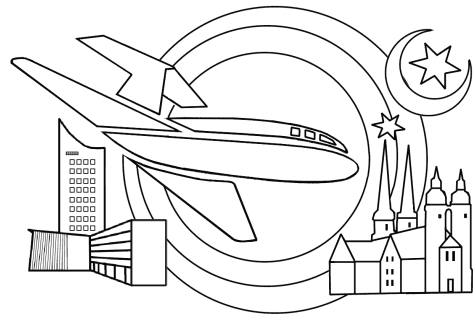


IG Nachtflugverbot Leipzig / Halle e.V.



Auswertung des Urteils des BverwG vom 24. Juli 2008 mit Urteilsbegründung vom 30. September 2008 (Posteingang)

06.10.2008

1. NICHTTEILIGE FRACHTFLÜGE

Das Urteil des BverwG vom 09.11.2006 verlangt „gewichtige Gründe“ für die Zulassung anderer Verkehre außer Expressfrachtverkehr in der Nacht. Dabei müsse ein „standortspezifischer Bedarf“ existieren. Allein das wirtschaftliche Interesse, z. B. zur besseren Auslastung der Flughafenkapazitäten, sei hier nicht ausreichend. In diesem Falle überwiege das Schutzbedürfnis der Anwohner diese rein wirtschaftlichen Gründe. Dieses Urteil wird durch das Urteil vom 24.07.08 völlig ausgehebelt:

- Es wird kein standortspezifischer Bedarf für sonstige Fracht nachgewiesen.
- Gefordert wird kein Beleg der Notwendigkeit sonstiger Frachtverkehre in der Nacht, sondern nur noch „vernünftige Gründe“ dafür. Diese bestehen lediglich in der besseren Auslastung der Flugzeuge, sind also rein wirtschaftlicher Art.
- Die angeführte „Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Frachtdrehkreuzes“ im Falle der Beschränkung auf Expressfracht wird zwar behauptet, aber an keiner Stelle bewiesen.
- Nachts sind nicht nur kombinierte Flüge mit Express- und Normalfracht, sondern auch reine Normalfracht-Flüge zuzulassen, wenn nur der Anteil der Expressfracht insgesamt den der Normalfracht deutlich überwiegt.

Wenn aber im Jahre 2011 Lufthansa Cargo (LHC) komplett von Frankfurt nach Leipzig umzieht, wird es hier wahrscheinlich etwa 900.000 t/a Normalfrachtumschlag und 650.000 t/a Expressfrachtumschlag geben. Damit sind die Zulassungsvoraussetzungen für Normalfracht in der Nacht nicht mehr gegeben. Allerdings wird dies niemand kontrollieren!

Peinlich ist in diesem Zusammenhang die Aussage des Gerichts unter Ziffer 72 der Urteilsbegründung, dass eine Verminderung des Expressfrachtaufkommens durch Verlagerung auf die Schiene nicht abzusehen sei. Doch bereits am 12. September 2008 meldete ddp, dass ab Winterflugplan 2008 ca. 10 DHL-Flüge pro Nacht entfallen, weil die Fracht auf die Schiene verlagert wird!

Sachargumente der Kläger, wie die Tatsache, dass eine Vernetzung zwischen DHL und Lufthansa Cargo oftmals aus Gründen der Zeitverschiebung gar nicht möglich ist, sind für das Gericht nicht Anlass, diese vom Beklagten behauptete Vernetzung zu überprüfen (Urteilsbegründung, Ziffer 64).

2. US-MILITÄRFLÜGE

Zitat aus Urteilsbegründung, Ziff. 96:

Soweit es um Flüge aufgrund militärischer Anforderung geht, für die eine Einflugerlaubnis der jeweils zuständigen deutschen Behörde vorliegt..., ergeben sich die für die Nachtflugerlaubnis sprechenden Belange aus dem Vorliegen der Einflugerlaubnis. Wenn die zuständige Bundesbehörde die Einflugerlaubnis erteilt hat, darf die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen, dass... ein öffentliches Interesse an der Benutzung des Luftraums und des Flugplatzes besteht und dieses Interesse so gewichtig ist, dass die Belange der Anwohner zurückgestellt werden dürfen.

Aus Sicht des Gerichtes können also Landesbehörden gar keine Entscheidung über die Benutzung von Flughäfen mehr treffen, wenn die Bundesbehörde die Zulässigkeit dieser Flüge verfügt hat! Dies widerspricht jedoch der Tatsache, dass die Regelung der Flughafenbenutzung eindeutig den Bundesländern obliegt.



