

**Beschwerde beim Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte in Straßburg  
(EGMR) für die IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.  
gegen die Bundesrepublik Deutschland  
vom 3. Mai 2010**

Zwischeninformation  
Stand des Verfahrens  
Februar 2011

Anfang 2010 waren beim EGMR 100.000 Verfahren anhängig, d.h. eingeleitet, aber noch nicht entschieden. Die Mehrheit der Beschwerden ist unzulässig. So stehen im Jahr 2007 1.500 Entscheidungen 27.100 Beschwerden gegenüber, die zurückgewiesen wurden. Mit Schreiben vom 28. Juni 2010 hat der EGMR den Eingang der Beschwerde vom 3. Mai 2011 gegen den Nachtflugbetrieb am Flughafen Leipzig-Halle bestätigt und dem Verfahren eine Nummer zugeteilt. Zugleich hat er weitere Unterlagen angefordert, die ihm umgehend zugestellt wurden. Damit ist die erste Hürde einer umgehenden Ablehnung der Beschwerde genommen, an der der Großteil der Beschwerden scheitert.

In den letzten 25 Jahren hat sich die Zahl der jährlichen Beschwerden beim EGMR vervielfacht. Die Eingänge sind von 400 im Jahr 1981 bis heute auf gut 40.000 jährlich gestiegen. Die Rückstände haben sich entsprechend entwickelt. Jeden Monat werden derzeit etwa 600 Fälle weniger erledigt als eingehen. Mehr als 2.000 Beschwerden sind länger als fünf Jahre anhängig. Für den Beschwerdeführer ist es praktisch nicht möglich, das Verfahren zu beschleunigen.

Aus Deutschland sind derzeit mehr als 3.000 Fälle anhängig. In den letzten Jahren ist Deutschland jährlich etwa 7-8 Mal verurteilt worden. Die Hälfte der Verurteilungen gegenüber Deutschland betraf das Prozessrecht, ¼ das Recht auf Privatleben - das in Form des Schutzes der Gesundheit in der privaten Wohnung auch Beschwerdegegenstand im Verfahren Flughafen Leipzig-Halle ist.

(Zu Verfahrensdauer und Fallstatistik siehe etwa der Beitrag der Richterinnen am EGMR, Dr. Jaeger: <http://www.djb.de/Reden-Interviews/2007/070419-Jaeger/>)

Seit Einreichung der Beschwerde im vergangenen Mai sind neue Erkenntnisse zusammengetragen und neue Studien veröffentlicht worden, die die Argumente in der Beschwerde untermauern. Hauptargumentationslinien sind die mangelnde Berücksichtigung der tatsächlichen Gesundheitsgefährdungen durch Nachtflüge und die Übergewichtung eines behaupteten wirtschaftlichen Bedarfs an Nachtflügen. Diese neuen Erkenntnisse und Studien werden nun dem EGMR nachgereicht.

- In einer Studie des Instituts für Sozial- und Präventivmedizin der Universität Bern wurde erneut der Zusammenhang von Fluglärm und Gesundheitsgefährdung untersucht. Die Studie basiert auf den Daten von 4,6 Mio Schweizer Bürgern im Alter über 30 Jahren. Dabei wurde ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Intensität und Dauer des Fluglärms und dem Risiko für vom Fluglärm Betroffene an einem Herzinfarkt zu sterben festgestellt. Die Wirkung des Fluglärms wird damit erklärt, dass Lärm als psychosozialer Stressor auf das sympathische Nervensystem und das Hormonsystem wirkt und dadurch das Herzinfarkttrisiko ansteigen lässt.

