



HESSISCHER LANDTAG

14. 09. 2011

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 28.07.2011

betreffend öffentliche Präsentation des Entwurfs der Verordnung
zur Festlegung des Lärmschutzbereichs am Flughafen Frankfurt

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

In ihrer Pressemitteilung vom 17. Juni 2011 teilt die Landesregierung mit, dass das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm je nach rechtlicher Auslegung die Möglichkeit enthalte, die Nacht-Schutzzone anhand eines strengen Wertes festzusetzen (50 dB(A) oder einen weniger strengen Wert zugrunde zu legen (53 dB(A)). Weiter wird in der Pressemitteilung Ministerpräsident Bouffier wörtlich zitiert: "Wir sind übereingekommen, in unserer Verordnung den strengen Wert von 50 dB(A) für diese Zone festzulegen, um für die Bürgerinnen und Bürger, die in diesen Bereichen leben, die Belastung durch Lärm so gering wie gesetzlich möglich zu halten."

Obendrein wird in derselben Pressemitteilung dargestellt, dass die Landesregierung sich mit der Fraport AG ins Benehmen gesetzt habe, um ein zeitliches Vorziehen der Erstattung von Schallschutzaufwendungen zugunsten der Betroffenen zu erreichen. Minister Posch wird dazu mit der Aussage wie folgt zitiert: "Wir wissen, dass dies eine erhebliche finanzielle Belastung für die Fraport AG sein wird, die aber aus Sicht der Landesregierung zum Wohle der Bevölkerung dringend erbracht werden muss."

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Welche Entscheidungsmöglichkeit war für die Landesregierung bei der Festsetzung des Lärmschutzbereichs tatsächlich gegeben, da gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 b FlugLärmG ab dem 1. Januar 2011 der Wert von 50 dB(A) für die Nacht-Schutzzone im Falle Frankfurts (wesentliche Änderung durch Planfeststellungsbeschluss nach dem 07.06.2007) vorgeschrieben ist?
- Frage 2. Welche rechtliche Auslegung von wem ist der Landesregierung bekannt, die die Festsetzung eines höheren Wertes für die Nacht-Schutzzone am Flughafen Frankfurt ermöglichen würde?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

§ 2 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) bestimmt hinsichtlich der Lärmwerte für die Nacht-Schutzzone:

"Schutzzonen sind jeweils diejenigen Gebiete, in denen der [...] Dauerschallpegel L_{Aeq} sowie [...] der fluglärmbedingte Maximalpegel L_{Amax} die nachfolgend genannten Werte übersteigt [...]:

1. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2: [...]

Nacht-Schutzzone

- a) bis zum 31. Dezember 2010: $L_{Aeq\ Nacht} = 53\text{ dB(A)}$, $L_{Amax} = 6\text{ mal } 57\text{ dB(A)}$,
b) ab dem 1. Januar 2011: $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$, $L_{Amax} = 6\text{ mal } 53\text{ dB(A)}$ ".

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm lässt hierbei offen, auf welches Ereignis sich der Stichtag 1. Januar 2011 bezieht, ab dem die strengeren Werte für die Nacht-Schutzzone gelten. Aus juristischer Sicht kommen hierbei zwei Ereignisse in Betracht. Dies ist zum einen der Zeitpunkt der Plan-

feststellungs- bzw. Genehmigungsentscheidung für den Neubau oder die Erweiterung eines Flugplatzes; zum anderen ist dies der Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereichs.

Würde man im Fall des Frankfurter Flughafens auf den Zeitpunkt der Planfeststellung, also den 18.12.2007, abstellen, wären für die Bestimmung der Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 lit. b FluglärmG die höheren Lärmwerte zugrunde zu legen. Kommt man zu dem Ergebnis, dass der Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereichs maßgeblich ist, sind die strengeren Lärmwerte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 lit. a FluglärmG zu beachten.

Die Rechtsprechung hat sich mit dieser Frage bislang noch nicht befasst. Die in der juristischen Literatur vertretene Auffassung geht davon aus, dass sich der Stichtag 31. Dezember 2010 bzw. 1. Januar 2011 auf den Zeitpunkt der Zulassungsentscheidung (Planfeststellung bzw. Genehmigung) bezieht (so etwa *Fellenberg*, in: *Grabherr/Reidt/Wysk*, Kommentar zum Luftverkehrsgesetz, Loseblattsammlung, Stand: August 2010, § 6 Rn. 347; *Reidt/Fellenberg*, in: *Landmann/Rohmer*, Umweltrecht, Kommentar, Band I, Loseblattsammlung, Stand: April 2011, Teil 5.1 Fluglärmgesetz, § 2 Rn. 21; *Giemulla/Rathgeb*, DVBl. 2008, S. 669 [672]).

