

Stellungnahme der Privatkläger vor der Fluglärmkommission am 29.7.2003

(Manuskript, Dr. Wolfgang Berger, 28.7.2003)

- Es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, heute der Fluglärmkommission die Standpunkte der Privatkläger vortragen zu dürfen. Wir hoffen, daß hiermit ein offener, sachlich fundierter (Neu-)Planungsprozeß eingeleitet wird.

Die technischen Aspekte und der Naturschutz werden ausführlicher in anderen Beiträgen dieser Runde behandelt. Ich möchte deshalb hier stärker auf das **allgemeine Unbehagen der Klägerinnen und Kläger eingehen und was die Beteiligten Institutionen aus unserer Sicht besser machen könnten.**

Die Kläger wünschen einen offenen, konstruktiven Dialog. Sie bemängeln fehlende Transparenz und Hinhaltetaktik seitens LBA/DFS. Sie fühlen sich Täuschungsmanövern ausgesetzt.

- **Beispiel NIROS**

Am 9. Mai **2001** wurde dem Vortragenden von der DFS die Überlassung von NIROS-Unterlagen zugesagt. Trotz mehrerer Erinnerungen wurde bis heute nichts übergeben.

Symptomatisch ist auch der „Hilferuf“ einer Bürgerinitiative aus Düsseldorf vom **21.6.2003**, der zeigt, daß die Desinformation Methode haben könnte: *„Im Rahmen des Verfahrens hat die DFS auch NIROS-Gütwerteberechnungen angestellt. Leider konnte oder wollte die DFS bis heute nicht konkret erläutern welche Parameter in die Berechnung eingehen. Man gewinnt den Eindruck, die DFS versteht selbst nicht so richtig was mit NIROS berechnet wird. Könnten Sie mir bitte mitteilen, ob eine Dokumentation über NIROS existiert...“*

- **Beispiel Sicherheitsfragen**

Es wurden seit Einführung der Routen diverse Sicherheitsfragen thematisiert, ohne daß jemals eine hinreichend substantiierte Antwort gegeben wurde.

- **Vogelschlag:** Risiko wird bestritten, ohne daß transparent ist, warum trotz offensichtlicher Risikoerhöhung die Kollisionswahrscheinlichkeit unterhalb einer akzeptierten Restwahrscheinlichkeit bleibt. Wo liegt die Restwahrscheinlichkeit? Womit müssen Bürgerinnen und Bürger rechnen?
- **Fehlende FMS-codierbarkeit** (Kodierung der Flugroute im Flight Management System) in bestimmten Flugzeugtypen als Risikoerhöhung (Einstieg in die „Risikospirale“): Wurde in Schriftsätzen und noch vor Gericht bestritten bis wir dies durch Fachleute nachweisen konnten.

- Kontraproduktiv ist es, wenn ein LBA-Vertreter – wie in der Verhandlung der Privatkläger geschehen – vor Gericht fast ausrastet, es als „**Einmischung**“ in LBA-Angelegenheiten betrachtet, **wenn Bürger Sicherheitsprobleme zu hinterfragen.**
- **Beispiele EAM04, Nordamerika-Flüge, Directs ...**
 - Rückzug auf angebliche Europäische Vorgaben (EAM 04/ ARN 3), der in der Klageschrift entkräftet wurde,
 - willkürliches Ändern der Nordamerika-Abflüge,
 - überziehen des Taunus mit einer nie angekündigten Lärmharfe aus Directs,
 - Freigabe-Mindesthöhen beruhen nicht auf luftfahrtrechtlichen Bestimmungen sondern sind freies DFS-Ermessen,
 - Publizieren widersprüchlichen Kartenmaterials.

Die Kläger meinen, daß man mit mündigen Bürgern heute so nicht mehr umgehen kann. Wo in der gesamten öffentlichen Verwaltung Bürgernähe und -service forciert werden, wo Verwaltungshandeln transparent werden soll, darf es nicht sein, daß fachliche Überlegenheit zu Lasten eines offenen, konstruktiven Dialogs ausgespielt wird. Transparenz und Nachvollziehbarkeit sind notwendig. Selbst das Gericht empfahl LBA/DFS sinngemäß, man möge doch einmal bedenken, ob es zukünftig nicht sinnvoll sei, die angestellten Überlegungen besser zu dokumentieren.

Was erwarten die Klägerinnen und Kläger in diesem Zusammenhang von der Fluglärmkommission?

- z.B. im Sinne einer **Qualitätssicherung** darauf hinwirken, daß wesentliche Fakten im Rahmen der Planungs-, Abstimmungs- und Genehmigungsprozesse dokumentiert und kommuniziert werden
- z.B. im Falle fehlender Informationen „**nein**“ sagen und **Nachbesserung** verlangen

(Obwohl die Kommission nach Auffassung der Rechtsprechung nur beratende Funktion hat, wird ihren Entscheidungen nach Auskunft unserer Anwälte von den Gerichten z.T. erhebliches Gewicht beigemessen.)