- Eine Studie der University of Warwick, Penn State College of Medicine kommt zu dem Ergebnis, dass Schlafmangel das Leben verkürzt. Besonders gefährdet sind Männer, die unter Schlaflosigkeit leiden. An der Studie nahmen 1.000 Frauen und 741 Männer teil. Im Durchschnitt waren die Probanden zwischen 47 bis 50 Jahre alt. Dabei zeigte sich, dass 14 % der kranken Probanden inzwischen verstorben waren. Unter den schlaflosen Männern betrug die Rate sogar 51,1 %. Die Mortalitätsrate bei den gesunden Schläfern betrug 9,1 %.
- Im Rahmen einer Fachtagung zu Nachtfluglärm 2010 verweist das Umweltbundesamt der Bundesrepublik Deutschland ausdrücklich darauf, dass die geltenden Lärmgrenzwerte in Deutschland nicht den fachlichen Anforderungen entsprechen. Ab dem Jahr 2011 gelten auf Grundlage des 2010 novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLärmG; Neufassung vom 31.07.2010) für erweiterte oder neu angelegte Flughäfen mit 50 dB(A) (außen/Nacht) anspruchsvollere Grenzwerte. Nach den wissenschaftlichen Vorgaben der neuesten epidemiologischen Forschung ist zum Schutz der Gesundheit jedoch die Einhaltung eines Grenzwertes von 45 dB(A) (außen/Nacht) notwendig. Für Flughäfen, die auf Grundlage einer Altgenehmigung betrieben werden (so auch in Leipzig-Halle), gelten sogar weiter die alten Grenzwerte von 55 dB(A) (außen).

Bei Zugrundelegung von 45 dB(A) (außen/Nacht) als Grenzwert für den Dauerschallpegel ( $L_{eq(3)}$ ) ergeben sich weitere konkrete Defizite des am Flughafen Leipzig-Halle geltenden Nachtschutzes. So hat die flughafeneigene mobile Fluglärmmessstation etwa für den Ort Modelwitz einen Dauerschallpegel ( $L_{eq(3)}$ ) von 46 dB(A) (außen) gemessen, ohne dass dieser Ort in das Nachtschutzgebiet aufgenommen worden wäre.

- Expressfracht und damit ein 24-Stunden-Service und damit auch Nachtflüge für Expressfracht sind weder erforderlich, noch wirtschaftlich wünschenswert. Die durch Nachtflüge gewonnene Zeit hat keine wesentliche Relevanz für die Gesamtdauer des Transports. Erhebliche Zeitersparnis wird in der Logistikbranche vielmehr zunehmend und schon heute in erheblichem Maße durch eine Nutzung von Lkw-Transporten für Express-Fracht erzielt.
  - In einer umfassenden Untersuchung der aktuellen Entwicklungen in der Logistikbranche gelangen die Wirtschaftsberater Karim Barkawi und Wolf-Rüdiger Bretzke zu der Aussage: *"Ein 24-Stunden-Service ist nicht nachhaltig. Wenn ich dem Spediteur nur einen Tag mehr gebe, kann er Nachfragespitzen später in Täler versenken."*
  - Der Chef des IATA-Weltverbands (in dem mehr als 230 Fluggesellschaften organisiert sind), Giovanni Bisignani, hat auf der eine Sicherheits-Fachkonferenz AVSEC World Conference in Frankfurt/M am 02.11.2010 erklärt: *"Luftfracht ist heute im Schnitt fünf Tage unterwegs, aber nicht einmal 24 Stunden in der Luft - der Rest ist Bürokratie."*
  - Heinrich Mensen nennt in seinem Buch Planung, Anlage und Betrieb von Flugplätzen (2007) für Standard Luftfracht eine mittlere Laufzeit von 2-4 Tagen, maximal 7 Tagen. Für Express-Luftfracht nennt er eine mittlere Laufzeit von 1,5 - 3 Tagen, maximal 3 Tage.
  - Marco Kapp beschreibt in einer Diplomarbeit (2007) die Wettbewerbssituation im europäischen Luftfrachtverkehr und dass sich insbesondere der Expressfrachtverkehr zunehmend auf die Straße verlagert, da er hier deutlich schneller transportiert wird.
  - Eine exemplarische Anfrage für ein USA-Ostküstenziel sowie ein Europaziel, und zwar mit Fedex (von Bonn/NRW) ergibt: Schneller als 1,5 Tage nach Jerez, Spanien und 3 Tage nach New York, geht es nicht.