Die nachfolgende Gesamtbetrachtung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.09.1987 zeigt, dass die Ermittlung und Abwägung zu den Lärmbetroffenheiten **ausschließlich** für ganz bestimmte, im Planfeststellungsverfahren zu Grunde gelegte Flugrouten erfolgte. Hinsichtlich der hier interessierenden Flüge mit Zielen im Süden bei Abflugrichtung nach Osten war dabei ausschließlich die bisherige TEDGO-Route als Flugroute vorgesehen; nur diese wurde lärmtechnisch betrachtet. Demgegenüber fehlt jegliche Ermittlung und Abwägung hinsichtlich Lärmbetroffenheiten für eine etwaige Flugroute in anderen räumlichen Bereichen, insbesondere in demjenigen, der durch das jetzt im Raum stehende Flugverfahren betroffen wäre.

¹⁸ Wöckel, Festlegung von Flugverfahren, S. 146.

¹⁹ Wöckel, Schutz vor Fluglärm bei der Festlegung von Flugverfahren, NVwZ 2016, S. 350 m.w.N.; Wöckel, Festlegung von Flugverfahren, S. 145.

Dies ergibt sich aus Folgendem:

Aus dem Planfeststellungsbeschlusses vom 15.09.1987 ergibt sich unmittelbar, dass weder die Nürtinger Einwohner noch die Stadt Nürtingen am Planfeststellungsverfahren beteiligt wurden.

Die Stadt Nürtingen ist in der auf S. 75 f. des Planfeststellungsbeschlusses befindlichen abschließenden Auflistung der Orte, in denen die Planfeststellungsantragsunterlagen ausgelegt wurden, nicht genannt. Gemäß S. 76 ff. wurde zudem die Stadt Nürtingen selbst nicht beteiligt. Somit wurde den Einwohnern der Stadt Nürtingen, insbesondere den Grundstückseigentümern im Bereich Nürtingen-Hardt und Nürtingen-Oberensingen, niemals Gelegenheit zur Befassung mit der Planfeststellung und Erhebung von Einwendungen z.B. gegen eine etwaige spätere Flugverfahrensfestlegung im jetzt geplanten Bereich gegeben.

Wie nachfolgende Analyse des Planfeststellungsbeschlusses zeigt, war die fehlende Beteiligung der Nürtinger Einwohner und der Stadt Nürtingen am Planfeststellungsverfahren kein Zufall, sondern basiert darauf, dass die gesamte Abwägung des Planfeststellungsbeschlusses auf der Prämisse beruhte, dass ausschließlich die in der Planfeststellung enthaltenen Flugrouten mit allenfalls geringfügigen Abweichungen festgelegt werden.

Der Planfeststellungsbeschluss führt auf S. 104 unter Punkt 4.1.2 aus:

„Als von den Vorhaben betroffene Gemeinden wurden im Interesse einer umfassenden Information und Beteiligung der Bürger die Gemeinden angesehen, auf deren Gemarkung sich der veränderte Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG in der Fassung der Bekanntmachungsverfügung vom 5. August 1980 - Nr. V 8725 - 13/8 - (Anhang 3 der Planfeststellungsunterlagen) erstreckt. Es wurden ferner die Gemeinden mit einbezogen, deren Gemarkungen von den Fluglärmkonturen äquivalenten Dauerschalls von 55 dB(A) für Zwecke der Bauleitplanung gemäß Anlage 17.3 der Planfeststellungsunterlagen berührt werden, sowie die Gemeinden, die im Bereich der Anflugzonen für Instrumentenanflüge bis zu einer Entfernung von 15 km gelegen sind.“

Somit wurde der Kreis der zu Beteiligten nach dem zu erwartenden Lärm bestimmt. Aus der Intention, alle Betroffenen umfassend zu beteiligen, wird

