

FAZ vom 4.12.2009:

Landesregierung muss Regelung zu Nachtflügen neu fassen

04. Dezember 2009

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) hat am Freitag die Gründe zu seiner Entscheidung über den Ausbau des Frankfurter Flughafens den Beteiligten schriftlich übermittelt. Das Schreiben war lange erwartet worden. Der VGH fasste die Verfahren von fünf Kommunen, zwei Familien und dem Klinikum Offenbach zusammen. Das Gericht bekräftigt seine Ende August bei der Urteilsverkündung skizzierte Auffassung, dass das Projekt im überwiegenden öffentlichen Interesse liege, jedoch das Verkehrsministerium die Regelung der Nachtflüge revidieren müsse.

Sollte die Landesregierung auf Rechtsmittel verzichten und nicht in die Revision zum Bundesverwaltungsgericht gehen, müsste das Ministerium ein Planergänzungsverfahren beginnen und dabei die Auffassung des Kasseler Gerichts beachten. Die Richter legen sich allerdings nicht explizit darauf fest, ob nur ein absolutes Nachtflugverbot eine angemessene Abwägung zwischen den wirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrsbranche und dem Anspruch der Anwohner auf Lärmschutz bedeuten würde. Allerdings bleibt nach den Urteilsgründen, die dieser Zeitung vorliegen, nicht mehr viel Spielraum, um einen planmäßigen Flugbetrieb zwischen 23 und 5 Uhr aufrechtzuerhalten.

Besonderen Bedarf für Nachtflüge gegen Lärmschutz abwägen

Laut dem Ende 2007 erlassenen Planfeststellungsbeschluss sollen nach dem Bau der neuen Landebahn in dieser sogenannten Mediationsnacht noch 17 Starts oder Landungen zugelassen sein; derzeit sind es rund 50. Das vorgesehene Kontingent genüge nicht den besonderen Anforderungen, wie sie in Paragraph 29b des Luftverkehrsgesetzes für den Nachtbetrieb verlangt würden, schreiben die Kasseler Richter. Die Planfeststellungsbehörde sei danach verpflichtet, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.

Der VGH verweist dazu auf eine Reihe von Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts in den vergangenen Jahren. Nötig sei ein über das allgemeine Verkehrsbedürfnis hinausgehender, nach Zeiträumen abgestufter besonderer Bedarf für die Nachtflüge an diesem Standort, der dann aber auch gegen das Bedürfnis auf Lärmschutz abgewogen werden müsse.

Verkehrsministerium: Ausbau verliere „innere Konsistenz“

Zwar erkennt der VGH an, dass angesichts der logistischen Bedeutung Frankfurts im internationalen Luftfrachtgeschäft ein solcher „standortspezifischer Bedarf“ bestehe. Allerdings bezweifelt der Senat, dass das Kontingent tatsächlich nur von Cargo- und Postfliegern genutzt werde. Die Übergangsregelung, zunächst auch Passagier- oder gar Touristikflüge zuzulassen, sei mit den Interessen der Menschen in der Region nicht zu vereinbaren.

Das Verkehrsministerium hatte argumentiert, der Ausbau verliere seine „innere Konsistenz“, wenn einerseits eine neue Landebahn zur Stärkung der Drehkreuzfunktion errichtet werden solle, aber andererseits das für die Aufrechterhaltung dieser Funktion unerlässliche Kontingent an nächtlichen Frachtflügen wegfallen würde. Dem entgegnet der Senat, der Flughafenbetreiber, die Fraport AG, habe seinen Antrag auf Ausbau mit einem Betriebskonzept gestützt, das ausdrücklich auf planmäßige Flüge – auch Frachtflüge – in der Zeit von 23 bis 5 Uhr verzichte.

Trotz aller Kritik in den vergangenen Wochen hält der VGH an seiner Auffassung fest, die Festlegungen im Landesentwicklungsplan zum Schutz vor nächtlichem Fluglärm seien für die Landesregierung maßgeblich. Der Spielraum der Behörde sei damit auf „annähernd null“ eingeschränkt worden. (Siehe Seite 61. Weitere Auszüge aus dem Urteil in der Montagausgabe.)

Text: F.A.Z.

Kommentar von Helmut Schwan Das Gericht will Ruhe

04. Dezember 2009 Das ist ein harter Brocken für die Landesregierung. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat auf 417 Seiten fein ziseliert begründet, warum er den Ausbau des Frankfurter Flughafens zum Wohle des Landes und seiner Bürger für rechtens erachtet, die erlaubten 17 Nachtflüge jedoch nicht.

Bleiben Ministerpräsident Roland Koch (CDU) und Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) dabei, wie sie es in den vergangenen Wochen angedeutet haben, und ziehen in die Revision vor das Bundesverwaltungsgericht, dann bedürfen nicht nur die juristischen Schriftsätze, sondern auch die politischen Erklärungen vielen Geschicks und Gespürs.

Wiesbaden wird wohl „nach Leipzig“ gehen

Denn die Kasseler Richter zerpflücken die Gründe, weshalb die Landesregierung entgegen der ursprünglichen eigenen Absicht den Bau der neuen Landebahn nicht mit einer nächtlichen Ruhephase verknüpft hat, mit deren eigenen Argumenten. Sechs Stunden ungestörter Schlaf als Ausgleich für die „gewaltige Gesamtlärmbelastung“ nach dem Ausbau: Dass das Projekt nur unter diesem Junktim von der Bevölkerung in der Region akzeptiert werde – das ziehe sich „wie ein roter Faden“ durch den Landesentwicklungsplan, heißt es in den Urteilsgründen.

Außerdem, das vergisst das Gericht auch nicht anzumerken, habe diese Vorgabe umso größeres Gewicht, als der Landesentwicklungsplan durch die Zustimmung des Parlaments zur Rechtsnorm erhoben wurde.

Gleichwohl wird Wiesbaden sich nicht davon abhalten lassen, „nach Leipzig“ zu gehen. Ein abermaliger Schwenk ließe sich noch weniger erklären als die Begründung, warum man auf der eigenen Rechtsposition, auf der Abwägung im Planfeststellungsbeschluss von Ende 2007, beharrt.

Ob die Frachtbranche Schaden nimmt, wird die Diskussion in nächster Zeit beherrschen

Die Frage, ob und wie stark am internationalen Luftdrehkreuz die Frachtbranche Schaden nimmt, wird damit auch in den nächsten Monaten die Diskussion beherrschen. Ebenso dürften die Spekulationen andauern, ob sich die Bundesregierung mit einer im Koalitionsvertrag angekündigten Änderung des Luftverkehrsrechts hin zu „international wettbewerbsfähigen Betriebszeiten“ einschaltet.

Die Kasseler Richter haben das übrigens mit keinem Wort erwähnt. Nicht nur, weil sie dazu nicht legitimiert sind. Bloße politische Absichtserklärungen zählen vor Gericht nicht.

Text: F.A.Z.