

Ergänzende Überlegungen zum Schreiben der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. an den Bundespräsidenten

A. Zur Entstehung des Gesetzesentwurfes

Die Novellierung des Fluglärmsgesetzes von 1971, das bereits zum Zeitpunkt seines Inkrafttretens überholt gewesen ist und faktisch von der Verwaltungsgerichtsbarkeit nicht angewendet wurde, ist im Jahr 1998 von allen Fraktionen des Deutschen Bundestages für erforderlich angesehen worden.

Die Werte, ab denen Schutz für Fluglärm Betroffene gewährt werden sollte, lagen am Tage bei einem Dauerschallpegel von 55 dB(A) und in der Nacht bei einem Dauerschallpegel von 45 dB(A) für neu zu bauende bzw. wesentlich zu ändernde Flughäfen.

Der nunmehr beschlossene Gesetzesentwurf sieht Werte vor, die für die Nacht um 10 dB(A) und für den Tag um ca. 5-7 dB(A) höher liegen.

Eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens (der Zahl der Flugbewegungen) wird üblicherweise bei gleichbleibendem Flugzeugtypenmix mit 3dB(A) angenommen. Allein dieser Sachverhalt lässt darauf schließen, dass der Gesetzgeber weitestgehend den Interessen der Luftverkehrslobby entgegengekommen ist.

B. Verfassungswidriges Schutzniveau

Ob Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Gesetzesentwurf verfassungswidrig ist, soll im Folgenden untersucht werden.

Einen Hinweis darauf, dass das Fluglärmsgesetz Eingriffe in das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit verfassungswidrig zulässt, ist dem Abstimmungsverhalten der Bundestagsabgeordneten der CDU Fraktion, der Abgeordneten Winkelmeier-Becker, Granold, Göppel und Kauder zu entnehmen. Dieses kam auch in der Bundestagsdebatte am 14.12.2006 zum Ausdruck.

Konkret führt Frau Bundestagsabgeordnete Ute Granold aus:

„Der vorgelegte Gesetzesentwurf erreicht nach Auffassung von Kommunen in Flughafennähe, Lärmschutzorganisationen, Natur- und Umweltschutz-

verbänden und weiteren Interessensgemeinschaften jedoch - unter Beachtung der jüngeren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung - nicht das erforderliche Schutzniveau. Die bisher zwischen den beteiligten Ressorts Umwelt und Verkehr in dieser Frage erzielten Kompromisse zeigen, dass man damit dem eigenen Schutzanspruch nicht gerecht werden kann. Im Gegenteil: Die bislang an zahlreichen Flughäfen durch die Genehmigungsbehörden veranlassten Schutzmaßnahmen gehen zum Teil schon heute deutlich über die im Entwurf enthaltenen oder seitens der Luftverkehrswirtschaft geforderten Regelungen hinaus.“

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, das OVG Hamburg, das OVG Münster, das OVG Koblenz und das OVG Lüneburg haben bei einzelnen Verkehrs- und Regionalflughäfen sowie das Bundesverwaltungsgericht Leipzig bei den Entscheidungen zu den Verkehrsflughäfen Leipzig und Schönefeld niedrigere Grenzwerte als die im Fluglärmschutzgesetz vorgesehenen insbesondere für die Nacht festgelegt.

In der Begründung zum Gesetzentwurf wird fehlerhaft von einem durch das FLG-E deutlich ausgeweiteten Umfang von Lärmschutzbereichen ausgegangen, weil die aktuelle Rechtsprechung und die faktisch durch Planfeststellungsbeschlüsse sich ergebenden Lärmschutzzonen nicht berücksichtigt worden sind.

Im Gesetzentwurf wird allerdings in § 13 Abs. 1 S. 2 direkt auf den Sachverhalt Bezug genommen:

„Soweit in einer Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung, die bis zu ...[einsetzen: Datum des Tages, an dem die Verkündung dieses Gesetzes erfolgt] erteilt worden ist, weitergehende Regelungen getroffen worden sind, bleiben diese unberührt.“

Dem Umweltministerium sind die Sachverhalte offensichtlich bekannt, ansonsten hätte es keiner Regelung bedurft.

Das Bundesverwaltungsgericht wie überhaupt die Verwaltungsgerichtsbarkeit haben in ihren Entscheidungen deutlich zum Ausdruck gebracht, dass verfassungswidrige Belastungen durch Fluglärm vermieden werden müssen, und insbesondere der Schutz der Gesundheit und die Vermeidung von nächtlichem Aufwachen verfassungserhebliche Fragen berührt. Insofern haben alle diesbezüglichen Entscheidungen das durch Art. 2 GG vorgegebene Schutzniveau berücksichtigt. Wenn nunmehr das höchste gesetzgebende Organ der Bundesrepublik die Auffassung vertritt, dass insbesondere für den Nachtzeitraum ein niedrigeres Schutzniveau als das durch die Exekutive und Judikative entwickelte gesetzlich festgeschrieben werden könnte, deutet dieses Vorgehen auf verfassungswidriges Handeln hin.

Dies zeigt zum Einen, dass die gefestigte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet nicht im Wege

steht und die Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse gewährleistet ist, zum Anderen, dass die bisherige Rechtslage im Hinblick auf diesen Aspekt Rücksicht genommen hat und sich daher die Neuregelung gerade unter Berücksichtigung dieses Aspektes nicht anbietet.

C. Gesundheitliche Beeinträchtigungen

Bei der Festsetzung der Grenzwerte hat sich der Bundestag auf veraltete Gutachten gestützt und dabei auf das Ziel beschränkt, die Betroffenen vor (somatischen) gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu schützen. Selbst dabei hat er sich nicht am Vorsorgeprinzip orientiert. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen führt in seinem Umweltgutachten 2002 (Bundestagsdrucksache 14/8792) aus:

„Aufgrund der heute vorliegenden Hinweise auf mögliche lärmbedingte Gesundheitsschäden können jedoch durchaus risikobezogene Vorsorgeentscheidungen getroffen werden. Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung ist davon auszugehen, dass bei chronischen Fluglärmbelastungen oberhalb von 60 bis 65 dB(A) tagsüber und von 50 bis 55 dB(A) - gemessen als Leq(3) - in der Nacht ein erhöhtes Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen besteht.“

In der Gesetzesbegründung stützt sich der Gesetzgeber jedoch auf das veraltete Sondergutachten des Sachverständigenrates von 1999, wonach erst ab einem fluglärmbedingten Tages-Mittelungspegel von 65 dB(A) „Gesundheitsgefährdungen und –beeinträchtigungen nicht mehr ausgeschlossen werden können“.

