

**„Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen
wie die Cholera und die Pest“ hat der Mediziner und Bakteriologe Robert Koch bereits vor 100 Jahren gesagt.
(11.12.1843 - 27.05.1910)
Ich bin überzeugt, die Zeit ist gekommen.**

Mein Name ist Dietrich Elsner, ich bin Sprecher des Arbeitskreis Fluglärm Mainz-Lerchenberg und Koordiniere die Initiativen Fluglärm in Mainz und Rheinhessen.

Ich wurde aufmerksam auf das, was über unseren Köpfen passiert, als seit April 2001 die Flugzeuge plötzlich sehr viel tiefer und in großer Anzahl über unser Haus flogen.

Sehr viel früher, bereits Anfang der 70ziger Jahre, hat der von mir hoch geschätzte frühere Bürgermeister der Stadt Dr. Josef Hofmann bereits in Zeitungsartikeln vor einer Lärmbelastung gewarnt, die vom Frankfurter Flughafen auf unsere Stadt zukommt. Damals habe ich das nicht ernst genommen, heute muss ich sagen: „Er hatte recht“.

Die Unruhen um die Startbahn 18 West, Anfang der 8ziger Jahre, habe ich aus großer Distanz verfolgt, ohne zu realisieren, dass diese Entwicklung einmal erheblichen Einfluss auf unser Leben hier in Mainz haben wird. Beruhigend war vor allen die Aussage von Ministerpräsident Holger Börner (SPD), dass es nach diesem Ausbau keine weitere Entwicklung des Flughafens außerhalb des Zaunes mehr geben würde. Nur 13 Jahre später fordert die Lufthansa den Bau einer weiteren Start und Landebahn, worauf unter Ministerpräsident Hans Eichel eine Mediationsgruppe eingesetzt wurde, die Ergebnis-offen über die Erweiterungsforderung der Lufthansa arbeiten sollte. Schnell hat sich aber unter Ministerpräsident Roland Koch heraus gestellt, dass nicht mehr über das OB, sondern nur noch über das WIE gesprochen wurde. Sowohl in der Mediationsgruppe, als auch in der Besetzung der drei Laien-Mediatoren waren die Menschen der Region unterrepräsentiert. Was sich in den Nachfolge-Gremien fortgesetzt hat.

Trotzdem wurde von den Mediatoren ein Ergebnis produziert, dass von verschiedenen Interessengruppen, u.a. der Lufthansa durch Protokollnotizen relativiert wurde. Darin enthalten war

1. Die **Optimierung** des bestehenden Systems. Das wurde zu Gunsten der Fraport aber gegen die Menschen der Region durchgeführt.
2. **Ausbau** durch eine zusätzliche Bahn, ohne Festlegung auf eine Bahnvariante. Die Nordwest-Bahn wurde gegen alle Widerstände, unter Nutzung des Sofortvollzuges bereits in Beton gegossen.
3. **Regionales Dialogforum** wurde ebenso einseitig besetzt, wie die Mediation.
4. **Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr** wurde von der Lufthansa von Anfang an bekämpft und bereits im Antrag der Fraport durch Ausnahmen aufgeweicht. Entgegen des Antrages hat die hessische Landesregierung in der Betriebsgenehmigung zusätzlich zu den Ausnahmen, 17 Flüge in der Zeit von 23 bis 5 Uhr festgeschrieben.
5. **Anti-Lärm-Pakt**, hier ist so gut wie nichts geschehen.

Die erste Maßnahme der Optimierung, konnten wir dann auf dem Lerchenberg und in den anderen südlichen Stadtteilen ab April 2001 spüren. Der Frankfurter Schweinhaken wurde eingeführt mit einem Gegen- und Voranflug, der weit nach Rheinhessen hinein recht.

Eine Bürgerinitiative unter Führung des Heidesheimer Bürgers Jörg Reppel und die Stadt Mainz haben gegen die Fluglärmbelastung durch diese Verfahrensänderung vor dem hessischen Verwaltungsgerichtshof geklagt und sind abgewiesen worden, weil 45 Dezibel Durchschnittschallpegel ja kein Lärm wäre.

