

## **Fragen der Landtagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an eine rechtliche Begutachtung der schriftlichen Begründung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 04. April 2012 zum Ausbau des Flughafens Frankfurt**

Im Rahmen seiner Analyse des Textes der Urteilsbegründung wird der Gutachter gebeten, die Aussagen des Bundesverwaltungsgerichts bezogen auf die folgenden auch in der Öffentlichkeit immer wieder gestellten Fragen bzw. Forderungen zu erläutern und soweit wie möglich ggf. auch weiter reichende Perspektiven zur Verringerung der Fluglärmbelastung aus rechtlicher Sicht zu benennen.

### **1. Nachtflugverbot**

- a. Wie definiert das Gericht das sog. Nachtflugverbot und auf welchen Zeitraum erstreckt es sich?
- b. Welche Rolle spielt dabei der Fluglärm, der bereits vor der ersten Landung (also vor 5.00 Uhr von ankommenden und im Luftraum wartenden Maschinen ausgeht) bzw. noch nach dem letzten Start (der also nach 23.00 Uhr beim Abflug erzeugt wird) die Region belastet?
- c. Welche Möglichkeiten eröffnet das BVerwG für eine zeitliche Ausdehnung des Nachtflugverbots etwa auf die gesamte gesetzliche Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr)?
- d. Welche Aussagen zu den Regelungen des PFB über die Zulassung von Ausnahmen auch hinsichtlich Anzahl und Zeitrahmen werden getroffen?
- e. Welche Anforderungen an die Prüfung von Ausnahmeanträgen für verspätete Starts lassen sich aus dem Urteil ableiten?
- f. Welche Kontrollpflichten bestehen für die Luftaufsicht im Hinblick auf verspätete Landungen und deren Berechtigung?

### **2. Nächtliche Flugbewegungen insgesamt**

- a. Welche Aussagen über das An- und Abschwellen des Fluglärms in den Nachtrandstunden werden getroffen?
- b. Welche Eingriffsmöglichkeiten gibt es, wenn die Festsetzung des Kontingents von 133 Flugbewegungen in der Realität nicht ausreicht, um das An- und Abschwellen zu gewährleisten bzw. die insgesamt zugelassenen 133 Bewegungen sich am Anfang der Nachtrandstunde ab 5.00 Uhr und gegen Ende der Nachtrandstunde vor 23.00 Uhr ballen?
- c. Welche rechtlichen Folgen hat die in der Urteilsbegründung formulierte Aussage, die Nacht nicht zum Tag machen zu dürfen;

mit welchen tatsächlichen Betriebsabläufen wäre ggf. rechtlich dagegen verstoßen?

### **3. Stopp des weiteren Ausbaus**

- a. Welche Aussagen zu den weiteren Ausbauplänen am Flughafen Frankfurt (z. B. Terminal III) enthält die Urteilsbegründung?
- b. Welche Hinweise könnten trotz der generellen Ausbaugenehmigung ggf. die Forderung nach einem Ausbaustopp stützen?

### **4. Stilllegung der Landebahn Nordwest**

- a. Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen nach der Urteilsbegründung noch für eine Stilllegung der Landebahn Nordwest?
- b. Welche gesetzlichen Hilfestellungen gäbe es hierfür?
- c. Welche Hinweise ergeben sich ggf. für eine weitergehende Betriebsbeschränkung für die Landebahn Nordwest?

### **5. Deckelung der Zahl der Flugbewegungen bzw. der Lärmbelastung**

- a. Ergeben sich aus dem Text Hinweise auf eine Deckelung der Zahl der Flugbewegungen?
- b. Wie sieht es aus mit der Deckelung der Lärmbelastung, also der Festsetzung von maximalen Lärmniveaus (z. B. im Jahr oder in der Flugplanperiode)
- c. Inwieweit steht der Text ggf. einer Deckelung der Zahl der Flugbewegungen oder der Lärmniveaus im Wege?
- d. Inwieweit kann eine Kumulation der Belastungen durch verschiedene Verkehrslärmarten Bedeutung gewinnen?
- e. Inwieweit lässt sich der Verweis des Gerichts (R-Nr. 374) auf den Nachbesserungsvermerk des PFB nutzen, um eine Deckelung der Zahl der Flugbewegungen oder der Lärmniveaus durchzusetzen?
- f. Welche Voraussetzungen müssten hierfür ggf. vorliegen?

### **6. Einklagbare Belastungsgrenzen für die Bürger**

- a. Welche Hinweise ergeben sich für eine rechtliche Überprüfung der Belastungen der Bürgerinnen und Bürger mit Immissionen des Flugverkehrs?
- b. Wie sieht das Gericht die Grenzen der Belastbarkeit definiert?
- c. Wodurch kann die Grenze der Belastbarkeit rechtlich definiert werden (Dauerschallpegel und/oder Einzelschallereignisse)?
- d. Welche Rolle spielen bei der Bewertung der Belastbarkeitsgrenze ggf. festgestellte gesundheitliche Folgen (wenn z. B. die NORAH-

Studie bestätigt, was das UBA bereits fordert: ein Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr, um 8 Stunden Schlaf sicherzustellen)?

- e. Welche Individual-Ansprüche auf Lärmschutz (aktiv oder passiv) können eingeklagt werden?
- f. Was gilt für Kollektiv-Ansprüche, z. B. für Gemeinden?

### **7. Instrumente des Ordnungsrechts**

- a. Unterstellt, es gäbe valide Beweise (z. B. durch die unter 6d genannte Studie), könnte dann eine Störung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung festgestellt und mit (Sofort-)Maßnahmen bekämpft werden?
- b. Wer wäre hierfür zuständig?
- c. Könnte hierfür der Nachbesserungsvermerk des PFB (vgl. 5e) genutzt werden?

### **Anmerkung**

Aufbauend auf die rechtliche Begutachtung stehen für uns GRÜNE natürlich die politische Bewertung und die Definition des daraus folgenden Handlungsbedarfs in Hessen und insbesondere auch in Richtung des Bundesgesetzgebers als weitere Aktivitäten auf der Agenda. Somit soll die rechtliche Analyse auch eine Grundlage für für programmatische Forderungen im Hinblick auf die nächsten Wahlen und Handlungsoptionen in Regierungsverantwortung liefern.