

Anschrift der Geschäftsstelle: 40210 Düsseldorf, Gruppellostr.3; Telefon (0211) 668 5071, Fax (02 11) 668 5073

18. Januar 2008

Planfeststellungsbeschluss ohne konkretisierten Lärmschutz

Aus einer ersten Durchsicht des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Frankfurter Flughafens hat die Bundesvereinigung gegen Fluglärm die Erkenntnis gewonnen, dass die Lärmschutzproblematik ungenügend behandelt wurde. Wie Berthold Fuld, Sprecher der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, ausführte, wurde kein Lärmschutzbereich festgelegt, in dem Betroffene Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen haben. Dies soll erst in einer nachfolgenden Rechtsverordnung geregelt werden. Dabei sollen die Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes angewandt werden, die deutlich schlechter sind als die in den letzten Jahren andernorts angewandten Werte. Überhaupt nicht bestimmt ist, welche Innenwerte durch Schallschutzmaßnahmen erreicht werden sollen. Betroffene können dem Beschluss somit nicht entnehmen, ob und in welchem Maße sie Anspruch auf Ausgleichsmaßnahmen haben. Dies hängt von noch zu erlassenden Verordnungen des Bundes ab. Dem Vernehmen nach versucht das Land Hessen, eine für die Betroffenen ungünstige Ausgestaltung dieser Verordnungen zu erreichen, z.B. dahingehend, dass der Anspruch auf Übernahme der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen sich in den meisten Fällen auf den Einbau von Schlafräumlüftern beschränken sollte.

Im Gegensatz zu den Beschlüssen für Berlin und Leipzig, wo für ruhige Arbeitsräume der gleiche Schutz wie für Wohnräume festgesetzt wurde, sind für Betriebe nur bei extremer Belastung Maßnahmen auferlegt worden.

Hinsichtlich der Nachtflüge ist eine schlüssige Rechtfertigung für Flüge in der Kernnacht zwischen 23 und 5 Uhr nicht gegeben; die eingestellte Anzahl entspricht der Anzahl planmäßiger Flüge, die derzeit die sogenannten Home-Carrier durchführen. Bezüglich der Sonderrechte für Home-Carrier weist die Bundesvereinigung gegen Fluglärm darauf hin, dass Wettbewerber der Lufthansa an anderen Standorten keine vergleichbaren Bevorzugungen genießen und damit der Lufthansa ein unfairer Wettbewerbsvorteil zugebilligt wird. Möglichkeiten, sich mit der Rechtfertigung der Nachtflüge in der Kernnacht auseinanderzusetzen und Einwände gegen die Zulassung einer erheblichen Zahl von Flügen in der Kernnacht vorzutragen, hatten die Betroffenen nicht.

Berthold Fuld verweist auch darauf, dass mit 150 planmäßigen Flügen in der Gesamtnacht mehr Flüge als derzeit erfolgen zugelassen werden.

Abgesehen von Betriebsbeschränkungen für die Nachtzeit wurden keine aktiven Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Die auch in der Begründung nicht näher konkretisierte Auflage „Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, an der Weiterentwicklung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zur Verringerung der vom planfestgestellten Vorhaben ausgehenden Lärmbelastung mitzuwirken“ ist sogar ein Rückschritt gegenüber 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.“ In der Mediation wurde gefordert, dass die Fraport mit Nachdruck das Ziel verfolgen soll, sich im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung von Fluglärm zu entwickeln. Diesbezüglich zielführende Auflagen wurden nicht festgesetzt.

Überhaupt nicht ermittelt und somit auch nicht in der Abwägung berücksichtigt wurden lärmbedingte Wertverluste im Immobilienvermögen.

Auf Einwendungen wurde nur punktuell eingegangen; warum Einwendungen im Einzelnen zurückgewiesen wurden, wird nicht dargelegt. Insbesondere Kritik an den vorgelegten Gutachten, die Entscheidungsgrundlage für die Genehmigungsbehörde waren, wurde kaum berücksichtigt, auch nicht in Fällen, in denen der Regierungspräsident als Anhörungsbehörde Mängel der Gutachten feststellte und diese in der zweiten Auslegung nicht beseitigt waren. Wichtige neue Erkenntnisse, wie z.B. der Anstieg der Verschreibungshäufigkeit bestimmter Medikamente in fluglärmbelasteten Gebieten, wurden nicht berücksichtigt. In der Abwägung wurden alle Belange Betroffener weggewogen; die Interessen der Fraport und der Lufthansa sind sogar geeignet, die Existenz eines besonders betroffenen Landwirts, dessen Flächen für eine Kompensationsmaßnahme benötigt werden, zu gefährden. Der Planfeststellungsbeschluss ist somit ein Ausdruck obrigkeitstaatlichen Handelns, das den Bürger nicht ernst nimmt und seine Rechte nicht respektiert..

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm sieht den Beschluss als rechtlich fragwürdig an und legt daher Betroffenen nahe, ihn zu beklagen. So fehlt es allein schon an der Planrechtfertigung; weder ist nachgewiesen, dass die Abwicklung eines großen Teil des Luftverkehrs über das Drehkreuz Frankfurt künftig ein aus Gründen des öffentlichen Interesse vorzugswürdiger Ansatz ist, noch, dass der Ausbau tatsächlich geeignet ist, die regionale Wirtschaft zu stimulieren.

1971 wurde im Planfeststellungsbeschluss ausgeführt, dass die Genehmigung für eine weitere Bahn auf keinen Fall erteilt werde. Dies versucht man mit dem absurden Argument zu übergehen, dass die Genehmigungsbehörde nicht habe voraussehen können, dass die Kapazität eines Tages erschöpft sein könnte.

*Dr. Berthold Fuld, Tel. erreichbar unter 06172 808415
Stellv. Vorsitzender der BVF (Bad Homburg)*