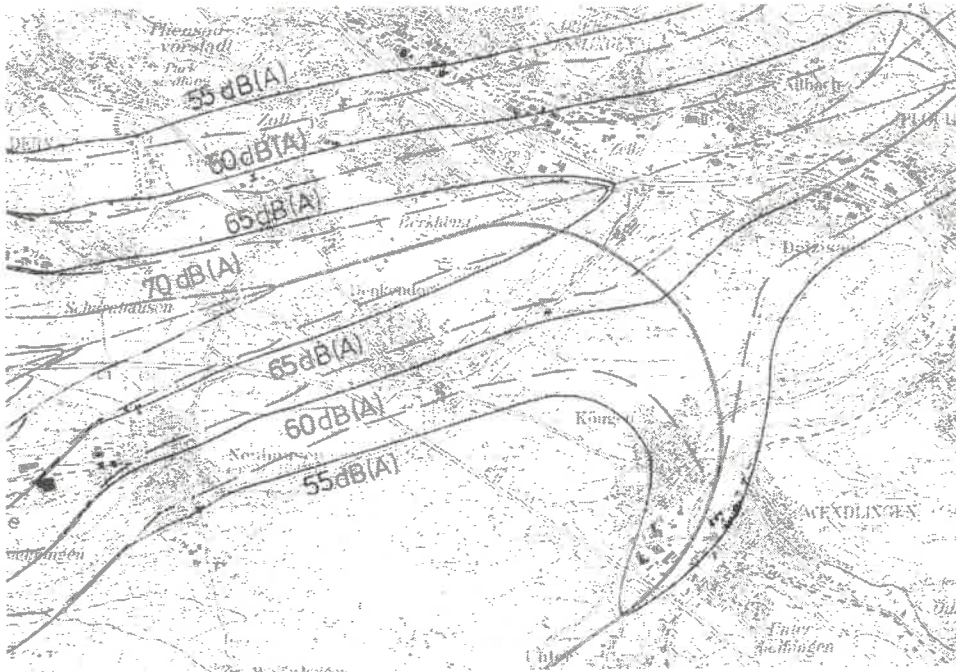
deutlich, dass für die Gemarkung Nürtingen mit keinem abwägungserheblichen Lärm gerechnet wurde. Entscheidend ist nun, wie die Berechnung des zu erwartenden Lärms zustande kam. Die Planfeststellungsunterlagen zeigen, dass hierbei seitens der Planfeststellungsbehörde ausschließlich von ganz bestimmten in der Planfeststellung untersuchten, auf dem damaligen Bestand und Planungsstand basierenden Flugrouten ausgegangen wurde:

Auf S. 485 ff. des Planfeststellungsbeschlusses wird eingehend dargelegt, dass und warum dem Planfeststellungsbeschluss letztlich nicht das in den Planfeststellungsunterlagen beschriebene „Standardverfahren“ oder das im zunächst eingeholten Gutachten zugrunde gelegte Verfahren, sondern aufgrund der spezifischen Verhältnisse des Stuttgarter Flughafens ein Beurteilungspegel nach (seinerzeitiger) DIN 45643 als Dauerschallpegel zu Grunde gelegt wurde. In diesem Rahmen wird auf S. 490 ausgeführt:

„Aufgrund dieser Vergleiche ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, daß sich die Lästigkeit und Störwirkung des Fluglärms mit Hilfe der nach DIN 45643 ermittelten Dauerschallwerte für die einzelnen Immissionsorte und die sich hieraus ergebenden Dauerschallkonturen am besten beurteilen und abwägen lassen.“

Der vorgenannte Satz steht unter der Überschrift „Beurteilungspegel nach DIN 45643, Teil 3“. Die hiernach erfolgte Beurteilung enthält die im Planfeststellungsbeschluss erwähnte „Plananlage 3“, die als **Anlage 2** beigelegt ist. Sie trägt den Titel „Fluglärmkonturenvergleich Stand 1978 u. Prognose nach dem Ausbau“. In diesem Dokument sind die künftigen Flugrouten graphisch dargestellt.

Betrachtet man die Flugrouten in **Anlage 2**, so fällt hinsichtlich der nach Osten verlaufenden Routen auf, dass für Flüge Richtung Süden gerade und ausschließlich die bisherige TEDGO-Route enthalten ist. Zur besseren Veranschaulichung ist diese Flugroute in nachfolgend eingefügter Grafik rot dargestellt:



Demgegenüber findet sich für den Bereich der jetzt geplanten Flugroute nicht nur keine Flugrouteneinzeichnung; auch die eingezeichneten Schallkonturen (75 – 55 dB(A)) orientieren sich strikt ausschließlich an den eingezeichneten Flugrouten und berühren die Nürtinger Gemarkung nicht einmal.

Dies zeigt exemplarisch, dass sich die Lärmbetrachtungen im Planfeststellungsverfahren ausschließlich an den im Planfeststellungsverfahren untersuchten und in **Anlage 2** abgebildeten Flugrouten orientierten.

