



*Auf Einladung der Darmstädter Juristischen Gesellschaft sprach Rüdiger Rubel über Vorgaben und Zwänge bei
Foto: Hans Dieter Erlenbach*

Bundesverwaltungsrichter spricht über Vorgaben bei Fluglärm-Urteilen

Echo Zeitungen GmbH
echo-online.de

DARMSTADT - Rüdiger Rubel kennt sich mit Fluglärm bestens aus. Der gebürtige Hesse, der seine Referendarzeit am Darmstädter Landgericht verbracht hat, wurde durch sein Urteil zum Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen bekannt. Auch sein Urteil zur Südumfliegung am Frankfurter Flughafen hatte für Aufsehen gesorgt.

Auf Einladung der Darmstädter Juristischen Gesellschaft schilderte Rubel am Montagabend die Rechtslage und die gesetzlichen Zwänge, denen Richter bei solchen Entscheidungen unterworfen sind. Dabei zählen laut Rubel nicht die Interessen der Bürger, sondern die gesetzlichen Vorgaben. Zwar habe die Bundesregierung Grenzwerte für Fluglärm beschlossen - bei Schienen- und Straßenlärm gibt es solche Grenzwerte bisher nicht - doch könnten diese Werte in einigen Bereichen rund um den Flughafen durchaus überschritten werden, ohne dass die betroffenen Bürger bei einer Klage Erfolg hätten. Denn der Gesetzgeber schreibe für diesen Fall lediglich einen ausreichenden passiven Schallschutz an den Häusern und notfalls eine Entschädigung vor, wenn die Außenbereiche nicht wie sonst üblich genutzt werden können, weil es dort zu laut ist.

Dass der Fluglärm nicht nur im direkten Flughafenumland, sondern auch in und um Darmstadt ein Problem ist, machte der Vorsitzende der Juristischen Gesellschaft, Ralf Köbler, deutlich. Früher seien die Flugzeuge über Darmstadt sehr hoch gewesen und kaum wahrgenommen worden. "Heute hat man in Gräfenhausen jede Minute ein Flugzeug über dem Kaffeetisch". Andererseits hob er die wirtschaftliche Bedeutung des Frankfurter Flughafens hervor. "Wir reden hier nicht über einen Segelflugplatz, sondern über ein Großunternehmen in unserer Region".

Für die Bürger in der Flughafenregion gibt es bei den Klagen gegen die Erweiterung des Frankfurter Flughafens zwei gesonderte Bereiche. Auf der einen Seite den Planfeststellungsbeschluss, der dem Flughafenbetreiber den dort festgeschriebenen Flugverkehr garantiert, und auf der anderen Seite die Flugrouten, die durch das Bundesamt für Flugsicherung per Rechtsverordnung festgelegt werden. In beiden Verfahren spiele der Lärm eine wichtige Rolle. Deshalb sei unter Abwägung aller Punkte für den Frankfurter Flughafen ein Nachtflugverbot verhängt worden. Doch bei den Flugrouten gehe es in erster Linie um die Sicherheit. Zudem müsse entschieden werden, ob man eine Flugroute in einem engen Korridor bündele und damit wenige Menschen mit viel Lärm belaste oder die Flugrouten streue, damit eine größere Bevölkerungszahl belastet werde, aber nicht so stark wie bei einer Bündelung. Die bisherige Südumfliegung habe das Bundesverwaltungsgericht nicht wegen der Lärmbeschwerden der Bürger gekippt, sondern weil mit ihrer Gestaltung die dem Flughafen zugebilligte Maximalkapazität von 126 Flugbewegungen pro Stunde nicht erreicht werde. Da sich die Abflugrouten von der Centerbahn und der Startbahn-

West ins Gehege kommen, kann immer nur versetzt gestartet werden. Das beschränkt die Zahl der Flugbewegungen aktuell auf maximal 98 pro Stunde.

Rubel übte in diesem Zusammenhang verhaltene Kritik an den Flugbewegungen in den Nachtrandstunden. Hier hatte das Gericht geurteilt, zwischen 5 und 6 Uhr in der Frühe dürfe die Zahl der Flugbewegungen nur langsam steigen und dürfe nicht so stark wie zu anderen Tageszeiten sein. Tatsächlich landeten die Flugzeuge jedoch ab 5 Uhr im Minutentakt und damit in der gleichen Frequenz wie tagsüber. Die hessische Landesregierung habe hier jedoch mit den Lärmpausen gegengesteuert. Rubel gab zu, bei Flughafenerweiterungen gebe es für die Anwohner eine große Unsicherheit, weil die Flugrouten im Planfeststellungsverfahren nur grob festgelegt und erst nach dem Planfeststellungsbeschluss im Detail ausgestaltet würden. Deshalb könnten bei den Anhörungen und möglichen Klagen zum Planfeststellungsverfahren die Flugrouten kaum berücksichtigt werden.

