

<http://www.faz.net/-gzg-6v332>

HERAUSGEGEBEN VON WERNER D'INKA, BERTHOLD KOHLER, GÜNTHER NONNENMACHER, FRANK SCHIRRMACHER, HOLGER STELTZNER

Frankfurter Allgemeine Rhein-Main

Aktuell Rhein-Main

Nachtflugverbot

Probelauf vor der Entscheidung in Leipzig

14.11.2011 · Tagsüber höllisch laut, nachts himmlisch still. Drei Wochen nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn am Frankfurter Flughafen schwanken viele Anwohner im Umfeld zwischen den Extremen.

Von HELMUT SCHWAN, FRANKFURT

Artikel

Tagsüber höllisch laut, nachts himmlisch still. Drei Wochen nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn am Frankfurter Flughafen schwanken viele Anwohner im Umfeld zwischen den



© DPA

Tagungsraum: Diese Bundesrichter werden im März entscheiden, wie oft nachts künftig am Frankfurter Flughafen gestartet und gelandet werden darf.

Extremen. Von einem auf den anderen Tag haben sie seit dem 21. Oktober etwa in Flörsheim erlebt, wie laut 80 Dezibel tatsächlich sind, wenn eine Maschine rund 300 Meter über ihren Dächern zur Landung ansetzt.

Seitdem das vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof vorläufig verhängte absolute Nachtflugverbot gilt, ist das Erlebnis jeweils frühmorgens mit dem ersten Flugzeug umso intensiver. Zwischen 23 und 5 Uhr darf seit dem 30. Oktober außer in Notfällen nicht gestartet oder gelandet werden. Ob das auf Dauer so bleibt, ist bis zu einem Urteil des

Bundesverwaltungsgerichts Mitte März eine offene Frage. Für die Menschen in der Region wie für die Unternehmen der Luftverkehrsbranche ist es entsprechend schwierig, über diesen Tag hinaus zu planen. Die Spanne dessen, welche Regelung in Leipzig denkbar wäre, reicht von 17 Nachtflügen sofort bis zu einer Verlängerung des nächtlichen Flugverbots für die nächsten drei bis fünf Jahre - oder sogar für immer.

Weitere Artikel

Kommentar: Hoffen auf die Zauberformel

Länger als ein Jahrzehnt geführte Diskussion

Hessens Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) hält allen Protesten zum Trotz an der Meinung fest, die im Planfeststellungsbeschluss erlaubte Zahl der Flüge, ein Drittel des vorherigen Kontingents, sei ein ausgewogener Kompromiss zwischen den Interessen der Luftverkehrsbranche, die diesen Standort auch nachts im weltweiten Netz der Verbindungen sichern will, und dem Recht der Anwohner, einige Stunden ungestört zu schlafen.

Folgen ihm die Bundesrichter und sehen zumindest keine Ermessenfehler im Planfeststellungsbeschluss von Dezember 2007, dann gilt die Siebzehner-Regelung mit Verkündung des Urteils. Nach den Erfahrungen in großen Infrastrukturprojekten wäre es allerdings die Ausnahme, wenn das Bundesverwaltungsgericht die Behörden in vollem Umfang bestätigen und keine „Nachbesserungen“ verlangen würde. Das gilt umso mehr, als die inzwischen länger als ein Jahrzehnt geführte Diskussion, ob an einem Weltflughafen in einem Ballungsraum eine enorme Steigerung der Belastung tagsüber nur durch ein absolutes Nachtflugverbot kompensiert werden könne, juristisches Neuland ist. Dies ruft nach einer Grundsatzentscheidung, nach noch genauerer Differenzierung und einem eigenen Gütevorschlag.

Nichts spricht für ein schnelleres Konzept

Sollten die Leipziger Richter daher wie ihre Kollegen vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof in erster Instanz es für nötig

erachten, das Lärmschutzkonzept noch einmal in einem Planergänzungsverfahren zu überarbeiten, müssen sie über die Zukunft des Nachtbetriebs am Frankfurter Flughafen gleich mitentscheiden, denn einer vorläufigen Regelung kommt immense faktische Bedeutung zu.

