

Landebahn voll in Betrieb, Entsetzen in Flörsheim

Das schöne Wetter und die schnelle Integration der neuen Piste sorgen westlich des Flughafens dafür, dass der Fluglärm sofort die befürchteten Werte erreicht.

Drei Tage nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn sind die Anwohner vor allem in den Kommunen westlich des Frankfurter Flughafens verstört darüber, wie sehr sich der Fluglärm von einem auf den anderen Tag verstärkt hat. Schon seit Samstag ist die neue Piste voll integriert, wie die Deutsche Flugsicherung und der Flughafenbetreiber Fraport gestern auf Anfrage bestätigten; der Betrieb laufe reibungslos. Etwa 20 Maschinen landen auf „Nordwest“ pro Stunde. Überlegungen, die neue Landebahn erst mit Beginn des Winterflugplans am 30. Oktober im technisch möglichen Ausmaß zu nutzen und bis dahin nur wenige Flüge gleichsam zur Erprobung des neuen Systems abzuwickeln, wurden dem Vernehmen nach wieder fallengelassen.

Am Samstag hatten etwa 15.000 Menschen mit einem Protestzug von Mainz nach Wiesbaden ein striktes Nachtflugverbot und eine „gerechte Verteilung“ des Fluglärms gefordert. Vor allem Bürger der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt klagten dabei über eine akute Verschlechterung der Situation. Das schöne Herbstwetter der vergangenen Tage hat eine sogenannte Ostlage mit sich gebracht, was bedeutet, dass die Maschinen jeweils gegen den Wind aus dieser Richtung starten und landen

Es entsteht der Eindruck, als flögen die Maschinen auf drei Bahnen über Flörsheim ein

In Flörsheim, dessen Wohngebiete von Flugzeugen mit Ziel Nordwestlandebahn zum Teil in Höhen von weniger als 300 Metern überflogen werden, herrscht laut Hans Jakob Gall, Sprecher der Initiative „Für Flörsheim“, „großes Entsetzen“. An den Messstationen würden bei den Überflügen durchgehend Werte zwischen 80 und 85 Dezibel (A) gemessen. Das sei viel höher, als man erwartet habe. Die Anflüge stünden im krassen Gegensatz zum „Schongang“, den offenbar der Pilot von Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) am Freitagmittag bei der ersten Landung auf Rhein-Main eingelegt habe. Die Verkehrsflieger nähmen keine Rücksicht; im Gegenteil, sie röhren „über Flörsheim noch mal so richtig auf“, so Gall.

Die 4,5 Kilometer lange Leitspur über Flörsheim werde von mindestens 20 Prozent der landenden Flieger nicht eingehalten, sie flögen direkt über das 30 Jahre alte Wohngebiet nahe der Kirche St. Josef statt über das 200 Meter entfernte Feld, beklagte Gall. Es entstehe dadurch der Eindruck, als flögen die Maschinen auf drei Bahnen über Flörsheim ein. Auch seien die von den Landeklappen der Flugzeuge hervorgerufenen Geräusche so laut, dass sogar die Turbinen übertönt würden. Der Vorsitzende der Frankfurter Fluglärmkommission, Raunheims Bürgermeister Thomas Jühe (SPD), war gestern in Flörsheim, um sich einen Eindruck zu verschaffen, wie hoch die Belastungen seien. Auch seinem Empfinden nach ist der Betrieb auf der neuen Landebahn voll angelaufen und der Lärm nun ebenso stark wie in seiner Heimatstadt, die in der Einflugschneise der Parallelbahnen liegt.

Der Lärm habe viele Bürger wachgerüttelt

Weil sie nicht unter einem „Lärmteppich“ leben wollten, hatten am Samstag etwa 15000 Menschen in Mainz und Wiesbaden gegen die ihrer Meinung nach unzumutbaren Folgen des Flughafenausbaus und für ein striktes Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr demonstriert. Die von Bürgerinitiativen aus der Region organisierte Veranstaltung fand ungewöhnlich großen Zuspruch, weil die Frankfurt ansteuernden Maschinen seit Inbetriebnahme der Nordwestlandebahn am Freitag auf zwei parallelen Strecken über Mainz hinweg zum Flughafen geleitet werden. „An Schlafen war ja ohnehin nicht mehr zu denken“, begründeten etwa Silvia und Stefan Riga ihren Entschluss, sich „bei schönster Ostwetterlage“ spontan dem Demonstrationzug durch die Mainzer Innenstadt auf die Kasteler Rheinwiesen anzuschließen; die beiden waren nicht die einzigen „Erstdemonstranten“.

Obwohl seit Jahren über die neuen Routen gesprochen worden sei, habe der seit Freitag nicht mehr wegzudiskutierende Dauerlärm viele Bürger wachgerüttelt, meinten die Veranstalter. Für die Menschen unter der bisherigen Anflugstrecke - vom Lerchenberg über Hechtsheim nach Weisenau - bringe der zweite Korridor über Bretzenheim und die Oberstadt bis auf weiteres zwar eine gewisse Entlastung, erklärte gestern Friedrich Herzer von der Gesellschaft für humane Luftfahrt Mainz. Allerdings wolle man die Zahl der in rund 1000 Meter über Mainz fliegenden Maschinen von derzeit rund 650 auf mehr als 1000 bis zum Jahr 2020 erhöhen.

Nur auf der neuen Bahn herrscht jetzt und auch künftig Ruhe

Vor den gesundheitlichen Gefahren hatte am Samstag der Mainzer Herzspezialist Thomas Münzel gewarnt. Er verglich, wie einst Nobelpreisträger Robert Koch, den Lärm mit den Menschheitsplagen Pest und Cholera; die beiden Letzteren seien besiegt worden.

Obwohl die neue Landebahn nun doch schon von Beginn an voll genutzt wird, wird an dem Termin für das vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) verhängte vorläufige Nachtflugverbot offenbar nicht mehr gerüttelt. Der VGH hatte zunächst die Auffassung vertreten, das Verbot trete mit Inbetriebnahme der vierten Bahn, das heißt mit der Landung der Regierungsmaschine am 21. Oktober, in Kraft. Man verständigte sich schließlich aber darauf, dass die Kapazitätserweiterung und das damit korrespondierende Nachtflugverbot erst mit Beginn des Winterflugplans neun Tage später wirksam werde.

Bis dahin kann nachts noch nach den alten Regularien geflogen werden, das heißt, etwa 50 Maschinen starten oder landen zwischen 23 und 5 Uhr. Nur auf der neuen Bahn herrscht jetzt und auch künftig Ruhe. Dort sind laut Planfeststellungsbeschluss Flüge in der Mediationsnacht kategorisch verboten.