Damit ergibt sich auch unter Berücksichtigung des weiten Gestaltungsspielraums des Gesetzgebers und der Unsicherheiten bei der Bewertung von Gesundheitsgefährdungen durch Fluglärm ein Verstoß des Gesetzes gegen das Grundrecht auf Wahrung der körperlichen Unversehrtheit der Fluglärmbeeinträchtigten. Auf der gleichen Seite geht der Gesetzgeber davon aus, „dass bei chronischen Fluglärmbelastungen oberhalb von 50 bis 55 dB(A) - gemessen als Leq(3) außen - in der Nacht ein erhöhtes Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen besteht.“ - da bereits bei 50 dB(A) ein Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen besteht, hätte er keinen höheren Grenzwert festsetzen dürfen.

Zugleich lässt der Gesetzgeber in § 9 Abs. 1 S. 2 des FluglärmG in der geplanten novelierten Fassung Fluglärm > 70 dB(A) tags und in § 9 Abs. 2 Fluglärm > 60 dB(A) nachts ohne Schutzansprüche bis zur Festsetzung von Lärmschutzbereichen zu. Die Festsetzung des Lärmschutzbereichs erfolgt jedoch in der Regel an Bestandsflughäfen erst am Ende des zweiten Jahres nach dem Gesetzerlass, § 4 Abs. 4 S. 1. Schutzansprüche für Flughafenanwohner, die mit nach der gesetzgeberischen Wertung weit oberhalb der Gesundheitsgefährdungsgrenze liegenden Fluglärmbelastungen beeinträchtigt sind, sollen nach den eingeräumten Übergangsfristen erst mit Beginn des 6. Jahres nach Festsetzung der Lärmschutzbereiche entstehen. Die Übergangsregelungen in dem ge-

planten novellierten § 9 des FluglärmG verletzen danach bereits nach der Gesetzesbegründung die Grundrechte der betroffenen Flughafenwohner auf Wahrung ihrer körperlichen Unversehrtheit.

Neueste Erkenntnisse von Prof. Greiser und Prof. Kaltenbach - gewonnen durch Untersuchungen im Umfeld der Flughäfen Köln/Bonn und Frankfurt - die am 18.11.2006 bei einer Tagung der Ärzteinitiative für ungestörten Schlaf e.V. in Siegburg vorgetragen wurden, deuten sogar darauf hin, dass bereits bei deutlich unter 50 dB(A) nachts mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist.

Die "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" e. V. hat in der Anlage Stellungnahmen von Lärmmedizinerinnen und Lärmwirkungsforschern beigelegt, aus denen zu entnehmen ist, ab welchen Pegelwerten mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Diese Unterlagen sind dem Bundestag und dem Bundesumweltministerium bekannt.

D. Zur wirtschaftlich begründeten Staffelung von Schutzmaßnahmen

I. Kein Schutz für neubelastete Betroffene

Als weiteren eindeutigen Verstoß gegen Verfassungsgrundsätze sieht die "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" e. V. die Festlegung an, dass Eigentümer und Bewohner, die durch Fluglärmpegel zwischen 60 und 64 dB(A) aufgrund von Neubau und wesentlichem Ausbau eines Flughafens betroffen sind, erst sechs Jahre nach Fertigstellung des Flughafens bzw. nach Festlegung von Lärmschutzbereichen Schutzmaßnahmen erhalten sollen (Art. 1 Nr. 10 lit. c - § 9 Abs.1 S. 1, 3). Hier übersieht der Gesetzgeber eindeutige Maßgaben des Immissionsschutzrechtes, des Bürgerlichen Gesetzbuches und des Fachplanungsrechtes, durch die der Verursacher von gesundheitsbeeinträchtigendem Lärm verpflichtet ist, Schutzmaßnahmen sofort zu ergreifen. Diese auch aus der Verfassung abzuleitenden Grundsätze sind bisher vom Bundesverwaltungs- und Bundesverfassungsgericht bei allen Neu- und wesentlichen Ausbauentscheidungen beachtet worden.

Eine aus finanziellen Erwägungen vorgenommene Staffelung bei der Durchführung von Schutzmaßnahmen kann unterhalb von gesundheitsbeeinträchtigenden Werten bei bestehenden Flughäfen zulässig sein - nicht jedoch bei Neu- und Ausbauprojekten. In diesem Zusammenhang ist auch die Regelung in § 2 Abs. 2 S. 3 Ziff. 1 lit. a) und lit. b) Fluglärmgesetz einer kritischen Würdigung zu unterziehen. Diese Regelung wird allgemein als "Lex Fraport" bezeichnet, weil für den Ausbau des Frankfurter Flughafens voraussichtlich bis 2010 mit einem Planfeststellungsbeschluss zu rechnen ist und insofern speziell für diesen Ausbaufall nicht nur die ungeschützte, oben angesprochene Hinnahme von Lärmbelastungen über sechs Jahre zum Tragen käme, sondern darüber hinaus sogar für die Betroffenen schlechtere Werte gelten würden.

Dieses ist für die "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" e. V. aus den o.a. verfassungsrechtlichen Gründen nicht hinnehmbar.

Unabhängig von den rechtlichen Aspekten möchte die "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" e. V. auch auf eine politisch bedeutsame Fragestellung verweisen, die durch das uneinsichtige Verhalten der Betreiber einzelner Verkehrsflughäfen hervorgerufen wird:

Wer kann den Fluglärm betroffenen in Frankfurt am Main erklären, dass sie aufgrund des Fluglärmgesetzes, das mit dem Anspruch verfasst worden ist, mehr Schutz zu geben, geringeren Schutz als die Betroffenen am Flughafen Schönefeld oder Leipzig erhalten werden? Welcher Politiker möchte den von dem Neubau der dritten Start- und Landebahn in München betroffenen Bürgern erläutern, dass sie weniger Schutz als die Betroffenen zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses von 1989 bekommen sollen?

