

W

Deutscher Bundestag ■ Wissenschaftliche Dienste

**Luftverkehrsrechtliche Voraussetzungen des Betriebs von
Verkehrslandeplätzen**

- Ausarbeitung -



Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages

Verfasser: [REDACTED]

Luftverkehrsrechtliche Voraussetzungen des Betriebs von Verkehrslandeplätzen

Ausarbeitung WD 7 - 3000 - 043/09

Abschluss der Arbeit: 10.03.2009

Fachbereich WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht,
Umweltschutzrecht, Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Telefon: [REDACTED]

Ausarbeitungen und andere Informationsangebote der Wissenschaftlichen Dienste geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Die Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste sind dazu bestimmt, Mitglieder des Deutschen Bundestages bei der Wahrnehmung des Mandats zu unterstützen. Der Deutsche Bundestag behält sich die Rechte der Veröffentlichung und Verbreitung vor. Beides bedarf der Zustimmung der Leitung der Abteilung W.

Inhalt

1.	Einleitung	3
2.	Voraussetzungen des Betriebs eines Verkehrslandeplatzes gemäß § 6 LuftVG i.V.m. § 49 LuftVZO	3
2.1.	Begriffsbestimmung und Abgrenzung	3
2.2.	Genehmigung	4
2.3.	Änderungen, Erweiterungen von Schließung von Flugplätzen	7
2.4.	Planfeststellung	8

1. Einleitung

Die vorliegende Ausarbeitung gibt einen knappen Überblick über die Voraussetzungen für die Anlegung, den Betrieb sowie die Änderung, Erweiterung und die Schließung von Verkehrslandeplätzen im Sinne des Luftverkehrsgesetzes¹. Hierbei wird insbesondere auf bestehende Genehmigungserfordernisse sowie die Grundzüge des Genehmigungsverfahrens eingegangen.

2. Voraussetzungen des Betriebs eines Verkehrslandeplatzes gemäß § 6 LuftVG i.V.m. § 49 LuftVZO²

2.1. Begriffsbestimmung und Abgrenzung

Die Anlage und der Betrieb von Flugplätzen werden primär durch das LuftVG geregelt. **Flugplätze** sind gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände. Einzelheiten und Unterschiede dieser verschiedenen Kategorien von Flugplätzen ergeben sich aus der LuftVZO.

Flughäfen sind gemäß § 38 Abs. 1 LuftVZO Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen **Bauschutzbereich** nach § 12 LuftVG bedürfen.³

Landeplätze sind gemäß § 49 Abs. 1 LuftVZO Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG **nicht** bedürfen und nicht nur als Segelfluggelände dienen. Gemäß § 17 LuftVG kann im Einzelfall bei der Genehmigung von Landeplätzen ein sog. **beschränkter Bauschutzbereich** festgelegt werden.

Ebenso wie bei Flughäfen wird auch bei Landeplätzen weiterhin danach differenziert, ob sie dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind (**Verkehrslandeplätze** bzw. Verkehrs-

1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 7. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2365).

2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Januar 2009 (BGBl. I S. 133).

3 Gemäß § 12 Abs. 2 LuftVG bedarf bei Bestehen eines Bauschutzbereichs die Erteilung einer Baugenehmigung für die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt sowie auf den Start und Landeflächen und den Sicherheitsflächen der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Weitere Baubeschränkungen für den Bauschutzbereich ergeben sich aus § 12 Abs. 3 LuftVG.



flughäfen, vgl. § 49 Abs. 2 bzw. § 38 Abs. 2 LuftVZO) oder nur einem eingeschränkten Benutzerkreis zur Verfügung stehen (Landeplätze bzw. Flughäfen für besondere Zwecke, sog. **Sonderlandeplätze** bzw. Sonderflughäfen).

