

Mit Kopfhörern und auf den Schultern der Mama thront Elischa über der Menge der Demonstranten am Frankfurter Flughafen. Viele von ihnen kämpfen vor allem für eine Ausweitung des Nachtflugverbots, Ruhe von 22 Uhr am Abend bis 6 Uhr in der Früh.

Fotos: Benjamin Stöß, dpa, Fraport



Je näher der Zug dem Flughafen kommt, desto voller wird er. Immer mehr Menschen mit T-Shirts in grellen Farben und Plakaten drängen sich in die Waggonen. „Toll“, strahlt Mutter Angelika. „Man trifft schon auf dem Weg Gleichgesinnte und fühlt sich nicht mehr so allein mit seinem Anliegen.“

„Die Bahn muss weg! Die Bahn muss weg!“ – Je mehr Menschen jeden Montag durch Terminal 1 des Flughafens ziehen, desto ernster würden die Anliegen der Bewohner des Rhein-Main-Gebietes von Fraport und Politik vielleicht genommen, hofft Gerd Müller. Er setzt auf eine Kapazitätsbegrenzung, eine festgeschriebene Anzahl an Starts und Landungen am Frankfurter Flughafen. Ein neues Fluglärmschutzgesetz sollte seiner Meinung nach auch her. Und Müller hofft auf den Fortschritt: Neue technische Möglichkeiten, leisere Flugzeuge und geänderte Anflüge auf den Flughafen, die bei der derzeitigen Anzahl an Flugzeugen über seinem Zuhause für mehr Ruhe sorgen könnten. Fraport, Airlines und die Deutsche Flugsicherung suchen hier bereits nach Möglichkeiten der Lärmreduzierung.

Bei schönem Wetter wieder auf der kleinen Terrasse der Eigentumswohnung frühstücken – davon träumt der 64-Jährige. Momentan mache das keinen Spaß. „Man versteht nicht, was der andere erzählt, und hat nach einer halben Stunde keine Lust mehr“, erklärt Müller. „Ätzend ohne Ende“ sei das. Auch Freunde lädt das Ehepaar nur noch dann zu sich nach Laubenheim ein, wenn der Wetterdienst im Internet keinen Ostwind vorhersagt. Die landenden Flieger sind so laut, es sind so viele, dass sich die Müllers für ihren Wohnort schämen. „Freunde

schütteln den Kopf und finden es nicht schön, wie wir wohnen. Dabei habe ich dafür doch mein ganzes Leben gearbeitet.“ Gerd Müller bleibt abrupt stehen. Eine Gruppe Anzugträger mit Koffern sucht sich genau vor ihm einen Weg durch die Karawane der Demonstranten zu den Schaltern der Airlines. Viele beäugen den Protest grimmig, andere grinsen.

„Die Bahn muss weg! Die Bahn muss weg!“ – Im Takt recken Norbert Nischell und sein Jüngster ihre Plakate in die Höhe. „Vielleicht bringen wir den ein oder anderen von ihnen ja zum Nachdenken, ob sein Flug überhaupt notwendig ist“, überlegt Norbert Nischell mit Blick auf die Reisegäste an den Schaltern im Terminal 1. Denn wenn man sich über zu viele Flugzeuge am Himmel beschwert, muss man bei sich selbst anfangen, findet die Familie. Dass sie das letzte Mal in den Urlaub geflogen sind, liegt rund ein Jahrzehnt zurück. Das Auto wird in Mainz meistens stehen gelassen und stattdessen Fahrrad oder Bahn benutzt. „Erdbeeren im Winter brauchen wir auch keine.“

„Die Bahn muss weg! Die Bahn muss weg!“ – Ulrike Post reibt sich den Hals. Am nächsten Tag wird sie wieder heiser vor ihren Schülern stehen – wie jeden Dienstag. Die Lehrerin wird des Protests gegen den Fluglärm nicht müde. „Und je mehr ich protestiere, desto mehr wächst mir die Gegend hier ans Herz. Eigentlich weiß ich gar nicht mehr so genau, ob ich jemals wieder wegziehen möchte.“

ANNA LAMPERT

➔ Wir haben Familie Nischell aus Mainz-Laubenheim auf dem Weg zur Montagsdemo am Frankfurter Flughafen mit der Videokamera begleitet. Das Video und weitere Fotos finden Sie bei uns im Internet unter ku-rz.de/fluchlaerm

Gibt es Flughäfen ohne Lärm?

Luftfahrt-Lobbyist Klaus-Peter Sieglösch vertritt im Interview die Gegenseite.



Früher präsentierte Klaus-Peter Sieglösch im ZDF die Nachrichten. Jetzt ist er Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft. Foto: BDL

Menschen von Bahnlärm betroffen als von Fluglärm. Das geht aus der offiziellen Lärmkartierung des Umweltbundesamtes hervor.

Welche Argumente bringen Sie den Menschen entgegen, die gegen Fluglärm demonstrieren?

Herr Sieglösch, wie weit wollen Sie vom nächsten Flughafen entfernt?

