

Fluglärmgegner bleiben dabei: Neue Landebahn muss wieder weg

Luftfahrt Bürgerinitiativen zerpflücken Prognosen von Fraport und Co.

■ **Mainz.** Rheinland-Pfalz und Hessen ringen offenbar vergeblich um eine gemeinsame Strategie im Kampf gegen den Fluglärm, Ministerpräsidentin Malu Dreyer (SPD) macht keinen Hehl daraus, derzeit kaum Chancen für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr am Frankfurter Flughafen zu sehen. Diese Entwicklungen werden von den organisierten Fluglärm- und Flughafenbaugesegnern in Mainz und Rheinhessen mit Sorge betrachtet (die MRZ berichtete), geben den Initiativen aber keinen Anlass, ihre Zielsetzungen zu modifizieren. „Denn wir können feststellen, dass sich alle wesentlichen Prognosen, die das angeblich ‚öffentliche Interesse des Flughafenbaus‘ begründen sollten, heute bereits als grundfalsch erwiesen haben“, sagt Klaus Marx, Vorstandsmitglied des Vereins „Für ein lebenswertes Mainz und Rheinhessen“ gegenüber der MRZ.

Im einzelnen skizziert der Fluglärmgegner die Fehlprognosen so:

■ Weder der versprochene Effekt von mehr als 100 000 Arbeitsplätzen ist eingetreten, noch hat sich die wirtschaftliche Stabilität der Region durch den Flugverkehr verbessert – im Gegenteil, der Luftverkehr ist meist der erste

Wirtschaftssektor, der Krisen- und klimabedingten Schwankungen unterliegt. Neuere Gutachten z.B. der Uni Dresden über den durch Flugbetrieb erzeugten Arbeitsplätze gehen von einem Nullwachstumseffekt aus. Tatsächlich ist die Zahl der versicherungspflichtig Beschäftigten in der Region um Frankfurt von 2001 bis 2011 gerade mal um 0,1 Prozent gegenüber Mittel- und Nordhessen mit 3,4 bzw. 4,9 Prozent gestiegen. Bislang wurden Arbeits-

plätze nur verlagert. Die Luftfahrt steckt zur Zeit erneut in einer Rationalisierungsphase. Die Lufthansa plant z.B. in diesem Jahr 1100 Verwaltungsstellen nach Bangkok zu verlagern

- Die Vogelschlagproblematik einer Landebahn mitten in einem europäischen Vogelflugkorridor ist nach wie vor ungelöst.
- Die Kapazitätsprognosen von angeblich fünf Prozent Wachstum der Starts und Landungen haben sich als haltlos erwiesen. Das

„Wachstum“ dümpelt zwischen zwei und drei Prozent jährlich und stagniert momentan. Im laufenden Jahr wird sogar ein Rückgang der Flugverkehrszahlen erwartet. Frachtflüge unterliegen bereits heute einem drastischen Rückgang. Damit fällt eine zentrale Argumente für die angebliche notwendige Nachtfluggenehmigung. Besonders peinlich: Die angestrebten 700 000 Flugbewegungen /Jahr wurden in mehreren Stellungnahmen von Vertretern der Deutsche Flugsicherung und der Fluglotsengewerkschaft mit dem zugrunde liegenden Bahnen- und Routensystem als „nicht realisierbar“ bezeichnet.

- Da auch die Gegengutachten zu den gesundheitlichen Folgewirkungen bislang von den Gerichten und der Politik kleingeredet wurden, stehen auch hier mehrere Verfassungsklagen wegen Verletzung der Artikel 2 GG (Schutz der Gesundheit) und Art. 14 (Schutz des Eigentums) an, deren Ergebnis die Ausgangslage zum Flughafenbau grundsätzlich in Fragen stellen können.
- Die Gefahren durch Wirbelschleppen (Abdecken von Dachziegeln) sind sprunghaft angestiegen und stellen eine akute Gefahr für die Menschen in Flörsheim, Kelsterbach, Raunheim und anderen Orten dar.

Die Fluglärmgegner sind sich einig, dass sich die neue Landebahn

als „politischer Bumerang“ erwiesen hat, da seit der Eröffnung erheblich mehr Menschen bei Ost- und Westanflug unter den Auswirkungen des Lärms zu leiden haben. Alle Versprechungen zur Reduzierung der Belastungen der Bevölkerung hätten sich als falsch erwiesen. Marx: „Die einzig sinnvolle Lösung – politisch und juristisch – ist deshalb die praktische Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, die Rücknahme der Flugsteigerungen und der brutalen Verlärmung der gesamten Region zwischen Bad Orb und Kreuznach, die Deckelung der Flugbewegungen auf maximal 380 000 pro Jahr und die Orientierung an medizinisch gesetzten Grenzwerten.“

Auch an einer weiteren Forderung halten die Initiativen fest: Bei der Genehmigung von Flugrouten seien rechtlich einklagbare Grenzen zu definieren, die der Planungswillkür der Deutschen Flugsicherung Grenzen setzen.

„Die neue Bahn ist überflüssig und muss wieder geschlossen werden. Wir benötigen keinen internationalen Hub für Millionen Umsteiger sondern einen den regionalen Anforderungen entsprechenden Flughafen“, erklärt Marx. Das alles lasse sich ohne Einschränkung der Mobilität für die Bewohner und die in Region ansässige Wirtschaft realisieren – wenn die Politik es wolle. „Genau dafür werden die Bürgerinitiativen sorgen“, verspricht Klaus Marx. *hoe*

Wirtschaftssektor, der Krisen- und klimabedingten Schwankungen unterliegt. Neuere Gutachten z.B. der Uni Dresden über den durch Flugbetrieb erzeugten Arbeitsplätze gehen von einem Nullwachstumseffekt aus. Tatsächlich ist die Zahl der versicherungspflichtig Beschäftigten in der Region um Frankfurt von 2001 bis 2011 gerade mal um 0,1 Prozent gegenüber Mittel- und Nordhessen mit 3,4 bzw. 4,9 Prozent gestiegen. Bislang wurden Arbeits-