Diese Beispiele zeigen, welche schweren, das Gemeinwesen potentiell beschädigenden politischen Konflikte entstehen können, wenn Partikularinteressen von Flughäfen, die kurz vor dem Ausbau stehen, ein Gesetzgebungsverfahren bestimmen.

II. Schutz der Nachtruhe

Das Bundesumweltministerium betont in der Begründung des Gesetzentwurfes zu Recht, dass in dem Fluglärmgesetz erstmals eine Nachtschutzzone vorgesehen wird, verschweigt allerdings, dass der Schutz vor nächtlichem Fluglärm in einer Reihe von Planfeststellungsbeschlüssen weitgehend geregelt wurde. Dadurch, dass das einzelne Nachtfluglärmereignis zum Aufwachen führen kann, haben die oberen Verwaltungsgerichte 100/100 Betriebsrichtungsregelungen bzw. den durchschnittlichen Tag (VGH München) als Maßstab des Beurteilungszeitraumes gewählt. Der Gesetzgeber will hiervon abweichend eine "Sigmaregelung" festlegen, die zu vermehrtem Aufwachen führen kann. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner jüngsten Entscheidung zu Leipzig festgehalten, dass eine wissenschaftlich definierte Aufwachwahrscheinlichkeit Entscheidungen zum Nachtflugverkehr zugrunde zu legen ist, und auch das Wiedereinschlafen Schutz nach Art. 2 GG genießt.

Der Gesetzentwurf orientiert sich nicht an dieser an den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen ausgerichteten Rechtsprechung.

Die Grundstruktur des Gesetzentwurfes entspricht auch nicht dem im Gemeinschaftsrecht oder Immissionsschutzrecht üblichen Aufbau, zunächst Schutzziele und Schutznormen zu definieren und daran ansetzend konkrete zulässige Hand-

lungsoptionen zu entwickeln. Er beschränkt sich vielmehr einzig auf passiven Schallschutz und Nutzungsbeschränkungen in der Umgebung von Flughäfen. Dieser sehr reduzierte Ansatz bedeutet, dass die Regelungen des Fluglärmsgesetzes eine Ausdehnung des Nachtflugaufkommens an nahezu jedem Flughafen ermöglichen, sofern die dürftigen passiven Schallschutzvorkehrungen nach sechs Jahren durchgeführt werden.

Die "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" e. V. ist der Auffassung, dass es nicht im Interesse des Luftverkehrsstandortes Deutschland und nicht im Interesse der großen Verkehrsflughäfen sein kann, wenn Nachtflugverkehr beliebig auch auf kleinere Flughäfen verteilt werden kann, die möglicherweise gar keine Schutzvorkehrungen vorsehen müssen, weil die Zahl der Flugbewegungen knapp unter den Maßnahmewerten des Fluglärmsgesetzes liegt und somit die Betroffenen zwar jede Nacht aufwachen, aber keinen Schutz erhalten. Bereits heute ist diese Problematik an einigen Verkehrsflughäfen - z.B. Hannover - mit relativ geringem nächtlichem Verkehrsaufkommen festzustellen, da aufgrund kleiner Lärmschutzbereichskon-turen nur ein äußerst geringer Teil der betroffenen Bevölkerung geschützt wird.

Nun wird man dem mannigfachen Interessenlagen unterworfenen Gesetzgeber kaum zumuten können, ein generelles Nachtflugverbot vorzusehen, um auf jeden Fall verfassungswidrige Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden. Dieses hat die "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" e. V. im Übrigen anlässlich der Novellierungsdiskussion auch nicht gefordert. Allerdings vertritt die "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" e. V. die Auffassung, dass eine Erweiterung des in § 29b LuftVG vorgesehenen Schutzes der Bevölkerung dergestalt hätte verankert werden können, dass im Einzelfall Nachtflugverbote auch bei großen Verkehrsflughäfen durch Planfeststellungsbehörde oder Luftfahrtbehörde hätten erlassen werden können. Noch nicht einmal eine derartige Handlungsoption, die eine Umsetzung des Mediationsergebnisses in Frankfurt am Main ermöglicht hätte, ist vorgesehen worden.

Zu gute halten muss man den Fraktionen der SPD und CDU, dass sie zumindest die Konfliktlage erkannt haben und durch eine kleinteilige Umformulierung in § 8 Abs. 1 S. 2 LuftVG im Rahmen eines Änderungsantrages versucht haben, Handlungsnotwendigkeiten herauszustellen. In der Begründung des Änderungsantrages zu Art. 2 Nr. 1 wird formuliert:

„Die Änderung passt die Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes an die mit dem novellierten Fluglärmschutzgesetz verfolgten Ziele an und vermeidet Auslegungs- und Abgrenzungsprobleme zwischen beiden Gesetzen. Sie dient der Klarstellung, dass die Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes zum passiven Schallschutz allein nicht ausreichen, um dem vom Luftverkehrsgesetz geforderten Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm Rechnung zu tragen. Gerade weil den Anwohnern von Flughä-

fen im öffentlichen Interesse durch Fluglärm Lärmwirkungen zugemutet werden, muss geprüft werden, ob Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes notwendig sind oder besonders sensible Bevölkerungsteile besonders geschützt werden müssen.“

Ein derartiger - stillschweigender - Verweis auf das LuftVG, das man ohne Not auch qualifiziert hätte anpassen können, wäre vor ca. 15 Jahren sicherlich rechtlich unproblematisch gewesen. Im Jahre 2006 hat der Gesetzgeber allerdings nicht nur Art. 2 GG zu beachten, sondern auch Art. 20a GG und das in die Sphäre der Mitgliedsstaaten hineinreichende Gemeinschaftsrecht.

III. Verstoß gegen Gemeinschaftsrecht

Das Gemeinschaftsrecht sieht in der Umgebungslärmrichtlinie vor, dass insbesondere in Ballungsräumen keine Verschlechterung der Umweltsituation eintreten soll und die Mitgliedstaaten durch geeignete Maßnahmen (siehe auch der ausgewogene Ansatz der EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie) sicherstellen sollen, dass keine unzumutbaren Lärmbelastungen auftreten. Diesen Zielen soll die nach Gemeinschaftsrecht vorgeschriebene Lärminderungsplanung dienen.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen ist es auch unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten höchst fragwürdig, ob der Gesetzgeber durch die Festlegung von Lärmschutzzonen für den Nachtzeitraum und durch Ausklammern von klaren aktiven Flugbeschränkungen faktisch die Ausweitung von Nachtflugbewegungen begünstigen darf. Wie bereits ausgeführt, kommt erschwerend hinzu, dass auch keine Handlungsoptionen oder Maßstäbe für den Einzelfall vorgesehen sind, so dass die Betroffenen den Luftverkehrsinteressen derart ausgesetzt sind, dass ihnen allein der Gang zu den Gerichten bleibt, um zusätzliche nächtliche Flugbewegungen auszuschließen.