Technisch unterscheiden sich Landeplätze von Flughäfen im Wesentlichen durch die vorhandenen Anlagen und Einrichtungen.⁴ Hintergrund der Regelung des § 38 Abs. 1 LuftVZO ist die Überlegung, dass Flugzeuge ab einer bestimmten Größe,⁵ wenn sie im Instrumentenflugverkehr gemäß §§ 36 ff. LuftVO⁶ betrieben werden, grundsätzlich nur auf Flughäfen verkehren sollen. Hierfür sind neben Start- und Landebahnen von mindestens 1500 m Länge und mindestens 30 m Breite auch entsprechende Rollbahnen, Abstellflächen und sonstige Infrastruktureinrichtungen erforderlich. Derartige **flughafentypische Einrichtungen und Anlagen** fehlen bei Landeplätzen. Der **Flugbetrieb auf Landeplätzen** reicht daher von einmotorigen Flugzeugen mit einer Höchstabflugmasse von rund 800 kg **bis zu Flugzeugen mit rund 14 t bis 20 t** Höchstabflugmasse.⁷

Soll der Landeplatz ausschließlich im Flugverkehr nach Sichtflugregeln gemäß §§ 28 ff. LuftVO betrieben werden, sind die an die vorzuhaltenden technischen Einrichtungen zu stellenden Anforderungen geringer als bei Flugverkehr nach Instrumentenflugregeln gemäß §§ 36 ff. LuftVO. Einzelheiten ergeben sich insoweit aus den Richtlinien für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb⁸ sowie die Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuerung von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr.⁹

2.2. Genehmigung

Gemäß § 6 LuftVG bedarf die **Anlegung** oder der **Betrieb** von Flugplätzen einer **Genehmigung**. Dieses Genehmigungserfordernis gilt gleichermaßen für alle Arten von

4 Giemulla/Rathgeb in: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.1, Luftverkehrsgesetz, § 6 Rn. 3.

5 Ab ca. 20 t Höchstabflugmasse; vgl. Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 11; Giemulla/Rathgeb in: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.1, Luftverkehrsgesetz, § 6 Rn. 3.

6 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 12. September 2008 (BGBl. I S. 1834).

7 Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 14; Giemulla/Rathgeb in: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.1, Luftverkehrsgesetz, Stand: Dezember 2008, § 6 Rn. 3.

8 Richtlinien für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb vom 6. November 2001, NfL I – 327/01 – **beigefügt als Anlage 1**.

9 Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuerung von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr vom 18. Februar 2003, NfL I – 94/03 – **beigefügt als Anlage 2**.

Flugplätzen. Gemäß § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG bedarf auch die **wesentliche Erweiterung oder Änderung** der Anlage oder des Betriebs eines Flugplatzes der Genehmigung.

Für das Anlegen neuer oder die Änderung bestehender Flughäfen und **Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich** sieht § 8 LuftVG zusätzlich die Durchführung eines **Planfeststellungsverfahrens** vor. Damit genügt für die öffentlich-rechtliche Zulassung bestimmter Flugplätze allein das Vorliegen einer Genehmigung gemäß § 6 LuftVG, während die Zulassung anderer Flugplätze zusätzlich noch von einer Planfeststellung abhängt.¹⁰ Gemäß § 6 Abs. 1 S. 2 LuftVG ist weiterhin bei Flugplätzen, die einer Planfeststellung gemäß § 8 LuftVG bedürfen, auch eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.¹¹

Die **Voraussetzungen** für die Erteilung einer **Betriebsgenehmigung** für Flugplätze gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG ergeben sich aus § 6 Abs. 2 S. 1 und 3 LuftVG.¹² Gemäß § 6 Abs. 2 S. 1 LuftVG ist vor Erteilung der Genehmigung insbesondere zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der **Raumordnung** entspricht¹³ und ob die Erfordernisse des **Naturschutzes** und der **Landschaftspflege** sowie des **Städtebaus** und der **Schutz vor Fluglärm** angemessen berücksichtigt sind.¹⁴ Gemäß § 6 Abs. 2 S. 3 LuftVG ist die Genehmigung zu versagen, wenn das für den Flugplatz in Aussicht genommene Gelände **ungeeignet** ist oder Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass durch Errichtung oder Betrieb des Flugplatzes die **öffentliche Sicherheit oder Ord-**

10 Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 1. Vgl. zum Verhältnis und zur Reihenfolge von Genehmigung und Planfeststellung Giemulla in: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.1, Luftverkehrsgesetz, Stand: Dezember 2008, § 6 Rn. 70 ff.