Ich kenne das Thema Verkehrs-lärm. Mir geht es so wie der Mehrzahl der Bürgerinnen und Bürger in Deutschland: In Berlin ratern die S-Bahnen im Minutentakt in Sichtweite meiner Wohnung vorbei. Und während meiner Zeit als Journalist in New York habe ich jede Nacht mit Ohrenstöpseln geschlafen, weil der Straßenlärm so laut war. Hier in Deutschland sind nachts 16-mal mehr Menschen von Straßenlärm und 14-mal mehr

Ich appelliere an sie, dass wir einen fairen Kompromiss brauchen. Beim Thema Fluglärm steht nicht Bürger gegen Wirtschaft. Lärmschutz und wirtschaftliche Sicherheit, das sind beides Interessen der Bürger. Und in der Luftfahrt wird beides ernst genommen. In den vergangenen 40 Jahren haben wir es geschafft, mit einer immer moderneren Luftflotte die Lärmpegel um 75 Prozent zu verringern. Zusätzlich wurden rund 500 Millionen Euro in passive Schallschutzmaßnahmen gesteckt. Die Flughäfen nehmen auch weiter viel Geld in die Hand, um die Belastung der Anwohner zu begrenzen. All dies geht aber nur, wenn die Luftfahrt auch wettbewerbsfähig ist und das Geld verdienen kann, das sie dazu braucht.

Welche Alternativen werden den Menschen, die in der Nähe von Flughäfen wohnen und sich durch den Fluglärm gestört fühlen, angeboten?

Es gibt in Frankfurt und auch an den anderen deutschen Verkehrsflughäfen Fluglärmmmissionen, an die Anwohner sich wenden können, um ihre Anliegen einzubringen. Die Flughäfen selbst bieten ebenfalls detaillierte Informationen über die Lärmbelastungen einzelner Gebiete. Sinnvoll ist hier ein Blick auf die Webseiten der Flughäfen. In Frankfurt gibt es außerdem das Casa-Programm, bei dem die Häuser, die in weniger als 350 Meter Höhe überfliegen werden, aufgekauft werden.

Es gibt Mediziner, die Fluglärm als Körperverletzung bezeichnen ...

Die Fraport und die deutschen Flughäfen unterstützen eine derzeit laufende Studie, bei der mehrere renommierte Forschungs- und Fachinstituti-

onen zusammenarbeiten, um die Zusammenhänge zwischen Verkehrslärm und Gesundheit erstmalig wissenschaftlich fundiert zu erforschen.

Ist Fluglärm vermeidbar?

Nein. Wenn wir mobil bleiben wollen, werden wir akzeptieren müssen, dass Flugzeuge nicht geräuschlos fliegen können. Allerdings arbeitet die Luftfahrt an immer mehr Verbesserungen. Dazu gehören leisere Maschinen, passive Schallschutzmaßnahmen für die Anrainer, Verbesserungen in den Anflugtechniken und Landeverfahren und zusätzliche Anreize wie zum Beispiel geringere Landegebühren für leisere Flugzeuge. Bis 2050 sollen die Lärmemissionen um weitere 65 Prozent gesenkt werden.

Wie wichtig ist der Luftverkehr für Deutschland?

Der Luftverkehr ist enorm wichtig. Wir stünden ohne ihn nicht mit an der Spitze der Exportnationen in dieser Welt. Und auch in unseren Fabriken in Deutschland sähe es anders aus: Als der Luftverkehr während der Aschewolke in Island vor zwei Jahren lahmgelegt war, standen auch in unserer Automobilbranche Bänder still, weil Zulieferteile fehlten. Alle Einschnitte in den Luftverkehr treffen jeden von uns. Das hat Folgen für unseren Urlaub auf Mallorca, aber auch für die Versorgung mit verderblichen Gütern aus fernen Ländern und unsere Möglichkeit, andere Länder kennenzulernen. Die Luftfahrt ist nicht nur für unsere Wirtschaft, sondern für unsere Gesellschaft von entscheidender Bedeutung. Und das heißt, sie muss wettbewerbsfähig bleiben.

ANNA LAMPERT



Oktober 2011: Der VGH Kassel stoppt kurz vor Inbetriebnahme der neuen Nord-West-Landebahn die im Winterflugplan vorgesehenen Nachtflüge. Sie seien nicht mit der Vachtruhe der Bevölkerung zu vereinbaren. Zwischen 23 und 5 Uhr herrscht seitdem Ruhe. Das hessische Verkehrsministerium legt gegen das Urteil Revision beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ein.



November 2011: Beginn der Montagsdemonstrationen am Frankfurter Flughafen. Anfangs protestieren die Veranstalter zufolge 450 Menschen im Terminal, in den folgenden Wochen erhöht sich die Anzahl auf mehrere Tausend.



13. März 2012: Die Verhandlungen vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig beginnen. Die Richter vermuten: Bei der Genehmigung der 17 Nachtflüge durch die hessische Landesregierung ist ein Formfehler unterlaufen. Ein Urteil wird für den 4. April erwartet.