

Sehr geehrte Betroffene,

mein Name ist Berthold Fuld; ich spreche hier als einer der Sprecher des Bündnisses der Bürgerinitiativen „Gegen Flughafenausbau – für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr“

Wir haben uns hier versammelt, um gegen die übermäßige Fluglärmbelastung zu protestieren, die uns nicht mehr schlafen lässt, die uns krank macht, die Lebensfreude raubt und auch dazu führt, dass wir bei unserer Arbeit nicht die Leistung erbringen, die unsere Arbeitgeber von uns erwarten. Auch unsere Kinder sind betroffen; sie schlafen schlecht und kommen in der Schule nicht mehr mit.

Seit dem 10.3. fliegen die Flugzeuge noch tiefer und damit lauter als zuvor. Dank einer völlig verkorkten Planung der DFS, bei der die Abwicklung eines vielleicht in Jahrzehnten stattfindenden Flugverkehrs und niedrige Kosten für die Flugsicherung berücksichtigt wurden, nicht aber das Grundrecht der betroffenen Bürger auf körperliche Unversehrtheit. Möglichkeiten der Lärmminimierung wurden nicht bedacht, Schallschutzfenster nicht bezahlt. Auf unsere Kosten machen damit Luftverkehrsgesellschaften, Flughäfen und die Flugsicherung hohe Gewinne.

Niemand hat uns auf diese im Anflugbereich immense Steigerung des Lärms vorbereitet, niemand hat uns angehört und sich mit unseren Belastungen auseinandergesetzt. Im Vorfeld hat sich die DFS mit keinem Wort dazu geäußert, dass zum 10.3. die Flughöhen im Anflug abgesenkt werden. Das abfliegende Flugzeuge tief gehalten werden müssen, um nicht mit anfliegenden zu kollidieren, verdrängt die DFS. Und ab 20.10. werden die Flughöhen noch geringer, wenn bei unabhängigen Betrieb das Eindrehen in den Endanflug auf die Südbahn wohl stets in 4000 ft oder darunter erfolgen wird. Und verschwiegen hat die DFS eine seit 2004 gültige ICAO-Regel, wonach bei unabhängigem Bahnbetrieb bis 19 km vor der Landung die Flugzeuge vertikal mit 1000 ft Abstand gestaffelt sein müssen. Bis jetzt hat die DFS verschwiegen, dass die Flugzeuge im Anflug auf die Südbahn über Offenbach und Mainz künftig noch viel niedriger und damit lauter fliegen werden.

Bei allen Planungen hat es die DFS auch versäumt, die entstehenden Lärmbelastungen und Veränderungen überhaupt zu ermitteln. Es ist vermessen von der DFS, dass sie behauptet, abgewogen zu haben – sie hat den Sachverhalt überhaupt nicht ermittelt. Und sie nimmt für sich in Anspruch, selbst abwägen zu dürfen, obwohl es zu den Grundsätzen des Verwaltungsrechts gehört, dass jemand, der von einer Entscheidung begünstigt ist, an der Entscheidung nicht mitwirken darf.

Die DFS ist verantwortlich für die Beschreibung der Flugstrecken als Grundlage der Lärmberechnung. Und hier hat sie neben dem oben genannten Verschweigen niedriger Anflüge ein viel späteres Eindrehen in den Endanflug als tatsächlich üblich und kleinere Korridorbreiten als tatsächlich gegeben vorgegeben und trägt damit dazu bei, dass Bürger, die im Grunde genommen Anspruch auf Schallschutz haben, um diesen gebracht werden. Und mit dieser Mitwirkung am Kleinrechnen der Lärmbelastung hat sie maßgeblich dazu beigetragen, dass ein Planfeststellungsabschluss erlassen wurde, der bei einem Wissen um das tatsächlich Ausmaß der Belastungen wohl kaum erlassen worden wäre.

Rechtsstaatliche Grundsätze die generell einer Anhörung vor nachteiligen Verwaltungsentscheidungen erfordern, werden nicht beachtet, gerichtlicher Rechtsschutz, der eigentlich zwingend eine Prüfung vor Auftreten der Belastung erfordert, gibt es, wenn überhaupt, erst nach jahrelangen Prozessen. Nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 22.2.2011 -

wonach man in den Terminals der Fraport sich versammeln darf - unterliegen privatrechtlich aufgestellte Unternehmen in (mehrheitlich) öffentlicher Hand einer unmittelbaren Grundrechtsbindung - die DFS will davon nichts wissen. Und diese Demonstration ist deshalb auch eine Mahnung an die DFS, sich ihrer Grundrechtsbindung vor allem in Bezug auf das Recht auf körperliche Unversehrtheit bewusst zu werden. Und es ist evident, dass diese Grundrechtsbindung einen Vorrang des Lärmschutzes vor den wirtschaftlichen Interessen der DFS bedeutet und vermeidbarer Lärm auch vermeiden werden muss.

Der Appell, vermeidbaren Lärm zu vermeiden, geht nicht nur an die Planer der DFS, sondern auch an die Fluglotsen in der Kontrollzentrale wenige Meter von hier. Es gibt Tage, an denen die Flugzeuge niedriger als an anderen sind – die schlüssige Erklärung hierfür ist, dass es Lotsen gibt, die sich keinerlei Mühe geben, vermeidbaren Fluglärm zu vermeiden. Eigentlich handeln sie ordnungswidrig – aber wir leben in einem Staat, in dem die Ordnungswidrigkeit der Erzeugung unnötigen Lärms kaum verfolgt wird, wenn der Verursacher aus der Luftfahrtwirtschaft kommt. Und Fluglotsen schon mal gar nicht. Und ich hoffe auch, dass unsere Stimme auch im wenige Meter von hier entfernten Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gehört wird, damit dieses endlich beginnt, eine Lärmminimierung durchzusetzen.

Wir fordern mit allem Nachdruck den Vorrang des Lärmschutzes vor der Wirtschaftlichkeit und die Vermeidung der Erzeugung vermeidbaren Lärms. Aber wir fordern auch, die Nichtinbetriebnahme der Landebahn bis zum Abschluss aller Gerichtsverfahren und ein Nachtflugverbot von 22 bis 6. Dies, da alle aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichen, einen erholsamen Schlaf, den jeder Bürger beanspruchen kann, zu sichern.