Lärmpausen: Pech für Isenburg (29.1.2015)

Neu-Isenburger Montagsrunde zu Lärmpausen: Nachtflugverbot für Krachmacher

Neu-Isenburg hat beim Poker um die Lärmpausen verloren. Gleichwohl hat es keinen Sinn, weiter um eine Lärmverlagerung zu verhandeln. Der Fluglärm muss jetzt endlich an der Quelle bekämpft werden.

Fraport und Lufthansa haben mit ihrem Geschäftsmodell des Luftfahrtdrehkreuzes eine schwerwiegende strategische Fehlentscheidung getroffen. Einmal, weil der dicht besiedelte Ballungsraum keine lauten Riesenflugzeuge und zahllose Zubringerflüge verträgt, zum zweiten, weil der Markt inzwischen interkontinentale Direktflüge mit innovativen kleineren, leisen Maschinen bevorzugt, ohne Umsteigen auf einem Drehkreuz. Der Frankfurter Flughafen müsste also künftig nur den Bedarf der Region decken, mehr nicht.

Mit dem Modell der Lärmpausen und den nach Lautstärke gestaffelten Lärmentgelten hat das hessische Verkehrsministerium formal richtige Schritte eingeleitet. Die müssten aber so restriktiv ausgestaltet sein, dass die hiesigen Luftfahrtbranchen auch die notwendigen Konsequenzen ziehen. So sollte für die extremen Krachmacher eine generelle Lärmpause von 22 bis sechs Uhr gelten. Zumindest für jene im oberen Drittel der von Fraport definierten Lärmkategorien, also auch die von der Lufthansa bevorzugten Großflugzeuge wie B747-8 und A380. Außerdem sollten die Lärmentgelte so fixiert werden, dass ein starker wirtschaftlicher Anreiz zur Flottenumstellung auf leise, kleinere Jets aus Verbundwerkstoff wie A350 oder B787 resultiert. Wenn bei einer Lärmentgeltskala bis rund 23.000 Euro je Start die gewaltigen Krachmacher trotzdem nur etwa 700 Euro kosten, wird die Lufthansa ihre Flotte sicher nicht erneuern.

Die neuen Langstreckenjets sind leiser als manche Kurzstreckenmaschine und wären auch für Neu-Isenburg in den Randstunden zu ertragen. Verteilte sich der Interkontinentalverkehr künftig bedarfsgerecht auf die ca. sechs relevanten deutschen Metropolregionen, wäre ohnehin ein Betrieb während der nächtlichen Randstunden (5 bis 6, 22 bis 23 Uhr) entbehrlich.

Die aktuelle Flugzeugtechnologie erlaubt durchaus einen klimaschonenderen und viel leiseren Betrieb. Davon sollte doch gerade der so extrem belastete Ballungsraum Rhein-Main profitieren.