Im Fall des Berliner Großflughafens hat es noch einmal fünf Jahre gedauert, ehe das Bundesverwaltungsgericht, nachdem es 2006 den geplanten Rund-um-die-Uhr-Betrieb untersagte, vor einigen Wochen endgültig seinen Segen gab. Es spricht nichts dafür, dass ein solch neues Konzept für die Rhein-Main-Region inklusive abermaliger Auslegung der Akten und öffentlicher Erörterung schneller zu schaffen wäre. Folgt Leipzig Kassel auch insofern, als in der Zwischenzeit die zu erleidenden Nachteile der Anwohner schwerer wögen als die Einbußen der Fluggesellschaften, dann müssten sie das Moratorium verlängern. Für das Drehkreuz Frankfurt hätte sich damit aber aller Voraussicht nach ein Nachtbetrieb erledigt, weil nach einer solch langen Pause gerade im wichtigen Frachtgeschäft der Knotenpunkt im globalen Netz kaum mehr neu zu knüpfen wäre. Als salvatorische Übergangsregelung erscheint daher auch möglich, dass ein vorläufiges Verbot nur für die sogenannte Kernnacht ausgesprochen wird. Diese Stunden zwischen 24 und 5 Uhr hatte das Bundesverwaltungsgericht schon im ersten Urteil zum Flughafen Berlin-Brandenburg International 2006 unter besonderen Schutz gestellt.

Erfahrungen der „Probezeit“ sind von großem Belang

Der erst wenige Tage vor der Inbetriebnahme erfolgte Beschluss des Hessischen Verwaltunggerichtshofs, seinem Urteil vom August 2009 Wirkung zu verschaffen und ein vorläufiges umfassendes Nachtflugverbot zu verhängen, hat nicht nur die meisten überrascht, sondern auch dafür gesorgt, dass nun die Ergebnisse der Mediation „auf Probe“ gelten: Ausbau ja, aber nur wenn die Menschen sechs Stunden Ruhe haben. Unmittelbar werden die in diesen knapp fünf Monaten gewonnenen Erkenntnisse zwar nicht ins laufende Gerichtsverfahren einfließen können, weil das Bundesverwaltungsgericht das erstinstanzliche Urteil nur auf mögliche Rechtsfehler hin überprüft. Mittelbar sind die in dieser

Zeit zu sammelnden Messwerte und Daten dennoch von Bedeutung. Sie können als Beleg dafür dienen, ob die ausgewiesenen Schutzzonen ausreichen oder eben zu knapp bemessen sind. Vor allem aber in der Frage, ob der Bedarf der Fluggesellschaften, „Frankfurt“ nachts zu nutzen, tatsächlich unabweisbar ist oder ob sich der internationale Frachtverkehr nicht doch neu organisieren lässt, sind die Erfahrungen der „Probezeit“ von großem Belang.

Die Luftverkehrsbranche wird dann in Leipzig auch gerade anhand der Entwicklung der zurückliegenden Monate ihre Argumentation untermauern müssen, weshalb man sich vor allem im Frachtgeschäft angesichts des scharfen internationalen Wettbewerbs nicht für einige Stunden von den globalen Strömen abkoppeln könne, ohne den etablierten Standort und Tausende Arbeitsplätze zu gefährden.

Einbau von Spezialfenstern als Bonus

Als Bonus für die Anwohner wird das Bundesgericht es werten, dass Hessen in seiner Verordnung für die Lärmschutzzonen die niedrigeren Grenzwerte zugrunde gelegt hat und der Flughafenbetreiber freiwillig den Einbau von Spezialfenstern in den von der neuen Landebahn besonders betroffenen Kommunen früher ermöglicht. Auch mit der „Task force“, einer Kooperative von Ministerialbeamten, Mitarbeitern von Fraport, Flugsicherung und Luftfahrtgesellschaften, die nach möglichst kurzfristiger Linderung des Ärgers, den die neuen Flugrouten verursachen, suchen soll, hofft man zu punkten.

Einen Satz aus dem 2006 gesprochenen Urteil des Bundesverwaltungsgericht zum Berliner Großflughafen, der unverändert gilt, nehmen beide Seiten im Streit um den Ausbau des Frankfurter Flughafens für sich in Anspruch: „Die bisherige Praxis belegt, dass kein Flughafen um seine Existenz bangen muss, nur weil er Nachtflugbeschränkungen beachten muss.“ Fragt sich nur noch, in welchem Maß.

Quelle: F.A.Z.

Hier können Sie die Rechte an diesem Artikel erwerben

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2011
Alle Rechte vorbehalten.