

2. Mai 2007

Anti-Lärm-Pakt: Fraport will Pflicht zum Lärmschutz abwälzen

Gestützt vom Mythos, dass ein Ausbau die Wirtschaft stimuliere, verlangt Fraport unter dem Deckmantel eines Regionalfonds ungeniert Subventionen, die durchaus die Milliardenhöhe erreichen könnten. In der Mediation wurde ein Anti-Lärm-Paket, kein Pakt vereinbart - eine Bringschuld der Fraport, kein Auftrag, Lärmschutz auszuhandeln. Kernsatz des Anti-Lärm-Pakets ist " Eine Selbstverpflichtung der FAG (Bem.: Jetzt Fraport) zur kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung. Die FAG sollte mit Nachdruck das Ziel verfolgen, sich im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung von Fluglärm zu entwickeln." Und es war auch klar, dass Fraport den Lärmschutz finanzieren muss – so, wie es auch die Gesetze vorsehen.

Wirksamen Lärmschutz wird es nur geben, wenn Verlärmung teurer wird - durch diesen Anti-Lärm-Pakt wird jedoch die Luftfahrt von der Lärmschutzverpflichtung entlastet und es für sie damit attraktiver, auf Lärmschutz an der Quelle zu verzichten. Alle Maßnahmen sind vage formuliert und ihre Umsetzung vom guten Willen der Luftfahrtbetreiber abhängig. Ein Wille, Lärmimmissionen auf das unvermeidbare Maß zu beschränken, war jedoch in den letzten Jahren nicht erkennbar – die Aufzählung möglicher Maßnahmen aktiven Schallschutzes ist ein Eingeständnis, dass man Lärmschutz nicht vorantrieb. Und dies trotz einer entsprechenden gesetzlichen Verpflichtung.

Statt einer nachhaltigen Vereinbarung ist ein Vertrag auf Zeit vorgesehen. Es ist zu befürchten, dass im Hinblick auf den Pakt das Wirtschaftsministerium auf eigentlich notwendige Auflagen im Planfeststellungsbeschluss verzichten könnte – nach Ablauf der Vertragslaufzeit müssen somit die Bürger damit rechnen, weitgehend schutzlos den vom Flugverkehr ausgehenden Belastungen ausgesetzt zu sein. Und statt Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Paket – eine sowieso nur teilweise Kompensation der durch den Ausbau hervorgerufenen Belastungen – umzusetzen, wird der Lärmschutz in Frage gestellt und eine Vereinbarung entworfen, die dem Flughafen langfristig unbegrenzte Wachstumsmöglichkeiten sichert. Sie bleibt nicht nur hinter dem Mediationsergebnis zurück, sondern verzichtet wird sogar auf die Durchsetzung der Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1971 „Der Flughafenunternehmer soll darauf hinwirken, daß bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren unter Berücksichtigung der neuesten Erkenntnisse der Technik dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens so weit wie möglich Rechnung getragen wird.“

Gefordert wird ein Klageverzicht gegen ein privates Unternehmen als Voraussetzung für einen Empfang von zumindest teilweise öffentlichen Mitteln. Und dies in einer Weise, dass Bürger, deren Kommunen aus guten Gründen klagen, einen nur geringen

Anspruch auf Lärmschutz haben. Dies wäre ein elementarer Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz und gegen das Grundrecht auf effektiven Rechtsschutz.

Was den Anspruch auf passiven Schallschutz angeht, besteht derzeit Rechtsunsicherheit. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm hält das Ende Dezember 2006 beschlossene Fluglärmgesetz für verfassungswidrig und geht davon aus, dass das Bundesverfassungsgericht sich mit ihm befassen müssen, falls der Bundespräsident es unterschreiben sollte. Somit besteht die Gefahr, dass man hier voreilig auf Ansprüche verzichtet, die man nach einem Urteilsspruch des Bundesverfassungsgerichts womöglich geltend machen könnte.

Grundsätzlich hält die Bundesvereinigung gegen Fluglärm einen Anti-Lärm-Pakt zwischen Kommunen und Luftfahrtbetreibern für sinnvoll. Dieser Pakt müsste jedoch einerseits über das hinausgehen, was im Anti-Lärm-Paket und im Nachtflugverbot vorgesehen ist – insbesondere muss er nachhaltigen Bestand haben und bei der Abwägung zwischen Lärmschutz und wirtschaftlichen Interessen der Luftfahrt der Lärmschutz Vorrang haben -, andererseits sollte die Gegenleistung der Kommunen in erster Linie darin bestehen, keine weitere Besiedlung in lärmbelasteten Zonen zuzulassen. Dabei ist weder verhandelbar die Lärminderungspflicht der Luftfahrtbetreiber noch die Anwendung des Verursacherprinzips beim passiven Schallschutz. Zum finanziellen Ausgleich bietet sich an, die Aufteilung des Gewerbesteuersteueraufkommens des Flughafens und der auf ihm ansässigen Unternehmen nach den Flächen, die einer fluglärmbedingten Siedlungsbeschränkung unterliegen, zu bemessen. Einen Klageverzicht lehnen wir ab – die Bürger haben einen Anspruch darauf, dass gerichtlich geklärt wird, ob der Ausbau überhaupt vor allem unter dem Aspekt, dass im Planfeststellungsbeschluss von 1971 die Genehmigung einer weiteren Bahn ausgeschlossen wurde, gerechtfertigt ist.

Dr. Berthold Fuld, Tel. erreichbar 06172 808415

Stellv. Vorsitzender der BVF (Bad Homburg)