

Ferienflieger beim Landeanflug auf den Frankfurter Flughafen



VERKEHR

Terror am Himmel

Fluglärm quält Millionen Deutsche. Der Krach kann zu Herzerkrankungen und womöglich zu Krebs führen. Doch beim Ausbau von Flughäfen wird kaum Rücksicht auf die Anwohner genommen. Eine neue Protestbewegung entsteht.

Es ist Montag kurz vor fünf Uhr, und Carmen Hackländer überlegt, wovon sie heute aufgewacht ist. Vom Lufthansa-Airbus A330 aus Nigeria, dessen Triebwerke beim Landeanflug auf Frankfurt gerade 600 Meter über ihrem Haus im Stadtteil Sachsenhausen aufheulten? Oder vom Weinen ihres neun Monate alten Sohnes Raphael, das fast gleichzeitig eingesetzt haben muss?

Die 41-Jährige weiß aber, dass beides zusammenhängt – und dass Raphael so schnell nicht wieder einschlafen wird: Um 5.02 Uhr dröhnt es erneut im Zimmer, ein vierstrahliger Airbus A340 mit der Flugnummer DLH 637 aus Kuwait. Um 5.04 Uhr folgt ein Airbus aus Shanghai, um 5.06 Uhr einer aus Abu Dhabi, um 5.09 Uhr düst eine Boeing aus Tokio übers Dach.

Carmen Hackländer versucht Raphael zu trösten. Neben ihr ist Ehemann Holger, 46, aufgewacht. Im Kinderzimmer wälzt sich Sohn David, 4, im Bett. Die Eltern

lauschen: Schwillt das nächste, noch fern klingende Heulen gleich wieder zum Donnern einer schweren Langstreckenmaschine an? Oder bleibt es beim meist vergleichsweise gnädigen Rauschen eines Kurzstrecken-Jets?

Die Hackländers sind keine Fortschrittsfeinde. Er arbeitet in der Bankenstadt Frankfurt als Rechtsanwalt; sie ist Systemanalytikerin. Beide sind geerdete Menschen, die nicht zu emotionalen Ausbrüchen neigen. Es muss viel passieren, bis jemand wie Holger Hackländer sagt: „Wir sind fassungslos darüber, wie Behörden, Politiker und Gerichte Zehntausenden Bürgern solche unerträglichen Belastungen zumuten können.“

Seit dem 21. Oktober vorigen Jahres, dem Tag der Eröffnung einer neuen Nordwest-Landebahn des Frankfurter Flughafens, lebt die Familie in einer der lautesten Einflugschneisen der Welt. Seit Dezember vorigen Jahres stehen die gutbürgerlichen Hackländers jeden Montag

im Flughafenterminal 1 und demonstrieren gegen den Lärm – und mit ihnen tun das viele tausend Menschen.

Die Wutbürger finden, dass eine Grenze überschritten ist. Der Krach der Flieger ist viel lauter, als es die Planer und Politiker den Bürgern je angekündigt hatten. Der hessische Verkehrsminister Dieter Posch (FDP), dessen Behörde den Ausbau genehmigte, räumt das auch ein: Die zusätzlichen Lärmbelastungen durch die neue Landebahn „haben uns in dieser Intensität überrascht“. Für die Anwälte der Bürgerinitiativen beweist dieses Eingeständnis, dass die zu erwartende Lärmbelastung nicht korrekt bewertet wurde – und man die Bahn somit zu Unrecht genehmigt hat.

Verzweifelt sind die 20 000 Einwohner von Flörsheim, einem der vom Krach am stärksten betroffenen Orte. Das Stadtparlament versammelte sich zu einer öffentlichen Sitzung im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens und forderte, über alle



MARIO VEDDER / DAPD

Parteigrenzen hinweg, die neue Bahn sofort stillzulegen – weite Teile der Stadt seien „unbewohnbar“.

Der Vertrauensverlust könnte kaum größer sein. Um die Landebahn Nordwest durchzusetzen, hatten die Politiker den Bürgern in einem scheinbar vorbildlichen Mediationsverfahren als Ausgleich Stille in der Nacht versprochen. Doch als der Bau der neuen Bahn nicht mehr zu stoppen war, zog die Regierung unter dem damaligen Ministerpräsidenten Roland Koch das Versprechen wieder zurück – und billigte plötzlich doch Nachtflüge.

Die derzeitige schwarz-gelbe Regierung um Ministerpräsident Volker Bouffier (CDU) treibt das falsche Spiel weiter. Mit einem Revisionsantrag beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig, über den im März verhandelt wird, will sie das nur vorläufig geltende Nachtflugverbot, das ihre Bürger gerichtlich erwirkt haben, wieder aushebeln. Der rheinland-pfälzische Ministerpräsident Kurt Beck (SPD), dessen Landeshauptstadt Mainz durch den Frankfurter Fluglärm ebenfalls stark betroffen ist, wirft dem Kollegen in Hessen Wortbruch vor, den er sich nicht habe vorstellen können: „Hätte ich denn damit rechnen können, dass die hessische Landesregierung lügt?“

In Brandenburg und Berlin macht das Wort Lüge ebenfalls die Runde. Es geht um den neuen Flughafen in Schönefeld, der im Juni an Berlins südlicher Stadtgrenze eröffnet werden soll. Dabei schienen sich die Planer auch hier fürsorglich um die Anwohner zu kümmern. Mitarbeiter der damals zuständigen Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH verteilten zehn Jahre lang Broschüren und Flugroutenkarten, damit sich jeder Bürger frühzeitig informieren konnte, wo es laut werden würde.