Vorstehendes Ergebnis wird durch die Ausführungen zu An- und Abflugrouten auf S. 510 ff. des Planfeststellungsbeschlusses bestätigt. Diesen lässt sich entnehmen, dass bei der Planfeststellung ausschließlich die konkreten Flugrouten gemäß **Anlage 2** im Blick waren. Einen weiteren Beleg liefern schließlich die Ausführungen auf S. 578 des Planfeststellungsbeschlusses, in denen der Auflagenvorbehalt zu Gunsten des Fluglärmschutzes begründet wird. Dort heißt es:

„Trotz der umfassenden Untersuchungen über die künftige Lärmsituation (...), behielt sich die Planfeststellungsbehörde gemäß Auflage A.II.2.6 (...) die Möglichkeit vor, weitere Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm anzuordnen. Dies gilt insbesondere für den

Fall, dass nach Vermessung und Festlegung der An- und Abflugrouten durch die Bundesanstalt für Flugsicherung geringfügige Änderungen auftreten sollten, mit denen zwar nach dem derzeitigen Stand nicht zu rechnen ist, die jedoch nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können.“

Daraus folgt, dass die Planfeststellungsbehörde davon ausging, dass sich bzgl. der in **Anlage 2** abgebildeten Flugrouten allenfalls noch geringfügige Änderungen ergeben. Für diesen Fall soll die Auflage sicherstellen, dass dann seitens der FSG notwendige Unterlagen vorzulegen und ggf. entsprechende Messungen vorzunehmen sind.

Damit ist offensichtlich, dass sich die Lärmbetrachtungen im Planfeststellungsverfahren, mithin auch die Untersuchung und Abwägung etwaiger Schallbetroffenheiten, ausschließlich auf die in **Anlage 2** abgebildeten Flugrouten bezogen.

Zusammenfassend lässt sich damit feststellen, dass etwaige Lärmbetroffenheiten im Bereich Nürtingen-Hardt und Nürtingen-Oberensingen durch mögliche Flugverfahren im jetzt geplanten räumlichen Bereich nie zum Gegenstand der Ermittlung und Abwägung im Planfeststellungsverfahren gemacht wurden. Es gibt keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass auch nur die Möglichkeit von Flugverfahren, die mehr als geringfügig von der Grobplanung abweichen, gesehen und diese Möglichkeit mit ihren Konsequenzen für die Betroffenen Dritter in die Abwägung eingestellt wurden.

b) Unzulässigkeit der Festlegung des geplanten Flugverfahrens

In einem Planfeststellungsverfahren für einen Flughafen muss der gesamte Einwirkungsbereich des Flughafens, in dem abwägungserhebliche Auswirkungen möglich sind, betrachtet werden. Das bedeutet insbesondere, dass in räumlicher Hinsicht für den gesamten Einwirkungsbereich des Flughafens, in dem Flugverfahren gemäß Planfeststellungsbeschluss nicht konkret vorgesehen, aber möglich sind, mögliche Lärmbetroffenheiten ermittelt, in die Abwägung eingestellt und korrekt abgewogen werden müssen (siehe 2.a)).

Im vorliegenden Fall gibt es zwei Möglichkeiten: Die erste Option besteht darin, dass die Planfeststellungsbehörde bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.09.1987 davon ausging, dass der von dem jetzt geplanten Flugverfahren betroffene räumliche Bereich gar nicht zum Einwirkungsbereich des Flughafens zählt bzw. die Festlegung eines Flugverfahrens in diesem Bereich aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen ausgeschlossen ist. Dies ist zumindest denkbar, da insbesondere die Steigfähigkeit von Verkehrsflugzeugen als maßgebliche technische Limitierung seit 1987 massiv zugenommen haben dürfte²⁰, mithin unter diesem Gesichtspunkt nunmehr neue Flugrouten in Betracht kommen, und sich die jetzt geplante Flugroute nach meinem Kenntnisstand dadurch auszeichnet, dass sie insbesondere aufgrund der erforderlichen Steigleistung nur durch Flugzeuge mit hoher Steigfähigkeit bzw. relativ geringem Gewicht nutzbar wäre. Zudem spricht für diese Variante, dass die Planfeststellungsbehörde ausweislich ihrer Ausführungen auf Seite 104 Unterpunkt 4.1.2 eine „umfassende Information und Beteiligung der Bürger“ und deshalb eine breite Beteiligung von möglicherweise erheblich Lärmbetroffenen vornehmen wollte. Eine Nichtbeteiligung der Nürtinger Einwohner am Planfeststellungsverfahren war mit dieser erklärten Zielsetzung der Planfeststellungsbehörde nämlich nur vereinbar, wenn diese davon ausging, dass im jetzt geplanten räumlichen Bereich keine Flugrouten festgelegt werden.