Das Vorgehen des Gesetzgebers, diesen wichtigen Bereich nicht transparent und für eine nach allen Seiten offene Abwägung zu gestalten, bedeutet, dass ausschließlich die Betroffenen, die über ausreichend finanzielle Mittel verfügen, ihre Rechte einklagen können. Dieses hält die "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" für zutiefst unsozial und für rechtsstaatlich äußerst bedenklich.

Im Übrigen verweist der Gesetzgeber darauf, dass durch die Umsetzung der Betriebsbeschränkungsrichtlinie in nationales Recht Gemeinschaftsrecht bereits umgesetzt sei und insofern kein Regelungsbedarf für aktive Flugbetriebsregelungen bestehen würde. Diese Auffassung ist nicht zutreffend. Dadurch, dass das Bundesministerium für Verkehr weitergehende Betriebsbeschränkungen ausschließlich auf Stadtflughäfen beziehen will - hier wird in der Anlage nur Tempelhof als Stadtflughafen bezeichnet - kann man nicht von einer dem Gemeinschaftsrecht konformen Umsetzung europäischer Maßstäbe sprechen.

Dem Gesetzgeber ist somit kein kompensierendes oder relativierendes Handeln zuzurechnen, das eine bewusste Verschlechterung der Umweltsituation für eine große Zahl von Betroffenen rechtfertigen würde.

IV. Schutzniveau bei Militärflughäfen

Darüber hinaus möchte die „Bundesvereinigung gegen Fluglärm“ e.V. darauf hinweisen, dass für bestehende Militärflughäfen ein Grenzwert von 68 dB(A) festgesetzt wurde. Dieser Wert liegt in Anbetracht der Tatsache, dass die Grenzwerte für bestehende zivile Flugplätze bereits an der Grenze zur Gesundheitsgefährdung liegen, deutlich über der Grenze zur Gesundheitsgefährdung. Fiskalpolitische Überlegungen ebenso wenig wie der Verteidigungsauftrag rechtfertigen jedoch nicht die Zurückstellung der Rechte auf Wahrung der körperlichen Unversehrtheit.

Die auf S. 19 der Drucksache 16/508 genannten Aspekte einerseits des grundgesetzlichen Verteidigungsauftrags nach Art. 87a GG, andererseits der Erfüllung zwischenstaatlicher Verpflichtungen nach Art. 24 GG erfordern die Zurückstellung der Grundrechte der Fluglärm-betroffenen nicht. Denn das FluglärmG E steht der Durchführung von Flugverkehr zur Erfüllung des Verteidigungsauftrages und zur Erfüllung zwischenstaatlicher Verpflichtungen in keiner Weise entgegen. Es führt allenfalls zu Schutzansprüchen Betroffener. Die rein fiskalpolitische Überlegung, der Bund müsse für die eventuell zusätzlich entstehenden Kosten aufkommen, kann jedoch eine Zurückstellung der Rechte der Fluglärm-betroffenen auf Wahrung ihrer körperlichen Unversehrtheit nicht rechtfertigen. Soweit auf S. 18 f. der Drucksache 16/508 der Versuch einer sachlichen Rechtfertigung durch die Behauptung unternommen wird, es bestünden relevante Unterschiede in der zeitlichen Struktur und Verteilung des Auftretens von Fluglärmimmissionen, da im Unterschied zu zivilen Flugplätzen bei den Militärflugplätzen in den besonders lärmsensiblen Tagesrandzeiten am frühen Morgen und am Abend, in der Mittagszeit sowie am Wochenende und an Feiertagen grundsätzlich kein oder nur ein deutlich eingeschränkter Flugbetrieb stattfindet, ist dies heute an militärischen Flugplätzen nicht (mehr) in allen Fällen richtig. An militärischen Flugplätzen findet heute z.T. mehr logistischer Verkehr statt als reiner militärischer Übungsflugbetrieb. So wird die Lärmbelastung etwa am größten Militärflugplatz, dem Flugplatz Ramstein in Rheinland-Pfalz, auch von Tagesrand- und Wochenendbelastungen und regelmäßigen nächtlichen Fluglärmbelastungen geprägt. Die dort verkehrenden Flugzeuge sind in erster Linie relativ große Transportflugzeuge, z.T. zivile Verkehrsflugzeugtypen im militärischen Einsatz. Kampfflugzeugverkehr findet hier kaum noch statt. Die Charakteristik der Fluglärmbelastung ähnelt hier somit der von Verkehrsflughäfen.

Dadurch, dass das Fluglärmgesetz keine adäquaten Handlungsmöglichkeiten und Schutznotwendigkeiten für die Betroffenen vorsieht, wird die Situation an militä-

rischen Flugplätzen - wie z.B. am Flugplatz Ramstein - nicht verfassungskonform behandelt.

V. Siedlungssteuerung und gesunde Wohnverhältnisse

Ob der Entwurf des Fluglärmggesetzes der Verfassung entspricht, ist auch bei der Frage der „vorausschauenden Siedlungsplanung“ (Begründung Teil A. Problem und Ziel) untersuchungsbedürftig.

Im Referentenentwurf vom 22.6.2004 ist ein Bauverbot für neue Wohnungen vorgesehen gewesen, das aufgrund eines Vorschlages des Vorsitzenden des Rates der Sachverständigen für Umweltfragen, Herrn Prof. Dr. Koch vom Bundesumweltministerium, formuliert worden ist. Ein derartiges - allerdings aus verfassungsrechtlichen Gründen erst nach sieben Jahren geltendes Bauverbot - hätte das äußerst problematische Heransiedeln an Verkehrsflughäfen unterbinden können.

