



Pressekonferenz

I. Hintergrund

Die Fluglärmkommission ist ein Beratungsorgan mit dem gesetzlichen Auftrag (§ 32b Luftverkehrsgesetz), das hessische Wirtschaftsministerium und die Deutsche Flugsicherung in allen Anlässen Fluglärm und Luftschadstoffe betreffend zu beraten.

Um diesem Beratungsauftrag hinreichend entsprechen zu können, sind die eingerichteten Kommissionen mit den erforderlichen personellen, sächlichen und finanziellen Ressourcen auszustatten.

Der Flughafen Frankfurt löst im Vergleich mit anderen Flughafenstandorten die höchste Belastung im Hinblick auf Lärmintensität und Anzahl an Betroffenen aus. Dementsprechend ist die Frankfurter Fluglärmkommission mit besonders komplexen Aufgabenstellungen im Kontext ihres gesetzlichen Beratungsauftrages befasst.

II. Problematik

In den letzten Jahren wurde die Arbeit der Fluglärmkommission durch das Hessische Wirtschafts- und Verkehrsministerium (HMWVL) so weitreichend behindert, dass eine qualifizierte Beratungstätigkeit nicht mehr zu erbringen ist.

Auf folgenden Ebenen untergräbt/belastet das HMWVL die Beratungstätigkeit der Kommission:

1. Missachtung des gesetzlichen Beratungsauftrags der Fluglärmkommission

Lärmentgelte sind eine der wenigen bestehenden Instrumente, der Luftverkehrswirtschaft Anreize dafür zu geben, ältere und damit lautere Flugzeuge vorzeitig gegen neues, leiseres Fluggerät auszutauschen.

Die Entgeltordnung am Frankfurter Flughafen beinhaltet einen relevanten Anteil an lärm- und emissionsabhängigen Entgelten. Dies wurde maßgeblich durch die Beratungsbeteiligung der Frankfurter Fluglärmkommission erreicht und hat bis heute Modellcharakter..

Inhaltlich geht es dabei immer auch um die Änderung der Struktur und/oder Höhe der lärm- und emissionsabhängigen Entgelte. Änderungen der Entgeltordnung müssen vom HMWVL genehmigt werden. Hierbei ist die Fluglärmkommission im Rahmen ihrer Beratung nach § 32b LuftVG einzu beziehen. Die Beteiligung der Fluglärmkommission wurde in der Vergangenheit stets so frühzeitig ermöglicht, dass sie sich qualifiziert – auch mit eigenen Gestaltungsvorschlägen – einbringen konnte.

Im Zusammenhang mit der zuletzt erfolgten Änderung der Entgeltordnung hat das HMWVL diesen gesetzlich vorgesehenen Beratungsauftrag und damit die Kompetenz der Fluglärmkommission eklatant missachtet. Üblicherweise werden Entgeltordnungen in Frankfurt für etwa ein Jahr festgelegt. Das HMWVL hat davon abweichend im vergangenen Jahr hinter verschlossenen Türen einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit der Fraport AG ausgehandelt, nach welchem die Struktur der Lärmentgelte für die kommenden fünf Jahre, d. h. bis zum Jahr 2015 festgelegt wurde. Eine Hinzuziehung der Fluglärmkommission erfolgte erst zu einem Zeitpunkt, als der Vertrag

mit der Luftverkehrswirtschaft bereits geschlossen war. Dies stellt im Hinblick auf den gesetzlichen Auftrag der Kommission zweifelsfrei Rechtsbruch dar.

Der Fluglärmkommission bleibt es nun für die nächsten fünf Jahre verwehrt, Einfluss auf die Gestaltung der Lärmentgelte am Frankfurter Flughafen und damit indirekt auf die Ausstattung der Fluggesellschaften mit lärmärmeren Flugzeugen zu nehmen. Die bisherige Struktur der Lärmentgelte bleibt damit für die nächsten fünf Jahre festgeschrieben. Hierdurch machte das HMWVL die Missachtung der Beratungsfunktion der Fluglärmkommission deutlich.

Besonders bedauerlich ist diese Festlegung auch deshalb, weil das Forum Flughafen und Region gegenwärtig an einem Anreizsystem zum vorzeitigen Umbau der Bestandsflotten zu Lärmschutzzwecken arbeitet. Sollten diese Vorschläge auch die Zustimmung der Fluglärmkommission finden, dann könnte eine Neugestaltung der Entgeltordnung erst wieder in fünf Jahren bewirkt werden.

2. Infragestellen vereinbarter Schutzvorgaben

Die Schutzziele der Mediation sind eindeutig und politisch immer wieder als verbindlich seitens der Landesregierung erkannt worden.

Trotz der gebetsmühlenartig wiederholten Beteuerungen von Minister Posch, allein aus allgemeinen Erwägungen des Planungsrechts gegen den immer wieder geäußerten politischen Willen des Landes Hessen nach einem Nachtflugverbot vorzugehen, weil man die Positionierung des VGH zur Wirkung des LEP kritisiert, zeigt das HMWVL intern und zunehmend auch unverhohlen öffentlich seine wahren Absichten, nämlich die Mediationsergebnisse als unzeitgemäß zu verwerfen und vom Nachtflugverbot abzurücken:

So stimmte das Land Hessen im Umwelt- und im Verkehrsausschuss des Bundesrates gegen die Anträge der Länder Nordrhein-Westfalen und Rheinlandpfalz, die sich – entgegen der Koalitionsvereinbarung des Bundes - für eine Beibehaltung des aktuellen gesetzlichen Schutzzumfangs der Nachtruhe im LuftVG für Fluglärm Betroffene eingesetzt hatten. Im federführenden Verkehrsausschuss des Bundesrates wurde der Antrag für Sicherstellung der Nachtruhe vor allem nach Intervention der hessischen Vertreter vertagt. Statt also endlich sicherzustellen, dass möglichst wenig rechtliche Hindernisse der Umsetzung des Mediationsergebnisses entgegenstehen, beteiligt sich das Wirtschaftsministerium aktiv am Aufbau von Hindernissen.