Die Karten beruhigten viele Menschen: Weder Berlin selbst noch die wachsenden Gemeinden Teltow und Stahnsdorf in Brandenburg sollten überflogen werden. Die Gemeinde Kleinmachnow war ebenfalls ein weißer Fleck auf den Flugroutenkarten – und wurde beim Planfeststellungsverfahren für den Flughafen gar nicht einbezogen. Auch das malerische Friedrichshagen am Berliner Müggelsee lag außerhalb der Flugrouten.

Tausende Familien planten ihr Leben anhand der Flugrouten. Im neuen Musikerviertel in Teltow etwa hat sich der Ingenieur Thomas Czogalla mit seiner Frau ein verputztes Haus mit Kamin auf ein 800 Quadratmeter großes, herrlich gelegenes Grundstück gebaut: Nach Süden geht der Blick über ein Rapsfeld in die brandenburgische Weite, der Wind treibt Wolken über den Horizont. Im Garten steht eine Rutsche für die zwei Töchter.

Czogalla, 44, hat 650 000 Euro in Haus und Grund gesteckt. Es erschien ihm eine sichere Investition. Laut den Karten, die er sich im April 2006 im Informationszentrum des Flughafens Schönefeld geben ließ, lag das Grundstück sieben Kilometer von der nächsten Flugroute entfernt. Czogalla: „Alles schien perfekt.“

Der Hochschullehrer Andreas Aulinger und seine Frau, die von Delmenhorst nach Berlin oder Umland umziehen wollte, hatten sich ebenfalls durch einen Blick in die Flugroutenkarten abgesichert. Nach Lektüre bauten sie sich ein Haus in Kleinmachnow: „Wir wollten im Grünen und ruhig wohnen.“

Doch seit vergangener Woche steht fest: Wenn der Flughafen in Schönefeld seinen Betrieb aufnimmt, liegt das Haus der Aulingers sehr wohl im Flugkorridor – ebenso wie das der Czogallas und Tausender anderer Familien. Betrogen fühlen

1 Herz-Kreislauf-System

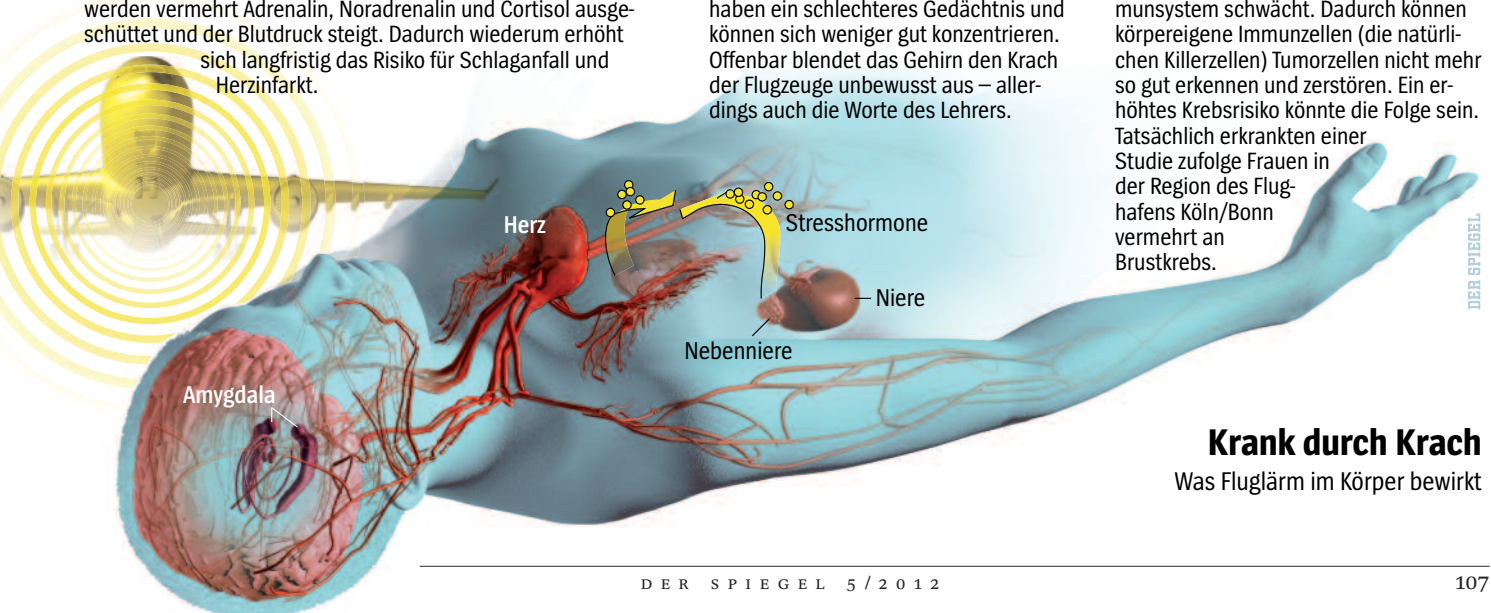
Während des Schlafs reagiert die **Amygdala**, eine für die Bewertung von Gefahren zuständige Gehirnregion, auf Lärm: Es werden vermehrt Adrenalin, Noradrenalin und Cortisol ausgeschüttet und der Blutdruck steigt. Dadurch wiederum erhöht sich langfristig das Risiko für Schlaganfall und Herzinfarkt.