In einer lebhaften Diskussion sprach die Fluglärmbbeauftragte der Landesregierung, die Darmstädterin Regine Barth, von der "Wahl zwischen Pest und Cholera" bei der Festlegung der Flugrouten, während Michael Flörsheimer vom Bündnis der Bürgerinitiativen den Gerichten vorwarf, bei ihren Urteilen zu Flughäfen ihren Ermessensspielraum nicht auszuschöpfen. Martin Führ vermisste bei den Urteilen die Berücksichtigung der neuen Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung, während Harald Walther, der Leiter des Rüsselsheimer Amtsgerichts, beklagte, die Entscheidungen der Gerichte hinterließen Zehntausende unzufriedener Bürger. "Die Akzeptanz kann nicht der Maßstab unserer Entscheidungen sein. Es gelten nur die gesetzlichen Vorgaben", stellte Rüdiger Rubel dazu klar. Der Bundesverwaltungsrichter zerstreute jedoch die Bedenken des Rüsselsheimer Arztes Rolf Denk, durch das TTIP-Abkommen könnten ausländische Fluggesellschaften erfolgreich gegen das Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen klagen. Diese Gefahr sehe er derzeit genauso wenig wie die Gefahr, dass eine europäische Gesetzgebung nationale Festlegungen aushebele.

Pro Minute einen Flieger über dem Kaffeetisch

FLUGLÄRM Bundesverwaltungsrichter Rüdiger Rubel zeigt die Zwänge bei gerichtlichen Auseinandersetzungen auf

VON HANS DIETER ERLNBACH

DARMSTADT. Bewohner im Flughafenumland müssen auch Fluglärm hinnehmen, der über die gesetzlichen Lärmgrenzwerte hinausgeht. Das hat der Vorsitzende Richter am Bundesverwaltungsgericht Leipzig, Rüdiger Rubel, am Montagabend in Darmstadt erklärt.

Rüdiger Rubel kennt sich mit Fluglärm bestens aus. Der gebürtige Hesse, der seine Referendariat am Darmstädter Landgericht verbracht hat, wurde durch sein Urteil zum Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen bekannt. Auch sein Urteil zur Südumfliegung am Frankfurter Flughafen hatte für Aufsehen gesorgt. Auf Einladung der Darmstädter Juristischen Gesellschaft schilderte Rubel am Montagabend den juristischen Rahmen für solche Entscheidungen.

Dabei zählen laut Rubel nicht die Interessen der Bürger, sondern die gesetzlichen Vorgaben. Zwar habe die Bundesregierung Grenzwerte für Fluglärm beschlossen, doch könnten diese Werte in einigen Bereichen rund um den Flughafen durchaus



Fluglärm – hier ein Wohngebiet in Flörsheim – macht vielen Bürgern in der Region zu schaffen.

ARCHIVFOTO: HANS DIETER ERLNBACH

überschritten werden, ohne dass die betroffenen Bürger bei einer Klage Erfolg hätten. Denn der Gesetzgeber schreibe für diesen Fall lediglich einen ausreichenden passiven Schallschutz an den Häusern und notfalls eine Entschädigung vor.

Dass der Fluglärm nicht nur im direkten Flughafenumland, sondern auch in und um Darmstadt ein Problem ist, machte

der Vorsitzende der Juristischen Gesellschaft, Ralf Köhler, deutlich. Früher seien die Flugzeuge über kaum wahrgenommen worden. „Heute hat man in Gräfenhausen jede Minute ein Flugzeug über dem Kaffeetisch“. Andererseits hob er die wirtschaftliche Bedeutung des Frankfurter Flughafens hervor.

Für die Bürger in der Flughafenregion gibt es bei den Klagen

gegen die Erweiterung des Frankfurter Flughafens zwei gesonderte Bereiche. Auf der einen Seite den Planfeststellungsbeschluss, der dem Flughafenbetreiber den dort festgeschriebenen Flugverkehr garantiert, und auf der anderen Seite die Flugrouten, die durch das Bundesamt für Flugsicherung per Rechtsverordnung festgelegt werden.

Oft steht Sicherheit im Vordergrund

In beiden Verfahren spiele zwar der Lärm eine wichtige Rolle. Deshalb sei auch ein Nachtflugverbot verhängt worden. Doch bei den Flugrouten gehe es in erster Linie um die Sicherheit. Zudem müsse entschieden werden, ob man eine Flugroute in einem engen Korridor bündele und damit wenige Menschen mit viel Lärm belasten oder die Flugrouten und damit den Lärm streue.

Die bisherige Südumfliegung habe das Bundesverwaltungsgericht nicht wegen der Lärmbeschwerden der Bürger gekippt, sondern weil mit ihrer Gestaltung die dem Flughafen zugebilligte Maximalkapazität von 126

Flugbewegungen pro Stunde nicht erreicht werde, sagte Rubel.

Rubel übte in diesem Zusammenhang verhaltene Kritik an den Flugbewegungen in den Nachtrandstunden. Hier hatte das Gericht geurteilt, zwischen 5 und 6 Uhr in der Frühe dürfe die Zahl der Flugbewegungen nur langsam steigen und dürfe nicht so stark wie zu anderen Tageszeiten sein. Tatsächlich landeten die Flugzeuge jedoch ab 5 Uhr im Minutentakt und damit in der gleichen Frequenz wie tagsüber.

In einer lebhaften Diskussion sprach die Fluglärmbeauftragte der Landesregierung, die Darmstädterin Regine Barth, von der „Wahl zwischen Pest und Cholera“ bei der Festlegung der Flugrouten, während Michael Flörsheimer vom Bündnis der Bürgerinitiativen den Gerichten vorwarf, bei ihren Urteilen ihren Ermessensspielraum nicht auszuschöpfen. Martin Führ vermisste bei den Urteilen die Berücksichtigung der neuen Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung. „Die Akzeptanz kann nicht der Maßstab unserer Entscheidungen sein. Es gelten nur die gesetzlichen Vorgaben“, stellte Rüdiger Rubel dazu klar.