Sollte die Planfeststellungsbehörde seinerzeit eine Flugroute im jetzt geplanten Bereich als außerhalb des Einwirkungsbereichs liegend bzw. rechtlich oder technisch ausgeschlossen angesehen haben, so würde die Festlegung der geplanten Flugroute auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.09.1987 dem Abwägungsgebot widersprechen. Das BAF dürfte mithin das geplante Flugverfahren nicht festlegen.

Die zweite Möglichkeit besteht darin, dass im Planfeststellungsverfahren unter Verstoß gegen o.g. rechtliche Anforderungen versäumt wurde, Lärmbetroffenheiten auf Gemarkung von Nürtingen-Oberensingen und Nürtingen-Hardt im Hinblick auf mögliche Flugrouten wie das jetzt geplante Flugverfahren zumindest überschlägig zu betrachten. Ungeachtet der – im Detail umstrittenen – Frage, wie eingehend die Betrachtung solcher Bereiche erfolgen

²⁰ Siehe zu weiteren technischen Faktoren mit Einfluss auf mögliche Flugrouten Wöckel, Festlegung von Flugverfahren, S. 116 m.w.N.

muss, steht fest, dass es zumindest einer überschlägigen Betrachtung bedarf; die Planfeststellungsbehörde müsste zumindest die Lärmbelastungen bei Festlegung eines Flugverfahrens in diesem Bereich als vergleichbar mit den Belastungen eines in der Grobplanung enthaltenen Flugverfahrens angesehen haben. Fehlt – wie hier – selbst eine solche überschlägige Betrachtung, gilt in jedem Fall, dass das geplante Flugverfahren nicht auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.09.1987 festgelegt werden darf. Denn die vorzunehmende (s.o. 2. b)) Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Planfeststellungsverfahren, das durch den Planfeststellungsbeschluss vom 15.09.1987 abgeschlossen wurde, führt zum Ergebnis, dass die Festlegung des konkreten Flugverfahrens inhaltlich nicht mehr durch ihn gedeckt ist. Dies leitet sich wie folgt her:

Legt man die unter vorstehend 2.b) erarbeiteten Anforderungen an, so ist zunächst zu ermitteln, inwieweit das geplante Flugverfahren von der Grobplanung der Flugrouten im Planfeststellungsbeschluss abweicht. Hierzu ist festzustellen, dass das geplante Flugverfahren einen räumlichen Bereich in Anspruch nimmt (insb. Wolfschlugen, Nürtingen-Hardt und Nürtingen-Oberensingen), der nicht einmal ansatzweise im Bereich der Grobplanung der Flugrouten im Planfeststellungsbeschluss, die **Anlage 2** zu entnehmen ist, liegt. Gegenüber den üblichen geringfügigen Abweichungen, mit denen ein Abflugkorridor in den eine oder andere Richtung verschoben wird, was offenbar auch auf S. 578 des Planfeststellungsbeschlusses mit „geringfügigen Abweichungen“ ins Auge gefasst war, würde hier ein vollständig neues, zusätzliches Flugverfahren im zuvor „unberührten“ Raum festgelegt. Zudem ist das gesamte flugroutenbezogene Lärmschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses – wie vorstehend unter 3.a) gezeigt wurde – darauf ausgerichtet, dass die aus **Anlage 2** ersichtlichen Flugrouten mit allenfalls geringfügigen Abweichungen festgelegt werden. Dass erhebliche Abweichungen hierzu gerade mit Betroffenheiten auf Nürtinger Gemarkung nicht in der Vorstellung der Planfeststellungsbehörde lagen, zeigt die fehlende Beteiligung der Nürtinger und der Stadt Nürtingen im Planfeststellungsverfahren.

Bei dieser Sachlage setzt die Festlegung des geplanten Flugverfahrens Gründe voraus, die so gewichtig sind, dass sie eine Abkehr von dem Flugbetriebsmodell und dem daran ausgerichteten „Problembewältigungsmodell“ des Planfeststellungsbeschlusses rechtfertigen. Dafür muss es zunächst –

als notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung – bislang unberücksichtigt gebliebene oder zunächst zurückgestellte Gründe geben, die die Festlegung des Flugverfahrens zur Ermöglichung einer sicheren, geordneten und flüssigen Verkehrsabwicklung erfordern.