Das Bundesumweltministerium sah sich aber durch die Einflussnahme der kommunalen Spitzenverbände und einzelner Kommunen veranlasst, diese Regelung vollständig zurückzunehmen. Seit dem Gesetzentwurf vom 24.5.2005 ist auf effektive Bauverbots- und Siedlungsbeschränkungen verzichtet und sogar eine Öffnung im Vergleich zum Gesetz von 1971 vorgesehen worden. Liest man die in Art. 1 Nr. 6 (§ 5 FlugLG-E, Abs. 1, 4) dargestellten Fallkonstellationen, gewinnt man den Eindruck, dass der Bundesgesetzgeber einen Regionalplan für Flughafenregionen aufstellen möchte:

„Das Verbot nach Absatz 2 gilt nicht für die Errichtung von ...„4. Wohnungen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereiches bekannt gemachten Bebauungsplanes, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen mit Wohnbebauung dient.“

Der Bundesgesetzgeber überschreitet durch die äußerst konkreten Regelungen seine ihm zustehende Kompetenz und greift unzulässig in Länderkompetenzen ein. Dieses - die Zustimmung des Bundesrates zum Gesetzentwurf voraussetzend - könnte dahingestellt bleiben, wenn nicht mit dieser Regelung bewusst und vorsätzlich ungesunde Wohnverhältnisse in Kauf genommen werden würden.

Hiervon muss aber ausgegangen werden, da in der Tagschutzzone 1 sehr hohe Pegelwerte auftreten und die Bevölkerung nicht nur in der Wohnung, sondern auch im Wohnumfeld (private und öffentliche Grünflächen, Kinderspielplätze) ungeschützt einer Vielzahl von Lärmereignissen ausgesetzt ist.

Während bei schutzbedürftigen Einrichtungen (§ 5 Abs. 1) eine Überprüfung im Einzelfall zulässig sein soll, wird in Abs. 3 Ziff. 6 eine generelle Öffnung für die be-

zeichneten Bebauungspläne nach Festsetzung eines Lärmschutzbereiches vorsehen. Die generelle Öffnung fördert ungesunde Wohnverhältnisse ohne über eine Ausnahmebestimmung Rechtsklarheit und -eindeutigkeit herzustellen. Die Regelung ist nach unserer Auffassung kaum mit verfassungsrechtlichen Grundsätzen in Übereinstimmung zu bringen.

Darüber hinaus widerspricht diese Regelung bestehenden landesrechtlichen Normen. Im niedersächsischen Regionalplan, der Siedlungsbeschränkungen am Flughafen Hannover regelt, heißt es:

„... neue Wohngebiete dürfen nicht geplant werden.“

Auch wenn § 13 Abs. 2 FlugLG-E weitergehende Planungsmaßnahmen als zulässig bezeichnet werden, kann der Bundesgesetzgeber den gesetzgeberischen Spielraum des Landesgesetzgebers nicht derart einengen, dass vorhandene wünschenswerte, weil verfassungskonforme Regelungen der Länder rechtlich angreifbar bzw. zukünftige nicht festsetzbar werden.

Die Absicht, „einem unverträglich engem Nebeneinander von lärmemittierendem Flugplatz und immissionsschutzempfindlicher (Wohn-) Nutzung ... vorzubeugen“ (Begründung FlugLG E, Teil A Problem und Ziel), wird nicht durch Handlungsoptionen und mögliche Instrumente untersetzt. Ohne sich in Detailregelungen zu verlieren, hätte der Gesetzgeber auch für bestehende durch Fluglärm stark beeinträchtigte Wohnverhältnisse Instrumente entwickeln können. Die Bundesvereinigung hatte in ihrem eigenen Novellierungsvorschlag aus dem Jahre 2001 Vorschläge zu Vorkaufsrechten der Gemeinde und Konzepte für die Entschädigung und freiwillige Absiedlung von hoch belasteten Siedlungsteilen unterbreitet.

Auch an dieser Stelle ist ein Wahrnehmungs- und Handlungsdefizit, das sich nicht mit dem „Staatsziel Umweltschutz“ verträgt, zu konstatieren.

VI. Durch wirtschaftliche Interessen bestimmte Zumutbarkeitswerte

Die „Bundesvereinigung gegen Fluglärm“ e.V. hat bereits erläutert, dass sie das Vorgehen des Gesetzgebers bei der Bestimmung von Zumutbarkeitswerten bei neu zu bauenden und wesentlich zu ändernden Flughäfen für verfassungswidrig ansieht, schon allein, weil finanzielle Erwägungen nicht in den Vordergrund geschoben werden dürfen. Bei bestehenden Flughäfen sind zwar ebenso wie bei der o.a. Kategorie gesundheitsgefährdende Tatbestände auszuschließen, hier ist aber zuzugeben, dass unterhalb dieser Werte wirtschaftliche und finanzielle Aspekte eine Rolle spielen können.

Es kann sich demnach bei bestehenden Flughäfen um Zumutbarkeitskategorien handeln, die mit dem immissionsschutzrechtlichen Zumutbarkeitsbegriff nicht vollständig übereinstimmen. Es scheint der "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" e. V. allerdings selbstverständlich zu sein, dass die Grenze des zumutbaren Fluglärms

nicht durch eine „vorgegebene“ finanzielle "Zumutbarkeitsschwelle" einzelner Flughäfen bestimmt sein darf.

Ob und inwiefern letzteres eingetreten ist, möchte die „Bundesvereinigung gegen Fluglärm“ e. V. offenlassen. Folgende Fakten werden diesbezüglich zur Kenntnis gegeben:

1.

In der Arbeitsgruppe Kostenfolgen, deren Arbeitsergebnis in der Begründung zum Gesetzentwurf dargestellt wird und in der der Frankfurter Flughafen ständig vertreten gewesen ist, wurde gegen den Protest der "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" e. V. festgelegt, dass alle Kosten dem zu novellierenden Fluglärmgesetz angelastet werden, obwohl durch die konkreten Ausbauprojekten Kosten entstehen, die auch ohne eine Novellierung angefallen wären. Im Fall des Frankfurter Flughafens wurde die Berechnung einer Kostenvariante, die auf der Differenz zwischen den Werten des Fluglärmgesetzes und des vom Bundesverwaltungsgericht festgelegten Schutzniveaus basiert, dezidiert verweigert.

