

Beschwerde beim Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte in Straßburg für die IG Nachtflug gegen die Bundesrepublik Deutschland vom 3. Mai 2010

Der Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle zum Luftfracht-Drehkreuz soll gemäß Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig (heute Landesdirektion) vom 04.11.2004 sowie Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 27.06.2007 mit einer Verzehnfachung der bisher stattfindenden nächtlichen Flugbewegungen verbunden werden. Davon betroffen ist eine erhebliche Anzahl von Menschen. Im Ballungsraum Leipzig-Merseburg-Halle leben ca. 1,7 Millionen Menschen, im ausgewiesenen Nachtschutzgebiet ca. 75.000 Menschen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Planungen als rechtmäßig bestätigt, das Bundesverfassungsgericht eine Beschwerde dagegen nicht zur Entscheidung angenommen. Daher erfolgt nun der Gang der Musterkläger zum Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte in Straßburg. Diese Institution des Europarats kann angerufen werden, wenn Menschenrechte in einem der Konventionsstaaten verletzt wurden und der nationale Rechtsweg erfolglos ausgeschöpft wurde.

Mit der nun eingelegten Beschwerde wird die Verletzung von Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) geltend gemacht, der das Recht jeder Person auf Achtung ihres Privat- und Familienlebens, ihrer Wohnung und ihrer Korrespondenz schützt. Der Gerichtshof hat in seiner Rechtsprechung bereits anerkannt, dass Art 8 EMRK auch vor Beeinträchtigungen des Privatlebens durch Fluglärm schützt. Der Gerichtshof fordert bei Abwägungsentscheidungen wie den hier angegriffenen Planfeststellungsbeschlüssen, dass ein gerechter Ausgleich zwischen den ggf. einander widersprechenden Interessen hergestellt werden müssen.

Hier hat die Planfeststellungsbehörde die betroffenen Interessen weder zutreffend erkannt, noch zutreffend gewichtet und ist dadurch zu keinem gerechten Interessensausgleich gelangt. Die rechtserheblichen Fehler bestehen u. a. darin, dass die Planfeststellungsbehörde:

- in erheblichem Umfang das durch neueste Studien (vor allem die aktuellen Greiser-Studien¹) umfassend dargelegte tatsächliche Ausmaß der konkreten Gesundheitsgefährdungen der Flughafenanwohner/Beschwerdeführer durch nächtlichen Fluglärm, unterschätzt.
- durch die Verwendung in wesentlicher Hinsicht auf unzutreffenden mathematischen Ansätzen und Schlussfolgerungen beruhenden Annahmen (DLR-Studie zur Aufwachwahrscheinlichkeit) die tatsächliche Wahrscheinlichkeit des Eintritts konkreter Gesundheitsgefährdungen der Flughafenanwohner/Beschwerdeführer. Erklärtes Ziel der Planfeststellung ist, dass durch Fluglärm keine einzige zusätzliche Aufwachreaktion verursacht wird, da sonst eine Gesundheitsbeeinträchtigung erfolgen würde. Die DLR-Studie will dazu repräsentative Aussagen zum Schlafverhalten der Bevölkerung treffen und stützt sich etwa für die Bevölkerungsgruppe der 58-65 Jährigen allein auf 5 nicht repräsentativ ausgewählte Probanden. Über 65 Jährige wurden gar nicht berücksichtigt. Zudem ermittelt selbst die DLR-Studie, dass für mehr als 60% aller Betroffenen ein regelmäßiges, fluglärmbedingtes Erwachen nicht vermieden wird. Durch Bildung von Mittelwerten wird jedoch insgesamt eine statistische Aufwachwahrscheinlichkeit von knapp unter 1 ermittelt.
- sich bezüglich des Ausmaßes des nächtlichen Fluglärms am Ohr des Schläfers auf gravierend fehlerhafte Annahmen stützt, indem sie eine fachlich nicht zu begründende allgemeine Pegeldifferenz zwischen dem Lärm außen und innen von 15 dB(A) annimmt, der sich tatsächlich um einen Wert von 10 dB(A) bewegt².
- sie die tatsächliche Notwendigkeit von Nachtflügen verkennt, bei der sie sich für Militärfrachtflüge etwa auf nicht nachweisbare Kapazitätsengpässe an einem Flughafen in Kuwait (bei 3 vorhandenen Flughäfen) sowie die Dienstzeiten der US-Amerikanischen Grenzbehörden beruft. Dabei stellt sich die berechtigte Frage, welchen Stellenwert das nächtliche Ruhebedürfnis der Anwohner im Verhältnis zu den vermeintlichen, aber nicht vorhandenen Kapazitätsengpässen an ausländischen Flughäfen, und zu den Dienstzeiten ausländischer Grenzbehörden hat³.
- Ferner leidet die Abwägungsentscheidung an einem erheblichen Interessenskonflikt, da Hauptgesellschafter des Flughafens Leipzig/Halle und Genehmigungsbehörde in Gestalt des Freistaats Sachsen identisch sind und sich dieser hier mit in Deutschland einzigartig freizügigen Nachtflugbestimmungen einen Standortvorteil verschafft.

Kontakt: Rechtsanwaltskanzlei Wolfram Günther Leipzig

www.anwaltskanzlei-guenther.de +++ Tel.: 0341 / 3065160 +++ 0179 / 7051859

¹ Eberhard Greiser: Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigung. Im Auftrag des Umweltbundesamtes. November 2006, Überarbeitete Fassung März 2007. - Ders.: Bösertige Neubildungen und Fluglärm. Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie im Umkreis des Flughafens Köln-Bonn. Musweiler: 21.12.2009

² M. Goritzka, Goritzka-Akustik, Schaltechnische Untersuchung. Bericht 2581/08 - Ermittlung der Überflugpegel, Siedlung Süd 29, 06116 Halle. - Becker, H. J., BVF-Merkblatt LT101. Zur Schalldifferenz außen / innen bei geöffneten Fenstern - Meßergebnisse aus Geräuschgutachten. Stand: 20.02.2007.

³ Dieter Faulenbach da Costa, Stellungnahme zum Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 27.06.2007 Ausbau Flughafen Leipzig/Halle und relevanten Gutachten von Intraplan und ProgTrans. 09.07.2008.