

„Wir sind die Lärmhauptstadt“

INTERVIEW - Bürgerinitiative Luftverkehr sieht rapiden Anstieg der Flugzahlen



Tägliches Ärgernis: Viele Offenbacher leiden unter Fluglärm. Dagegen und gegen eine als unerträglich empfundene Ausweitung der Flugzahlen setzt sich die Bürgerinitiative Luftverkehr in Offenbach seit 1990 ein. Foto: PantherMedia / Stefan Lenz

Offenbach – Seit mehr als drei Jahrzehnten engagiert sich die Offenbacherin Ingrid Wagner bei der Bürgerinitiative Luftverkehr (BIL). Mit ihrem Stellvertreter Thomas Hesse spricht die Vorsitzende im Interview über den zähen Dialog mit der Luftfahrtbranche, kleine Erfolge im Kampf gegen den Fluglärm und Bundesfinanzminister Christian Lindner.

Frau Wagner, Herr Hesse, im Juni haben 63 Maschinen das Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen verletzt – an einem Abend. Wie blickt die Bürgerinitiative auf diese neuerlichen Verstöße?

Hesse: Es ist sehr ärgerlich. Die bestehende Regelung des Bundesverwaltungsgerichts ist so wachsw weich, dass sie verspätete Starts nicht verhindert. Es gibt Flieger, die planmäßig um kurz vor 23 Uhr landen – der Beginn des eingeschränkten Nachtflugverbots. Viele Maschinen können diesen Zeitplan nicht einhalten. Politik, Fraport und Fluggesellschaften sind da

sehr profitorientiert. Sie nutzen das bis zur letzten Minute aus.

Wagner: Die Fluggesellschaften kalkulieren Verstöße ein. Wir wissen von anderen Städten mit absolutem Nachtflugverbot: Verspätete Flieger dürfen dort einfach nicht mehr landen. In Zürich werden die Flugzeuge sofort nach Deutschland weitergeschickt. Die Schweizer bestehen auf ihre Nachtruhe. Es kann nicht sein, dass das Verbot in manchen Ländern durchsetzbar ist, in anderen aber nicht.

Auch die Zahl der Passagierflüge steigt: Im Juni registrierte das Portal Flightradar24 einen Tagesrekord. Die Lufthansa plant, mehr innerdeutsche Flüge anzubieten...

Wagner: ...obwohl sie vor der Corona-Krise ganz laut verkündet hatte, gerade die Kurzstrecken auf die Bahn verlagern zu wollen. Das ist der Grund, warum ich seit Jahrzehnten in der Bürgerinitiative mitarbeite. Diese leeren Versprechungen von den Luftfahrtgesellschaften. Als es um den Ausbau des Flughafens ging, saßen das Land Hessen und die Luftverkehrswirtschaft mit am Mediationstisch und bekundete: Wenn wir die Erweiterung bekommen, werden wir uns einem Nachtflugverbot nicht widersetzen. Das Land Hessen hat dann aber im Planfeststellungsbeschluss (die Baugenehmigung für den Ausbau) dennoch 17 Nachtflüge genehmigt. Die Lufthansa und andere Firmen wollten im Klageweg mehr nächtliche Flugbewegungen erstreiten. Diese Entwicklung ist heute jungen Politikern nicht bewusst, und sie glauben daher den Behauptungen der Luftverkehrswirtschaft. Ich war kürzlich bei der Veranstaltung mit Christian Lindner (FDP-Bundesfinanzminister, Anm. d. Red.) im Ledermuseum. Im Anschluss habe ich ihn gefragt, warum es in Deutschland keine Kerosin-Steuer gibt – in den Niederlanden und in Norwegen existiert sie.

Was hat er geantwortet?

Wagner: Dass die Luftfahrtindustrie doch schon gemeinsam beschlossen habe, bis 2030 klimaneutraler zu fliegen. Und ich meine, Lindner ist tatsächlich fest überzeugt von den erklärten Absichten der Branche. Dabei wissen wir nicht mal, bis wann das überhaupt technisch umsetzbar wäre.

