



Widerspricht die Fluglärmbelastung der Menschen nicht generell den allgemeinen Menschenrechten / dem Grundgesetz?

Der Betrieb des Flughafens Frankfurt erfolgt im dafür vorgesehenen Rechtsrahmen. In Deutschland sind die Regelungen im Luftverkehrsgesetz festgelegt. Auch die im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm enthaltenen Vorgaben werden am Standort Frankfurt eingehalten. Zuständig ist der Bund als Gesetzgeber. Daher kann das FFR diese Regelungen auch nicht direkt beeinflussen. Zwar gibt es im Programm für Aktiven Schallschutz auch Maßnahmen, die auf gesetzliche Änderungen abzielen – zum Beispiel die erleichterte Einführung von Probetrieben – hier ist das FFR aber auf die Aktivität des Bundes und seiner zuständigen Ministerien angewiesen. Es können lediglich Initiativen angestoßen und Dialoge geführt werden.

Wie bei allen Verkehrsmitteln ist auch der Luftverkehr mit Lärmbelastungen für Anwohner verbunden, der sich nur bedingt vermeiden lässt. Dabei müssen die rechtsstaatlich verantwortlichen Behörden das öffentliche, gemeinschaftliche Interesse an einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und die möglichen negativen Folgen gegeneinander abwägen. Das ist rechtlich grundsätzlich zulässig und verstößt nicht gegen die Menschenrechte, wenn die Behörden die geltenden Gesetze und wichtige Prinzipien bei der Entscheidungsfindung beachten. Zu diesen wichtigen Grundsätzen gehört auch das sogenannte Willkürverbot. Jeder hat das Recht, dass über seine Belange nicht willkürlich, also nicht ohne vorige Prüfung und nicht ohne sachlichen Grund unter Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes entschieden wird. Das bedeutet aber nicht, dass es ein Recht für bestimmte Menschen gibt, frei von Fluglärm zu bleiben, während andere Menschen, die bereits belastet sind, diese Belastung unabhängig von den Umständen behalten müssen. Sondern man muss in einer Abwägung die Vor- und Nachteile genau prüfen und dann entscheiden, was unter sachlichen Gesichtspunkten und unter Beachtung der rechtlichen Vorschriften die beste Lösung ist.

So hat das bei der Festlegung von Flugrouten auch das Bundesverwaltungsgericht entschieden, das bei seiner Rechtsprechung zwischen verschiedenen Kategorien von Fluglärm unterscheidet. Beim sogenannten „unzumutbaren“ Fluglärm, der bei Flugverfahren z.B. am Tag ab einem Dauerschallpegel von mind. 55 dB(A) angenommen wird, muss das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung prüfen, ob es Varianten gäbe, die die erforderliche Sicherheit und Kapazität gewährleisten, ohne dass Betroffene unzumutbarem Fluglärm ausgesetzt sind. Wenn alle Varianten



Forum Flughafen und Region

zu Betroffenen im Bereich des unzumutbaren Lärms führen (was in der Praxis die Regel ist), dann muss unter Abwägung der Vor- und Nachteile eine Entscheidung getroffen werden, wobei dem BAF ein eigener Spielraum verbleibt, welche Lösung es am besten geeignet erachtet.

Für diejenigen, die besonders stark vom Fluglärm betroffen sind, sieht das Fluglärmgesetz u.A. vor, dass der Flughafenbetreiber bestimmte Kosten für baulichen Schallschutz erstatten muss. Bei extrem hohen Lärmwerten gibt es im Einzelfall auch Ansprüche auf Schadensersatz, wenn Gebäude z.B. nicht mehr bewohnbar sind. Das gilt aber nur für sehr nah an einem Flughafen liegende Immobilien, was in Frankfurt praktisch nicht vorkommt. Die durch die Verschiebung der AMTIX sich ergebenden Lärmwerte für Ent- und Belastete liegen nach den Wertungen des Bundesgesetzgebers sowie der Rechtsprechung von Bundesverfassungsgericht und Bundesverwaltungsgericht ganz erheblich unterhalb solcher grundrechtsrelevanten Belastungen. Auch der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat in seinen Entscheidungen zu Fluglärm keine absoluten Belastungsgrenzen festgelegt, sondern es wird z.B. geprüft, ob alle Gesichtspunkte richtig geprüft wurden und ob die Belange der Betroffenen richtig gewichtet werden.

Für alle Beteiligten ist die Abwägung zwischen den Verkehrsinteressen und Lärmschutz eine schwierige Herausforderung, weil beide Aspekte nicht nur zentral für individuelle Bürgerinnen und Bürger sind, sondern auch im allgemeinen öffentlichen Interesse liegen. Wie genau die Gewichtung erfolgen soll ist eine Frage, die letztlich immer wieder aufs Neue von den Gesetzgebern in EU und Bund zu entscheiden ist, wenn Grundregeln des Luftverkehrs und des Lärmschutzes festgelegt werden.