

Zum Ablehnungsschreiben der Petition 1-18-12-962-004760 (Abschaffung der kurzen Südabkurvung) durch das Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) vom 14.09.2017

Grundsätzlich ist festzustellen, das **Antwortschreiben negiert/ignoriert alle Fakten und vor allem Beweisdokumente der Beschlussempfehlung.**

Im Einzelnen:

BMVI:

"Im Planfeststellungsbeschluss werden unter Punkt 10.6.1.4.1 zwar Aussagen zu An- und Abflugverfahren getroffen, eine Beschränkung auf 30 Tonnen maximales Startgewicht ist jedoch nicht enthalten."

Klarstellung:

Die Aussage ist für sich genommen richtig, eine 30-Tonnen-Variante ist explizit im Planfeststellungsbeschluss nicht aufgeführt. Allerdings, im PFB sind die unterschiedlichen Flugrouten im Einzelnen generell nicht dokumentiert, d.h., dass die 30 Tonnen-Variante dort auch nicht aufgeführt sein kann. Die Beschlussempfehlung des Bundestages besagt dies im Übrigen auch nicht.

Zudem, in einem Grundsatzurteil (4 C 14.12 vom 19.12.2013) zur Flugroutenplanung im PFB hat das Bundesverwaltungsgericht ausgeführt:

- Absatz 12, Seite 8: „*Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau eines Flughafens muss die....prognostische Flugroutenplanung nach Art und Ausmaß der zu erwartenden Betroffenheiten in der für die Abwägung **relevanten Größenordnung** realistisch abbilden.*“
- Absatz 19 Seite 9 (3) „*Ergibt die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses, dass er das von der Beklagten festgelegte Flugverfahren nicht zulässt, ist die Festlegung in die Abwägung dieses Verfahrens rechtswidrig*“.

Im PFV wurde von der Deutschen Flugsicherung (DFS) für die „dem prognostizierten Flugbetrieb zugrundegelegten An- und Abflugverfahren“ für die Kurze Südabkurvung aber **nachweislich die 30 Tonnen Variante zugrunde gelegt**. Das ist in folgenden Schriftstücken dokumentiert.

- Protokoll vom 29.07.03 zwischen der DFS und dem Flughafen Leipzig-Halle zu den künftigen An- und Abflugrouten:
„Eine verkürzte Abflugroute BAMKlxD/RELKOxD verläuft bereits nach dem Start in Richtung Süden. Diese Route ist auf Forderung der Flughafen Leipzig/ Halle GmbH im Zeitraum von 06-22 Uhr nur durch Luftfahrzeuge bis 30 t MTWO zu nutzen.“

- e-mail DFS an Flughafen Leipzig–Halle vom 16.06.2006
„Abflüge auf der Kurzabflugstrecke 08R/L werden nur am Tage durchgeführt und nur bis zu einer Luftfahrzeugkategorie A und B (30 MTWO)“
- PM des Regierungspräsidiums Leipzig vom 19.07.2007
„Diese Abflugroute ist mit folgendem, zwischen dem Flughafen und der Flugsicherung vereinbarten Annahmen in die lärmphysikalische Beurteilung eingegangen:Nutzung nur durch Flugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht von 30 Tonnen“
- Schreiben des Sächsischen SMWA an das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28.08.2007
„Diese Route ist auf Forderung der Flughafen Leipzig/ Halle GmbH im Zeitraum von 06–22 Uhr nur durch Luftfahrzeuge mit 30 t MTWO zu nutzen“...Insofern kann das LBA nicht ohne Not Regelungen treffen, deren Lärmwirkung über das im Planfeststellungsverfahren maßgebliche Maß hinausgehen.“

BMVI:

“In den Gerichtsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht bzw. dem Sächsischen Oberverwaltungsgericht wurde die Rechtmäßigkeit der festgelegten Flugverfahren bestätigt.“

Klarstellung:

Diese Behauptung für sich allein gestellt ist falsch. Die Urteile müssen differenziert und mit Augenmerkt auf die Begründung betrachtet werden.