In dieser Situation war die Hessische Landesregierung gehalten, die Bestimmung des § 2 Abs. 2 S. 2 FluglärmG auszulegen. Sowohl unter Berücksichtigung der Gesetzesbegründung als auch nach Sinn und Zweck der Bestimmung ist sie zu dem Auslegungsergebnis gelangt, dass entgegen der bislang in der juristischen Literatur vertretenen Auffassung auf den Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereichs abzustellen ist.

Frage 3. Welche vertrauensbildende Wirkung in der Öffentlichkeit verspricht sich die Landesregierung von ihrer Darstellung, von sich aus eine Entscheidung zugunsten des Lärmschutzes getroffen zu haben, obwohl bekannt ist, dass sie tatsächlich keinerlei Entscheidungsspielraum hatte, weil das Gesetz eine eindeutige Regelung abschließend trifft?

Wie sich aus der Antwort zu den Fragen 1 und 2 ergibt, trifft das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm keine eindeutige Regelung, auf welchen Stichtag bei der Bestimmung der Nacht-Schutzzone abzustellen ist. Wie vorstehend ausgeführt, gibt es unterschiedliche Auslegungsmöglichkeiten der Vorschrift des § 2 Abs. 2 S. 2 FluglärmG.

Frage 4. In welcher Eigenschaft - als Aufsichtsbehörde oder als Vertreterin des Miteigentümers Land Hessen - hat sich die Landesregierung mit Fraport ins Benehmen gesetzt, um ein zeitliches Vorziehen der Erstattung von Schallschutzaufwendungen zugunsten der Betroffenen zu erreichen?

Die Landesregierung hat dies in ihrer Eigenschaft als Ordnungsgeberin getan.

Frage 5. Welches Ergebnis konnte die Landesregierung aus ihrem Benehmen mit Fraport erzielen?

Die Landesregierung hat ihrer Erwartung Ausdruck verliehen, dass die Fraport AG ihren Erstattungs- und Entschädigungspflichten nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm auch in den Bereichen, in denen Ansprüche kraft Gesetzes erst mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs entstehen, bereits wesentlich früher nachkommt. Die Landesregierung hat rechtlich keine Möglichkeit, die Fraport AG hierzu zu verpflichten.

Frage 6. Mit finanzieller Belastung in welcher Größenordnung zulasten der Fraport AG rechnet die Landesregierung bei ihrer Einschätzung der Erheblichkeit?

Die genaue Größenordnung der finanziellen Belastung der Fraport AG hängt vom Ausmaß und von der Ausgestaltung des Vorziehens der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche ab. Zugleich bemisst sich die Belastung danach, in welchem Maße die Betroffenen ihre Ansprüche gegenüber der Fraport AG geltend machen werden.

Frage 7. In welcher Weise will die Landesregierung dem Vorstand der Fraport AG dafür Rückendeckung gewähren, dass er finanzielle Ansprüche auf Finanzierung von Schallschutz vorfristig befriedigt und damit gegenüber den Shareholdern des Unternehmens einen Minderertrag verantworten muss.

Die Fraport AG hat bereits in der Vergangenheit freiwillige Schallschutzprogramme durchgeführt, ohne dass sie hierzu "Rückendeckung" von einem

Dritten benötigte. Gleiches gilt für das von der Fraport AG im Jahr 2005 gestartete freiwillige Immobilienankauf- und Ausgleichsprogramm ("Casa-Programm"). Die Fraport AG hat die Umsetzung dieser Maßnahmen gegenüber ihren Aktionären damit gerechtfertigt, einen möglichst breiten Konsens bei der Bevölkerung und anderen von der Flughafenerweiterung betroffenen Gruppen zu erzielen. Dieselbe Argumentation kann auch für eine vorzeitige Befriedigung der nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm bestehenden Erstattungs- und Entschädigungsansprüche angeführt werden.

Wiesbaden, 30. August 2011

Dieter Posch