

„Lärm macht krank“

Über 200 Bürger bei Expertengespräch zu Fluglärm / Ministerin Eder fordert strengere Gesetze / Konflikt mit Fraport um Northwest-Abflugrouten

Von Michael Heinze

MAINZ. „Dass heute so viele Leute gekommen sind, ist das richtige Signal“, urteilte die rheinland-pfälzische Umwelt- und Klimaschutzministerin Katrin Eder (Grüne) vor mehr als 200 Zuhörern im Weisenauer Kulturheim bei der Infoveranstaltung „Mehr Fluglärm über Mainz?“, zu der die Initiative Klima-, Umwelt- und Lärmschutz im Luftverkehr (IKUL) eingeladen hatte.

„Die Verwaltungen reagieren tatsächlich immer dann, wenn viele Menschen viele Briefe oder E-Mails schreiben“, erläuterte die Ministerin, die sich im Kulturheim „fast so ein bisschen wie bei einem Familientreffen“ fühlte. „Ich freue mich hier sein zu können – auch wenn es ein trauriger Anlass ist. Wir leben in einer Zeit, in der Umweltfragen insgesamt und auch der Lärmschutz nicht gerade Konjunktur haben. Das Thema Umweltschutz wird heute in vielen Fällen als Bürokratie bezeichnet, als wirtschaftliches Hemmnis.“ Dabei sei die gesetzliche Regulierung des Fluglärms unzureichend. „Als Land werden wir uns einbringen in die zweite Evaluierung des Fluglärmgesetzes, die kurz bevorsteht“, versicherte die 49-Jährige. „Im Moment erstellen wir einen LärmAtlas für ganz RLP, in dem alle Lärmarten abgebildet werden.“ Denn man wisse, dass „Lärm krank macht“. Und die Bevölkerung

von Mainz liege deutlich über den von der WHO empfohlenen Lärmschutzwerten.

Über die Fraport fand Eder kein gutes Wort. „Der Flughafenbetreiber geht wie selbstverständlich darüber hinweg, was einmal gesagt wurde – die ganzen Prämissen des Ausbaus sind ad absurdum geführt worden“, echauffierte sich die Ministerin. „Es ist einfach dieses gebrochene Wort, das uns hier geschockt hat.“ Dass man im Sommer von der stärkeren Befliegung der Northwest-Abflugrouten „aus der Presse erfahren musste, ist wirklich ein Rückfall in Zeiten der 2000er Jahre“.

Rechtsanwältin Ursula Philipp-Gerlach, die vor Jahren das Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen für die Region erstritten hatte, sorgte für die rechtliche Einordnung. „Es geht hier nicht um geänderte Abflugrouten“, sagte die Juristin. „Die Abflugrouten werden nur anders belegt. Das ist rechtlich ein großer Unterschied – denn es ändert sich (an den Abflugrouten, Red.) nichts. Wenn ich eine neue Rechtsverordnung habe oder diese ändere, habe ich durchaus auch Rechtsmittel, dagegen vorzugehen“, sagte die Juristin. Dies sei gegenwärtig nicht der Fall. „Alles sehr, sehr schwierig, mit einem sehr eingeschränkten Prüfungsmaßstab.“ Ihre Prognose: „Die Northwest-Abflugrouten bekommen wir nicht mehr weg – wir bekommen höchstens ein



Im Weisenauer Kulturheim folgten mehr als 200 Bürgerinnen und Bürger der Infoveranstaltung „Mehr Fluglärm für Mainz“ mit (v. l.) Moderator Erwin Stufler, Lars Nevian (Rednerpult, IKUL), Ministerin Katrin Eder, Horst Weise (Gründer DFLD) und Rechtsanwältin Ursula Philipp-Gerlach.

Foto: Kristina Schäfer

verändertes Lärmschutzkonzept.“

IKUL-Vorsitzender Dr. Lars Nevian wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das neue Betriebskonzept zur Routenbelegung bislang lediglich in einem ersten Entwurf vorliege und Gegenstand von Diskussionen und Prüfungen sei. Auch müssten Lärmauswirkungen erst berechnet werden. Man gehe davon aus, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung eine stark geänderte Belegung der Flugrouten in

einer Rechtsverordnung regeln und dagegen eine Klagemöglichkeit bestehen werde.

Auf die Frage, was rechtlich noch gegen das neue Betriebskonzept möglich sei, antwortete Philipp-Gerlach: „Ich möchte mich noch nicht festlegen, ob gar nichts geht.“ Klar ist: Es braucht eine Prüfung der Rechtslage. Diese Prüfung hat die Fluglärmmmission bei der Hessischen Landesregierung in Auftrag gegeben.

Unabhängig vom neuen Betriebskonzept gebe es aktuell

„wenig Proteste gegen die Fluglärmauswirkungen. Das Thema wird deswegen in der Politik nicht aufgegriffen – obwohl wir 2023 wieder eine sehr gute Studie (von Prof. Rainer Gusk, Red.) haben, die ganz klar zur Erkenntnis gekommen ist, dass das, was gesetzlich im Moment an Schutz geboten wird, nicht ausreicht.“ Zudem erlebe man gerade „eine sehr, sehr starke Lobby-Arbeit derjenigen, die mehr fliegen wollen“ – danach solle künftig etwa rund ums Nachtflugverbot „alles viel fle-

xibler gehandhabt werden“. Horst Weise, Gründer des Deutschen Fluglärmdienst (DFLD) präsentierte dem Plenum die Geschichte der Northwest-Abflugrouten. „Deren Geburtsstunde war der 19. April 2001“, erläuterte der Informatiker. „Die Deutsche Flugsicherung hat das zum Anlass genommen, um den Ausbau in der Luft vorzunehmen – was strategisch gesehen ehrlich gesagt ein sehr kluger Schachzug war.“ Weise geriet kurz ins Schwärmen: „Chapeau, das

war super – aus Sicht der Luftfahrtindustrie.“ Und ganz ohne Ironie konstatierte er: „Ich kenne weltweit kein Anflugsystem, was so krass ist.“ Auch Weise ließ an der Fraport kein gutes Haar. „Selbst bei Kleinigkeiten lügt Fraport gerne“, formuliert die Experte und nannte als Beispiele neben den Arbeitsplatzprognosen auch die Kommunikation in Sachen 3,2-Grad-Anflugwinkel sowie zu dem Betrag von 335 Millionen Euro, den Fraport für den passiven Lärmschutz locker mache. „Davon sind letztlich nur 15 Millionen von der Fraport selbst“, so Weise, der Rest stamme vom Land Hessen und von anderen Quellen. „Die Zahlen, die Fraport präsentiert, sind ein bisschen peinlich – sie haben uns belogen und ich gehe davon aus, dass sie uns auch weiter belügen“.

Die Mainzer Umweltdezernentin Janina Steinkrüger (Grüne) resümierte, man brauche den zivilen Protest und die Bürger im Rücken, damit man auf höherer Ebene den nötigen Rückhalt hinter sich wisse. Michael Flörshäuser, einer der Sprecher des Bündnisses der Bürgerinitiativen „Kein Flughafen ausbau – für ein Nachtflugverbot“, appellierte am Schluss der zweistündigen Veranstaltung, die von IKUL-Finanzvorstand Erwin Stufler moderiert wurde, an alle Mitstreiter und Protestler: „Es muss unbedingt die Zusammenarbeit der Fluglärmgegner gefördert werden.“