2 Geistige Leistungsfähigkeit

Durch Fluglärm belastete Grundschüler zeigen schwächere Leseleistungen, haben ein schlechteres Gedächtnis und können sich weniger gut konzentrieren. Offenbar blendet das Gehirn den Krach der Flugzeuge unbewusst aus – allerdings auch die Worte des Lehrers.

3 Immunsystem

Ständiger Fluglärm in der Nacht führt zu chronischem Schlafmangel, der das Immunsystem schwächt. Dadurch können körpereigene Immunzellen (die natürlichen Killerzellen) Tumorzellen nicht mehr so gut erkennen und zerstören. Ein erhöhtes Krebsrisiko könnte die Folge sein. Tatsächlich erkrankten einer Studie zufolge Frauen in der Region des Flughafens Köln/Bonn vermehrt an Brustkrebs.



DER SPIEGEL

Krank durch Krach

Was Fluglärm im Körper bewirkt

sich die vielen unter ihnen, die eigens in diese Gegend zogen, um dem Fluglärm zu entkommen.

Die jetzt gültigen Flugrouten erlauben es den Piloten nunmehr, ab einer Höhe von 5000 Fuß (1524 Meter) die Freigabe zu erbitten, ihren weiteren Weg selbst wählen zu dürfen. Je nach Ziel dürfen sie über viele brandenburgische Gemeinden und über ganz Berlin.

Verantwortlichen Politikern, Beamten der Deutschen Flugsicherung und Mitarbeitern der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH war schon seit Ende der neunziger Jahre klar, zu welchem Ausmaß an Verlärmung das führen würde – aber niemand hat das der Bevölkerung verraten.

„Jeden Tag Fluglärm von 5 bis 24 Uhr! Nein danke!“, steht auf dem Banner, das der Teltower Czogalla an seinem Zaun befestigt hat. Andreas Aulinger in Kleinmachnow sagt: „Die Politiker haben die tatsächlichen Routen offensichtlich verschwiegen, um Schönefeld durchsetzen zu können.“

Nicht nur in Frankfurt, Berlin und Brandenburg begehren die Menschen gegen den Lärmterror am Himmel auf. Mehr als 500 Bürgerinitiativen sind es laut der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, die inzwischen auf der Straße, mit Unterschriftenaktionen oder vor Gericht gegen Airport-Ausbauten, neue Landebahnen oder nächtlichen Triebwerkskrach protestieren.

In Düsseldorf ist es der Verein Bürger gegen Fluglärm, der vor den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte zieht, weil wegen zahlreicher Ausnahmegenehmigungen und verspäteter Linien- und Charter-Flugzeuge das Recht auf Nachtruhe nicht gewahrt wird. In München sind 22 Klagen gegen den Bau einer dritten Startbahn anhängig. Sogar auf der Ferieninsel Sylt, wo bisher nie mehr als 30 Flugzeuge am Tag landeten, stören sich Insulaner inzwischen am Himmelsgetöse: Warum, so fragen sie, können die Strandurlauber nicht wie früher mit dem Zug anreisen?

So groß ist der Ärger inzwischen, dass die Fluglärmgegner für kommenden Samstag erstmals zu einem bundesweiten Aktionstag aufgerufen haben. Zur selben Stunde finden Demos in Frankfurt, München und Berlin statt. Verstärkt wird die wachsende Protestbewegung durch positive Erfahrungen: Der Widerstand gegen die Atomkraft hat gezeigt, dass sich auf der Straße tatsächlich etwas erreichen lässt.

„Lärm ist das am stärksten unterschätzte Umweltthema unserer Zeit“, konstatiert Jochen Flasbarth, Präsident des Umweltbundesamts (UBA). „Während wir in vielen anderen Bereichen erhebliche Fortschritte erzielt haben, ist die Lärmbelastung für die Bevölkerung seit Jahren unvermindert hoch. Und insbesondere im Luftverkehr droht die Belastung noch weiter zuzunehmen.“

In kaum einem anderen Land der Erde gibt es eine höhere Dichte an Flugplätzen als in Deutschland. Hierzulande muss keiner länger als eine Stunde bis zum nächsten Flugplatz fahren. Dramatisch zugenommen hat insbesondere der Luftfrachtverkehr. Wurden vor 20 Jahren etwa 1,5 Millionen Tonnen auf deutschen Flughäfen umgeschlagen, sind es mittlerweile weit über 4 Millionen. Bis 2025 soll sich die Luftfracht noch einmal nahezu verdoppeln.