11 Vgl. hierzu auch § 15 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S. 1757, 2797), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470).

12 Überblick über die Genehmigungsvoraussetzungen bei Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftrechts, 3. Aufl. 2005, S. 510 f.

13 Vgl. zum Verhältnis zwischen Raumordnung und luftverkehrsrechtlicher Fachplanung eingehend BVerwGE 125, 116 ff. (Rn. 70 ff). In diesem Zusammenhang hat das BVerwG unter Bezugnahme auf das vorgenannte Urteil zuletzt hinsichtlich der Flughafens Berlin-Tempelhof entschieden, dass eine Änderung bzw. Einschränkung einer für einen Flughafen erteilten Betriebsgenehmigung auf einen Landeplatz im Sinne des § 49 LuftVZO im konkreten Fall nicht mit den Festlegungen des Landesentwicklungsplans Flughafenstandortentwicklung in der Fassung der Änderungsverordnung vom 30. Mai 2006 (GVBl. Bln S. 509, abrufbar unter http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/publikationen/lep_fs.pdf, Stand: 10. März 2009) vereinbar wäre, da die im Rahmen der Raumordnung getroffenen landesplanerischen Standortentscheidungen zur endgültigen Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof gemäß § 4 Abs. 1 ROG auch für die für den Widerruf der luftrechtlichen Genehmigungen zuständigen Behörden des Landes Berlin bindend sind. Im konkreten Fall kam damit auch ein Weiterbetrieb der genannten Flughäfen als Landeplatz nicht in Betracht. Vgl. dazu BVerwG, Beschluss vom 29. November 2007, Rn. 17 – **beigefügt als Anlage 3**.

14 Vgl. hierzu detailliert Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 39-56; Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftrechts, 3. Aufl. 2005, S. 513 ff.

nung gefährdet werden.¹⁵ Für die Genehmigung von Verkehrsflughäfen stellt § 6 Abs. 3 LuftVG darüber hinaus weitere Anforderungen.¹⁶

Bei den Genehmigungsvoraussetzungen des § 6 Abs.2 S. 1 LuftVG handelt es sich lediglich um im Rahmen einer **umfassenden Abwägung** zu berücksichtigende Belange.¹⁷ Diese Belange können also im jeweiligen Einzelfall z.B. gegenüber Erfordernissen des Luftverkehrs zurückgestellt werden. Hingegen handelt es sich bei den Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 S. 3 LuftVG um zwingende Erfordernisse, so dass z.B. bei fehlender Eignung des Geländes die Genehmigung **zwingend** zu versagen ist.

Die Genehmigung gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG wird auf **Antrag** erteilt. Zuständig hierfür ist gemäß § 50 LuftVZO die Luftfahrtbehörde des Landes, in dem das für den Betrieb des Landeplatzes vorgesehene Gelände liegt.¹⁸ Die inhaltlichen Anforderungen an den Antrag ergeben sich aus § 51 LuftVZO.¹⁹

Daneben können aufgrund der vielfältigen Auswirkungen eines Landeplatzes auf die Umgebung im Einzelfall auch noch **andere Genehmigungen** wie z.B. Baugenehmigungen erforderlich sein, da die luftverkehrsrechtliche Genehmigung gemäß § 6 LuftVG anders als die Planfeststellung gemäß § 8 LuftVG²⁰ keine Konzentrationswirkung hat.²¹

Die **Erteilung** der Genehmigung durch die Landesluftfahrtbehörde sowie der **Umfang** der Genehmigung richtet sich nach § 52 LuftVZO i.V.m. § 42 Abs. 1 LuftVZO. Danach hat die Erteilung der Genehmigung für die Anlage und den Betrieb des Landeplatzes in Übereinstimmung mit den einschlägigen Vorschriften des nationalen Rechts und des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft sowie mit den für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu erfolgen.²² Die Genehmigung enthält neben Angaben wie Bezeichnung und Lage des

15 Vgl. Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 57-62.

16 Vgl. hierzu detailliert Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 39-66.

17 Vgl. zu dieser Abwägung Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 40 sowie BVerwGE 125, 116 (Rn. 96 ff.)

18 Vgl. Giemulla/Rathgeb in: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.1, Luftverkehrsgesetz, Stand: Dezember 2008, § 6 Rn. 47.

