

Verfassungsbeschwerde gegen das neue Fluglärngesetz

Bundesvereinigung gegen Fluglärm sieht Bürger völlig unzureichend geschützt

Mit Unterstützung der Bundesvereinigung gegen Fluglärm haben acht Beschwerdeführer in Karlsruhe eine Verfassungsbeschwerde gegen das im Juni 2007 verabschiedete Fluglärngesetz eingelegt. Das Gesetz verfehlt alle seine selbst gesteckten Ziele, so der Präsident der Bundesvereinigung, Helmut Breidenbach (Köln). Dies gelte insbesondere für den zu geringen Lärmschutz der Menschen tagsüber, vor allem aber in der Nacht. Die Beschwerdeführer kommen vorwiegend aus dem Umfeld der Flughäfen Frankfurt, Köln/Bonn und Düsseldorf. Durch einzelne Bestimmungen des Fluglärngesetzes sehen sie ihr Grundrecht auf ein gesundes und von unzumutbaren Lärmbelastungen freies Leben (Art. 2 GG) verletzt, wie auch das Grundrecht auf Gleichbehandlung von gleichen Sachverhalten (Art. 3 GG) und das Grundrecht auf Nutzung ihres Eigentums (Art. 14 GG).

Die Novellierung des Fluglärngesetzes wurde 1997 noch unter der Regierung Kohl beauftragt und legt Grenzwerte für den Ausweis von Lärmschutzzonen fest, in denen passiver Schallschutz (i.d.R. Lärmschutzfenster für die Schlafräume) bezahlt wird und ggf. auch Baubegrenzungen oder Bauverbote ausgesprochen werden können, damit die Wohnbebauung nicht zu nah an die Flughäfen heranrücken kann. Über zehn Jahre und drei Regierungsperioden hinweg seien anfangs gerade noch hinnehmbare Gesetzentwürfe vor allem durch die massive Einflussnahme einzelner Flughäfen (wie Frankfurt und Köln/Bonn) bis in die Ministerien hinein so verschlechtert worden, dass im Ergebnis kein ausreichender Schutz gewährt sei. Dabei habe man im Laufe der langjährigen Gesetzesberatungen nicht die aktuellen lärmmedizinischen Erkenntnisse in die Gesetzgebung einfließen lassen.

Die Einzugsgebiete um bestehende Flughäfen werden viel schlechter geschützt als die um neue oder wesentlich im Ausbau befindliche Flughäfen. Der zulässige Dauerschallpegel von 65 dB(A) am Tag liege bereits an der Grenze zu Herz-/Kreislaufkrankungen und einem Herzinfarktrisiko – es sei keinerlei präventives Schutzpolster vorgesehen, so Breidenbach. Noch schlimmer die Grenzwerte für die Nacht, die weniger als halb so hoch wie im Gesetz ausgewiesen sein dürften.

Die Ungleichbehandlung der Anwohner an bestehenden Flughäfen sei zudem derart groß, dass sie den dreifachen Flugverkehr ertragen müssten ehe sie Schallschutz erhielten, als diejenigen an neuen oder wesentlich im Ausbau befindlichen Flughäfen. Weil die Wartezeit auf die denkbaren Schutzvorkehrungen bis zu sieben Jahre betrage, würden die Menschen trotz der Novellierung des Gesetzes noch über eine viel zu lange Dauer unerträglichem Fluglärm ausgesetzt.

Zudem sei das Gesetz offenbar auf die Ausbausituation des Frankfurter Flughafens zugeschnitten worden und lasse bis 2010 höhere nächtliche Grenzwerte und damit kleineren Nachtschutzzonen zu. In besonderer Weise gelte dies auch für den Flughafen Köln/Bonn. Die zunächst vorgesehene Einführung eines neuen europäischen Lärmindex, der für die Nacht und die Nachtrandzeiten besondere Aufschläge vorsieht und schon bei niedrigeren Grenzwerten Schallschutz bewirkt hätte, wurde zurück gezogen.

Das Gesetz greift wesentlich zu kurz, und bleibt zudem hinter bisherigen Urteilen deutscher Gerichte zurück, so Breidenbach. Neben dem passiven Schallschutz müsse vor allem in der Nacht auch aktiver Schallschutz (wie Nachtflugverbote oder Kernruhezeiten) zum Tragen kommen – dies sehe auch die Europäische Betriebsbeschränkungsrichtlinie vor. Einige weiterreichende europäische Regelungen würden von der deutschen Regierung unter Bedrängung durch die Luftfahrtlobby nicht umgesetzt.

gez. Helmut Breidenbach, Präsident der BVF