

„Die Konfrontation nimmt ab“

Die Chefs von Fraport und Umweltbundesamt über Flughäfen und Umweltbelastung

Herr Flasbarth, wann wird der erste Flughafen in Deutschland geschlossen, weil die Lärmbelastung zu groß geworden ist?

Flasbarth: Ich glaube nicht, dass das ansteht. Die Lärmbelastung wird ja öffentlich unterschiedlich wahrgenommen. Lärmbewusstsein an Standorten, wo der Lärm vorhanden ist, etwa durch Flugverkehr, Schienen- oder Straßenverkehr, artikuliert sich auch. Wenn Sie die gesamte Bevölkerung in die Betrachtung einbeziehen, auch die, die nicht belastet sind, wird das Thema Lärm in seiner gesundheitlichen Wirkung aber unterschätzt.

Herr Schulte, sind Flughäfen, sind die Flugzeuge zu laut?

Schulte: Wir haben sehr viele Fortschritte in der Lärminderung, in der Entkoppelung von Flugverkehr und Lärm gemacht. Flugzeuge sind heute im Vergleich zu 1990 um mindestens 30 bis 40 Prozent leiser geworden. Aber wir haben auch Wachstumsraten, und wir haben eine verstärkte Sensibilität der Bevölkerung für Lärm, nicht nur für Fluglärm, sondern auch für Schienen- und Straßenlärm. Es liegt in unserer Verantwortung, uns darum verstärkt zu kümmern. Wir müssen überlegen, wie wir Anreize geben können, lärmärmeres Fluggerät einzusetzen, und wir müssen sehen, dass lärmärmere Flugzeuge entwickelt werden. Die Hauptlärmquellen finden sie heute an der Flugzeughülle. Die Antriebe sind deutlich leiser geworden, und sie werden noch leiser werden.

Herr Flasbarth, wie hoch sind die Belastungen für Menschen in unmittelbarer Nähe von Flughäfen?

Flasbarth: Wirtschaftliche Entwicklung werden Flughäfen nur organisieren können, wenn sie das Lärmproblem in den Griff bekommen. Das bedeutet weniger Menschen, die belastet sind. Und die, die belastet sind, müssen weniger werden. Da spielt insbesondere das hochsensible Thema Nachtlärm eine Rolle, die Phase, in der sich Menschen besonders betroffen fühlen und in der die gesundheitlichen Auswirkungen besonders stark sind. Da ist der Begründungszwang für Starts und Landungen umso größer. Dass es auch ein international ausgerichtetes Drehkreuz in Deutschland geben muss in unserer hoch entwickelten Volkswirtschaft, ist keine Frage. Wie viel davon muss aber nachts abgewickelt werden?

Muss an Flughäfen zwischen 23 und 5 Uhr Ruhe herrschen?

Flasbarth: Die Situation ist eindeutig so, dass das der Bereich ist, in dem Menschen geschützt werden müssen. Dies zeigen verschiedene Studien über nächtlichen Fluglärm. Auch die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat aktuell auf die Bedeutung eines ungestörten Schlafes für die körperliche und geistige Erholung hingewiesen. Daher muss die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen auf das notwendige Maß beschränkt werden, gegeben-



Flughafen-Boss Stefan Schulte und UBA-Präsident Jochen Flasbarth im Interview.

LITZ/SCHUBERT

ZU DEN PERSONEN

Zum ersten Mal haben sich Fraport-Chef Stefan Schulte und der Präsident des Umweltbundesamtes, Jochen Flasbarth, gemeinsam in einem Interview zu den Themen Flughäfen, Fluglärm und Umweltschutz geäußert.

Stefan Schulte ist seit September 2009 Vorsitzender des Vorstandes des Flughafenbetreibers Fraport. Schulte ist Be-

triebswirtschaftler und hat für die Deutsche Bank und Mannesmann gearbeitet. Schulte ist seit 2003 für Fraport tätig.

Jochen Flasbarth ist seit 2009 Präsident des Umweltbundesamtes. Flasbarth war Abteilungsleiter Naturschutz und Nachhaltige Entwicklung im Bundesumweltministerium und Präsident des Naturschutzbundes Deutschland. schu

nenfalls ist ein Nachtflugverbot einzuführen. Deshalb wollen wir die Belastung gemeinsam reduzieren.