Das wird auf die Ohren gehen: Frachtflugzeuge sind meist älter, größer und folglich wesentlich lauter als moderne Passagiermaschinen.

Jedes Jahr sind in Deutschland mehr als zwei Millionen Starts und Landungen zu hören. Gut die Hälfte der Bevölkerung

fühlt sich heute schon durch Fluglärm gestört. Und allein an den neun verkehrsreichsten Flughäfen Deutschlands leben etwa 750 000 Menschen, die durch den Krach in einem Maße belastet werden, das ihrer Gesundheit schadet.

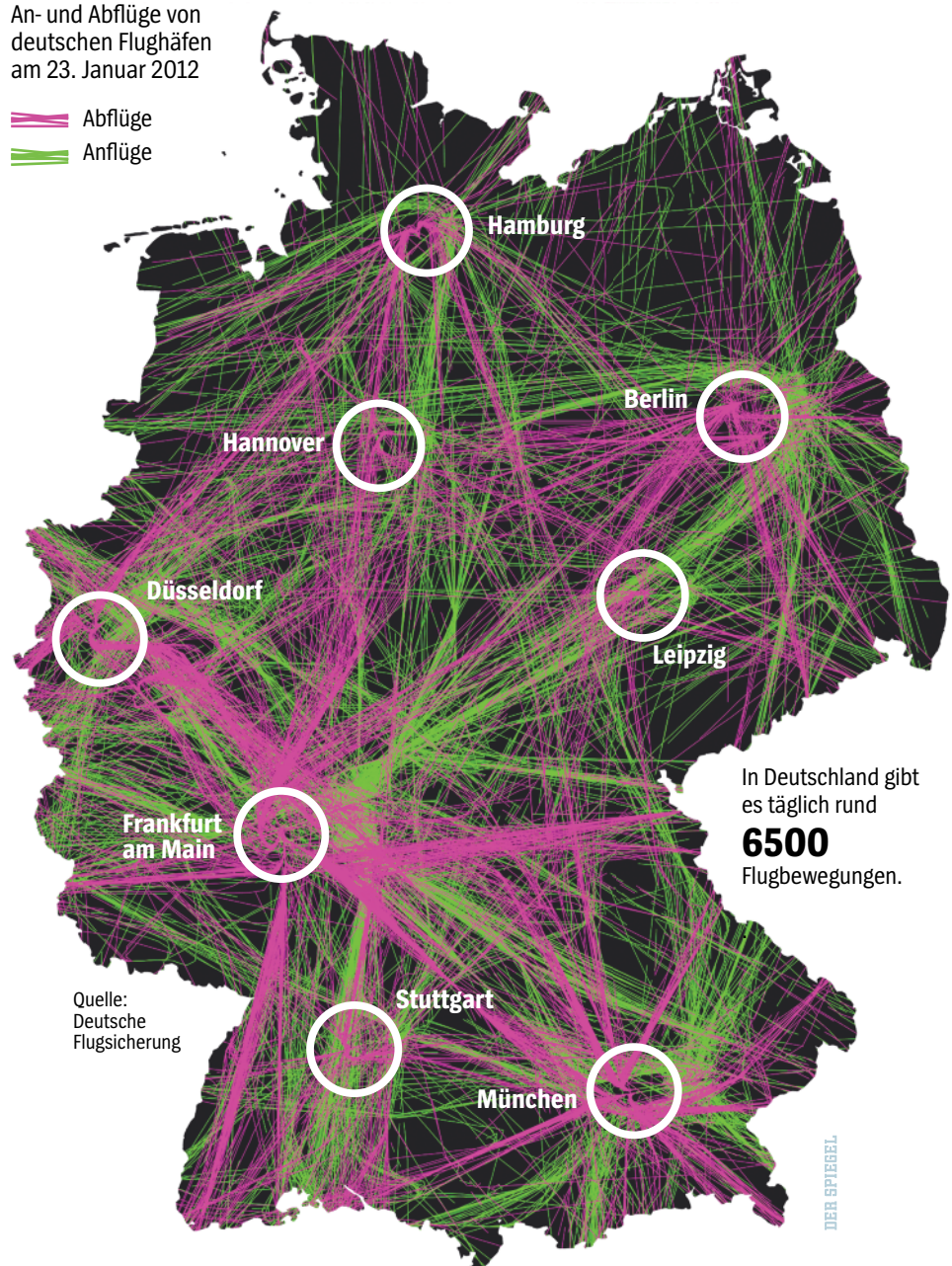
Zumindest auf Landesebene schlagen sich Politiker auf die Seite der Fluglärmgegner. In Frankfurt und Mainz werden bald die Oberbürgermeister gewählt – Fluglärm ist in beiden Städten zum alles beherrschenden Thema geworden.