Richtig ist:

1. Das Oberverwaltungsgericht bestätigte nach dem Revisionsurteil des Bundesverwaltungsgerichts in seinem Urteil 1C6/14 vom 16.09.2016
„..., dass das prognostizierte Flugverfahren nur für Flugzeuge mit einem Startgewicht von maximal 30 t gedacht war, die von der Südbahn des Flughafens Leipzig in Richtung Osten starten, während das aktuelle Flugverfahren von Flugzeugen mit einem Startgewicht bis zu 136 t von beiden Bahnen des Flughafens genutzt werden darf.“
2. **Den Revisionsprozess vor dem BVerwG hat das Luftfahrtbundesamt gegenüber dem Kläger „Grüne Liga Sachsen“ verloren.** Das BVerwG hat sodann den Prozess an das OVG zurücküberwiesen, u.a. um zu klären, ob im PFV die zu erwartenden Betroffenheiten in der für die Abwägung **relevanten Größenordnung** realistisch abgebildet wurden. Dazu hat das OVG dann eindeutig entschieden, *„dass das prognostizierte Flugverfahren nur für Flugzeuge mit einem Startgewicht von maximal 30 t gedacht war.“*
3. Die tatsächliche Abweisung der Klage der "Grünen Liga" beruht auf der Urteilbegründung, das *“das Flugverfahren in seiner aktuellen Ausprägung jedenfalls mit dem im Planfeststellungsverfahren betrachteten Flugverfahren in seinen Auswirkungen vergleichbar ist, wie es die Beklagte (Luftfahrtbundesamt) ausführt.“* (OVG Abs.54). Das Urteil bezieht sich ausschließlich auf die „Auswirkungen“ auf die Vogelwelt.

BMVI:

"Im Klageverfahren des Herrn Dr. Weickert gegen die Bundesrepublik Deutschland ('kurze Südabkurvung') erging keine Entscheidung in der Sache, da Herr Dr. Weickert seine Klage am 06.12.2016 zurückgenommen hat."

Klarstellung:

Es handelte sich hierbei um eine Klage der Bürgerinitiative, die stellvertretend für die Betroffenen von Herrn Müller und Herrn Dr. Weickert geführt wurde. Die Rücknahme erfolgte, da der BI die finanziellen Mittel (ca. 25.000 €) zur Fortsetzung der Klage fehlten. Umso wichtiger für das Demokratieverständnis der Bürger, dass Rechtdurchsetzung nicht an fehlenden finanziellen Mitteln scheitert.

Fazit:

Die Ablehnung negiert die gesamte Aktenlage und Beweisführung der Petition. Das BMVI versucht mit "Nebenschauplätzen" und Ignorierung der Fakten, den eindeutigen, mit höchstem Votum abgeschlossenen, Findungsprozess des Petitionsausschusses in Frage zu stellen, um damit einen einstimmigen, Fraktion übergreifenden, Bundestagsbeschluss auszuhebeln. Wenn dies passiert, wäre dies nach unserer Kenntnis einmalig in der Geschichte des Petitionsausschusses.

Aus Erfahrung des nun schon 10 Jahre währenden Verfahrens ist es aus unserer nicht zielführend, den weiteren "Dialog" argumentativ mit dem BMVI schriftlich zu führen. Dies kann nur in direkten Gesprächen unserer BI mit dem BMVI erfolgen, fordernd unterstützt von Leipziger Bundestagsabgeordneten jener Parteien, die seinerzeit im Petitionsausschuss waren und vom Petitionsausschuss an sich.

Für die betroffenen Bürger ist es schon ein wesentlicher Unterschied ob die Route innerhalb eines halben Jahres, wie im PFV versprochen, von max. 44 Kleinflugzeuge bis 30 Tonnen überflogen werden darf oder, wie die jetzige LBA-Verordnung es zulässt, mit Großflugzeugen bis 136 Tonnen (z.B. Boeing752/DHL) unbegrenzt tagsüber genutzt werden kann.