19 Vgl. hierzu Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftrechts, 3. Aufl. 2005, S. 511. Zu den für das Genehmigungsverfahren geltenden Vorschriften vgl. Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 67.

20 Dazu unten 2.4.

21 Vgl. hierzu Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 11a; Giemulla in: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.1, Luftverkehrsgesetz, Stand: Dezember 2008, § 6 Rn. 11a.

22 Vgl. z.B. die Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Landeplätzen für Flugzeuge vom 25. September 1968 (VkB1. S. 572) – **beigefügt als Anlage 4**.

Landeplatzes gemäß §§ 52 Abs. 2 Nr. 1, 42 Abs. 2 Nr. 7 LuftVZO auch die **Arten der Luftfahrzeuge**, die den Landeplatz benutzen dürfen.²³

Darüber hinaus ist auf § 27d LuftVG hinzuweisen. Danach kann der Betreiber eines Flugplatzes im Einzelfall auf Basis einer Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) verpflichtet sein, auf dem Flugplatz **Flugsicherungsbetriebsdienste** und die dafür erforderlichen technischen Einrichtungen vorzuhalten.²⁴

2.3. Änderungen, Erweiterungen von Schließung von Flugplätzen

§ 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG betrifft Änderungen oder Erweiterungen der Anlage oder des Betriebs eines Flugplatzes. Danach bedarf auch die **wesentliche Erweiterung oder Änderung** der Anlage oder des Betriebs eines Flugplatzes der Genehmigung.²⁵ Diese Regelung kann nach Auffassung des BVerwG auch Rechtsgrundlage für die **Schließung** eines Flugplatzes sein.²⁶ Die Änderung von Anlage oder Betrieb eines Flugplatzes ist immer dann wesentlich im Sinne des § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG, wenn durch die Änderung die in § 6 Abs. 2 LuftVG genannten Belange in rechtserheblicher Weise berührt werden oder auch nur berührt werden können.²⁷

Nach der Rechtsprechung des BVerwG liegt eine solche **wesentliche Änderung oder Erweiterung** der Anlage oder des Betriebs eines Flugplatzes immer dann vor, wenn der Flugplatz durch die geplanten Änderungen „sein Gesicht ändert“. Dies ist durch einen Vergleich des bisherigen mit dem geplanten Zustand hinsichtlich quantitativer und qualitativer Veränderungen sowohl des Unternehmens selbst als auch der künftigen Auswirkungen auf die rechtlich geschützten Interessen Dritter zu bewerten.²⁸

Auf Basis des § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG können daher Änderungen der Dimensionierung bzw. der Kapazitäten von Flugplätzen, d.h. sowohl die Vergrößerung als auch die Ver-

23 Vgl. zu Rechtsnatur und Wirkungen der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 101 ff.

24 Vgl. hierzu im Einzelnen Giemulla in: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.1, Luftverkehrsgesetz, Stand: Dezember 2008, § 27d Rn. 1 ff.

25 Vgl. hierzu Giemulla in: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.1, Luftverkehrsgesetz, Stand: Dezember 2008, § 6 Rn. 9; BVerwG, NJW 1980, S. 718 (720).

26 Vgl. BVerwG, Beschluss vom 29. November 2007, Rn. 7 (Anlage 3).

27 Vgl. BVerwGE 56, 110; Giemulla in Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.1, Luftverkehrsgesetz, Stand: Dezember 2008, § 6 Rn. 9 mit Beispielen für wesentliche Änderungen.

