

Am 04.12.2012 fand obiger interessanter, aber auch „Angst machender“, Vortrag im Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) statt. Referent war Prof. Dr. Dr. Jörg Berkemann, ehemaliger Richter am BVerwG. Unter den auf c. 80 Teilnehmer begrenzten Zuhörern, bekannte und unbekannte Insider, wie Richter des 4. Senates, die gesamte Mannschaft der Landesdirektion Sachsen, Vertreter der IHK Leipzig, RA- Kanzlei Baumann, RA Günther u.a.)

**Interessant**, da Herr Berkemann in seinem 1- stündigen Referat ausführte, dass die jüngsten Ergebnisse zur gesundheitlichen Lärmwirkung zunehmend in der Rechtsprechung Anwendung finden. Aktuell spiegelt sich das in den Begriff Nacht kernzeit („Plichtruhezeit“) wieder. Er verwies ausdrücklich auf Grundgesetz Artikel 2 (2)“ *Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit*“ und auf eventuelle neue Klagen vor dem Bundesverfassungsgericht.

Dabei reduziert sich für die Richter jedes Urteil zum Fluglärm auf die Abwägung zwischen Schutz vor Fluglärm und Flugbedarf, speziell Nachtflugbedarf. Während es für Lärm, spätestens mit den Luftverkehrsgesetz von 2007 für die Rechtsprechung Richtwerte gibt ist die rechtliche Bestimmung des (Flug-)Bedarfes in Gesetzestexten absolut diffus. Ich zitiere Berkemann in etwa:“ Das BVerwG wartet nur auf Kläger um hier aktiv zu werden“ Interessant auch sein Hinweis, die Revisionsklage der Grünen Liga vor dem BVerwG zu Flugrouten und Umweltrecht (Südabkurvung/FFH- Gebiet) werde „interessant“.

**Angst machend**, da seit kurzem in der „Rechtsprechung“ auf den sogenannten „standortspezifische (Nacht-)Flugbedarf“ zurückgegriffen wird. Dazu passt:

4.12.2012 Rainer Genilke CDU-Fraktion im Landtag Brandenburg: *„Ein Nachtflugverbot muss vor Ort und individuell für die jeweiligen Flughäfen entschieden werden. So sind zum Beispiel die Anforderungen an einen überwiegend auf die Fracht konzentrierten Flughafen wie Leipzig ganz andere als an einen reinen Passagierflughafen.“*

**Mein Fazit:** Es scheint so, dass sich die Flugverkehrslobby mit der Politik verständigt hat, dass an den großen deutschen Flugdrehkreuzen Frankfurt, Berlin, München und Düsseldorf ein Nachtflugverbot, mindestens für die Nacht kernzeit akzeptiert wird und dafür mit der Begründung „standortspezifischer Bedarf“ Leipzig und Köln als Frachtdrehkreuzen mit uneingeschränkter Nachtflugerlaubnis ausgebaut werden Dazu folgende aktuelle Zahlen/Meldungen:

- Entwicklung der Luftfracht per Oktober: BRD gesamt -2,7, Frankfurt -8,7, Leipzig + 14,4, Köln +1,5
- Markus Kopp (MFAG) rechnet mit einem Anstieg der Luftfracht in Leipzig bis 2015 auf über eine Million t (2011: 750.000 t)
- Der Bau eines neuen Luftfrachtzentrums für 40 Mill. € in Leipzig. Es gibt Gerüchte, dass FedEx dafür als Nutzer in Frage kommt.

Interessant ist dabei, wie die Rot Grüne Regierung in NRW zum weiteren Ausbau des Fracht-Nachtflugbetriebes in Köln steht und mit den wachsenden Protesten\* umgeht. Wobei es auch dazu bereits eine Alternative gibt, die der Verkehrsminister von Sachsen- Anhalt, Webel nach einem Besuch von UPS in Louisville wie folgt formulierte: *„Zwar sei UPS derzeit in Köln- Bonn, aber dort habe die Landesregierung ein Gutachten zum Nachtflug in Auftrag gegeben. Sollte Ein Nachtflugverbot kommen, könnte UPS nach Leipzig wechseln“* (MZ vom 26.10.12)

Ein Teilnehmer

\*<http://www.nachtfluglaerm-koeln.de/DEMO.html>