In Mainz proklamiert der SPD-Kandidat Michael Ebling: „Es kann nicht sein, dass die wirtschaftlichen Interessen des Flughafenbetreibers Fraport mehr wiegen als das Interesse der Menschen an ihrer Gesundheit und an Nachtruhe.“ In Frankfurt ist der CDU-Spitzenkandidat Boris

Ein Tag über Deutschland

An- und Abflüge von deutschen Flughäfen am 23. Januar 2012

Abflüge
Anflüge



Rhein zum Befürworter eines Nachtflugverbots und weiterer Flugbeschränkungen geworden. Rhein hat allerdings Mühe zu erklären, warum er in seinem derzeitigen Amt als hessischer Innenminister gleichzeitig die Revisionsklage seiner Landesregierung gegen das Nachtflugverbot mitträgt.

In Nordrhein-Westfalen hat sich sogar die Landesregierung aus SPD und Grünen im Koalitionsvertrag darauf verpflichtet, Flughäfen nicht mehr aus Landesmitteln zu subventionieren und Nachtflüge möglichst zu verhindern. Eine treibende Kraft ist der grüne Staatssekretär für Verkehr, Horst Becker, 55 – aus persönlicher Betroffenheit. Er wohnt in der Stadt Lohmar und hört jede Nacht, wie Frachtflieger auf dem nahen Flughafen Köln/Bonn landen. Becker fragt: „Was ist wichtiger,

diese Stressreaktion in einer Studie nachgewiesen. Probanden durften zu Hause zunächst 3 Nächte ohne Ruhestörung schlafen. In den 37 Folgenächten bekamen sie über Lautsprecher Fluglärm vorgespielt. Das Ergebnis: In den ersten drei Krachnächten stieg die Konzentration des Stresshormons Cortisol an und blieb bei etlichen Probanden wochenlang erhöht.

Und das ist beileibe nicht die einzige Auswirkung auf die Gesundheit, wie eine Studie unter mehr als 4800 Menschen ergeben hat, die fünf Jahre oder länger in den Flugschneisen von Berlin-Tegel, London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol oder drei anderen europäischen Flughäfen lebten. Überdurchschnittlich viele dieser Menschen hatten einen auffällig erhöhten Blutdruck – was als Risikofaktor für Herzinfarkt und Schlaganfall gilt.

Müssen Menschen also früher sterben, weil sie in der Flugschneise leben? Genau das haben Forscher um Martin Röösl von der Universität Bern untersucht, indem sie das Sterberegister der Schweiz mit Daten zur Lärmbelastung verknüpften. „Menschen, die hohen Fluglärmpegeln ausgesetzt waren, hatten ein erhöhtes Risiko, an einem Herzinfarkt zu sterben“, sagt Röösl. Und die Gesundheitsschäden werden mit der Zeit größer. Röösl: „Der Zusammenhang war am stärksten bei jenen, die seit mindestens 15 Jahren in einem stark belasteten Ort lebten.“

Nicht nur das Herz, sondern auch das Immunsystem wird durch Fluglärm geschädigt, vor allem wenn der Krach die Nachtruhe stört. Denn chronischer Schlafentzug verringert die Zahl der natürlichen Killerzellen; das sind ausgerechnet jene Immunzellen, die entartete Zellen bereits im Frühstadium bekämpfen und deshalb vor Krebs schützen. Womöglich liegt es daher am geschwächten Immunsystem, dass Frauen in der Einflugschneise Köln/Bonn ein erhöhtes Risiko für Brustkrebs haben.

Kinder können ebenfalls Schaden nehmen, wie eine Fluglärmstudie aus Bayern ergeben hat. Als der Münchner Flughafen in den neunziger Jahren aus Riem ins Erdinger Moos verlegt wurde, steuerte die Medizinpsychologin Monika Bullinger in einem zum Labor umgebauten Wohnmobil verschiedene Grundschulen an und untersuchte Dutzende Schüler aus dritten und vierten Klassen.

Nachdem München-Riem geschlossen war, verbesserten sich die Leistungen der dort untersuchten Grundschüler. Im Erdinger Moos hingegen wurden die Ergebnisse der Kinder schlechter; sie hatten ein weniger gutes Langzeitgedächtnis und steckten schneller auf, wenn sie eine schwierige Aufgabe lösen sollten.

Schülern aus dem Lärmkessel des Flughafens London-Heathrow erging es einer britischen Studie zufolge ähnlich. Im Vergleich zu Kindern aus ruhigen Gegenden erlitten auch sie kognitive Einbußen. Die im medizinischen Fachblatt „Lancet“ veröffentlichten Ergebnisse offenbaren sogar einen einfachen linearen Zusammenhang zwischen Fluglärmpegel und Schulschwäche: Pro fünf Dezibel lankten die beschallten Schüler beim Leseverständnis um zwei Monate zurück.

Das Getöse der Flugzeuge verändert auch die Aufmerksamkeit von Kindern. Ihr Gehirn blendet die akustischen Störfeuer mit der Zeit offenbar aus – mit dem Nebeneffekt, dass die Schüler den Lehrer ebenso ignorieren. Kinder, die dauernd Krach erdulden müssen, haben vermehrt Aufmerksamkeitsstörungen und Defizite in der Sprachwahrnehmung.

