



### **grenzen. Sind das mehr als kleine Pflaster?**

Das sind alles Ergebnisse der Mediation. Fraport sollte den Ausbau unter drei Bedingungen bekommen: das Nachtflugverbot, das eingeschränkt wurde auf den Zeitraum von 23 bis 5 Uhr...

### **...und vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeklagt werden musste!**

Genau. Das andere war der Anti-Lärm-Pakt. Dazu gehören die Lärmpausen, die Obergrenzen, die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes. Das letzte war die Einrichtung des Forums Flughafen und Region FFR mit dem Konvent als beschlussfassendem Gremium.

### **Hat sich für Sie die Arbeit gelohnt?**

Ich habe drei Bedingungen gestellt, als ich die Nachfolge von Umweltpfarrer Kurt Oeser antrat als Vertreter der Bundesvereinigung gegen den Fluglärm im Regionalen Dialogforum: Ich erkenne den Ausbau nicht an, ich bin für ein achtstündiges Nachtflugverbot, und bei der Neueinrichtung von Flugrouten muss die Bevölkerung einbezogen werden sowie eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorausgehen. Das war immer ein Spagat. Als Vertreter der Bürger war ich immer in der Minderheit. Mir gegenüber saßen die Luftverkehrsbranche, die Landesregierung und auch Vertreter von Kommunen, die nicht in allen Punkten mit uns einer Meinung waren.

### **Die Umweltverbände haben wegen des Ungleichgewichts das Dialogforum verlassen. Warum sind Sie geblieben?**

Ich habe durch die Mitarbeit auch Informationen bekommen und meine Position immer vertreten können.

### **Ist das nicht ermüdend, immer gegen eine Wand anzurennen?**

Es gibt ja auch Erfolge. Wir haben zum Beispiel erreicht, dass das Umwelt- und Nachbarschaftshaus in Kelsterbach kein Flughafenmuseum wie am Flughafen Charles de Gaulle in Paris ist. Dort findet das Lärmmonitoring statt, Umweltmonitoring, das Sozialmonitoring, das die Folgen des Ausbaus auf die Kommunen untersucht. Im Internet kann man ständig verfolgen, wo geflogen wird und wie laut das ist. Das haben wir erreicht.

### **Aber was sind die Konsequenzen? Was folgte zum Beispiel aus den Ergebnissen der Gesundheitsstudie Norah?**

Ich stand am Anfang der Studie sehr skeptisch gegenüber. Aber sie lieferte neue Ergebnisse, etwa dass Fluglärm depressiv macht. Und sie zeigt, dass dringender Handlungsbedarf besteht. Hessen hat aber nur die Kompetenzen, die ihm das Luftverkehrs- und das Fluglärmenschutzgesetz des Bundes einräumt. Die Vereinbarungen zu Lärmobergrenzen oder aktivem Schallschutz sind alle freiwillig zwischen dem Land und der Luftverkehrsbran-

che. Sie sind nirgendwo vorgeschrieben, auch nicht im Planfeststellungsbeschluss. Als Realpolitiker erkenne ich die Realitäten an. Die Adressaten meiner Forderungen sind in erster Linie der Flughafen und die Fluggesellschaften.

### **Seit fünf Jahren regiert Ihre Partei, die Grünen, in Wiesbaden mit. War es richtig, mit der Flughafenausbaupartei CDU zu koalieren?**

Vor fünf Jahren war ich skeptisch und habe gegen die Koalition gestimmt. Aber in meiner politischen Arbeit habe ich einen großen Unterschied zur Zusammenarbeit mit der SPD festgestellt: Die CDU hält, was sie zusagt. Die Sozialdemokraten sind unzuverlässig.

### **Also besser mit der CDU?**

Entscheidend ist nicht die Farbe, sondern wo die gemeinsamen Schnittmengen sind. Beim Flughafen ist das Erreichte nicht ausreichend. Aber es gibt den gültigen Planfeststellungsbeschluss, der höchststrichlich entschieden ist. Es gibt die Bundesgesetze und den Koalitionsvertrag. Dieser Rahmen ermöglicht nur, an bestimmten Schrauben zu drehen.

### **Haben die Grünen als Anti-Flughafenausbaupartei an Glaubwürdigkeit verloren?**

Ich habe viele Minister in der Fluglärmkommission und im Forum Flughafen und Region kommen und gehen sehen. Tarek Al-Wazir ist der einzige, der sich gekümmert hat. Er hat sich auch den direkten Fragen der Bürger gestellt. Er hat die Stabsstelle Fluglärmenschutz mit acht Leuten eingerichtet. Diese kleinen Schritte sind der Versuch rauszuholen, was geht. Sie sind kein Lärminderungsprogramm, wie es die Bundesvereinigung gegen Fluglärm und die Zukunftsinitiative Rhein-Main vorgeschlagen haben und ich es mir wünsche.

### **Haben Sie dem neuen Koalitionsvertrag zwischen CDU und Grünen in Hessen zugestimmt?**

Ja.