- z.B. darauf hinwirken, daß **fachliche Überlegenheit** nicht genutzt wird, Beteiligte zu „überfahren“ sondern aufzuklären und in die Lage zu versetzen, Konsequenzen einzuschätzen

Die Kläger wünschen sich eine sachliche Aufarbeitung des Problemkreises „Taunusrouten“ unter Einbeziehung der Ergebnisse aus den Urteilen.

- Die Kläger haben LBA/DFS und Fraport angeboten, bei Ausgestaltung der richterlichen Vorgaben konstruktiv beizutragen.
 - z.B. durch freiwillige Verlängerung der vom Gericht vorgegebenen 3-Monats-Frist zugunsten einer fachgerechten, zukunftsweisenden Lösung, die Modellcharakter haben könnte,
 - z.B. nach objektiven Kriterien den Prozeß „qualitätssichernd“, sozusagen als Sparringpartner zu begleiten – nicht durch direkte inhaltliche Einflußnahme auf die konkrete Planung.
- Die Resonanz war bisher nicht ermutigend.

Unser Angebot wurde nicht aufgegriffen. Statt zu überlegen, inwieweit richterliche Hinweise im Urteil Anlaß zu einer Verbesserung der Planungsverfahren sein könnten, werden sie – insbesondere von Fraport – juristisch angegriffen.

Was erwarten die Klägerinnen und Kläger in diesem Zusammenhang von der Fluglärmkommission?

Insbesondere **Handlungs- und Beurteilungsmaßstäbe überdenken**, so, wie es das Gericht nahegelegt hat, auch wenn sich daraus heute abschließend noch kein Rechtsanspruch begründen mag. Da dies also (zum Teil) auf freiwilliger Basis erfolgen muß, setzt es allerdings den „Guten Willen“ der Beteiligten voraus.

Die Planenden müssen sich an die Rechtslage halten, könnten Sie einwenden. In weiten Bereichen ist die Rechtslage aber interpretationsfähig. Warum diese dann restriktiv zuungunsten der Betroffenen auslegen? Bei unklarer Rechtslage könnte man genauso gut die für die Betroffenen vorteilhafteren Standpunkte forcieren – z.B. indem Sie den Hinweisen des höchsten hessischen Gerichts folgen:

Anregungen aus dem Urteil:

- **Abwägungsrelevanz** beginnt nicht erst bei Erheblichkeit oder Unzumutbarkeit.
(Dafür, daß die Frage der Abwägungsrelevanz höchstrichterlich überprüft werden soll, kann ich noch eine gewisse Sympathie aufbringen, nicht aber dafür, daß die Klärung solcher Mängel der Gesetzgebung auf Kosten der privaten Kläger erfolgt.)
- Urteil: „Allerdings eröffnet der planerische Gestaltungsspielraum ... die Verpflichtung, sich für ein **lärmminderndes Verfahren** zu entscheiden, auch wenn darunter die **Flüssigkeit der Abwicklung** des Flugverkehrs leidet und sich dieses Phänomen mittelbar auf die Kapazität eines Flughafens auswirkt.“

- Zu NIROS: **Bewertungsmaßstäbe** müssen erkennbar und **Eingabedaten** müssen nachvollziehbar sein.
- **Korridore** sind Gegenstand des Flugverfahrens. Bei **gewollter Streuung** (für TABUM zutreffend) sagt das Urteil: „In diesem Falle ist die gesamte Bandbreite Gegenstand des Flugverfahrens und muss deshalb auch **Bestandteil der behördlichen Abwägung** ... sein.“
- Wenn **Directs** sich häufen und zu „**faktischen Flugrouten**“ werden, sagt das Urteil sinngemäß: LBA kann diese faktische Flugroute legalisieren, wenn sie interessengerecht ist, ansonsten **unterliegt die DFS-Praxis nicht unerheblichen rechtlichen Bedenken**.
- Es „... bestehen Bedenken, den **Höhenbereich über 5.000 ft GND** am Tag generell als nicht lärmrelevant zu betrachten.“

Zum Abschluß:

(Diese Folie wurde nicht mehr vorgetragen, aber als Tischvorlage verteilt)

Bürgerinnen und Bürger wollen keine Sonderbehandlung, aber sie wollen

- auch als Taunusbewohner angemessenen **Schutz vor Fluglärm** genießen
- **rechtzeitig wissen**, was auf sie zukommt (Langzeit-Planungssicherheit und Verlässlichkeit der Information)
- **verstehen**, warum sie Nachteile in Kauf nehmen sollen
- sicher sein, daß dies einer **unausweichlichen Notwendigkeit** entspricht
- Gewißheit haben, daß unvermeidliche Lasten **gerecht** aufgeteilt sind
- angemessen an den Entscheidungsprozessen **beteiligt** werden

Was erwarten die Klägerinnen und Kläger in diesem Zusammenhang von der Fluglärmkommission?

- Die Kommission kann auf **die Einhaltung zeitgemäßer, professioneller Standards** hinwirken.
- Die Kommission soll auf **offene, sachliche und konstruktive Planungs-, Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse** hinwirken.
- Der Tenor des Urteils schließt eine „Minimallösung“ aus, vielmehr müssen zumindest **die bei Gericht angesprochenen Varianten - auch großräumige -** geprüft werden.