Solche beunruhigenden Ergebnisse mobilisieren nicht nur Anwohner, sondern



BERT BOSTELMANN / BILDFOLIO / DER SPIEGEL

Lärmopfer Hackländer in Frankfurt: Schalldichte Schlafkammer im Keller?

wirtschaftlicher Profit – oder die Gesundheit der Bürger?“

Dass Fluglärm krank machen kann, ist inzwischen eine nicht mehr zu leugnende medizinische Tatsache – und zwar sogar dann, wenn der Mensch sich subjektiv gar nicht belästigt fühlt. Wie Evolutionsmediziner herausgefunden haben, ist das Gehirn des Homo sapiens so verdrahtet, dass es auf Lärm, zumal in der Nacht, unweigerlich reagiert. Ein Schallreiz wird über Nervenbahnen auch in jene Region des Gehirns weitergeleitet, in der Gefahren bewertet werden: in die Amygdala.

Selbst im Schlaf geht die körpereigene Alarmanlage los, die Stressreaktion erfolgt. Der Mensch interpretiert den Lärm eines Flugzeugs automatisch als Gefahrensignal – und schüttet Stresshormone aus.

Wissenschaftler des Umweltbundesamts und des Robert Koch-Instituts haben

Tatsächlich nehmen Menschen, die Fluglärm ausgesetzt sind, deutlich mehr Medikamente ein als Vergleichspersonen aus ruhigen Gegenden – und zwar Tabletten gegen Bluthochdruck, gegen Depressionen sowie Schlaf- und Beruhigungsmittel.

In einer weiteren Studie hat der Epidemiologe Eberhard Greiser Daten von mehr als einer Million Menschen aus Köln, dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Rheinisch-Bergischen Kreis ausgewertet. Er untersuchte, inwiefern die Fluglärmpegel am Wohnort der Menschen im Zusammenhang stehen mit Behandlungen im Krankenhaus. Greiser hat festgestellt: „Es fanden sich erhöhte Erkrankungsrisiken durch Fluglärm für Herz- und Kreislaufkrankheiten, für Depressionen und Psychosen sowie für Brustkrebs bei Frauen.“

auch Mediziner. Ärzte aus Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Bayern, Berlin, Hessen und Rheinland-Pfalz haben ein Bündnis gegen Fluglärm geschlossen. Jürgen Hoffart, 55, Kinderarzt und Vorsitzender der Bezirksärztekammer Rheinhessen in Mainz, sagt: „Die Risiken für die Menschen durch Fluglärm sind nicht mehr hinnehmbar.“

Doch Warnungen von Ärzten werden von Landesregierungen und Verwaltungsgerichten übergangen. In Genehmigungsverfahren in Frankfurt und Schönefeld überwiegen wirtschaftliche Interessen: mehr Kapazität, mehr Flugverkehr.

Die Rücksichtnahme zeigt sich auch an Sonderrechten, welche die Fluglobby durchgesetzt hat. So ist Kerosin steuerfrei, was der Lufthansa gegenüber der Konkurrenz auf Straße und Schiene kaum einholbare Wettbewerbsvorteile verschafft. Und die Bürger in Frankfurt wundern sich, dass seit Anfang des Jahres nur noch emissionsarme Autos mit grüner Plakette in ihrer Stadt fahren dürfen, um die Schadstoffbelastung gering zu halten – während über ihren Köpfen ein Flugzeug nach dem anderen fast ohne Umweltauflagen Kerosin verbrennt und Ruß und andere Schadstoffe über ihnen verteilt.

Ähnlich leicht wird es der Luftfahrt gemacht, neue Flugrouten durchzusetzen. Jede neue Umgehungsstraße, jede Verlegung von Bahngleisen wird heute in einem mehrstufigen Verfahren vorbereitet, mit öffentlichen Anhörungen und Einwendungsmöglichkeiten von Bürgern und Umweltverbänden. Am Ende wird kaum noch ein Straßen- oder Schienenprojekt ohne Schallschutzmaßnahmen genehmigt. Über Flugrouten hingegen wird praktisch ohne Bürgerbeteiligung entschieden.

Ausgeknobelt werden die Lärmstrecken zehn Kilometer von Frankfurt am Main entfernt, abseits der Einflugschneisen, in einer der wenigen Stille-Oasen

des Rhein-Main-Gebiets. Hier, im Gewerbegebiet der Stadt Langen, befindet sich das Hauptquartier der Deutschen Flugsicherung (DFS). Die geklinkerten Gebäude sind von Grünanlagen und idyllischen Teichen umgeben. Bodentiefe Fenster und gläserne Aufzüge verheißen Transparenz.

In Wahrheit aber sind die DFS-Beamten für niemanden fassbar, wenn sie Schicksal spielen und Flugrouten festlegen. Finanziert werden sie von den Airlines, von denen sie für geflogene Strecken Gebühren erhalten. Im Gegenzug erwarten die Fluggesellschaften, daraus macht DFS-Sprecher Axel Raab gar kein Geheimnis, „eine zügige, reibungslose Abwicklung des Verkehrs, ohne große Umwege, ohne Verzögerungen“.