Solche Gründe wurden indes seitens der DFS bzw. den Befürwortern des neuen Flugverfahrens bislang nicht vorgetragen und sind auch nicht ersichtlich: Als Hauptgrund für das neue Flugverfahren wurde angeführt, dass eine Verbesserung der Gesamtlärmbetroffenheiten in der Einwohnerschaft im Einwirkungsbereich des Flughafens erzielt würde. Selbst wenn eine solche Verbesserung der Gesamtlärmbetroffenheit erzielt würde, wäre dies indes kein Grund, der zu einer sichereren, geordneteren oder flüssigeren Abwicklung des Luftverkehrs führt. Hinsichtlich der Sicherheit gilt, dass gemäß der uns vorliegenden Stellungnahme der DFS

„aus Procedure-Design-Sicht [...] die Variante 1 zu bevorzugen [ist], da alle anderen Varianten extrem von ICAO-Vorgaben abweichen und aus dieser Sicht eine Umsetzung unwahrscheinlich erscheint“.

Dies verstehe ich so, dass allenfalls die Variante 1 aus Sicherheitssicht gegenüber der bestehenden TEDGO-Route neutral wäre, jedoch keine der Varianten eine Verbesserung der Sicherheit gegenüber dem status quo bedeutet.

Auch für eine geordnetere oder flüssigere Abwicklung des Luftverkehrs liegen keine Anhaltspunkte vor. Die Angaben zu angeblichen Treibstoffeinsparungen, die neben der angeblichen Lärmbetroffenheitsverbesserung als „Nebengrund“ ins Feld geführt wird bzw. wurde, mögen zutreffen oder auch nicht; der Punkt ist irrelevant, da er die Sicherheit, Geordnetheit und Flüssigkeit des Flugverkehrs nicht beeinflusst. Somit ist festzuhalten: Das neue Flugverfahren würde die Sicherheit, Geordnetheit und Flüssigkeit des Flugverkehrs gegenüber der bestehenden TEDGO-Route nicht verbessern.

Ebenso sieht es mit der Frage aus, ob Gründe vorliegen, die ein Abweichen von dem Flugbetriebsmodell und „Problembewältigungsmodell“ der Planfeststellung rechtfertigen. Wie bereits dargelegt wurde, liegt dem Planfeststellungsbeschluss vom 15.09.1987 ersichtlich das Konzept zu Grunde, die

Flugbewegungen grundsätzlich auf den dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde gelegten, in **Anlage 2** dargestellten Flugrouten abzuwickeln. Für diese – und nur für diese – Flugrouten hat sich die Planfeststellungsbehörde, wie die Erörterungen auf S. 485 ff. des Planfeststellungsbeschlusses zeigen, intensiv damit auseinandergesetzt, welches die beste Methode zur Bestimmung der Fluglärmbelastungen ist, und ist dabei gut begründet zu einer auf die spezifischen Verhältnisse des Stuttgarter Flughafens angepassten Lösung gekommen. Etwaige erheblich hiervon abweichende Flugrouten sind nicht einmal als Möglichkeit erwähnt, geschweige denn Untersuchungen hierfür durchgeführt worden. Das dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegende Flugbetriebsmodell und „Problembewältigungsmodell“ besteht mithin in einer sehr komplexen und spezifischen, gerade und nur auf die in **Anlage 2** vorgesehenen Flugrouten zugeschnittenen Modell. Daraus folgt, dass nur schwerwiegende Gründe ein Abweichen von dem Flugbetriebsmodell und „Problembewältigungsmodell“ der Planfeststellung rechtfertigen könnten. Da – wie festgestellt – jedenfalls nach dem bislang bekannten und vorgetragenen Sachverhalt das geplante neue Flugverfahren keine Vorteile für die Sicherheit, Geordnetheit und Flüssigkeit des Flugverkehrs mit sich bringt, scheidet eine Rechtfertigung von vornherein aus.

Dafür, dass die zudem (siehe 2.b)) zu erwägenden Alternativen des passiven Schallschutzes und eines Teilwiderrufs des Planfeststellungsbeschlusses im Zuge der Planung des neuen Flugverfahrens überhaupt geprüft wurden, ist nichts ersichtlich.

