

Gelnhäuser Neue Zeitung

Sonntag, 21. August 2011 um 12:50 Uhr

Fluglärm-Expertenrunde in Frankfurt/Landrat fordert belastbares Gutachten Tauber: Die Flugsicherung könnte, wenn sie nur wollte

Rainer Habermann (Gelnhäuser Neue Zeitung) berichtet



Expertenrunde mit Landrat Erich Pipa (li.), Dr. Peter Tauber (3. v.l.), Fluglotse Mike Morr (7. v.l.), dem Sprecher des Arbeitskreises Fluglärm, Jens Olbrich (stehend), Rechtsanwalt Matthias Möller-Meinecke (3. v.r.) und Dr. Matthäus Müller (re). (Foto: Habermann)

"Die Deutsche Flugsicherung hat es in der Hand, ein wesentlich leiseres Anflugverfahren auf den Rhein-Main-Flughafen einzuführen. Das funktioniert ohne Weiteres und bei den jetzt gültigen gesetzlichen Bedingungen. Sie geht aber den ‚Weg des geringsten Widerstands‘ und stellt wirtschaftliche Interessen vor die Gesundheit der Bürger". So lautet die Quintessenz der Aussagen zweier renommierter Fluglärmexperten: des Flugmediziners Dr. Matthäus Müller und des früheren Leiters der Flugsimulation der DFS, Mike Morr.

Müller hatte gemeinsam mit Rechtsanwalt Matthias Möller-Meinecke, der die Klagegemeinschaft unter anderem des Main-Kinzig-Kreises sowie der Kommunen Hanau und Rodenbach für ein generelles Nachtflugverbot vertritt, zu einer Fachdiskussion in ein Frankfurter Architektenbüro eingeladen. Daran nahmen neben dem Leiter Flugsimulation der DFS, Helmut Hock, sowie zahlreichen Politikern, Flugkapitänen, einem Fluglotsen und Mitgliedern der Fluglärmkommission auch zwei heimische Politiker teil: Landrat Erich Pipa und der CDU-Bundestagsabgeordnete Dr. Peter Tauber.

Pipa ging in der anschließenden Diskussion mit einem Vorschlag zum gemeinsamen Handeln in die Offensive, dem sich auch Tauber rückhaltlos anschloss: "Wir brauchen ein namhaftes und belastbares Gutachten mit dem Nachweis, dass ein weniger lärmintensives Anflugverfahren auf den Rhein-Main-Flughafen möglich ist." Der Kreis könne sich an der Erstellung eines solchen Gutachtens finanziell beteiligen. Pipa erhielt die Unterstützung Taubers, der "kein Ping-Pong-Spiel über politische Verantwortlichkeiten" beginnen wollte, sondern ebenfalls forderte, dass "die Region mit einer Stimme sprechen" müsse.

Als Experte für ein entsprechendes Testat profilierte sich in der Diskussion Mike Morr. Der vor zwei Jahren bei der DFS ausgeschiedene frühere Simulationschef ist selbst Pilot und ausgebildeter Fluglotse. Er setzt derzeit eine Luftraumstrukturplanung in Dubai um, hat vor geraumer Zeit ein umweltschonendes Anflugverfahren für den Amsterdamer Flughafen entwickelt, das durch geschickte Routenführung über dem Meer auch zu einer wesentlichen Senkung der Lärmbelastung für Amsterdamer Bürger führte. Morrs Aussagen zur Politik der DFS sind eindeutig: "Jeder Lotse ist froh und dankbar, wenn er so viel Luftraum wie möglich zur Verfügung hat. Umso bequemer wird sein Job, denn Flieger müssen nach internationalen Regeln eine laterale Distanz von mindestens 3,5 Kilometern und eine vertikale von mindestens 300 Metern zueinander einhalten." Die Konsequenz, welche die DFS für den Rhein-Main-Flughafen gezogen hat, war, den Luftraum nach unten und in der Breite zu erweitern. Zu Lasten der Bevölkerung, denn 300 Meter näher am Boden bedeuten schlichtweg eine Verdoppelung des Lärmpegels. Das geht, laut Morr, aber auch anders: nämlich nach oben.

Fluglotse: Wir müssen darüber nachdenken, zu alten Anflugverfahren zurückzukehren

"Wir müssen auch darüber nachdenken, wieder zu ‚alten‘ Anflugverfahren zurückzukehren", sagt der Planer, der 1973 seinen Hochschulabschluss machte, 1975 die Pilotenlizenz erwarb und seit 1978 ausgebildeter Fluglotse ist. Die Äußerung zielt auf frühere Verfahren auf Rhein-Main, bei denen die Flieger in größeren Höhen auf Warteschleifen gehalten wurden, bevor sie in den Endanflug und ins "ILS", also auf den Leitstrahl zur Landung, gelotst wurden. Ähnlich arbeitet der Flughafen London-Heathrow heute. Und ähnlich arbeiten auch die Lotsen am Münchner Flughafen, bei dem es ebenfalls deutlich weniger Lärmbelastung gibt, wie Müller in seiner Studie herausarbeitete - vor allem nicht bereits in einer Entfernung von fast 50 Kilometern vom Airport. So geschieht es aber durch das Horizontal-Anflugsystem in Frankfurt, gestaffelt über- und nebeneinander - ab Bad Orb, ab Wächtersbach, ab Gelnhausen und in einer Höhe, die an manchen Stellen des Kinzigtals gerade einmal 900 Meter über Grund beträgt.

Eines wurde auf jeden Fall deutlich in der Diskussion der Frankfurter Expertenrunde: "Wir brauchen kreative Lösungen im Luftraummanagement", formulierte Morr. Tauber, der ebenso wie Pipa bereits Gespräche mit der DFS Geschäftsleitung geführt hat, fasste deren Haltung in diesen Fragen recht einprägsam zusammen: "Die Situation, bezogen auf den Lärm, ist im Rahmen der gesetzlichen Bedingungen veränderbar. Das könnte die DFS auch, sie will es nur nicht." Nachdem bereits die Bürgermeister nahezu aller Gemeinden des Main-Kinzig-Kreises eine Resolution verabschiedet und sich der "Rodenbacher Erklärung" angeschlossen haben (die GNZ berichtete), könnte nun weitere Bewegung in die Bekämpfung des offenbar keineswegs "naturnotwendigen" Fluglärms kommen.

Rainer Habermann (Gelnhäuser Neue Zeitung)