Minister Posch äußerte sich in den letzten Monaten (siehe Echo-online am 8.2.2011, Rüsselsheimer Echo am 9.2.2011; Deutsche Verkehrs-Zeitung am 10.2.2011) ganz ungeniert zu den wahren Absichten seines Handelns: So hoffe er unverändert, dass Nachtflüge am Frankfurter Flughafen auch nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest möglich sein werden. Zugleich übte er Kritik an der Bundesregierung, die es versäumt habe, das Luftverkehrsgesetz in der Vergangenheit zugunsten von Nachtflügen zu ändern.

Die Mitglieder der Fluglärmkommission fühlen sich durch das Unterlaufen der Schutzvorgaben der Mediation seitens des HMWVL hintergangen. Die gemeinsame Grundlage für eine Beratungsarbeit zum Schutz der Bevölkerung im Falle des Ausbaus des Frankfurter Flughafens wird damit zerstört.

3. Schwächung der Arbeitsfähigkeit

Seit Jahren fordern die Mitglieder der Fluglärmkommission eine hinreichende Ausstattung des Gremiums mit finanziellen Mitteln, um den komplexen Beratungsangelegenheiten qualifiziert entsprechen zu können. Alle Bemühungen der Kommission, hier Besserung zu erreichen, wurden vom HMWVL zurück gewiesen.

Bisher werden lediglich die Personalkosten der Geschäftsführungsstelle und pauschale Sitzungsgelder für die Mitglieder vom HMWVL getragen (jährliches Budget insgesamt 70.000 Euro). Lärmuntersuchungen, die Einholung von externem Sachverstand zu relevanten Beratungsangelegen-

heiten sind bei der Höhe dieses Budgets der Fluglärmkommission nur bedingt möglich oder gar vollständig ausgeschlossen..

Ohne die Leistungen des Forums Flughafen und Region – das nicht vom HMWVL sondern von der Staatskanzlei unterhalten wird (!) – bestünde am Flughafenstandort überhaupt keine Möglichkeit, bei den Themen Aktiver *Schallschutz*, *Kompensation*, *erweiterter passiver Schallschutz* voranzukommen. Das HMWVL, das im Forum Flughafen und Region vertreten ist, fällt dort auch im Wesentlichen nur als Bedenkenräger und nicht als das auf, was es per Aufgabenstellung eigentlich sein müsste: die Behörde, die alle vorhandenen Möglichkeiten des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm aktiv prüft und zur Anwendung bringt.

In diesem Zusammenhang empört die Mitglieder der Fluglärmkommission ein weiteres schwerwiegendes Eingreifen des HMWVL: Im Rahmen eines langwierigen – gemeinsam von Vertretern des HMWVL mit dem Vorstand der Fluglärmkommission vereinbarten und durchgeführten - Auswahlverfahrens wurde die Stelle der Geschäftsführung der Fluglärmkommission im Juli 2009 neu besetzt.

Erst unmittelbar vor den Vorstellungsgesprächen wurde dem Vorstand der Fluglärmkommission dabei eröffnet, dass versehentlich keine feste Stelle für die Geschäftsführung im Haushaltsplan eingestellt worden sei, dass dies aber mit Wirkung zum 1.1.2011 nachgeholt werde.

Aus diesem Grund könne zunächst nur eine befristete Anstellung vorgenommen werden. Es wurde dem Vorstand ausdrücklich zugesichert, dass die Festschreibung dieser Stelle – wie bereits in der Vorabstimmung unter Beteiligung der Staatskanzlei vereinbart – unverzüglich erfolge.

Davon will das HMWVL nun nichts mehr wissen. Die gemeinsam ausgewählte Geschäftsführerin soll nun zum 30.06.2011 gehen, da ab 01.07.2011 die Besetzung der Stelle mit einem Beschäftigten der Projektgruppe Flughafenerweiterung erfolgen soll.

Es stellt eine unfassbare Missachtung und Verhöhnung der Fluglärmkommission dar, alle Vereinbarungen zur Geschäftsführungsstelle aufzukündigen und der Kommission einen am Flughafen-ausbau unmittelbar beteiligten Mitarbeiter als Geschäftsführer aufdrücken zu wollen.

I. Konsequenzen

Die Fluglärmkommission ist nicht gewillt, sich diese Behandlung durch das HMWVL weiter gefallen zu lassen. Sie stellt fest, dass eine qualifizierte Beratung des HMWVL auf der Basis der unzureichenden Personal- und Ressourcenausstattung nicht mehr möglich ist.

Seitens des HMWVL eingebrachte Beratungsgegenstände werden daher mit dem Hinweis zurückgewiesen, dass die Kommission zu einer Beratung nach § 32b nicht in der Lage ist.

Das HMWVL wird zu den Sitzungen der Kommission nicht mehr eingeladen. Damit wird ausgeschlossen, dass sich das HMWVL aus Wortbeiträgen einzelner Mitglieder unzulässigerweise eine Beratungsleistung „zusammenstrickt“.

Dem Vorstand der Kommission ist bewusst, dass das HMWVL die Mitglieder der Kommission abberufen und neu berufen kann. Für den Fall, dass sich das HMWVL in diesem Sinne frei nach Brecht „ein neues Volk wählen“ sollte, wäre es spätestens dann am Ministerpräsidenten, ein Machtwort zu sprechen.

Der Vorstand