

11. November 2011 | dirk

Mehr Krach und etwas Hoffnung

Infoabend: 80 Besucher lassen sich in Wallerstädten von Thomas Jühe über das Thema Fluglärm informieren

Thomas Jühe bekannte, zum ersten Mal in Wallerstädten zu sein. Der Raunheimer Bürgermeister schaute sich um: Ein schöner Veranstaltungsort sei das Dorfzentrum, die umgebaute ehemalige Hofreite. Solche Schmuckstücke sieht der SPD-Politiker immer wieder, wenn er im Kreis Groß-Gerau unterwegs ist: „Wir haben eine Heimat, die es zu verteidigen gilt in dem Sinne, dass sie bewohnbar bleibt“, sagte Jühe am Mittwochabend. Und damit war er gleich beim Thema. Als Vorsitzender der Fluglärmkommission war er auf Einladung der Bürgerinitiative „Lebenswertes Wallerstädten“ gekommen, um darüber zu referieren, wie sich die seit Oktober betriebene Landebahn Nordwest des Frankfurter Flughafens auf den Landkreis auswirkt – insbesondere auf Wallerstädten.



Bei der Diskussion um die Flughafenerweiterung hätten viele Menschen, auch manche Kommunalpolitiker, nicht bedacht, dass eine zusätzliche Landebahn auch neue Flugrouten bedeute. Nun fänden sich selbst Städte und Gemeinden, die bislang abseits der Luftfahrttrouten lagen, unterm Lärmteppich des Flugverkehrs. Bislang seien bei der überwiegend herrschenden Westwindlage fast 33 Prozent der in Frankfurt startenden Flugzeuge auf die Flugbahn namens „Tabum“ nach Norden eingeschwenkt. Dieser Strecke sei jetzt jedoch die Nordwest-Landebahn im Weg. Um Kollisionen von Flugzeugen auszuschließen, würden nach und nach diese zurzeit 223 Abflüge pro Tag zunächst nach Süden über die sogenannte Südumfliegung geführt. Im Jahr 2020 würden nur noch 15 Maschinen pro Tag (1,5 Prozent) über Tabum fliegen, dafür aber 449 Flugzeuge über die Südstrecke. Im Entscheidungsprozess, wie die neue Route verlaufen solle, seien sieben Varianten diskutiert worden. Variante eins, von der Deutschen Flugsicherung im Planfeststellungsverfahren für die Landebahn vorgeschlagen, sei wegen zu großer Belastung für Nauheim und Königstädten verworfen worden. Die Entscheidung sei

für Variante sieben gefallen, einen Flugkorridor, der östlich an besagten beiden Gemeinden vorbei führe (und nicht, wie in Vorschlag eins, durch einen Luftraum zwischen ihnen). Diese Variante des Flugbetriebs belaste die wenigsten Menschen der Region mit einem Dauerschallpegel von mehr als 50, 53 und 60 Dezibel A (dBA). Jühe projizierte eine Grafik auf die Wand, aus der hervorging, dass Wallerstädten bei Variante eins außerhalb des 53-dBA-Dauerschallpegels läge. Aber die Wahl fiel nunmal auf Variante sieben, die laut Modellrechnung halb Wallerstädten mit 53 dBA dauerbeschallt. Als Jühe diese Grafik zeigte, machten einige der 80 Besucher ihrem Unmut grummelnd Luft. Ohnehin meldeten sich immer wieder Gäste mit kritischen Anmerkungen und Fragen zu Wort.

Der Referent, der sich mehrmals solidarisch mit den Zuhörern erklärte, sieht aber auch Aussichten auf Besserung: Durch technische Veränderungen an älteren Flugzeugen, Flottenmodernisierungen und steilere Abflugwinkel sei perspektivisch ein leiserer Flugbetrieb möglich.

Zudem nannte Jühe das Drops-Verfahren (Dedicated Runway Operations). Wie das Forum Flughafen und Region erklärt, handelt es sich bei Drops um eine bevorzugte Start- und Landebahn- sowie Flugroutennutzung, die es ermögliche, die startenden und landenden Flugzeuge möglichst von lärmempfindlichen Gebieten fernzuhalten. In bestimmten Zeitabschnitten, sogenannten Lärmpausen, könnten solche Regionen (beispielsweise Wohngebiete) von Fluglärm entlastet werden.

Zudem bleibt die Hoffnung, so Jühe, dass das Bundesverwaltungsgericht die Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs bestätigt, wonach es zwischen 23 und 5 Uhr keinen Flugbetrieb auf dem Frankfurter Flughafen geben darf. Anspruch auf Kostenerstattung für passiven Schallschutz, beispielsweise Lärmschutzfenster, hätten die Einwohner Wallerstädts jedoch nicht. Der Groß-Gerauer Stadtteil liege außerhalb der in der hessischen Fluglärmverordnung festgelegten Nachschutzzone (Dauerschallpegel ab 50 dBA) und Tagschutzzone I (ab 60 dBA). Nur in solchen Gebieten werden die Kosten für Lärmschutzeinbauten erstattet.