

## Lärm und Eigentum: Wirkt sich ein Karlsruher Urteil bis nach Frankfurt aus?

# Hoffen am Flughafen

### Anwalt optimistisch: Entschädigungszahlungen könnten sich verdoppeln

Von Peter Schulte-Holtey

Die Nachricht sorgt in Rhein-Main für Furore, Lärm-Geplagte im unmittelbaren Bereich des Flughafens schöpfen Hoffnung. Denn das Bundesverfassungsgericht gab einem Ehepaar aus der Einflugschneise des Flughafens Berlin-Schönefeld recht, das sich über eine zu niedrige Entschädigung beschwert hat. Die Karlsruher Richter kippten die bisherige Entschädigungsregelung für Fälle, bei denen Anwohner wegen Unzumutbarkeit der Lärmbelastung ihr Eigentum aufgeben mussten. Nach Überzeugung des Gerichts werde mit der geltenden Entschädigungsbegrenzung die Eigentumsgarantie verletzt. Nun muss sich erneut das Bundesverwaltungsgericht damit befassen und Experten schließen nicht aus, dass die Auswirkungen bis nach Frankfurt reichen könnten. Womit können Flughafen-Anwohnern in Rhein-Main rechnen?

Für **Ingrid Wagner, Vorsitzende der Bürgerinitiative Luftverkehr Offenbach (BIL)**, gibt es nun zumindest einen Hoffnungsschimmer für Immobilieneigentümer, die nach einem etwaigen Ausbau des Frankfurter Flughafens eine höhere Lärmbelastung hinnehmen müssen. „Wichtig ist, dass der anzustellende Wertvergleich auf den Zeitpunkt vor Planungsbeginn einerseits und den nach einem Ausbau bestehenden Zustand andererseits vorzunehmen ist. Bei dem dann festgestellten Wertverlust, also der Differenz zwischen beiden Preisen,

muss gefragt werden, ob diese Minderung eine unverhältnismäßige Einschränkung des Eigentumsrechts, das durch Artikel 14 Grundgesetz geschützt ist, bedeutet.“ Gewisse nachteilige Einschränkungen müsse ein Immobilieneigentümer nämlich hinnehmen, „wie etwa ein höheres Verkehrsaufkommen auf der Straße, die das Grundstück erschließt“, erläutert Wagner. Der Teufel liege im Detail. Die entscheidende Frage sei, „ob die höhere Lärmbelastung gravierend oder sogar unzumutbar ist“. Wagner: „Sie wird erst nach einem etwaigen Ausbau endgültig zu beantworten sein, wenn nicht nur errechnete, sondern tatsächlich gemessene Lärmwerte vorliegen.“ Auch aus diesem Grunde lehne die BIL den Airport-Ausbau ab.

Der **Würzburger Anwalt Wolfgang Baumann**, der mit Schönefeld-Klagen in Karlsruhe befasst war, sieht Auswirkungen auf das „Abwägungsgefüge“, wenn es um die unterschiedlichen Interessen von Flughafengesellschaft und Anwohnern geht. Nach dem Karlsruher Urteil sei jede Verschlechterung des Immobilienwertes nach Bekanntgabe einer Baumaßnahme zu berücksichtigen. Der Jurist geht davon aus, dass sich damit Entschädigungszahlungen der Flughafenbetreiber verdoppeln könnten. Dann würden die Kosten bei der Abwägung eine stärkere Rolle spielen. Grundsätzlich gilt nach Baumanns Angaben: Liegt der

Dauer-Lärmpegel tagsüber bei 70 dB(A) (Schalldruckpegel in der Einheit Dezibel mit Filter A), ist der Flughafen verpflichtet, die Grundstücke zum Verkehrswert zu kaufen und die Anwohner umzusiedeln. Nach den Angaben von Baumann liegt der Ball nun wieder beim Bundesverwaltungsgericht, „das den Verkehrswert des zu entschädigenden Grundstücks für einen Zeitpunkt festzustellen hat, an dem das Grundstück den höchsten Wert aufwies“. Der Rechtsanwalt: „Ob dies zum Zeitpunkt der politischen Entscheidung für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld oder erst später zum Zeitpunkt der Antragstellung für ein Planfeststellungsverfahren gewesen ist, wird von Amts wegen zu prüfen sein.“

Die Frage der Verkehrswertbestimmung sei von genereller Bedeutung für luftverkehrsrechtliche Verfahren, so Baumann: „In Planfeststellungsbeschlüssen ist die Regelung enthalten, wonach passiver Schallschutz nur bis zu 30 Prozent des Grundstückswerts gewährt wird. Auch in diesem Fall stellt sich die Frage, zu welchem Zeitpunkt der Verkehrswert des Grundstücks festgestellt werden muss. Dabei dürfte die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zu berücksichtigen sein.“ Natürlich sei auch die Gesamtabwägung betroffen, stellt der Anwalt klar, „wenn sich herausstellen sollte, dass der Flughafen erheblich größere Auswirkungen

auf die Eigentumssituation der betroffenen Anwohner hat als aufgrund der bisherigen Berechnungen anzunehmen war“. Dann bekomme der Gesichtspunkt „Eigentum betroffener Bürger“ z. B. in Frankfurt-Sachsenhausen oder in Offenbach gegenüber den Interessen des Flughafens ein neues Gewicht. Dies müsse auch im Revisionsverfahren beachtet werden und wirke sich zudem auf den sogenannten „Abwägungszusammenhang“ aus, so der Jurist.

**Dieter Faulenbach da Costa, Fachberater der Stadt Offenbach und Leiter der Arbeitsgemeinschaft Flughafen**, äußert sich eher zurückhaltend zu Chancen auf höhere Zahlungen für unmittelbar Betroffene in Offenbach. Er weist darauf, dass laut Planfeststellungsbeschluss (PFB) Entschädigungen nach dem Fluglärmschutzgesetz festgelegt werden. „Der Anspruch besteht in Gebieten, in denen 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) nachts gemessen werden. Das gilt für Wohnungen und Gebäude, die bis zum 23. März 2007 errichtet waren“, so Faulenbach da Costa. In Offenbach sei kein Gebiet betroffen. Im PFB würden Einzelfälle in Hattersheim genannt. Der Offenbacher Flughafen-Experte erklärt weiter: „Demnach gibt es eine Entschädigung für ‚hilfsweise Übernahmeansprüche‘, Offenbach liegt nicht in der dafür definierten Zone. Außerdem werden Einzelfälle in Mörfelden-Walldorf und Weiterstadt bestimmt. Offenbach ist in Bezug auf Entschädigungen im PFB nicht betroffen.“

### Wann wird der Verkehrswert festgestellt?