Hesse: Deshalb sind wir der Meinung, das Ziel der Klimaneutralität ist nicht vereinbar mit dem Ruf nach einem immer weiteren Wachstum des Flugaufkommens. Ein Viertel aller Flüge, die in Deutschland starten, sind Kurzstreckenflüge. Und dieser Passagiertransport könnte, um auf die Feststellung vom Anfang zurückzukommen, auch von der Bahn übernommen werden. Das ist zwar eine logistische Herausforderung, aber durchaus

möglich. Zumal die Mittel- und Langstrecke eigentlich die Distanzen sind, mit denen die Luftfahrt richtig Geld verdient.

Am Wochenende steht in Hessen die Landtagswahl an. Wie bewerten Sie den Einsatz der Politik, was das Thema Fluglärm angeht?

Hesse: Vom Wirtschafts- und Verkehrsminister (Tarek Al-Wazir, Grüne, Anm. d. Red.) wurden über Jahre bestimmte Versuche unternommen, die nach unserer Einschätzung zu keiner wirksamen Lärminderung geführt haben. Der politische Stellenwert ist auch nicht mehr so hoch. Die Aktivitäten wurden runtergefahren. Von den Grünen kommen keine Impulse in die Richtung. Es wird immer erzählt, wir müssten was für das Klima tun. Aber wenn wir sagen, hier besteht eine Möglichkeit, wird abgewiegelt, das sei alles ganz schwierig. Das stimmt uns sehr bedenklich.

Wie sehr ist die Jugend für das Thema Fluglärm sensibilisiert?

Hesse: Allgemein eher weniger. Auch in Offenbach nicht, obwohl wir in einer Stadt leben, die zu 80 Prozent verlärm ist. Wir sind die Lärmhauptstadt Deutschlands. Das spielt bei den Jüngeren nicht so eine große Rolle. Früher ging es uns aber ähnlich. Je älter man wird, desto empfindlicher wird man, was die Lärmbelastung angeht. Ich glaube, viele junge Leute sind mit anderen Sachen beschäftigt, weil die akustische Toleranz noch eher da ist.

Wagner: Grundsätzlich sehe ich aber, dass Fridays for Future oder die Letzte Generation gerade beim Thema Flugverkehr aktiv sind. Und propagieren: So kann es nicht weitergehen.

Sie sehen eine inhaltliche Schnittmenge mit der Klimabewegung?

Wagner: Ja, die gibt es. Wir unterstützen Umweltverbände, gehen gemeinsam auf Demos. Wenn Fridays for Future in Frankfurt demonstriert, sind wir dabei. Ich sehe sie als eine Gruppe, die unser Feld mit beackert. Ich kann auch die Wut der „Klimakleber“ verstehen, weil ich mit ihnen die Erfahrung teile, dass Politiker das große Ganze oft nicht sehen.

Die Arbeit der Bürgerinitiative ist zeitintensiv. Woraus ziehen Sie die Kraft, weiter zu machen?

Wagner: Ich hätte am Anfang nie gedacht, dass ich mich jahrzehntelang engagiere. Anders funktioniert es aber nicht: Nur in kleinen Schritten erzielt man Ergebnisse. Wie zum Beispiel die Installation eines Ultrafeinstaub-Messgeräts, das wir jetzt am Wetterpark bekommen. Es ist

wichtig, dass wir die Kooperation mit diversen Gremien aufrecht erhalten, zu Politikertreffen gehen auch juristische Möglichkeiten erwägen. Und versuchen, Einfluss zu nehmen, Präsenz zu zeigen.

Was sind Ihre Ziele für die kommende Zeit?

Wagner: Wir wünschen uns weiterhin ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Dass Offenbach die Verlärmung des gesamten Rhein-Main-Gebiets ertragen muss, darf jedenfalls nicht sein. In Amsterdam gibt es für den Flughafen Schiphol sogenannte Lärmkontingente – festgelegte Grenzwerte für Lärmbelästigung, die nicht überschritten werden dürfen. Auch rund um Offenbach könnten andere Flugkorridore genutzt werden, um der Stadt ein wenig Ruhe zu verschaffen. Ich wohne schon immer hier. Wir müssen die lebenswerten Seiten unserer Stadt schützen.

Hesse: Wir sind keine pauschalen Flughafengegner – in reduzierter Form wäre das alles ertragbar. Nur über weniger Flugbewegungen kommen wir auch zu weniger Lärm. Das ist der Schlüssel.

Das Gespräch führte

Julius Fastnacht.