28 Vgl. hierzu BVerwG ZLW 1989, S. 143 (152); Giemulla in Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.1, Luftverkehrsgesetz, Stand: Dezember 2008, § 6 Rn. 9; Schwenk/ Giemulla, Handbuch des Luftrechts, 3. Aufl. 2005, S. 527 ff. Vgl. auch Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 78.

kleinerung, vorgenommen werden. Die Durchführung des Änderungsgenehmigungsverfahrens folgt in formeller wie materieller Hinsicht denselben bereits dargestellten Regelungen wie das normale Genehmigungsverfahren.²⁹ Allerdings kommt die Erteilung einer Änderungsgenehmigung gemäß § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG nur solange in Betracht, wie die ursprüngliche Genehmigung noch besteht. Ist hingegen eine einmal erteilte Betriebsgenehmigung bestandskräftig aufgehoben, kommt eine Änderung gemäß § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG nicht mehr in Betracht. In diesem Fall ist ein **neues Genehmigungsverfahren** nach den oben genannten Vorschriften durchzuführen.

2.4. Planfeststellung

Wie bereits erwähnt, kann auch bei Anlegung, wesentlicher Änderung oder Erweiterung von Landeplätzen die **Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens** erforderlich sein.³⁰ Dies ist der Fall, wenn es sich um einen **Landeplatz mit beschränktem Bauschutzbereich** gemäß § 17 LuftVG handelt. Gemäß § 17 LuftVG können die Luftfahrtbehörden bei der Genehmigung von Landeplätzen einen beschränkten Bauschutzbereich festlegen.³¹ In Bauschutzbereichen bedürfen nach den §§ 12 ff. LuftVG Baumaßnahmen sowie sonstige die Flugsicherheit möglicherweise beeinträchtigende Maßnahmen der **Zustimmung der Luftfahrtbehörde**.

Die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereichs kommt in Betracht, wenn es sich bei dem Landeplatz um ein für Zwecke der Luftfahrt **besonders wichtiges Gelände** handelt. Dies soll nach den Umständen des Einzelfalls aus Sicherheitsgründen insbesondere für **Verkehrslandeplätze** in Betracht kommen.³² Ob die Einrichtung eines beschränkten Bauschutzbereichs im Einzelfall erforderlich ist, richtet sich nach **Art und Umfang des auf dem Gelände vorgesehenen Flugbetriebs**.³³ Je größer also die Verkehrsbedeutung eines Flugplatzes ist, also z.B. je mehr Flüge vorgesehen sind und je größer die für die Benutzung zugelassenen Luftfahrzeuge sind, desto eher ist die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereichs erforderlich.

29 Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 78. Vgl. auch oben 2.2.

30 Vgl. zum Verhältnis zwischen Genehmigungsverfahren und Planfeststellungsverfahren § 8 Abs. 6 LuftVG und Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 8 Rn. 11-13.

31 Zu Inhalt und Wirkungen eines beschränkten Bauschutzbereichs vgl. Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 17 Rn. 1 ff.

32 Vgl. Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 17 Rn. 6 unter Verweis auf die Gesetzesbegründung; vgl. auch Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftrechts, 3. Aufl. 2005, S. 533.

33 Vgl. zu diesen Kriterien Giemulla in: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 2, Luftverkehrsverordnungen, Stand: Dezember 2008, § 38 Rn. 4.

Die **Durchführung des Planfeststellungsverfahrens** richtet sich nach § 8 LuftVG sowie § 10 LuftVG in Verbindung mit dem VwVfG³⁴ bzw. den Landesverwaltungsverfahrensgesetzen.³⁵ Gemäß § 8 Abs. 1 S. 2 LuftVG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange³⁶ einschließlich der Umweltverträglichkeit³⁷ im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen. Bei der für das Planfeststellungsverfahren vorgesehenen **Umweltverträglichkeitsprüfung** (UVP) handelt es sich um eine förmliche UVP nach dem UVPG.³⁸ Diese ist gemäß § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Das Ergebnis der durchzuführenden UVP ist im Rahmen der **planerischen Abwägung**³⁹ zu berücksichtigen.⁴⁰ Gemäß § 8 Abs. 1 S. 3 LuftVG sind weiterhin zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft die geltenden **Fluglärmgrenzwerte**⁴¹ zu beachten.

