Schlaf ist Bürgerrecht

Zu der Debatte um Nachtflüge am Flughafen Köln/Bonn

Die Diskussion um den Nachtflugbetrieb am Flughafen Köln/Bonn lebt nach der Berliner Regierungsbildung neu auf. Vier Aspekte sollen hier dazu beitragen werden: Ein juristischer, ein ökonomischer, ein statistischer und ein arbeitsmedizinischer.

Juristisch verblüfft, dass die einseitige Gewichtung wirtschaftlicher Belange gegenüber Anwohnerinteressen bei Bestandsflughäfen nahezu einzigartig in unserer Rechtsordnung ist. Bei allen anderen Umweltfragen wird heute dem Gesundheitsschutz höchster Stellenwert beigemessen, der aus anerkannten grundgesetzlichen Schutzpflichten des Staates folgt. Auch bei der Neuerrichtung oder dem Ausbau von Flughäfen hat der Gesundheitsschutz hohen Rang im Planfeststellungsverfahren und führt dort nahezu selbstverständlich zu strikten Nachtflugbeschränkungen – siehe Frankfurt und Berlin. Bestandsflughäfen wie Köln/Bonn können sich demgegenüber auf jahrzehntelange Privilegien berufen. Mit Verweis auf seine wirtschaftliche Bedeutung wird einerseits ein fast unbeschränkter Nachtbetrieb ermöglicht, andererseits ein deutliches Defizit beim Gesundheitsschutz akzeptiert. Das bloße Traditionsargument kann diese Schieflage nicht rechtfertigen. Würde man das Verfassungsrecht lege artis anwenden, müsste ein schonender Ausgleich zwischen den im Konflikt stehenden wirtschaftlichen und gesundheitlichen Belangen gesucht werden. Diese Privilegierung der Luftverkehrswirtschaft ist nur durch eine exzellente Lobbyarbeit, eine (verständliche) Faszination der Entscheidungsträger für den Flugverkehr und schließlich große Unkenntnis hinsichtlich der Situation der Fluglärmbetroffenen zu erklären. Der Rechtsvergleich bestätigt den Befund: Selbst in Ländern mit denkbar liberalen Wirtschaftsordnungen wie den USA oder Großbritannien gibt es Nachtflugverbote für Flughäfen in Metropolregionen. Auch insofern ist das deutsche – und spezifisch kölsche – „laissez faire“ außergewöhnlich.

Die wirtschaftliche Beeinträchtigung durch eine von 22 bis 6 Uhr zu wahrende Nachtruhe wäre gering: Die zu transportierende Fracht löst sich dadurch nicht in Luft auf. Sie würde eben nicht um 3 Uhr nachts, sondern um 6 Uhr morgens transportiert. Vielleicht ergäben sich Verlagerungseffekte zu Flughäfen mit liberaleren Regelungen; dem könnte aber durch ein einheitliches bundes- oder europaweites Nachtflugverbot Rechnung getragen werden. Gelingt dies, bleibt das Nachtflugverbot ohne spürbar negative Auswirkungen – sowohl für die Luftverkehrswirtschaft als auch für die Volkswirtschaft insgesamt. Der Nutzen für Gesundheitsschutz und Lebensqualität wäre hingegen immens. Erst recht gilt dies für Passagierflüge: Niemand wird auf seinen wohlverdienten Urlaub verzichten, weil er erst morgens und nicht nachts um drei auf Kosten tausender Anwohner starten kann. Sollte die Durchführung einzelner Nachtflüge – etwa zum Transport verderblicher Waren oder von Medizingütern – zwingend notwendig sein, können dazu Flughäfen in dünn besiedelten Gebieten genutzt werden, nicht solche am Rande von Millionenstädten. Gerade solche sinnvollen Verlagerungen sollten Inhalt des aktuell diskutierten bundesweiten Flughafenkonzepts sein.

Statistisch wird die Zahl der Fluglärmbetroffenen und die Intensität ihrer Belastung durch bemerkenswerte Tricks kleingerechnet. Schaut man sich die offizielle Lärmkartierung des nordrhein-westfälischen Umweltministeriums an (http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de), erscheint etwa das linksrheinische Köln als eine Oase der Ruhe. Nur ein vergleichsweise kleiner Bereich im unmittelbaren Flughafenumfeld ist als fluglärmbelastet ausgewiesen. Erreicht wird dies durch eine (hier

etwas vereinfacht dargestellte) Durchschnittsrechnung: Wird z.B. ein Punkt des Kölner Stadtgebiets in jeder dritten Nacht zehnmal mit einer am Boden wahrnehmbaren Lautstärke von 85 db überflogen, ist der durchschnittliche Lärmpegel, gerechnet auf die gesamte Dauer der Nacht und erst recht den Jahresverlauf, minimal. Für den Betroffenen sind die zehn Überflüge hingegen unerträglich, an Nachtschlaf ist nicht zu denken. Dieser Rechentrick erklärt, weshalb sich die offiziellen Betroffenenzahlen und das subjektive Empfinden Betroffener massiv unterscheiden. Insbesondere die Lärmkartierung durch das Landesumweltministerium erweist sich insofern als reine Beruhigungspille für die Bevölkerung. Sie spiegelt die tatsächliche Betroffenheit nicht ansatzweise wider.

Wenn die wirtschaftliche Bedeutung des Nachtflugs betont wird, ist dem entgegenzuhalten: Gar nicht hoch genug einzuschätzen ist die arbeitsmedizinische Wirkung lärmbedingter Schlafstörungen. Was die deutsche Wirtschaft in unserer heutigen Wissensgesellschaft primär braucht, sind ausgeschlafene, intellektuell leistungsfähige Beschäftigte. Es muss gar nicht erst zu krankheitsbedingten Fehlzeiten kommen, um große volkswirtschaftliche Verluste durch Leistungsminderungen am Arbeitsplatz eintreten zu lassen. Ob die Fracht nachts um drei oder erst morgens um sechs fliegen kann, fällt demgegenüber ökonomisch nicht ins Gewicht. Substanzlose Sprüche wie „Die Fracht braucht die Nacht“ helfen da nicht weiter. Es ist genau umgekehrt: Die Nacht ist zum Schlafen da.

Prof. Dr. Stefan Greiner lehrt Arbeits- und Sozialrecht an der Universität Bonn und befasst sich unter anderem mit den arbeitsrechtlichen und ökonomischen Folgen gesundheitlicher Leistungsminderung am Arbeitsplatz.