

Die jahrelange Überzeugungsarbeit vieler Fluglärminitiativen hat leider nicht jenes Ergebnis gebracht, zu dem gerade jetzt das ganz persönliche, massive Erleiden des Fluglärms bei den betroffenen Bürgern geführt hat.

Immer mehr Menschen müssen immer stärkeren Fluglärm ertragen, nicht nur Belästigung, sondern Belastung liegt vor. Dies ist die wahre Ursache für den Quantensprung bei der Mobilisierung, den man jetzt – nicht nur in Mainz – beobachten kann.

Wie wehren sich Mainz und seine Bürger, lautet die heutige Frage.

In aller erster Linie nunmehr mit den Füßen, denn es gibt endlich genug Füße, für alle Arten von Demonstrationen, insb. in Form der Montagsdemos und der im Februar gleichzeitig stattfindenden Großdemonstrationen in Rhein-Main, Berlin und München.

Mit dem Kopf, also mit Argumenten allein, ist der Flugverkehrslobby – wie die Vergangenheit gezeigt hat – nicht beizukommen. Dies gilt auch für die Politik im Bund und in vielen Bundes- Ländern.

Wir müssen der Bundespolitik, gleich welcher Partei sagen, wir benötigen eine weitere Novelle zum sog. Fluglärmschutzgesetz (eigentl. ein Schutzges), eine weitere Novelle zum Luftverkehrsgesetz (mit der Vorgabe: Lärmschutz vor Kapazität) und schließlich benötigen wir ein Gesetz für die DFS selbst, welches dem selbstherrlichen Verhalten dieser DFS ein Ende setzt.

Bereiten wir schon jetzt die Parteien im Bund und in den Ländern darauf vor, was im Wahljahr 2013 in Sachen Fluglärm auf sie zukommen könnte.

Den Bundesgerichts- und Verfassungsgerichtshof-Skeptikern unter Ihnen möchte ich sagen : ohne diese Gerichtsebenen geht es eben nicht.

Gerichte orientieren sich aber wiederum stark an der jeweiligen Politik, d.h. eine Politikänderung ändert auch die Tendenz ihrer Entscheidungen.

Die dabei gewählten Klage-Gegenstände sollten natürlich nicht nur den Plan-Feststellungs-Beschluß und das Nachtflugverbot umfassen, sondern auch das bisherige Flugroutensystem und die bisherigen Flugverfahren, vor allem aber eine Reduzierung der Flugbewegungsanzahl, dem Kernstück eines wirklich der Lärm-Reduktion dienenden Lösungsansatzes überhaupt.

Wir sollten uns dabei nicht nur mit kosmetischen Verbesserungen zufrieden geben. Es gibt eben aus physikalischen Gründen keine leisen oder immer leiser werdenden triebwerksbestückten Luftfahrzeuge, eine Anhebung des Anflugwinkels von 3 auf 3,2° bringt nur marginale Verbesserungen.

Das CDA-Verfahren allein ist kein Allheilmittel.

Bei realistischer Betrachtung muß man auch noch erwähnen :

während viele Teil-Regionen im Rhein-Main-Gebiet schon frühzeitig auf Fraport, DFS, BAF u.a. massiv eingewirkt haben, hat sich die linksrheinische Region, bis auf die Stadt Mainz, dieser vorhersehbaren Lärmexpansion nicht rechtzeitig entgegengestellt. Die Interessen des Mainzer Raums wurden von DFS und Fraport geradezu ausgeblendet. Daher ist die hiesige Politik jetzt in der Pflicht, schleunigst eine eigene Fluglärmpolitik zu definieren u umzusetzen.