Am wichtigsten sei zwar die Sicherheit, ihr werde alles untergeordnet. Danach jedoch versuchen die DFS-Planer die Kapazitätsvorgaben der Flughäfen zu erfüllen, also An- und Abflüge zügig abzuwickeln. Erst ganz zum Schluss wird geschaut, ob sich der Flugverkehr noch so organisieren lässt, dass nicht ganz so viele Menschen Krach abbekommen – ein hehres Ziel, das fast nie erreicht wird.

In Schönefeld bei Berlin hat es einmal mehr nicht geklappt. So wird die vor den Startbahnen gelegene Großgemeinde Blankenfelde-Mahlow in geringer Höhe überflogen – die 25 000 Einwohner sind damit schutzlos dem Lärmterror ausgeliefert. Auch Friedrichshagen trifft es ganz übel; dabei sollte es ursprünglich außerhalb der Routen liegen.

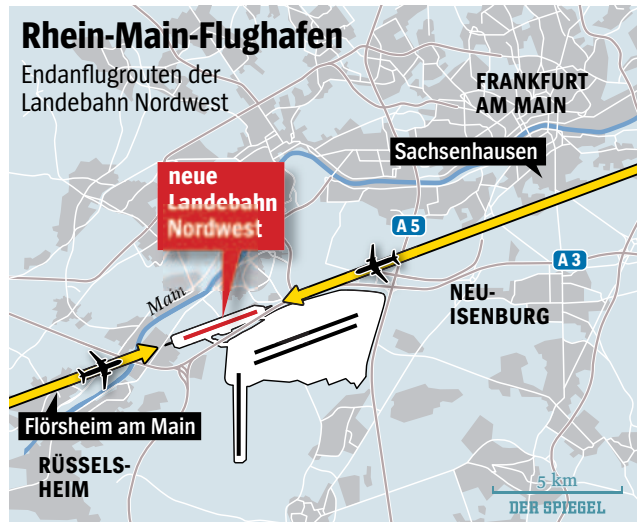
Ärmer sind nur noch diejenigen Menschen dran, die sogar nachts keine Ruhe mehr finden. Vor einem Vierteljahrhundert haben Helga und Gerd Streichardt, beide 67, ihr Haus in Lohmar gebaut. Als sie Richtfest feierten, war Köln/Bonn noch ein Flughafen mit wenigen Passagieren und vielen Schulden.

Doch dann wurden Frachtfirmen wie Lufthansa Cargo, UPS und FedEx ange-



UWE ZUCCHI / DPA

Hessens Ministerpräsident Bouffier: Falsches Spiel



MARIO TIEDER / DPA

Fluglärmgegner im Frankfurter Flughafen: Die

lockt. Deren Flieger vermiesen den Streichardts seither das Leben. Mittlerweile krachen an normalen Tagen etwa 400 Maschinen über die Streichardts hinweg, zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens herrscht Hochbetrieb. „Wir sind“, sagt Gerd Streichardt, „zur Lärm-Müllkippe der Nation verkommen.“

Die McDonnell MD 11, die an diesem Januarabend übers Haus donnert, zählt zum lautesten Fluggerät, das im deutschen Luftraum noch erlaubt ist. An Sommerabenden, brüllt Helga Streichardt, sei es wegen der MD 11 „praktisch unmöglich“, sich auf der Terrasse zu unterhalten. „Wir sind gesellig“, fügt ihr Mann hinzu, „aber unsere Gäste gehen oft früh nach Hause.“

Flughäfen und Airlines beschwichtigen Bürger gern damit, Flugzeuge seien im Laufe der Jahre nicht nur sparsamer, sondern auch viel leiser geworden. Ein Flieger, der heutzutage ausgeliefert werde, sei dank besserer Triebwerkstechnik und optimierter Aerodynamik nicht einmal mehr halb so laut wie eine Maschine aus den fünfziger Jahren.

Von alten Frachtmaschinen gequälten Menschen wie den Streichardts nützt der Fortschritt gar nichts. So setzt die Deutsche-Post-Tochter DHL noch immer knapp 40 Jahre alte Propellermaschinen vom Typ Antonow ein. Die Ungetüme, die noch in der untergegangenen Sowjetunion genietet wurden, setzen Nacht für



Wutbürger finden, dass eine Grenze überschritten ist

Nacht auf dem Flughafen Leipzig/Halle nieder.

Auch den Anwohner Michael Teske von der Leipziger IG Nachtflugverbot rauben die Antonows den letzten Nerv. „Das ist so“, sagt er, „als ob jemand mein Schlafzimmerfenster aufmachen und mir einen laufenden Rasenmäher vors Bett schmeißen würde.“ Zwei Modelle der Sowjetfrachter haben inzwischen sogar in Moskau wegen ihres infernalischen Lärms ein nächtliches Flugverbot.

In Leipzig jedoch gelten sie als Wachstumsmotor für den boomenden Frachtverkehr. Waren es 2004 nur etwa 8000 Tonnen, die in Leipzig verladen wurden, meldete die Flughafenleitung kürzlich für 2011 einen neuen Rekord: 700 000 Tonnen. Aus diesem Grund hat das 2008 erlassene Nachtflugverbot den Menschen im Leipziger Umland nichts gebracht, weil es absurderweise nur für Passagiermaschinen gilt – jeder Ferienflieger, der damals wegfiel, wurde durch ein viel lauterer Frachtflugzeug in der Nacht ersetzt.

