

Drucken Kinzigtal

Landrat Pipa zur Fluglärmdebatte: „Bürgerschutz steht an oberster Stelle“

Region Die Debatte über Fluglärm wird nach Ansicht von Landrat Erich Pipa (SPD) zu oberflächlich geführt. Im Interview mit unserer Zeitung stellt der 63-Jährige klar: Hier werden materielle Interessen über die der Bürger gestellt.



Was ärgert Sie an der aktuellen Diskussion über Fluglärm im Main-Kinzig-Kreis?

Mich stört, dass das Thema von einigen politisch Verantwortlichen nur an der Oberfläche behandelt wird. Heute habe ich in der Zeitung gelesen, dass ein Stadtoberhaupt betont hat, mit dem Flughafenbetreiber Fraport in Kontakt zu stehen. Das suggeriert den Bürgern, dass so Veränderungen erzielt werden könnten. Mitnichten! Nicht die Fraport kann und will Veränderungen herbeiführen, das kann nur über das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung erfolgen, das unter der Dienst- und Fachaufsicht des Bundesverkehrsministers Peter Ramsauer steht. Dort wurden die neuen Flugrouten, die seit März gelten, per Rechtsverordnung

in Kraft gesetzt. Also müssen sie auf diesem Weg wieder außer Kraft gesetzt werden. Gespräche mit der Deutschen Flugsicherung kann man sehr wohl führen, vor allem, wenn man die Verantwortlichen in Berlin schonen will. Im Übrigen sind die Antworten der Deutschen Flugsicherung Standard-Antworten und seit mehr als zehn Jahren dieselben. Ich war kürzlich auf einer größeren Veranstaltung zum Thema Fluglärm in Hasselroth. Zu diesem Termin war auch ein Vertreter der DFS eingeladen. Dieser hat aber abgesagt mit der Begründung, das Thema sei zu komplex. Informationen wolle er nur in einem kleinen Gremium preisgeben. Das nenne ich die Arroganz der Macht. Kommunal-, Landes- und Bundespolitiker aus dieser Region müssen erkennen, dass die DFS nicht der Ansprechpartner für die Verringerung des Fluglärms ist.

Wer kann das Problem eigentlich lösen? Wer bestimmt Flugrouten und –höhen?

Wir müssen nach Berlin schauen. Dort sitzt der Bundesverkehrsminister als Fachaufsicht über das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Dort treten Rechtsverordnungen in Kraft, dort werden die Flugrouten letztendlich festgesetzt. Das passiert nicht in Frankfurt, nicht in Langen, nicht in Hanau und auch nicht in Gelnhausen oder Schlüchtern.

Sind alternative Anflugarten zum Frankfurter Flughafen möglich? Wie stehen Sie Vergleichen mit dem Londoner Flughafen Heathrow gegenüber?

Selbstverständlich. Der Flughafen in München wird seit langem mit einem so genannten 2-feeder-Verfahren angefliegen, dabei werden die Flugzeuge nahezu im kontinuierlichen Sinkflug herangeführt und nur über kurze Strecken horizontal über dem Boden gehalten. Dabei sind die Eindrehpunkte nah an der Landebahn und nicht wie in Frankfurt mehr als 50 Kilometer entfernt. London-Heathrow wird mit einer Variante des kontinuierlichen Sinkfluges angefliegen, der in einer Entfernung, wie sich Gelnhausen vom Flughafen befindet, keine Überflüge und damit Lärmbelastung kennt. In Los Angeles wird seit Jahren das CDA-Verfahren (Continuous Descent Approach) angewendet. Bei der Veranstaltung in Hasselroth hat der Pilot Uwe Westermann bestätigt, dass das CDA-Verfahren auch in Frankfurt möglich ist. Es ist aber nicht gewünscht.

Werden bei der Entscheidung über die Flugbestimmungen materielle Interessen über die der Bürger gestellt? Wer ist hier eigentlich schuld?

Eindeutig ja. Die wirtschaftlichen Interessen des Flughafenbetreibers Fraport sowie der Fluglinien stehen an oberster Stelle. Der Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Lärm kommt – wenn überhaupt – erst sehr viel später. Für mich steht aber der Schutz der Bürgerinnen und Bürger, die hier in der Region wohnen, an oberster Stelle. Wie gesagt: Es gibt die Möglichkeit, Frankfurt mit einem Gleitsinkflug anzufliegen. Nur ist das ein aufwendigeres Verfahren. Während mit der jetzigen, langen horizontalen Anflugweise, die viel Schub und viel Lärm verursacht, ein Fluglotse fünf Flugzeuge parallel zur Landung begleiten kann, wäre es bei einem Gleitsinkflug lediglich ein Flugzeug. Das bedeutet mehr Personal, mehr Kosten, weniger Kapazität. Das aber ist mit Blick auf materielle Interessen nicht gewünscht, auch wenn einige Fluggesellschaften diesem Verfahren durchaus positiv gegenüber stehen, weil es erhebliche Mengen an Kerosin spart.

Was können Städte und Kreisverwaltung tun, um sich gegen den Lärm zu wehren? Ist eine Klage vor Gericht die einzige Lösung?

Es gibt die Rodenbacher Erklärung der Interessengemeinschaft Fluglärm Hanau – Kinzigtal vom 20. Juli. Die dort genannten Punkte enthalten alle wichtigen Forderungen. Hinter diese Forderungen sollten sich alle Städte und Gemeinden des Kreises stellen. Außerdem sollten sie der Solidargemeinschaft beitreten, die hinter der

Klagegemeinschaft aus dem Main-Kinzig-Kreis, der Stadt Hanau und der Gemeinde Rodenbach steht. Das verleiht der Klage ein höheres Gewicht. Und sehr wichtig ist es, den Widerstand in Richtung Berlin zu formieren, damit unser Wort dort auch Gehör findet. Wir müssen als Region deutlich sagen, dass wir uns mit Standardantworten nicht abfertigen lassen.

Wie beurteilen Sie die Einflussmöglichkeiten der oft erwähnten Fluglärm-Kommission?

Die Einflussmöglichkeiten der Fluglärmkommission sind gering. Die Kommission ist ein beratendes Gremium, das in die Entscheidungen einzubinden ist. Allerdings hat sie überhaupt keine Befugnisse. Zudem setzt eine Vielzahl der dort sitzenden Mitglieder auf Schallschutzmaßnahmen für die Bürgerinnen und Bürger. Ich will aber nicht, dass die Bürgerinnen und Bürger des Kreises den Sommer nur noch hinter geschlossenen Schallschutzfenstern verbringen können, um Ruhe zu finden. Ich will, dass sie auch in Zukunft draußen auf der Terrasse Erholung finden.

Julia Weigelt

Veröffentlicht am 12. August 2011

Zuletzt aktualisiert am 12. August 2011

 <p>Opticum FS10p HM-Sat Shop ab 27,90 €</p>	 <p>Alcon Optifree EverMoist jetzt bei Apotuerk ab 10,86 €</p>	 <p>Panasonic Blutdruck zum Shop ab 27,95 €</p>	
---	---	--	---

Alle Rechte vorbehalten.
Vervielfältigung nur mit schriftlicher Genehmigung