Die Hinweise der "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" e. V., dass neu errichtete Wohnungen in den vorhandenen Lärmschutzzonen überwiegend schalldämmend errichtet worden seien und auch Neubauten außerhalb der Schutzzonen überwiegend über ausreichende Schalldämmung verfügen würden, wurde seitens der Teilnehmer der Arbeitsgruppe interessiert zur Kenntnis genommen.

Da die „Bundesvereinigung gegen Fluglärm“ e.V. der Auffassung war und ist, dass die Luftverkehrsseite über erhebliche finanzielle Spielräume verfügt, schlug die „Bundesvereinigung gegen Fluglärm“ e.V. „Überleitungsregelungen“ vor, die auf der einen Seite einen praktikablen unbürokratischen Umgang mit Einzelfällen und auf der anderen Seite eine realisierbare Verbesserung des Schutzniveaus vorsahen.

Die Luftverkehrsseite war noch nicht einmal bereit, über diese Vorschläge zu diskutieren.

Stattdessen überraschte sie die Bundesministerien für Verkehr und Umwelt einen Monat nach dem Abschluss des Berichtes der AG Kostenfolgen mit Karten des Flughafens Köln, in denen übergroße, durch fehlerhafte Berechnungen hervorgegangene Lärmschutzzonen dargestellt wurden, die beweisen sollten, dass die Kosten für den Kölner Flughafen nicht zu tragen seien. In der Folge wurde der Wert für den Nachtschutzbereich um 5 dB(A) zu Lasten der Betroffenen durch den Referentenentwurf vom 24.5.2005 verändert.

Nachdem die Luftverkehrsseite dafür gesorgt hatte, dass bei der Kostenschätzung alle Wohnungen ohne Reduktion der faktisch bereits geschützten einbezogen wurden und somit eine bewusste Hochrechnung vorgenommen wurde, ging ihr Bestreben in der anschließenden Novellierungsdiskussion dahin, möglichst umfangreich Fallkonstellationen im Gesetz festzuschreiben, die zu einer Kostenreduktion bzw. zu Anspruchsreduzierung in derselben Sache auf Betroffenenseite führen.

2.

Nicht nur bei der Hochrechnung in der Kostenschätzung, sondern auch bei der Reduktion der Schutzansprüche der Betroffenen konnte die Luftverkehrsseite sich nahezu vollständig durchsetzen.

„§ 9 Abs. 3 und 4 legt fest, dass bisherige bauliche Schallschutzmaßnahmen aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 1971, aufgrund freiwilliger Schallschutzprogramme der Flughäfen oder aufgrund behördlich festgesetzter Programme berücksichtigt werden, und dass keine neuerlichen Ansprüche entstehen, wenn die bisherigen Maßnahmen sich im Rahmen der nach diesem Gesetz erforderlichen Schutzanforderungen halten Die Gesetzesnovelle enthält zudem gegenüber dem der Kostenschätzung zugrunde gelegten Referentenentwurf einige Änderungen, die zu Kostensenkungen führen. Dies sind insbesondere die abgestufte Absenkung der Grenzwerte für die Nacht-Schutzzone ... und das Berechnungsverfahren Dabei ergaben sich Verkleinerungen dieser Lärmschutzzonen um etwa 20 bis 30 Prozent gegenüber den Zonen, die der obigen Kostenschätzung zugrunde lagen“,

Drucksache 16/508 Begründung FLG-E S. 15

Es wirft kein gutes Licht auf die politische Kultur unseres Landes, dass dieses alles unbemerkt von der Öffentlichkeit geschehen konnte und diese Hintergrundinformationen weder im Parlament noch in den Medien kritisch diskutiert worden sind.

Angesichts dieser Situation kann man keineswegs von einem angemessenen Interessenausgleich sprechen. Hier haben sich die Interessen der Luftverkehrsseite zu Lasten der Betroffenen so weitgehend durchgesetzt, dass bereits von einer unerlaubten "Subvention" gesprochen werden muss. Es wird deshalb von durch wirtschaftliche Partikularinteressen bestimmten Zumutbarkeitswerten auszugehen sein.

Auch sind für Bestandsflughäfen die Werte von 65 dB(A) tagsüber bzw. 55 dB(A) nachts keine absoluten Grenzwerte, vielmehr muss nach § 4 die Neufestsetzung eines Schutzbereiches erst dann erfolgen, wenn an dessen Grenze der Dauerschallpegel um 2 dB(A) erhöht ist. Somit werden Betroffene schutzlos einer Belas-

tung bis zu 67 dB(A) / 57 dB(A) ausgesetzt, wobei noch strittig ist, ob hierbei mehrere Änderungen kumulativ gewertet werden, oder ob nicht durchaus durch mehrere Änderungen, die einzeln jeweils unter der Schwelle bleiben, eine noch weitaus höhere Belastung zulässig ist.

Durch die zu hohen Grenzwerte für bestehende Flughäfen, die höher sind als auch an etlichen Bestandesflughäfen bereits angewandte, werden Betroffene an „rückständigen“ Flughäfen auf Dauer benachteiligt.

Überhaupt keine Vorgaben für eine Neufestsetzung werden für den Fall zunehmender Häufigkeit der Überschreitung der maßgeblichen Maximalpegel gemacht. Hierbei ist zu würdigen, dass z.B. eine Verdopplung der Zahl von Maximalpegelüberschreitungen denkbar ist, ohne dass das Kriterium „Erhöhung der Dauerschallpegel an der Grenze des Schutzbereichs um 2 dB(A)“ erfüllt ist. Somit erfüllt diesbezüglich das Gesetz nicht den Anspruch, die Betroffenen vor unzumutbarer Lärmbelastung zu schützen.

Betroffene haben einen Anspruch auf Minimierung von Eingriffen, die auch unterhalb der Grenze, bei der passiver Schutz erforderlich ist, empfindlich sind. Dies betrifft neben dem Eigentum (siehe unten) auch den Schutz des Schlafes, der Kommunikation - vor allem in Außenbereichen - und vor erheblichen Belästigungen, der bei den festgesetzten Grenzwerten absolut nicht sicher gestellt ist.

E. Erhebliche Belästigung

In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die Studie des ZEUS-Instituts „*Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens*“, wonach bereits bei Leq(3)-Werten zwischen 47,5 und 50 dB(A) (bei Realverteilung) 25% der Befragten hochgradig belästigt sind.

