

I. Einleitung

Flugzeuge – und insbesondere das Verreisen mit ihnen – sind für uns heutzutage Normalität; wenn man bedenkt, dass die Luftverkehrsindustrie ihren Anfang erst im Jahr 1919 mit der deutschen Junkers F 13¹ – dem ersten wirklichen Passagierflugzeug der Welt – genommen hat, ist dies wahrlich erstaunlich. Heutzutage gehören Flugreisen zum Alltag. Fast jeder Mensch wird in seinem Leben mindestens einmal mit dem Flugzeug reisen. Für einige ist es geradezu undenkbar, einen Urlaub ohne Flugreise zu unternehmen – manche Reiseziele sind nur mit dem Flugzeug zu erreichen. Andere sind gerade wegen ihres Jobs darauf angewiesen, große Strecken schnell zurückzulegen – die Möglichkeit, auf die Nutzung von Flugzeugen zu verzichten, stellt sich somit erst gar nicht. Immer mehr Menschen wollen diese Art des Reisens nutzen und immer mehr Menschen sind auf dieses Fortbewegungsmittel angewiesen; mittlerweile gibt es in Flugzeugen sogar eigene Suiten mit Duschen und Doppelbett für einen Passagier zu seiner alleinigen Nutzung.² Die Flugindustrie wächst und entsprechend wollen die Flughafenbetreiber reagieren: Die Flughäfen sollen in Bezug auf Kapazität wie auch Anzahl und Abflug- bzw. Landezeitraum möglicher Flüge erweitert werden.

Doch von derartigen Erweiterungen solcher Großprojekte wird naturgemäß eine Vielzahl von Menschen auf unterschiedliche Art und Weise betroffen, die in diesen Maßnahmen für sie nicht hinnehmbare Einschränkungen und Verletzungen ihrer Rechte sehen. Es finden sich zahlreiche Bürger, oft organisiert in Bürgerinitiativen, die ausschließlich das Ziel haben, sich gegen eben erwähnte Vorhaben zu stellen. Ein flüchtiger Blick in das Internet genügt, um einen bunten Strauß an Bürgerinitiativen zu finden, die sich für Nachtflugverbote und gegen Flughafen-erweiterungen aussprechen.³ Dass sich diese Menschen mit Herz und Seele ihren Zielen verschrieben haben, lässt sich ohne weiteres beispielsweise einem „Internet-Post“ der Bürgerinitiative Flörsheim-Hochheim entnehmen: „Jeden Montag, 18 Uhr, Demo im Terminal 1 am Frankfurter Flughafen.“⁴ Auf einer anderen

¹ Junkers, Junkers F 13; Fahrenholz, SZ.

² König, Manager Magazin.

³ <http://www.bi-fluglaerm-raunheim.de/>; <http://www.flughafen-bi.de/>; <https://www.fluglaerm-protest.de/>; <http://www.fluglaerm-mainz.info/>; <http://berlin-gegen-fluglaerm.de/buergerinitiativen-fluglaerm-berlin/>; <http://bgf-ev.de/> etc.

⁴ <https://www.fluglaerm-protest.de/>.

Plattform findet man unter der Sparte Aktuelles einen Verweis auf die fast 300 durchgeführten und noch weiterhin stattfindenden Montagsdemonstrationen.⁵ Auch bei der Lektüre der Tageszeitung – unabhängig davon, ob regional oder überregional – kommt man, wegen der Publizitätsträchtigkeit und des Einflusses derartiger Vorhaben, um Schlagzeilen wie folgende nicht umhin:

„Flughafen-Prozess: Ohne Nachtflüge geht das Ministerium in Revision“⁶ – über den Prozess über die Erweiterung des Flughafens Frankfurt um die Landebahn Nordwest.

„Flughafen-Prozess: Lautstarker Protest vor Gericht“⁷ – über die Demonstration gegen die Nachtflugregelung am Flughafen Berlin Brandenburg Willy-Brandt.

„Flughafen-Prozess: Schadstoffbelastung spielt keine große Rolle“ – über den Prozess um Fluglärm und Nachtflüge am Frankfurter Flughafen.

Recht aktuell wurde über Proteste gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens um ein weiteres Terminal berichtet, der als Reaktion „krasse“ Gegenmaßnahmen bei Aktivisten herausforderte:

„Protest gegen Flughafenausbau – Baumbesetzer in Trebur solidarisch mit Hambacher Aktivisten“⁸ oder „Protestcamp am Frankfurter Flughafen geräumt“;⁹ Bäume wurden über mehrere Tage besetzt, teilweise haben sich die Vorhabengegner sogar in den Boden einbetoniert.

Es stellt sich gezwungenermaßen die Frage, wie es dazu kommt, dass Menschen sich freiwillig in den Boden „einmauern“ oder tagelang in Bäumen ausharren, um gegen eine Flughafenerweiterung zu protestieren. Warum wird sich nicht auf gerichtliche Verfahren verlassen, was unseren Rechtsstaat doch gerade ausmacht? Um sich Recht zu verschaffen, ist die Judikative anzurufen. Doch es werden gerade gegen Flughafenvorhaben zahlreiche Gerichtsverfahren geführt, wobei i.d.R. diese Verfahren „pro“ Flughafen ausgehen. Diese Verfahren sind geprägt von einem Spannungsverhältnis, bestehend aus einerseits den Vorhabengegnern, zu meist betroffenen Bürgern und Bürgerinnen, organisiert als Bürgerinitiativen, den Vorhabenträgern, den unterschiedlichen Institutionen, die die Nutzungsmöglich-

⁵ <http://www.flughafen-bi.de/>.

⁶ Schwan, FAZ.

⁷ Lautstarker Protest vor Gericht, Berlin.de.

