

Gesundheit der Bürger hat Vorrang

Interview mit der Vorsitzenden der Offenbacher Bürgerinitiative Luftverkehr

Offenbach ■ Die Belastung durch Fluglärm ist heute ein Schwerpunktthema des Tages gegen Lärm. Nach Angaben des Bundesumweltamtes kann der Krach an einem Airport bereits ab einem Dauerschallpegel von 40 Dezibel in der Nacht Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie Bluthochdruck, Schlaganfall oder Herzinfarkt verursachen. Der Präsident des Umweltbundes-



Ingrid Wagner Foto: Georg

amtes, Jochen Flassbarth, hat in einem Interview hervorgehoben, Lärm sei das am stärksten unterschätzte Umweltproblem in Deutschland. Eine Reihe von Studien belege, dass der Lärm gerade wenn er nachts auftrete, die Gesundheit schädige. Das Umweltbundesamt hält deshalb für stadtnahe Flughäfen ein Nachtflugverbot in der Zeit von 22 bis 6 Uhr für notwendig.

Unser Redaktionsmitglied Peter Schulte-Holtey fragte bei Ingrid Wagner nach - sie ist Vorsitzende der Bürgerinitiative Luftverkehr in Offenbach.

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig vor wenigen Wochen hat viele Bürger im Rhein-Main-Gebiet nicht besänftigt. Worauf setzen Sie nun?

Der Richterspruch hat viele Lärmgeplagte nicht beruhigt. Wir können uns aus Gesundheitsschutzgründen nicht mit dem Mini-Nachtflugverbot der sogenannten Mediationsnacht - also von 23 Uhr bis 5 Uhr - zufrieden geben. In der gesetzlichen Nacht, also von 22 bis 6 Uhr, muss Ruhe herrschen. Die allermeisten Menschen brauchen eben acht Stunden ungestörten Schlaf. Im übrigen gibt es selbst in der Mediationsnacht zu viele Ausnahmen vom Flugverbot. Niemand hat etwas dagegen, wenn nachts dringende medizinische Transporte oder Katastropheneinsätze geflogen werden. Aber über 20 Ausnahmen vom Nachtflugverbot in einer einzigen Nacht zu genehmigen, wie mehrmals geschehen, ist unseriös. Das gilt auch für die nun von Minister Posch propagierte Regelung für die Nachtrandzeiten - also von 22 bzw. 23 Uhr und 5 bzw. 6 Uhr. In der Mediation wurde hier die Zahl von knapp 80 Flügen für richtig gehalten, jetzt sollen es 133 sein. Der scheidende Minister hat ganz offenbar Angst vor einem förmlichen Planergänzungsverfahren.

Worauf hoffen Sie denn nun - was fordern Sie von der Politik im Rhein-Main-Gebiet jetzt vorrangig?

Dass alle Parteien endlich dem Schutz der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger den Vorzug vor wirtschaftlichen Interessen der Luftfahrtlobby geben und einsehen, dass kranke Menschen überhaupt keine Arbeitsplätze mehr brauchen, sondern - über das Einzelschicksal hinaus - einen großen volkswirtschaftlichen Schaden bedeuten. Ich fordere von der Politik, dass sie wahrhaftiger als bisher ist. Es darf nicht vorkommen, dass einmal ge-

Der Lärm durch einen Flughafen kann bereits ab einem Dauerschallpegel von 40 Dezibel in der Nacht zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen. Die Bürgerinitiative Luftverkehr in Offenbach fordert, dass auch in der gesetzlichen Nacht, also von 22 bis 6 Uhr, Ruhe herrschen muss.

Foto: dpa

gebene Versprechen plötzlich nichts mehr wert sind, wie es bei den Zusagen der sogenannten Mediation war.

Erwarten Sie Unterstützung durch die geplante EU-Lärmschutzverordnung?

Leider nein, wir wissen sehr wohl, dass die einflussreiche Luftfahrtlobby in Brüssel das Nachtflugverbot auch aushebeln möchte, mit der Begründung der europäischen Konkurrenzfähigkeit. Hier sind wir wachsam und versuchen, unsere Argumente den dortigen Abgeordneten nahe zu bringen; wir arbeiten insofern auch mit anderen Flughafenausbaugesellern national und international zusammen, damit dieses gegenseitige Auspielen der

großen Flughäfen sein Ende findet.

Der Flughafenbetreiber Fraport und das Land bieten Unterstützung bei Lärmschutzmaßnahmen an. Ist das der richtige Ansatz?

Im Vordergrund muss immer die Lärmvermeidung stehen. Der passive Lärmschutz kann immer nur zweite Wahl sein. Im Übrigen ist es nicht einzusehen, dass das Land – also wir, die Steuerzahler, selbst – zur Kasse gebeten werden. Wenn die Fraport AG etwa 680 Millionen für den Kauf des Ticona-Geländes aufgewandt hat, um die neue Landebahn bauen zu können, so wäre es nur recht und billig, dass der Flughafenbetreiber alleine mindestens diese

Summe für Schalldämmmaßnahmen aufwendet. Im Übrigen soll nur ein recht geringer Prozentsatz der Lärmbetroffenen eine Entschädigung erhalten. Die meisten müssen auf eigene Kosten Baumaßnahmen durchführen, und für Frei- und Erholungsflächen gibt es bekanntlich keine Schutzmaßnahmen, sondern die Menschen werden zur Käfighaltung gezwungen. Hier hilft nur eine Deckelung der Flugbewegungen, höchstens auf dem heutigen Stand. Bei einer vollen Nutzung der technischen Möglichkeiten des nun vorhandenen Flughafensystems käme es ansonsten zu einer Flugfrequenz von einem Überflug pro Minute, ohne jegliche Lärmpausen.