F. Außenwohnbereichsentschädigung und Wertverlustfragen

Weiterhin hält die „Bundesvereinigung gegen Fluglärm“ e.V. die alleinige Regelung der Außenwohnbereichsentschädigung für nicht ausreichend, um Eingriffe in den durch Art. 14 GG gewährten Schutz des Eigentums zu rechtfertigen. Zwar sieht das Gesetz bei Neu- und Ausbautvorhaben eine Entschädigung für die Tagschutzzone 1 vor - dies ist aber nicht quantifiziert, sondern wird durch eine (noch zu erstellende) Verordnung geregelt. Vorgaben für die Größenordnung der Entschädigung hat der Gesetzgeber nicht gemacht - allerdings hat man bei der Ermittlung des Aufwandes für das Fluglärmschutzgesetz im Bereich eines Tagdauerschallpegels (LAeqTag) zwischen 60 und 65 dB(A) einen Betrag von 3.700 € je Wohneinheit und im Bereich über 65 dB(A) 5.000 € je Wohneinheit angesetzt.

Diese Beträge sind weit davon entfernt, den durch Fluglärm tatsächlich entstehenden Wertverlust auszugleichen. Unterhalb eines Dauerschallpegels von 60 dB(A) ist überhaupt keine Entschädigung vorgesehen.

Prof. Wilfried Kühling hat in seiner Veröffentlichung „Die Wertverlustanalyse bei Fluglärm - Eine Bewertungsmethode zur großflächigen Ermittlung fluglärmbedingter Wertverluste bei Wohneigentum“ (Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, 64 S., ISBN 3-929797-98-4, in der Anlage) abhängig vom Wohnwert folgende Wertverluste ermittelt, wobei mit höherem Wohnwert die Verluste steigen:

Lärmzone V	($Leq(3) > 65$ dB(A)):	70 - 90%
Lärmzone IV	($60 < Leq(3) < 65$ dB(A)):	25 - 70%
Lärmzone III	($55 < Leq(3) < 60$ dB(A)):	10 - 50%
Lärmzone II	($50 < Leq(3) < 55$ dB(A)):	0 - 30%
Lärmzone I	($Leq(3) < 50$ dB(A)):	0 - 10%

Zu bedenken ist hierbei, dass es durchaus üblich ist, ein Einfamilienhaus zu 70-80 % durch Kreditaufnahme zu finanzieren. Ein Wertverlust von 30 % bedeutet somit bei Fehlen anderen Vermögens den Fall in die Vermögenslosigkeit.

Im Übrigen wäre die Belastung der Luftfahrt durch problemgerechte Lärmschutzmaßnahmen weit von jeder Gefährdung der Geschäftstätigkeit entfernt - die Größenordnung des Lärmzuschlages läge je Flugschein im 1 Euro-Bereich. Allein die Lufthansa erzielt jährlich einen Umsatz von ca. 17 Mrd. Euro, von 1996-2005 betragen die Erträge vor Steuern trotz einiger schlechter Jahre kumuliert über 5 Mrd. Euro. Wie sich im Zusammenhang mit den Ölpreissteigerungen der letzten Jahre gezeigt hat, ist die Luftfahrt auch durchaus in der Lage, unvergleichlich höhere externe Kostensteigerungen auf die Kunden zu überwälzen, ohne dass sich dies nennenswert auf das Geschäft auswirkt.

Der „Bundesvereinigung gegen Fluglärm“ e.V. liegt das Schreiben eines Betroffenen aus Mainz (außerhalb der Lärmschutzzonen) vor, in dem dieser darüber in Kenntnis setzt, dass die K f W ihm einen Modernisierungskredit aufgrund der Fluglärmsituation verweigert habe. Die „Bundesvereinigung gegen Fluglärm“ e.V. schließt hieraus, dass der Wert des Eigentums in einem unzumutbaren Umfang durch Fluglärm gemindert wird.

Der Gesetzgeber hat durch die Bezugnahme auf die Aussagen der Arbeitsgruppe Kostenfolgen darauf hingewiesen, dass die Außenwohnbereichsentschädigung unabhängig von möglichen Wertverlusten als reine Nutzungsentschädigung zu zahlen ist. Ob allerdings das Ausklammern dieser Fragestellung verfassungsgemäß ist, ist zu hinterfragen.

G. Weiter gehende Regelungen für die Flughäfen Schönefeld und Leipzig

Im Dezember 2006 ist der bereits erwähnte § 13 FlugLG durch den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und SPD eingefügt worden. Von besonderem Interesse ist die Regelung in Abs. 1 S. 2, 3:

„Soweit in einer Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung, die bis zu ... [einsetzen: Datum des Tages, an dem die Verkündung dieses Gesetzes erfolgt] erteilt worden ist, weitergehende Regelungen getroffen worden sind, bleiben diese unberührt. So lange die Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung nicht bestandskräftig ist, ist die Vollziehung der weitergehenden Regelungen ausgesetzt.“

Zunächst fällt auf, dass der Gesetzgeber anscheinend den Fall, dass schlechtere Regelungen an weiter gehende Regelungen des Fluglärmsgesetzes anzupassen sind, nicht regeln wollte. Wohl aber sieht er einen Regelungsbedarf dahingehend, dass die Vollziehung weiter gehender Regelungen auszusetzen ist, sofern kein bestandskräftiger Planfeststellungsbescheid vorliegt. Eine adäquate Überleitungsregelung hätte festlegen können, dass weiter gehende Werte des Fluglärmsgesetzes - sofern der konkrete bereits durchgeführte Abwägungsvorgang dieses überhaupt zulässt - zusätzlich angewendet werden können. Derartige Handlungsoptionen, die ergänzendes, sachgerechtes Handeln der Planfeststellungsbehörden vor Ort ermöglichen könnten, wären vertretbar gewesen.

Eine derartige Normfindung ist in der bundesdeutschen Rechtsgeschichte einmalig. Der Gesetzgeber - anscheinend veranlasst durch den Druck der Luftverkehrsseite - nimmt einseitig Partei gegen die betroffenen Bürger bei den noch streitigen Verfahren - nicht nur - zu den Flughäfen Schönefeld und Leipzig und will die Planfeststellungsbehörden offensichtlich veranlassen, bereits erteilte begünstigende Verwaltungsakte in Interesse der jeweiligen Verkehrsflughäfen zurückzunehmen.