Nachdem es bereits an Gründen fehlt, die ihrer Art nach eine Abweichung vom Konzept der Planfeststellung rechtfertigen könnten, braucht und kann nicht in die im nächsten Schritt vorzunehmende Abwägung eingestiegen werden, in der zu ermitteln ist, ob die (der Art nach geeigneten) Gründe so gewichtig sind, dass sie (ausnahmsweise) trotz Widerspruchs zur Grobplanung bzw. dem planerischen Konzept und trotz der gravierenden Neubetroffenheiten eine Festlegung des neuen Flugverfahrens rechtfertigen können. Somit ist im Ergebnis auch irrelevant, dass die erforderliche Prüfung von Alternativen des passiven Schallschutzes und eines Teilwiderrufs des Planfeststellungsbeschlusses offenbar noch nicht erfolgt ist.

Insgesamt ist damit festzustellen:

Unter Anlegung der in Rechtsprechung und Literatur herausgearbeiteten Kriterien ergibt sich, dass die Festlegung jeder der vier Varianten des geplanten Flugverfahrens nicht auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.09.1987 erfolgen darf. Die Festlegung würde jedenfalls gegen das rechtsstaatliche Abwägungsgebot verstoßen.

4. Rechtsschutzoptionen

Würde eine Festlegung des geplanten neuen Flugverfahrens auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.09.1987 erfolgen, so wären sowohl die betroffenen Kommunen, insbesondere die Stadt Nürtingen, als auch betroffene Grundstückseigentümer klagebefugt.

Nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 02.04.1997 können natürliche Personen grundsätzlich Rechtsschutz vor den Verwaltungsgerichten gegen die Festlegung von Flugverfahren ersuchen²¹. In der Folge entschied das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 28.06.2000 – 11 C 13/99 –, dass betroffene Flughafenanwohner gegen die Festlegung von An- und Abflugstrecken von und zu Flugplätzen durch Rechtsverordnung Rechtsschutz im Wege der Feststellungsklage erlangen können.

Somit könnte sowohl seitens der betroffenen Kommunen, insbesondere der Stadt Nürtingen, als auch seitens betroffener Grundstückseigentümer der Rechtsweg in Form der Erhebung einer Feststellungsklage beschritten werden.

5. Zusammenfassung, Anmerkungen und Fazit

Es ist festzuhalten, dass die Festlegung jeder der vier geplanten Flugverfahrensvarianten nach meiner Rechtsauffassung rechtswidrig wäre, weil der Planfeststellungsbeschluss vom 15.09.1987 hierfür keine taugliche Grundlage darstellt. In jedem Fall wäre die Festlegung nicht rechtssicher.

²¹ BVerfG – 1 BvR 446/96 –, Rn. 11 ff. in juris

Dies gründet im Wesentlichen darin, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 15.09.1987 auf dem Konzept beruht, (nur) für ganz bestimmte, definierte Flugrouten (siehe **Anlage 2**) Lärmbetroffenheiten zu ermitteln und abzuwägen. Er geht von der Prämisse aus, dass im Nachgang Flugrouten festgelegt werden, die allenfalls geringfügig von den untersuchten Flugrouten abweichen. (Lärm-)Betroffenheiten außerhalb des Einwirkungsbereichs dieser zu Grunde gelegten Flugrouten wurden nicht ermittelt bzw. zum Gegenstand der Abwägung gemacht. Somit wurde der Planfeststellung ein „Problembewältigungsmodell“ zugrunde gelegt, dass die Festlegung wesentlich von der Planung abweichender Flugverfahren nicht trägt. Das jetzt geplante Flugverfahren widerspricht dem vorgenannten Konzept, weil es eine Flugroute in einem bislang gänzlich unberührten räumlichen Bereich festlegen soll. Die für die Festlegung eines solchen Flugverfahrens erforderlichen Gründe liegen nicht vor.

Sowohl die betroffenen Kommunen, insbesondere die Stadt Nürtingen, als auch betroffene Nürtinger Grundstückseigentümer könnten mittels Feststellungsklage gegen die Flugverfahrensfestlegung vorgehen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Stephan Spilok
Rechtsanwalt

Die modellierten Differenzwerte für einige ausgewählte Beispielorte in den betroffenen Gemeinden zeigen eine deutliche Reduktion für höchstbelastete Orte. Insgesamt werden die Belastungen in der Region ausgeglichener.

