

FLUGLÄRMSTREIT

## Der Lärm der Mehrheit

Dürfen wir fliegen, wenn andere darunter leiden müssen?

VON: Frank Drieschner | 18.02.2012 - 19:46 Uhr

© Jörg Carstensen/dpa



Aufruf zur Demonstration gegen geplante Flugrouten in Berlin

Es liegt nahe, sich über den Protest der Fluglärmgegner zu ärgern. Man sieht sie vor sich, die jüngste Generation des Wutbürgertums, wie sie sich gerade noch ohne Anflug eines schlechten Gewissens über die Bewohner von Berlin-Reinickendorf oder des Frankfurter Ostends erhoben hat, an Bord irgendwelcher Ferienflieger, um auf den Bahamas oder den Malediven Ruhe und Erholung zu suchen. Und wie sie nun, da sich die Einflugschneisen den eigenen Wohngebieten nähern, die Menschenrechtsverletzungen in der Lärmhölle des Luftverkehrs beklagt, als hätte sie soeben ein neues Umweltproblem entdeckt.

Der Ärger über die Protestierer währt aber nur kurz. Die Demokratie kann blind sein gegenüber den Bedürfnissen von Minderheiten, und vielleicht ist es das Verdienst dieser neuen Bewegung, darauf hinzuweisen. Könnte es sein, dass diese Demonstranten ganz einfach recht haben? Dass Clara, die sich bei ihren Hausaufgaben nicht konzentrieren kann, und Giovanna, die immer

müde ist, weil die Flugzeuge sie morgens viel zu früh wecken – dass ihnen und all den anderen Kindern, die ihre Eltern neuerdings zu FluglärmDemonstrationen begleiten, wirklich Unrecht geschieht?

Ein erstes Indiz ist die Art der Argumente, die den Demonstranten entgegenschallen. Derart ungeniert verweisen Branchenvertreter und Planer auf die wirtschaftlichen Vorteile, den Standortwettbewerb der Städte, die Interessen der Luftfahrt und der heimischen Industrie, dass eine Gegenfrage naheliegt: Seit wann darf man das? Seit wann dürfen Mehrheiten Einzelnen oder Minderheiten um wirtschaftlicher Vorteile willen nahezu beliebige Schäden zufügen?

Dies ist, zugegeben, ein grobschlächtiger Einwand. Jeder kann seine Anliegen vor das Verfassungsgericht tragen, wo im Zweifel Grundrechte und Menschenwürde den Ausschlag geben. Und um beliebige Schäden geht es bei genauerer Betrachtung ja nicht, sie sind, im Gegenteil, sorgsam zugemessen. Die gerade noch zulässige Anzahl der »Lärmereignisse« pro Nacht, deren Intensität und die Höhe der Gebühren im Fall einer Überschreitung: Was Flugesellschaften Clara und Giovanna antun dürfen, ist genau geregelt.

Es lohnt allerdings, sich klarzumachen, wie es zu diesen Regelungen kam. Nachzulesen ist das in der Urteilssammlung des Bundesverfassungsgerichts, BVerfGE 56, 54, Stichwort Fluglärm. Die erste Überraschung: Die alte, angeblich unentscheidbare Frage nach den Gesundheitsschäden ist längst höchstrichterlich entschieden: »Zumindest in Form von Schlafstörungen lassen sich Einwirkungen auf die körperliche Unversehrtheit schwerlich bestreiten.«

Und wie sind solche »Einwirkungen« zu rechtfertigen? An dieser Stelle, das ist die zweite Überraschung, wird die Rechtsfindung kafkaesk. Wie die körperliche Unversehrtheit der Bürger zu schützen sei, hätten »staatliche Organe in eigener Verantwortung zu entscheiden«, urteilte das Verfassungsgericht. Und da die Bundesregierung nicht vollständig untätig geblieben sei, sondern immerhin eine »Projektgruppe Lärmbekämpfung« gebildet, Experten angehört und Schallschutzvorschriften erlassen habe, liege der Fall einer evidenten Pflichtverletzung nicht vor – womit die Klage zweier Fluglärmopfer als »offensichtlich unbegründet« zurückgewiesen wurde. Das heißt: Was Clara und Giovanna aushalten müssen, gesundheitsgefährdend oder nicht, entscheidet innerhalb sehr weiter Grenzen die Politik.

Beruhigend ist das nicht: Im Streit um den Fluglärm steht eine vergleichsweise kleine Zahl von Geschädigten der großen Mehrheit der Nutznießer gegenüber – und die Entscheidungen in diesem Interessenkonflikt fallen in einer Sphäre, in der das Mehrheitsprinzip gilt und Kampagnenfähigkeit und Lobbyarbeit so viel wert sind wie gute Argumente.

Umso wichtiger ist es, die Argumente der Branche zu prüfen. Angeblich geht es um die Verteidigung unseres Wohlstands. Sollte dann nicht auch der Verlust an Lebensqualität und die, vorsichtig formuliert, eingeschränkte Wohnbarkeit nicht ganz kleiner Landesteile berücksichtigt werden? Und ist es auch nur ökonomisch sinnvoll, die Gesundheit etlicher Bürger für den Gegenwert von ein paar Schallschutzfenstern zu verkaufen, um sie dann zulasten einer Solidargemeinschaft zu erheblich höheren Kosten halbwegs wiederherzustellen?

Entscheidend aber ist eine andere Frage: Was dürfen Mehrheiten Minderheiten zumuten? Versuchen wir es mit einer einfachen Antwort: nichts, was deren Vertreter nicht selbst in Kauf zu nehmen bereit wären. Würde der Fluglärmstreit nach dieser schlichten Regel entschieden, ein allgemeines Nachtflugverbot und großzügige Regelungen zur Entschädigung der Lärmopfer wären längst Gesetz.

**QUELLE:** DIE ZEIT, 16.2.2012 Nr. 08

**ADRESSE:** <http://www.zeit.de/2012/08/P-Fluglaerm/komplettansicht>