Herr Schulte, wer Fluglärm ausgesetzt ist, erträgt die höchste Belastung am Tage. Wann bekommen die Betroffenen durch neue Anflugverfahren, die in der Nacht getestet werden, eine Entlastung auch tagsüber?

Schulte: Erste Schritte werden ja mit den 3,2 Grad-Anflügen auf der neuen Landebahn und dem konsequenteren Nutzen des CDA-Verfahrens gemacht. Weiteres hängt vor allem davon ab, wie sich technologischer Fortschritt in der Flugführung, in der Ausstattung der Flugzeuge durchsetzt. „Gekrümmte Anflüge“, die Teil unseres Pakets „Aktiver Schallschutz“ sind, erfordern eine wesentlich schwierigere Navigation. „Safety first!“ Hier muss erst die Navigation auch technologisch weiter entwickelt werden, etwa durch „Galileo“, dann kann es sicherlich Fortschritte geben. Aber für die nächsten fünf bis zehn Jahre bin ich da nur in Maßen optimistisch. Und wir müssen Erfahrungen aus dem Probetrieb sammeln.

Aber sie schließen es nicht generell aus?

Es muss natürlich Ziel sein. Maß-

nahmen weiter zu entwickeln, die dann auch in einer kapazitätsintensiveren Zeit genutzt werden können. Das muss nicht der Peak sein. Aber warum soll man nicht in der Lage sein, in einem nächsten Schritt die jetzige Maßnahme von bisher 23 bis 5 Uhr auf 22.30 bis 5.30 Uhr auszudehnen oder diese Anflugverfahren auch mal an einem Wochenende in einer verkehrsarmen Zeit zu nutzen?

Herr Flasbarth, in Frankfurt wird mit neuen Anflugverfahren versucht, die Höchstbelasteten zu entlasten. Wie schätzen Sie das ein?

Flasbarth: Bei den veränderten Anflugverfahren in Frankfurt war das Umweltbundesamt beteiligt. Wir haben unsere Zustimmung erteilt, weil hierdurch die Lärmbelastung reduziert werden kann.

Herr Flasbarth, was wünschen Sie sich vom Vorstandsvorsitzenden des größten deutschen Flughafens?

Flasbarth: Wichtig ist, dass die Ziele des Umweltschutzes ganz allgemein – Fluglärm ist eines davon, Ressourcen und Klimaschutz andere – Top-Priorität für einen Flughafenbetreiber haben. Wir haben einen guten Dialog mit dem Frankfurter Flughafen begonnen und wollen diesen Dialog auch gemeinsam fortsetzen.

Sie sind ja früher eher zu den Gegnern gerechnet worden.

Flasbarth: Das kann man so nicht sagen, weil wir beide ja noch nicht so lange in unserem Amt sind...

Schulte: ... wir haben uns zumindest nie als Gegner bezeichnet, darauf legen wir doch mal Wert...

Flasbarth: Wir haben beide in unserem Job fast gleichzeitig angefangen und haben wechselseitig den Kontakt gesucht. Generell ist es so, dass die frühere reine Konfrontation zwischen Umweltschutz und wirtschaftlicher Entwicklung sicherlich punktuell noch zu finden ist, sie ist aber zum Glück für beide Seiten abnehmend. Ein moderner Manager kann sich aus meiner Sicht nicht mehr gegen den Umweltschutz definieren, und ein moderner Umweltschützer nicht mehr gegen wirtschaftliche Entwicklung.

Was wünschen Sie sich vom Präsidenten des Umweltbundesamtes, Herr Schulte?

Schulte: Ich kann nur unterstützen, was Herr Flasbarth sagt. Wir haben heute eine Situation, in der wir einerseits sehr wohl wissen, dass wir Verantwortung für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung eines Unternehmens haben, dies aber im Einklang machen müssen mit der Natur und unserer Region. Die Frage ist letztlich, wie pendele ich das ein, wie setze ich die Akzente. Es geht aber nicht um fundamentale Widersprüche. Ich wünsche mir, dass wir diesen Dialog fortsetzen, weil er gegenseitig Impulse setzt. Ich wünsche mir eine gute Zusammenarbeit. Gerade bei Flugroutenführungen ist das UBA ein wichtiger Partner, aber auch, um Ideen zu geben und neue Ansätze auf den Prüfstand zu stellen.

Interview: Jürgen Schultheis