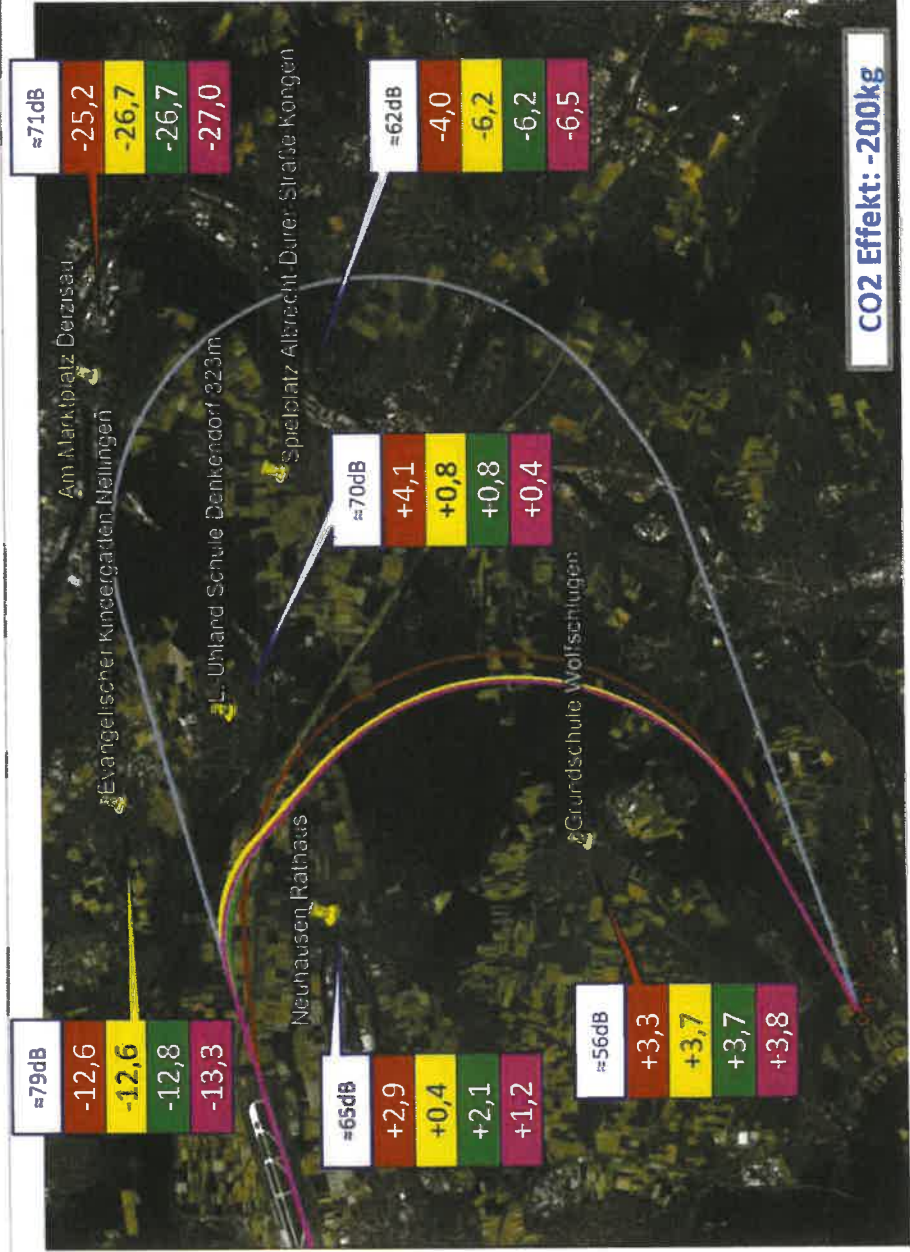
Var. 1	Var. 2	Var. 3	Var. 4
-25,2	+0,8	-11	-13,3