Auch um die Prüfung der Völkerrechtswidrigkeit kann sich die Planungsbehörde nicht herummogeln. Das ergibt sich auch unmittelbar aus der Urteilsbegründung, Ziffer 88:

Gemäß Art. 25 GG sind die allgemeinen Regeln des Völkerrechts Bestandteil des Bundesrechts; sie gehen den Gesetzen vor und erzeugen Rechte und Pflichten unmittelbar für die Bewohner des Bundesgebiets. Die Behörden und Gerichte der Bundesrepublik sind durch Art. 25 GG grundsätzlich daran gehindert, innerstaatliches Recht in einer Weise auszulegen und anzuwenden, die die allgemeinen Regeln des Völkerrechts verletzt; sie dürfen nicht an einer gegen die allgemeinen Regeln des Völkerrechts verstoßenden Handlung nichtdeutscher Hoheitsträger bestimmend mitwirken.

Da Herr Regierungspräsident Steinbach bereits selbst Zweifel an der Rechtmäßigkeit der US-Militärflüge geäußert hatte, hätte er die Erlaubnis der Bundesbehörden nicht einfach hinnehmen dürfen. Er hätte die völkerrechtliche Zulässigkeit wenigstens durch das Bundesverfassungsgericht abklären lassen müssen.

Aus der Urteilsbegründung geht weiter hervor, dass der Flughafen Leipzig/Halle zukünftig für alle denkbaren Zwecke der Militärlogistik offen gehalten werden soll. So akzeptiert das Gericht, dass für die Abwicklung der US-Militärflüge von den USA nach Nahost und zurück überhaupt keine Nachtflüge erforderlich sind. Dies spielt aber keine Rolle, da es ja zukünftig Nachtflugbedarf für Militärflugzeuge geben könnte (Urteilsbegründung, Ziffer 86).

Folgendes Zitat kann nur als Häme gewertet werden: (Urteilsbegründung, Ziffer 102):

Die (durch die militärische Nutzung erforderlichen) Sicherheitsvorkehrungen am Flughafen sind... begutachtet und gebilligt worden. Weil sie die Wahrscheinlichkeit herabsetzen, dass der Flughafen Ziel terroristischer Angriffe wird, kommen sie auch den Flughafenanwohnern zugute.

3. ZIVILE PASSAGIERFLÜGE

Die Kläger haben nachgewiesen, dass in der Zeit zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr kein Bedarf für Zubringerflüge ab/nach Leipzig besteht. Das Gericht meint allerdings, diese Tatsache wäre für die Notwendigkeit der Freihaltung dieses Zeitraumes für Passagierflüge unerheblich (Urteilsbegründung, Ziffer 44). Obwohl also gar kein Flugbedarf besteht, werden jetzt Bedingungen geschaffen, die die Fluggesellschaften geradezu dazu einladen, einen zusätzlichen Bedarf erst zu erzeugen. Eine Abwägung mit den Lärmschutzinteressen der Flughafenanwohner ist nicht zu erkennen.

Auch beim Charterverkehr wird der Sicherung der Wirtschaftlichkeit unverhältnismäßig mehr Gewicht beigemessen als dem Gesundheitsschutz der Flughafenanwohner. Hierzu ein Zitat aus der Urteilsbegründung, Ziffer 51:

Zwar würde eine Beschränkung der Nutzung des Flughafens auf die Tageszeiten nicht dazu führen, dass sämtliche Nachtflüge im Charterverkehr ersatzlos entfielen. Zum Teil würden Flüge auf den Tag verlegt bzw. dort gegebenenfalls durch andere Angebote oder Anbieter ersetzt. Manche Flüge gingen jedoch "verloren" (Gutachten Intraplan S. 75). Die damit verbundenen wirtschaftlichen Einbußen bei den Charterfluggesellschaften ließen sich angesichts der geringen Kaufkraft im Einzugsbereich des Flughafens Leipzig/Halle nur schwerlich durch höhere Preise kompensieren.

An anderer Stelle wird zugegeben, dass weitere Nachtflugbeschränkungen nicht einmal einen negativen Einfluss auf eine effektive Flugzeugumlaufplanung hätten. Allerdings würden sie dazu führen, dass der Flughafen Leipzig in bestimmten Zeiten nicht mehr angeflogen werden könnte. Dies wird a priori als verwerflich angesehen (Urteilsbegründung, Ziffer 53). Eine Abwägung mit den gesundheitlichen Interessen der Flughafenanwohner ist auch hier nicht zu erkennen.

1. ZUSAMMENFASSUNG

Die ausgewählten Beispiele zeigen, dass bei diesem Urteil eindeutig politische Vorgaben durchgesetzt wurden und dass die Beweise der Kläger überhaupt keine Rolle spielten. Ein von vorn herein feststehendes Urteil entbehrt aber jeder rechtsstaatlichen Grundlage. Wir finden uns daher in unserem Willen gestärkt, nicht nur dieses Urteil, sondern generell die Nachtflugerlaubnis am Flughafen Leipzig/Halle und die militärische Nutzung des Flughafens vor dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe überprüfen zu lassen. Die Verfassungsbeschwerde wird jetzt unmittelbar vorbereitet.

Verfasser: Michael Teske