

Fluglärmgegner gehen nach Karlsruhe

Verfassungsbeschwerde gegen neues Gesetz / Kritik an „massiver Einflussnahme“ aus Frankfurt

Von
Markus Lachmann

RHEIN-MAIN Verstößt das neue Fluglärmgesetz in Deutschland gegen das Grundgesetz? Darüber müssen jetzt möglicherweise die Richter am Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe entscheiden. Sieben Bürger – unter anderem auch aus dem Rhein-Main-Gebiet – haben Verfassungsbeschwerde gegen das Gesetz eingelegt, das im Juni vergangenen Jahres verabschiedet wurde. Dies teilte die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) gestern in Köln mit.

Die Beschwerdeführer, die auch aus dem Raum Köln/Bonn und Düsseldorf kommen, sehen ihr „Grundrecht auf ein gesundes und von unzumutbaren Lärmbelastungen freies Leben“ verletzt – sowie ihre Grundrechte auf Nutzung des Eigentums und auf Gleichbehandlung.

„Das Gesetz verfehlt alle seine gesteckten Ziele“, erklärte BVF-Präsident Helmut Breidenbach. Dies gelte vor allem für den zu geringen Lärm-

schutz der Menschen am Tag und insbesondere in der Nacht.

Mit der Novelle wurde im vergangenen Sommer das noch aus dem Jahr 1971 stammende Gesetz (siehe Infokasten) abgelöst. Das Fluglärmgesetz regelt, innerhalb welcher Zonen die Menschen Anspruch etwa auf doppelverglasste Fenster haben. Zudem ist es Grundlage für Bauverbote und -begrenzungen, damit neue Wohngebiete nicht zu nahe an die Flughäfen heranrücken.

„Lex Fraport“?

Nach Angaben der BVF war das Vorhaben noch unter der Regierung Helmut Kohl gestartet worden. Die Gesetzesentwürfe seien jedoch innerhalb von zehn Jahren vor allem „durch massive Einflussnahme“ von Flughäfen wie Frankfurt und Köln/Bonn verschlechtert worden, so dass kein ausreichender Schutz mehr vorhanden sei. Kritiker hatten das Paragrafenwerk im vergangenen Jahr „als Lex Fraport“ bezeichnet – denn das Gesetz sei offenbar auf die Aus-

bausituation am Rhein-Main-Airport zugeschnitten. Zwar werden für Flughafenaus- und -neubauten bei den Lärmwerten in der Nacht strengere Vorgaben gemacht als für bestehende Airports – dies aber erst ab dem Jahr 2011.

Auf Kritik stieß stets auch die Tatsache, dass die tatsächliche Belastung etwa über Mainz nicht zu hundert Prozent angesetzt, sondern gemittelt wird. Stattdessen forderten Gegner die „100-zu-100-Regelung“. Insgesamt würden die bestehenden Einzugsgebiete an

Flughäfen wie in Frankfurt viel schlechter geschützt als an neuen oder im Ausbau befindlichen Airports, so die Bundesvereinigung gegen Fluglärm. Der laut Gesetz zulässige Dauerschallpegel von 65 Dezibel am Tag liege bereits an der Grenze dessen, was zu Herz-Kreislaufkrankungen und Infarkten führen könne. „Noch schlimmer sind die Grenzwerte für die Nacht.“ Wie BVF-Chef Breidenbach erklärte, bleibe das neue Gesetz hinter bisherigen Urteilen deutscher Gerichte zurück.

Fluglärmgesetz

■ Das Fluglärmgesetz löste 2007 das alte von 1971 ab. Es definiert bestimmte Schutz-zonen um einen Flughafen.

■ Für die engste Zone I wurde der Lärmgrenzwert um zehn auf 65 Dezibel gesenkt. Beim Neubau – dazu gehört auch die Erweiterung bestehender Flughäfen um Start- und Landebahnen – werden als Durchschnittswerte

60 Dezibel zu Grunde gelegt. Für erstmals festgelegte Nachtschutzzonen (22 bis 6 Uhr) gelten 55 Dezibel an bestehenden Flughäfen und 53 (ab 2011: 50) Dezibel bei größeren Ausbauten.

■ In der weiteren Umgebung der Schutzzone II sind bei bestehenden Flughäfen höchstens 60 Dezibel möglich und bei Neubauten 55.