

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) ist ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen im Besitz des Bundes und letztlich zuständig für (fast) alles, was in der Luft mit Fluggeräten zu tun hat. Insbesondere im Umfeld von Flughäfen steuert sie das gesamte Geschehen, d. h. in welche Richtung und wie hoch Flugzeuge fliegen, wird von ihr bzw. ihren Fluglotsen im Detail vorgegeben. Damit ist sie mit Mitverursacher der Fluglärmbelastung – nicht ausschließlich, denn erzeugt wird der Lärm von den Flugzeugen – aber doch entscheidend dafür, wie stark die Belastung sich auf die Menschen am Boden auswirkt.

Die Wirkung des Schalls und damit die empfundene Lärmbelastung verändert sich stark mit der Entfernung zwischen Schallquelle und Ohr; je geringer diese Entfernung aufgrund der Routenführung durch die Flugsicherung ist, d. h. je tiefer ein Flugzeug direkt über besiedeltes Gebiet geführt wird, umso mehr leiden die Menschen unter dem Fluglärm. Wahrscheinlich ist dem einzelnen Fluglotsen bei seinen Entscheidungen gar nicht bewusst, dass er mit einer bestimmten Anweisung an einen Piloten hunderte von Menschen aus dem Schlaf reißen kann, jedenfalls stehen ihm derzeit die für eine Rücksichtnahme erforderlichen Informationen auch gar nicht zur Verfügung.

Das gegenwärtig wachsende Problem der Fluglärmbelastung hat seine Ursache also nicht nur in der ansteigenden Zahl der Flugbewegungen aufgrund des Flughafenausbaus, sondern auch darin, dass die DFS den Lärmschutz der Bevölkerung nur nachrangig und nach Möglichkeit zu berücksichtigen hat. Richtig wäre es dagegen, den Lärmschutz als Arbeitsvorgabe gleichrangig mit der Sicherheit des Flugverkehrs vor allen anderen möglicherweise konkurrierenden Interessen gesetzlich zu definieren. Dann wäre endlich eine Optimierung des Flugverkehrs unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes rechtlich zwingend und könnte auch gerichtlich kontrolliert werden.

Um dies zu erreichen, werden folgende Maßnahmen für erforderlich gehalten:

(1) Lärmschutz als Aufgabe der Flugsicherung

Derzeit fehlt eine wirksame Verpflichtung der Flugsicherung, den Lärmschutz als gleichwertige Arbeitsvorgabe zu beachten. Die bisherige gesetzliche Vorgabe (§ 29 b Abs. 2 Luftverkehrsgesetz) ist offensichtlich unzureichend, da sie der Flugsicherung nur die Auflage macht, darauf hinzuwirken, dass die Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu schützen ist. Zumutbarkeitsgrenzen von Fluglärm sind zwar aktuell durch das Fluglärmgesetz beschrieben, sie können aber schon durch die Art ihrer Ermittlung nicht wirksamen Schutz vor Beeinträchtigungen durch Fluglärm bieten.

Wenn derzeit die Aufgabenbeschreibung der Flugsicherung lautet: „Die Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs“ (§ 27c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz), so wird als Priorität neben der völlig unbestrittenen Sicherheit insbesondere die Flüssigkeit, also die maximale Kapazitätsauslastung, in den Vordergrund gestellt, während der Schutz gegen Fluglärm hier überhaupt nicht erwähnt wird.

Dies muss sich ändern, damit der Lärmschutz endlich die notwendige Beachtung auch in der Praxis erfährt. Deshalb ist nachdrücklich zu fordern, dass im Luftverkehrsgesetz bereits bei der Aufgabenbeschreibung der Flugsicherung der Lärmschutz wirksam berücksichtigt wird.

So könnte der zitierte § 27c Abs. 1 neu beispielsweise wie folgt lauten:

„Die Flugsicherung dient der sicheren und geordneten Abwicklung des Luftverkehrs in Verbindung mit möglichst geringer Fluglärmbelastung der Bevölkerung.“

Damit wäre auch ein Minimierungsgebot für die Fluglärmbelastung mit aufgenommen, damit technische Entwicklungen zugunsten insbes. des aktiven Lärmschutzes Berücksichtigung finden.

(2) Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Festlegung von Flugrouten und Flugverfahren

Die gültige Rechtslage (§ 32 Abs. 4 Satz 1 mit Nummer 8 Luftverkehrsgesetz) lautet wie folgt: *„Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlässt ohne Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes und von Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft notwendige Rechtsverordnungen über die Festlegung von Flugverfahren für Flüge innerhalb von Kontrollzonen, für An- und Abflüge von und zu Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und für Flüge nach Instrumentenflugregeln einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte“*. Diese Verfahren finden faktisch unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt; auch die Beteiligung der Fluglärmkommission kann diesen Mangel in keiner Weise heilen, da sie ebenfalls nicht öffentlich tagt und die den Beratungen zugrunde liegenden Unterlagen auch nicht veröffentlicht werden.

Damit eine Beteiligung der Öffentlichkeit zumindest bei grundlegenden Entscheidungen über Flugrouten und Flugverfahren sichergestellt wird, muss die bisherig geltende Vorschrift ergänzt werden; beispielsweise wie folgt:

„soweit es sich um die erstmalige Festlegung oder um eine wesentliche Änderung handelt nach einem vorausgegangenem Verfahren nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes über Planfeststellungsverfahren. Eine Änderung ist dann wesentlich, wenn durch sie die nach den Vorschriften des Fluglärmgesetzes ermittelte Lärmbelastung für mehr als 10.000 Personen um 3 dB(A) erhöht wird.“

Wegen der Häufigkeit der Veränderungen muss eine Eingrenzung auf „große Änderungen“ erfolgen, bei denen die umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschrieben werden kann. Ggf. käme ergänzend die Zulassung vorläufiger Regelungen infrage. Auf jeden Fall sollen durch die Verfahrensregelungen Einwendungen aus der Bevölkerung in das Verfahren einbezogen und somit die argumentative Monopolstellung der DFS (Deutsche Flugsicherung) beendet werden.

(3) Kein Verbot des Nachtflugverbotes

In der Koalitionsvereinbarung von CDU/CSU und FDP (Oktober 2009) ist zu lesen:

„Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen.“

Das hiermit angekündigte gesetzliche Verbot von Nachtflugverboten gilt es engagiert zu verhindern. Es handelt sich nämlich nicht um eine „Präzisierung“; gemäß den Vorschlägen aus der Luftverkehrswirtschaft ist vielmehr eine trickreiche Formulierung vorgesehen, die nächtliche Betriebsruhe ausschließt und damit einen Flugbetrieb rund um die Uhr gewährleisten soll.

Gegen solche Absichten auf Gesetzesänderung wollen wir GRÜNE die Mehrheit im Bundesrat mobilisieren.