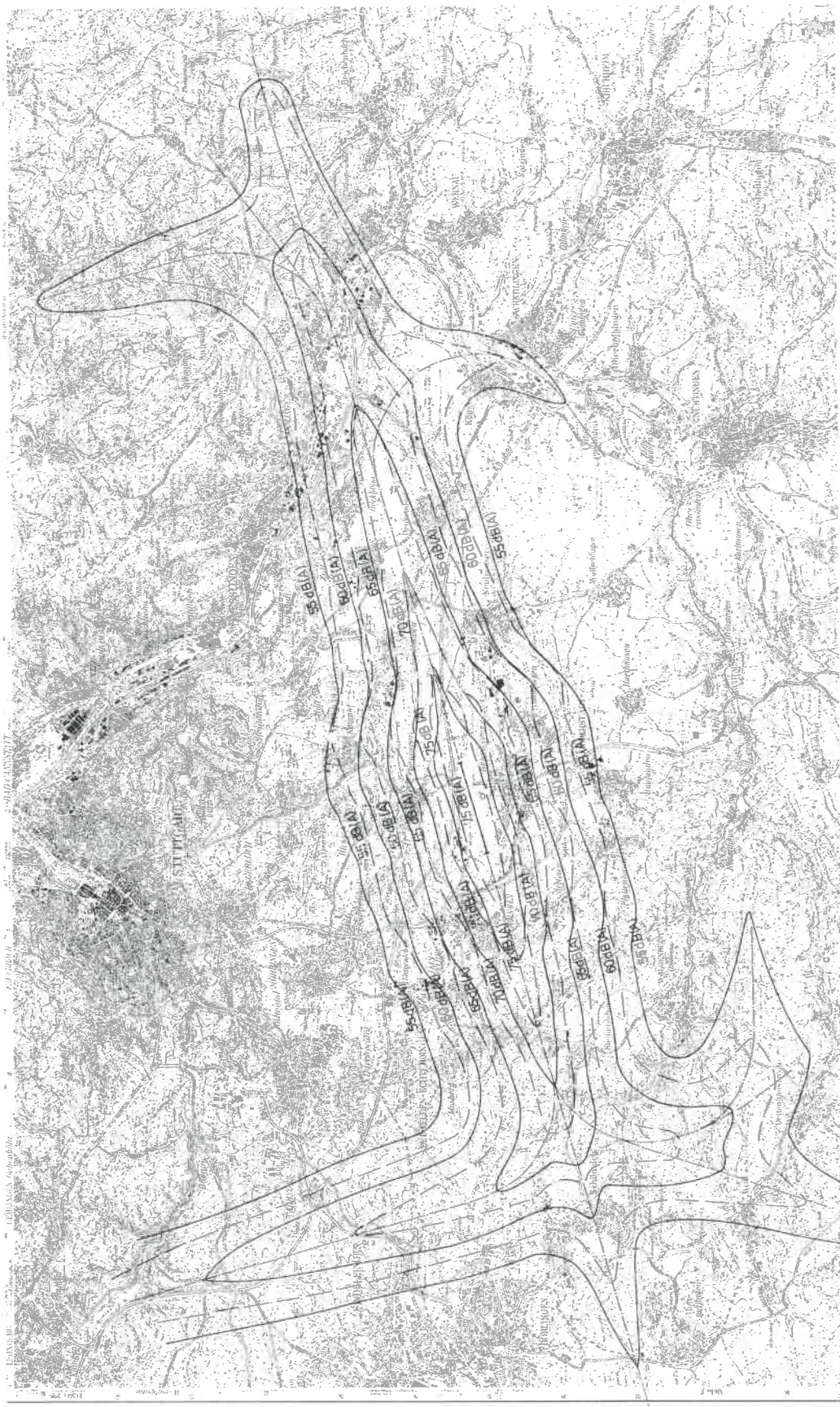
L_{AMax} Differenzwerte der neuen Varianten für ausgewählte Orte. Genauigkeit ortsabhängig Topographiefehler < 0,3 dB

≈65dB

beispielhafter L_{AMax} Wert der bisherigen Route nach TEDGO

Beispielflug
A320-214
170 Passagiere
Startgewicht 65t





AUTOBAHNAMT
BREMEN-WEIMERS

PLANANLAGE 3

FLUGLÄRMKONTURENVERGLEICH

STAND 1978 U. PROGNOSE NACH DEM AUSBAU

ZU

AUSBAU DES FLUGHAFENS STUTTGART

A8 STUTTGART – ULM

STRECKENABSCHNITT: DEGERLOCH – DENKENDORF

Legende

- Berechnete Linien gleichen äquivalenten Dauerschallpegels 55 - 75 dB (A)
- Fluggeräuschbelastung im Jahre 1978
- Fluggeräuschbelastung nach dem Ausbau des Flughafens Stuttgart
- Flugrouten

Vergleich anhand der Beurteilungspegel nach DIN 45643 ohne Berücksichtigung eines Impulsschallpegels.

Maßstab 1 : 50.000

Nach Gutschriften IBL-6/4/76

Anlage 2