Die Auswirkungen eines derartigen Eingriffs der Legislative in laufende Verfahren der Exekutive wären erheblich und würden das Vertrauen der Bürger in den Rechtsstaat maßgeblich erschüttern. Schließlich sind bei diesen Verfahren Aussagen der Behörden und Anhörungen gemacht worden sowie Planfeststellungsbeschlüsse ergangen, die die Bürger ernst genommen haben, und die keineswegs zur Disposition gestellt werden können.

Eine Anwendung der wesentlich schlechteren Regelungen des Fluglärmsgesetzes würde in diesen Fällen eine um Jahre heraus gezögerte Durchführung von Schutzmaßnahmen und die Reduktion von Schutzansprüchen bedeuten. Weitere politische und rechtliche Auseinandersetzungen wären die Folge. Es ist vollkommen unverständlich, dass eine derartige „Verschlechterungsregelung“ überhaupt in das Gesetz aufgenommen werden

konnte. Es kann sein, dass einzelnen Flughäfen oder auch der ADV das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Flughafen Leipzig nicht genehm ist, und insofern einseitiger „Nachbesserungsbedarf“ gesehen wird.

Ohne in der Kürze der Zeit alle rechtlichen Fragestellungen erschöpfend behandeln zu können, weisen wir auf folgende zu klärenden Punkte hin:

Da Planfeststellungsbeschlüsse Vertrauensschutztatbestände auslösen, die in den konkreten Fällen durch Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes gedeckt sind, müsste eine gesetzeskonform handelnde Planfeststellungsbehörde die begünstigenden Teile eines ansonsten stark belastenden Verwaltungsaktes zurücknehmen. Dabei würde die Behörde bereits an die verwaltungsrechtlichen Grenzen der sog. "reformatio in peius" stoßen, zumal die Bürger vollkommen unverhofft mit „neuen“ Maßstäben konfrontiert wären.

Die Festschreibung eines derartigen Vorgehens durch den Gesetzgeber würden die "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" e. V. - auch in Hinblick auf das oben Ausgeführte als eindeutig verfassungswidrig, weil die Grundrechte der Betroffenen in mehrfacher Hinsicht verletzend, ansehen. Allerdings handelt es sich - wie bereits angesprochen um einen einmaligen Vorgang in der bundesdeutschen Rechtsgeschichte, der keineswegs mit anderen Überleitungsregelungen anderer Gesetze zu vergleichen ist. Auch insofern bedarf es sicherlich noch weitergehender Betrachtungen.

Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit dieser gesetzlich in die Kompetenz der Verwaltungsbehörden eingreifenden Regelung des Fluglärmgesetzes werden vollends durch die genaue Analyse des Gesetzestextes bestätigt:

Der Gesetzentwurf definiert in § 2 Abs. 2 S. 3 bis 5 eindeutig Flughäfen, die neu oder wesentlich baulich erweitert werden und Bestandsflughäfen.

„Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind Flugplätze, für die ab dem ... [einsetzen: Datum des Tages, der auf die Verkündung dieses Gesetzes folgt] eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach den §§ 6 oder 8 des Luftverkehrsgesetzes für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung erteilt wird Bestehende Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind Flugplätze, bei denen die Voraussetzungen der Sätze 3 und 4 nicht erfüllt sind.“

In der Begründung wird hierzu ausgeführt:

„Für den maßgeblichen Zeitpunkt ist damit auf den Tag der Bekanntmachung abzustellen, nicht der Bestandskraft. Sind die genannten Voraus-

setzungen nicht erfüllt, zählt nach Satz 5 der Flugplatz zu den bestehenden Flugplätzen im Sinne der Nummern 2 und 4 des Satzes 2.“

Wenn also die Behörde, die über die Aussetzung der Vollziehung der weitergehenden Regelungen bei nicht bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen Werte des Fluglärmgewetzes heranziehen muss, ist sie gezwungen, die Werte für bestehende zivile Flugplätze nach § 2 Abs. 2 S. 2 Ziff. 2 heranzuziehen.

Selbst der argwöhnischste Kritiker der Politik Berlins käme - auch unter Berücksichtigung der Haushaltsnöte dieses Landes - nicht auf die Idee, dass diese Formulierungen absichtlich gewählt worden sind, um die durch den Flughafen Schönefeld Betroffenen in mehrfacher Hinsicht zu benachteiligen. Hier kann es sich nach erster Einschätzung nur um eine Formulierung des Gesetzgebers handeln, die aufgrund kurzfristiger Einflussnahmen - derartige Einflussnahmen können in komplexen Gesetzgebungsverfahren äußerst kontraproduktiv wirken - unabsichtlich zustande gekommen ist. Gleichwohl lässt die Formulierung keinen Interpretationsspielraum zu, so dass auch diesbezüglich von einer eindeutigen Verfassungswidrigkeit des Gesetzes auszugehen ist. Eigentumsrechte und gesundheitsbezogene Grundrechte werden bei einer Anwendung der Regelungen weit über ein zu vertretendes Maß hinaus verletzt.

H. Ergebnis

Die „Bundesvereinigung gegen Fluglärm“ e.V. wertet die Gesetzesnovelle als verfassungswidrig. Im Hinblick auf die auch bestehende materiell-rechtliche Prüfkompetenz des Bundespräsidenten ist der Gesetzesänderung die Ausfertigung zu versagen.

Die Verfassungswidrigkeit ergibt sich nicht zuletzt aus einem Verstoß gegen europäisches Recht; auch die nationale Rechtsordnung - und hier Verfassungsrecht - steht der Gesetzesänderung entgegen.

Zur allererst ergibt sich die Verfassungswidrigkeit aus einem nicht rechtfertigbaren Verstoß gegen das Grundrecht auf körperliche Integrität. Auch das Eigentumsrecht ist nicht rechtfertigbar verletzt. Verfassungsverstöße sind des Weiteren gegen das Rechtsstaatsprinzip, die Gesetzgebungskompetenzen und nicht zuletzt wegen Verstoßes gegen den Gleichheitsgrundsatz und die Staatszielbestimmung des Umweltschutzes der Verfassung zu beklagen.

Düsseldorf, den 13.2.2007