In der Hauptstadt hätte es besser laufen können. Ihre Lage böte eigentlich ideale Voraussetzungen für einen Flughafen abseits besiedelter Gebiete: Berlin gleicht einer urbanen Insel, umgeben von Heide, Kieferwäldern und Feldern, wo vergleichsweise wenige Menschen leben. Luftfahrtexperten hatten für den geplanten Großflughafen denn auch einen ab-

geschiedenen, aber dennoch gut erreichbaren Standort empfohlen: 40 Kilometer südlich der Hauptstadt, auf dem früheren Truppenübungsplatz der sowjetischen Armee in Sperenberg.

Doch der damalige Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen (CDU) und das Bundesverkehrsministerium wollten Mitte der neunziger Jahre nichts von Sperenberg wissen – was sich nun bitter rächt. Der für mehr als zwei Milliarden Euro in Schönefeld hingeklotzte stadtnahe Großflughafen ist für die Abwicklung großer Verkehrsströme ungeeignet. Das geht aus einem 166 Seiten starken Gutachten des Umweltbundesamts hervor, das im Januar veröffentlicht wurde und reißenden Absatz findet. 148 000-mal wurde es einem Sprecher zufolge von der Website des UBA heruntergeladen, ehe der Server zusammenbrach.

Die Autoren des Gutachtens hatten mehrere denkbare Varianten von Flugrouten durchgerechnet – und kamen jeweils zu einem niederschmetternden Ergebnis: Ganz gleich, wie man es dreht und wendet: Tag für Tag sind mindestens 140 000 Einwohner massivem Lärm ausgesetzt – und selbst bei Nacht noch an die 90 000 Menschen. Hinzu kommen Hunderttausende, die zwar nicht belastet, aber belästigt werden.

Am Gutachten mitgewirkt hat der UBA-Lärmforscher Wolfgang Babisch, 60. In seinem schmalen, mit Akten vollge-

stellten Büro zieht der Mann ein verdrießliches Gesicht. Beinahe entschuldigend sagt er: „Was soll man bei diesem Standort machen? Den kann auch das UBA nicht schönrechnen.“

Wie schlimm es wirklich wird, kann erst der laufende Flugbetrieb zeigen. Eindringlich empfiehlt das UBA-Gutachten, die jetzt festgeschriebenen Flugrouten ein Jahr lang zu überprüfen. Um die zu erwartenden Gesundheitsschäden zu begrenzen, empfehlen die UBA-Experten dringend ein Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr. Bisher ist nur eine Rumpfnacht geschützt, von 24 Uhr bis 5 Uhr.

Mit etwas gutem Willen könnten die Flughafenbetreiber und Airlines mehr Rücksicht nehmen, hofft Babisch. Tagsüber könnten die Piloten die Lärmbelastung drastisch vermindern, wenn sie, wie ursprünglich geplant, über kaum besiedeltem Gebiet in Brandenburg aufstiegen und Berlin umflögen. Solch ein Bogen würde die Dauer von Flügen nach Moskau (2,5 Stunden) oder Peking (9,5 Stunden) nur um wenige Minuten erhöhen – aber noch wehren sich die Fluggesellschaften dagegen.

Die hessische Landesregierung wiederum versucht die aufgewühlte Bevölkerung derzeit mit der Ankündigung zu beschwichtigen, dass der Anflugwinkel für die neue Landebahn noch etwas angehoben werden könne: von 3 auf 3,2 Grad. Das sei „aktiver Schallschutz“.

Städte in Flughafennähe würden dadurch jedoch nur 30 bis 60 Meter höher überflogen werden. Das würde den Krach nicht nennenswert mindern, sondern vielleicht sogar noch schlimmer machen. Denn ein steilerer Sinkflug könnte Piloten dazu zwingen, ihre Landeklappen weiter auszufahren, was wiederum stärkere Strömungsgeräusche produzieren würde. Zudem könnte der Lärm der höher fliegenden Maschinen auch andere, bisher nicht so stark betroffene Wohngebiete erreichen.

„Wir werden das steilere Landeverfahren ausprobieren“, sagt DFS-Sprecher Raab. „Wir wissen aber nicht, ob es wirklich eine Entlastung bringt.“

Auch der Einbau von Schallschutzfenstern und Dämmplatten vermag den Fluglärm nicht zu bändigen. Die Familie Hackländer in Frankfurt-Sachsenhausen etwa hat auf eigene Kosten dreifach verglaste Fenster in ihr Haus eingebaut und eine 17 Zentimeter dicke Dämmschicht an die Außenwand geklebt – dennoch dringt der Lärm tief ins Gemäuer ein.

In ihrer Nachbarschaft plant eine Familie jetzt, den Kindern schalldichte Schlafkammern im Keller zu bauen. Für Carmen und Holger Hackländer ist das noch keine Alternative: „Wir wollen nicht in einem Bunker leben.“

MATTHIAS BARTSCH, JÖRG BLECH,
GUIDO KLEINHUBBERT