

Nürnberger Zeitung vom 08.01.2010

Streit um ein Flugverbot

Nürnberger Flughafen: Anwohner träumen von der stillen Nacht

Jeder Mensch hört Geräusche anders. Was der eine kaum wahrnimmt, ist für den anderen unerträglich. Horst G. Loew weiß das. Er weiß auch, dass 3800 Menschen relativ wenig sind im Vergleich zu den vielen Vorteilen, die ein Flughafen nur acht Kilometer vom Nürnberger Zentrum entfernt bietet. Wirtschaftliche Vorteile, Standortvorteile, touristische Vorteile. Aber 3800 Menschen sind 3800 Menschen: Sie müssen als direkte Anwohner nachts mit dem Flugverkehr leben. Und schlafen. Horst G. Loew weiß, wovon er spricht. Er ist stellvertretender Vorsitzender der Fluglärmschutzgemeinschaft Nürnberg und Umgebung. Und selbst Anwohner.

Zwischen 22 und 6 Uhr starten und landen in Nürnberg pro Nacht im Durchschnitt 23 Maschinen. Das sei, sagt Reto Manitz, Pressesprecher der Flughafen Nürnberg GmbH, «extrem wenig». Am Flughafen München zum Beispiel gebe es formal keine Nachtflüge. «Und trotzdem finden 60 Bewegungen statt.» Außerdem starten und landen nachts nur «die leisesten der leisen» Maschinen.

Als im Juli der Nachtflugverkehr aufgrund von Sanierungsarbeiten an drei Wochenenden ruhte, befragte die Fluglärm-Schutzgemeinschaft wie bereits 2008 die Anwohner, ob ihnen die Einschränkung bewusst sei. Das Ergebnis: 67,3 Prozent gaben an, ihre Lebensqualität sei in dieser Zeit gestiegen, rund zwei Drittel der Befragten, besser schlafen zu können. Weiter fühlte sich während des regulären Betriebs über die Hälfte jede Nacht durch Flugzeuge gestört, die Starts und Landungen würden fast 91 Prozent mindestens einmal pro Woche aus dem Schlaf reißen.

Viele Betroffene hätten sich ihren Frust von der Seele geschrieben, sagt Horst G. Loew. Zum Beispiel mit dem Satz «Mich macht das krank». Alles subjektive Eindrücke. Aber das ist der einzige Eindruck, der für den einzelnen zählt. Ausgewertet wurden 201 Fragebögen.

Seitens des Flughafens nimmt man die Studie nicht allzu ernst. Immerhin sank die Zahl der Teilnehmer im Vergleich zum Vorjahr um die Hälfte. Auch das weiß Horst G. Loew. «Aber das hängt nicht unbedingt damit zusammen, dass das Interesse nachlässt», sagt er. Aufgrund der Diskussionen um die Nordanbindung fanden im vergangenen Jahr viel mehr Veranstaltungen statt, an denen man auf die Untersuchung zum Thema Fluglärm aufmerksam machen konnte. «Wir lernen, dass wir einen längeren Vorlauf brauchen.»

Warten auf die Lärmkartierung

Und sie warten gespannt auf die Lärmkartierung, auf deren Grundlage sogenannte Schutzzonen nach dem neuen Fluglärmschutzgesetz eingerichtet werden sollen. Von der Schutzzone hängt es nämlich ab, ob Anwohner Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen haben. Am nächsten zum Flughafen liegt Schutzzone I, der Grenzwert hier beträgt 65 Dezibel.

Wer eine Entschädigung bewilligt bekommt, erhält 150 Euro pro Quadratmeter. Joachim Hans Beckers, Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF), rechnet nicht damit, dass die komplizierten Berechnungen für die Lärmkartierung vor dem Frühjahr abgeschlossen sein werden.

Doch es gibt noch ein Ergebnis, auf das die Bundesvereinigung und auch die Nürnberger Schutzgemeinschaft gespannt warten: Was wird aus der Verfassungsklage, die der BVF im Juni 2008 eingereicht hat? «Wir werten die lange Wartezeit als positives Signal», sagt Beckers. Die Hauptbeschwerde des 95 Seiten starken Dokuments: Die Grenzwerte des neuen Gesetzes seien viel zu hoch

angesetzt, die zu schützenden Gebiete entsprechend zu klein. Auf Basis der Grenzwerte sei der Mensch dem Flugzeuglärm also ungeschützt ausgeliefert. «Und das», betont Beckers kämpferisch, «geht einfach nicht.»

So würden aktuelle Erkenntnisse der lärmmedizinischen Wirkungsforschung überhaupt nicht berücksichtigt und «damit der Gesundheitsschutz in der Nacht unterlaufen», kritisiert der BVF. Bei einem Dauerschallpegel oberhalb von 45 Dezibel vor dem Fenster ist die Nachtruhe erwiesenermaßen beeinträchtigt. Der durchschnittliche Dauerschallpegel am Nürnberger Flughafen liegt bei 49 Dezibel. Die Lärmsituation wird permanent an acht Mess-Stellen überwacht.

Der Flughafen versuche seinerseits den «Spagat zwischen Anrainern und Wirtschaftlichkeit», sagt Pressesprecher Manitz. 1997 rief das Unternehmen ein «Freiwilliges Schallschutzprogramm» ins Leben und investierte 20 Millionen Mark (rund 10,226 Millionen Euro). Das Programm wurde im September vergangenen Jahres aufgrund der neuen und noch unklaren Gesetzeslage eingestellt. Monatlich wird ein Immissionsbericht im Internet veröffentlicht, die Ergebnisse werden regelmäßig in der Fluglärmkommission diskutiert, der neben Vertretern der Stadt und des bayerischen Umweltministeriums unter anderem auch die Bundesvereinigung gegen Fluglärm angehört – allerdings nur in beratender Funktion.

Nachts diene der Flughafen vor allem als Möglichkeit der Airlines, flexibel reagieren zu können. Manitz: «Stellen Sie sich vor, Ihr Flug hat aufgrund eines Sturms Verspätung und Sie können nicht mehr heimfliegen wegen der Nachtsperrung.» Ein Verbot wäre «ein extremer Einschnitt in die Wettbewerbsfähigkeit», sagt Reto Manitz. Allein die Nachtflugeinschränkung – nur noch besonders lärmarme Maschinen sind erlaubt – kostete das Unternehmen zwei Millionen DM an Frachtflugverkehr. 41 Prozent der Befragten freilich plädieren für ein moderates Nachtflugverbot von 23 bis 6 Uhr.

Dafür setzt sich auch die Schutzgemeinschaft ein. Und beruft sich auf Paragraf 29b des Luftverkehrsgesetzes: «Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.» Doch Horst G. Loew befürchtet, dass die neue Regierung dieses Gesetz aufweichen will – siehe Koalitionsvertrag, Seite 38: «Wir werden uns für einen koordinierten Ausbau der Flughafeninfrastruktur einsetzen.»

Die Studie ist unter www.fluglaerm-schutzgemeinschaft.de im Internet veröffentlicht. Die Internetadresse der Bundesvereinigung gegen Fluglärm lautet www.fluglaerm.de

Kathrin Walther

8.1.2010