### **Gibt es aus Sicht der Fluglärmgegner nichts zu bemängeln?**

Es gibt schon Dinge zu bemängeln. Aber ich will erst mal positiv rausstellen, was ich gut finde. Gut finde ich, dass es ein neu aufgelegtes Programm gibt zur Messung von Ultrafeinstaub. Das Zweite, was ich sehr gut finde, ist das geplante „Kompetenzzentrum Klima- und Lärmschutz im Flugverkehr“. Das ist ein Beispiel für das Prinzip „Global denken, lokal handeln“. Vor fünf Jahren hieß es: Das geht nicht.

### **Und jetzt geht es doch?**

Jetzt hat man die Möglichkeit erkannt, da etwas zu machen. Außerdem sind zwei konkrete Punkte drin, die ich mit angestoßen habe. Einer ist, dass das Regionalfondsgesetz fortgesetzt wird. Das bedeutet, dass betroffene Gemeinden staatliches Geld

bekommen, um Ausgleichsmaßnahmen zu bezahlen, derzeit sind es 21 Millionen Euro im Jahr. Das sollte 2021 auslaufen. Jetzt wird es verlängert.

### **Was ist der zweite Punkt?**

Ich habe gesagt: Wenn Terminal 3 schon kommt, dann muss es eine Anbindung an den Bahnverkehr geben, sonst gibt es einen Verkehrskollaps. Das steht auch in der Vereinbarung.

### **Und welche Punkte sehen Sie negativ?**

Wir hatten vorgeschlagen: Wenn die Lärmobergrenze erreicht ist, dann muss der Lärm Jahr für Jahr um 0,4 Dezibel abgesenkt werden. Das würde sehr bald zu einer spürbaren Lärmentlastung führen. Das steht leider nicht drin. Was auch nicht auftaucht: Die Entwicklung des Flughafens zur Airport-City. Ich hätte mir gewünscht, dass man dem Flughafen Grenzen setzt.

### **Welche Grenzen hätte man setzen können?**

Durch Auflagen könnte man sagen: Wir wollen nicht, dass sich der Flughafen zur Airport-City entwickelt. Das ist eine planungsrechtliche und eine politische Entscheidung. Aber das ist anscheinend nicht gewollt.

### **Werden Sie das achtstündige Nachtflugverbot noch erleben?**

Das ist in dem Moment möglich, wenn das Luftverkehrs- und das Fluglärmenschutzgesetz entsprechend geändert wird.

### **Warum haben Sie sich aus der Fluglärmkommission und dem Forum Flughafen und Region zurückgezogen?**

Nach 40 Jahren ist einfach Schluss. Ich werde weiter auf lokaler Ebene mit der Interessengemeinschaft zur Bekämpfung des Fluglärms (IGF) Rhein-Main arbeiten. Diese Gremienarbeit kostet sehr viel Zeit und Kraft. Man muss sich immer wieder neu motivieren, wenn man relativ wenige Erfolge hat. Wir versuchen mit unserem Protest die Parteien dazu zu bringen, dem Flughafen Grenzen zu setzen und die Lebensqualität in der Rhein-Main-Region zumindest ein Stück weit zu erhalten. Ich bin ja auch noch im Vorstand der Bundesvereinigung für Fluglärm.

### **Haben Sie je erwogen, aus Mörfelden-Walldorf wegzuziehen?**

Ja. Wir haben jetzt die Ostsee für uns entdeckt, Usedom. Wir könnten uns durchaus vorstellen, auf unsere alten Tage die Zelte hier abzubauen.

### **Gibt es dort einen Flughafen?**

In Heringsdorf. Samstag landet dort sogar ein Flugzeug aus Frankfurt. Wenn wir keine Hunde hätten, wäre das zeitlich interessant. Aber wir sind ohnehin gegen innerdeutschen Flugverkehr. Ich bin in meinem Leben ganz wenig geflogen. Und wenn, dann immer beruflich.

INTERVIEW: JUTTA RIPPEGATHER UND PITT VON BEBENBURG

das es ein Mobilitätsbedürfnis gibt. Aber ich engagiere mich, weil es auch die negativen Auswirkungen gibt. Die Startbahn West war ein erheblicher ökologischer Eingriff in die Region und eine undemokratische Entscheidung. Die ist in der Konzernzentrale und im Landtag gefallen. Die Bevölkerung, die es betrifft, wurde nicht gefragt.

### **Als Lehre aus diesen Erfahrungen wurde bei dem jüngsten Ausbau ein Mediationsverfahren vorgeschaltet. War das demokratischer?**

Nein. Dieses Mediationsverfahren diente einzig der Akzeptanzschaffung des Flughafenausbaus. Das war von vornherein das Ziel. Es sollte nur noch mit der Bevölkerung beziehungsweise den Kommunen diskutiert werden, wie man Ausgleichsmaßnahmen regelt.

### **Es kamen kleine Schritte dazu. Die Lärmpausen, die Lärmober-**