Dem Planfeststellungsverfahren vorgeschaltet ist in der Regel ein **Raumordnungsverfahren** nach § 15 ROG⁴² i.V.m. § 1 Nr. 12 ROV^{43, 44}. Wird ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, so schließt dieses die Umweltverträglichkeitsprüfung mit ein.⁴⁵

Unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 2 LuftVG kann anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. Bei Änderungen oder Erweiterungen von **unwesentlicher Bedeutung** gemäß § 8 Abs. 3 LuftVG können Planfeststellung und Plangenehmigung unterbleiben.⁴⁶

-
- 34 Verwaltungungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), geändert durch Artikel 4 Abs. 8 des Gesetzes vom 5. Mai 2004 (BGBl. I S. 718).
- 35 Vgl. Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftrechts, 3. Aufl. 2005, S. 540 ff; Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 8 Rn. 3. Zum Verhältnis zwischen Planfeststellung und Genehmigung gemäß § 6 LuftVG vgl. ausführlich Giemulla in: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.1, Luftverkehrsgesetz, Stand: Dezember 2008, § 6 Rn. 70 ff. und § 8 Rn. 3 ff.
- 36 Vgl. Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 8 Rn. 13a-20.
- 37 Vgl. insgesamt zur Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG bei Anlegung, Änderung sowie Erweiterung von planfeststellungspflichtigen Flugplätzen Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 96.
- 38 Detailliert Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 96.
- 39 Vgl. hierzu Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 8 Rn. 1 sowie § 10 Rn. 32.
- 40 Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 8 Rn. 19.
- 41 Vgl. dazu Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I 2007, 2550) sowie Giemulla/Rathgeb in: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.1, Luftverkehrsgesetz, Stand: Dezember 2008, § 8 Rn. 2b.
- 42 Raumordnungsgesetz (ROG) vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2081, 2102), zuletzt geändert durch Artikel 9 Nr. 2 Satz 2 der Verordnung vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986, Inkrafttreten der Änderung am 01.07.2009).
- 43 Raumordnungsverordnung (ROV) vom 13. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2766), zuletzt geändert durch Artikel 2b des Gesetzes vom 18. Juni 2002 (BGBl. I S. 1914).
- 44 Vgl. hierzu Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 6 Rn. 97.
- 45 Vgl. Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 8 Rn. 14 f.
- 46 Vgl. hierzu Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 2008, § 8 Rn. 27 ff.

Die Planfeststellung hat gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG **Konzentrationswirkung**. Danach ersetzt der Planfeststellungsbeschluss alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Die Planfeststellung bündelt damit im Grundsatz in einer umfassenden Sachentscheidung durch eine Behörde alle in Betracht kommenden Belange und Gesichtspunkte und regelt rechtsgestaltend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und den durch den Plan betroffenen. Hiervon **ausgenommen** sind gemäß § 9 Abs. 1 S. 3 LuftVG lediglich die Entscheidungen des BMVBS gemäß § 27d Abs. 1 und 4 LuftVG sowie Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden auf Grund des Baurechts, so dass neben der Planfeststellung eine **Baugenehmigung** für die Betriebsanlagen und sonstigen baulichen Anlagen des Flugplatzes erforderlich ist.⁴⁷

Nicht der Planfeststellung gemäß § 8 LuftVG bedürfen hingegen Änderungen, die sich nicht (zumindest auch) auf die baulichen Anlagen sondern ausschließlich auf den **Betrieb** des betreffenden Flugplatzes beziehen. Hier verbleibt es ggf. bei der Notwendigkeit der Durchführung eines Genehmigungsverfahrens gemäß § 6 LuftVG.



47 Vgl. Giemulla/Rathgeb in: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 1.1, Luftverkehrsgesetz, Stand: Dezember 2008, § 8 Rn. 18 f.