⁸ Protest gegen Flughafenausbau, FAZ.

⁹ Protestcamp, FR.

keiten von Flughäfen erweitern wollen und die entsprechenden Genehmigungen begehren, den für den Erlass der Genehmigungen zuständigen Behörden bzw. deren Rechtsträgern und den Gerichten, die schlussendlich über die Einwände der Vorhabengegner entscheiden müssen.¹⁰

Der Weg zum Gerichtsverfahren stellt sich verkürzt wie folgt dar:¹¹

Die Vorhabenträger stellen einen Antrag nach §§ 6 ff. LuftVG für das begehrte Vorhaben. Zur Begründung des Antrags werden u.a. diverse von den Vorhabenträgern selbst in Auftrag gegebene Gutachten – sogenannte Privatgutachten – vorgelegt. Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens, in dem die Vorhabengegner ihre Einwände vorbringen können und müssen, entscheidet die zuständige Behörde über den Antrag. Maßgebliches Entscheidungskriterium ist das zur Begründung des Antrags vorgelegte Privatgutachten. Entsprechend versuchen die Vorhabengegner zielführend das Gutachten, bzw. dessen Aussagen, zu erschüttern. Größtenteils sehen die Vorhabengegner nämlich die vorgelegten Gutachten nicht als tauglich an, den Antrag zu stützen: Die Gutachten seien intransparent, beschönigend und machten keine zutreffenden Aussagen – weshalb der Antrag abzulehnen sei. Hier werden keine Mühe und Kosten gescheut, um die Einwände zu begründen.

Trotzdem gelingt es selten, die Behörde im Rahmen der von dieser Behörde anzustellenden Prüfung der Gutachten von den Einwänden zu überzeugen – dem Antrag wird stattgegeben, unter Berufung auf das Gutachten. Wenn die Vorhabenträger die Entscheidung der Behörde nicht hinnehmen wollen, so bleibt ihnen letztlich nur noch die Möglichkeit Klage zu erheben, wodurch das Verfahren vor Gericht zu Ende geführt wird. Vor Gericht sind im Grunde erneut Dreh- und Angelpunkt das bzw. die von den Vorhabenträgern vorgelegten Gutachten. Hier versuchen die Vorhabengegner – diesmal dem Gericht – vor Augen zu führen, weshalb aus ihrer Sicht ihre Einwände gegen die Gutachten begründet sind.

Das Gericht prüft schlussendlich die Gutachten und die vorgetragenen Einwände anhand des für derartige Gutachten von der Rechtsprechung entwickelten Prüfungsmaßstabes – Methodik, Datengrundlage, Schlüssigkeit; konkretere bzw. legislative Vorgaben für diese Gutachtenprüfung sind nicht vorhanden. Vielmehr

¹⁰ Vgl. Moritz in „Der Richter im Rechtssystem“, S. 81 f.

¹¹ Ausführlich siehe unten II.

führt das Gericht eine „eigene“ Prüfung der Gutachten im Rahmen seines „Ermessens“ anhand der Rechtsprechungsgrundsätze durch.

Trotz vertieften weiteren Vortrags, sogar eigener Privatgutachten, fällt die Entscheidung der Gerichte zumeist gegen die Vorhabengegner aus – aus Sicht der Gerichte konnten die Vorhabengegner die Vorhabenträger-Gutachten nicht zur Überzeugung des Gerichts erschüttern, sodass diese „Ausgangsgutachten“ der Entscheidung des Gerichts zugrunde gelegt und die Klagen entsprechend abgewiesen werden. Meistens gelingt es den Vorhabengegnern nicht einmal, das Gericht dazu zu bewegen, ein gerichtliches Sachverständigengutachten zur Überprüfung der „Ausgangsgutachten“ einholen zu lassen, da das Gericht, trotz der Einwände, keine Veranlassung sieht, dem „Ausgangsgutachten“ nicht zu folgen.

Infolge dieses im Grunde zu erwartenden Verfahrensausgangs ist es nicht verwunderlich, dass die Vorhabengegner nicht allzu viel Vertrauen in das gerichtliche Verfahren gegen die Vorhaben haben. In ihren Augen haben sie gerichtlich keine Chance, gegen die „Ausgangsgutachten“ der Vorhabenträger anzukommen, die im Endeffekt „kriegsentscheidend“ sind – sie empfinden die Situation entsprechend unfair und vor allem auch intransparent, da wegen der unpräzisen Erfordernisse an die Gutachtenprüfung nicht klar ist, welche Anforderungen an das „richtige“ Vorgehen gegen die Gutachten geboten sind, und eben eine Zurwehrsetzung quasi unmöglich erscheint.

Diese Arbeit wird sich entsprechend mit der grundsätzlichen Rolle und der Stellung von Privatgutachten bei „Flughafen-Verfahren“ befassen. Insbesondere werden die Anforderungen an „verwertbare“ Privatgutachten und deren Prüfungsanforderungen wie auch die Prüfung als solche näher hinterfragt – mit Blick auf die Position der Vorhabengegner. Die konkrete Art und Weise der Handhabung und der Prüfung der Gutachten anhand der von der Rechtsprechung vorgegebenen Anforderungen wird durch die Analyse von Praxisfällen aus verschiedenen Verfahrensstadien dargestellt, wobei aufgezeigt werden wird, an welchen Stellen der Umgang mit Privatgutachten wohl seine „Schwächen“ hat und welche Konsequenzen aus dieser Handhabung folgen. Abschließend sollen mögliche Lösungsvorschläge vorgestellt werden, die im Hinblick auf Akzeptanz und Rechtssicherheit die Gesamtsituation verbessern könnten, um so einem eventuellen Gefühl von Machtungleichgewicht seitens der Vorhabengegner entgegenzuwirken.