Es folgt die Zeit der Planung und Diskussion mit der Umweltverträglichkeitsprüfung, in deren ersten Vorabversion klar zum Ausdruck gebracht wurde, dass ein weiterer Ausbau nicht raumverträglich wäre. Diese Aussage wurde dann auf betreiben der hessischen Landesregierung in „bedingt raumverträglich“ geändert. Damit wurde das Tor zur Erweiterung aufgestoßen.

Der Raumordnungsplan und der Landesentwicklungsplan musste mehrfach revidiert werden und war bis kurz vor der Planfeststellung nicht rechtsgültig.

Der Landesregierung Rheinland-Pfalz wurde die Entwicklung eines Flughafensystems Frankfurt-Hahn versprochen. Das hat dazu geführt, dass unsere Landesregierung ihr Einspruchsrecht für Länder übergreifende Planungen nicht wahr genommen hat. Sie hat sich darauf beschränkt die Einwendungen der Stadt Mainz gegen den Landesentwicklungsplan an die hessische Landesregierung weiter zu geben, die ebenso vom Tisch gewischt worden sind, wie später die 150.000 Einwendungen gegen die Planfeststellung.

Die erste Offenlegung des Planfeststellungsantrages im gesamten Rhein-Main-Gebiet einschließlich aller Ortsverwaltungen in Mainz brachte 130.000 Einwendungen – 15.000 alleine aus Mainz. In 101 Tagen Anhörungstermin durch den Regierungspräsidenten Darmstadt wurden diese Einwendungen in Offenbach besprochen. Kein einziges Problem der Bürgerschaft wurde gelöst – die eigentliche Aufgabe eines Anhörungstermins.

Der Anhörungsbericht des RP-Darmstadt, der danach der Planfeststellungsbehörde zugestellt wurde, enthielt aber weitgehend alle angesprochen Probleme.

Auf Grund der Ergebnisse des Anhörungstermins musste der Planfeststellungsantrag geändert und erneut offen gelegt werden. Die ursprünglich für das Jahr 2015 prognostizierten 657.000 Flugbewegungen wurden auf das Jahr 2020 auf 701.000 Flugbewegungen hochgerechnet. Auch auf Nachfrage wurde kein Ziel der Entwicklung genannt. In der Presse wurde nur auf die Konkurrenz-Situation mit anderen europäischen Flughäfen und vor allen auf Dubai hingewiesen, wo derzeit ein Flughafensystem mit 8 Parallelbahnen entsteht.

Es ist daher davon auszugehen, dass Fraport plant aggressiv mit dem Markt weiter zu wachsen. Unabhängige internationale Flughafenexperten haben in Simulationen ermittelt, dass der Flughafen mit dem jetzigen Vier-Bahnen-System über 900.000 Flugbewegungen abwickeln kann, sicher unter Vernachlässigung jedes Lärmschutzes der Menschen. Der Flughafen soll weiter wachsen. Bereits heute wollen 55% der Passagiere überhaupt nicht ins Rhein-Main-Gebiet, sondern steigen nur um. Das bringt doppelten Lärm beim Landen und beim Starten. Mit weiterem Wachstum wird auch dieser Prozentsatz steigen. Das bringt der Fraport, aber nicht der Region Gewinn. Arbeitsplätze entstehen primär im Niedriglohnsegment.

Am 20 Januar 2007 titelt die Frankfurter Allgemeine Zeitung: „Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau“. Gegen die zweite Offenlegung sind erneut ca. 20.000 Einwendungen eingegangen.

Am 17.12.2007 erging dann die Planfeststellung.

Eine Planfeststellung, die an sich, nach der Intension des Verwaltungsverfahrensgesetzes von unabhängigen, auf das Grundgesetz vereidigten Beamten durchzuführen ist. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass sich die Fraport im überwiegenden Besitz der hessische Landesregierung befindet und die Planfeststellungsbehörde ebenfalls zur hessischen Landesregierung gehört.

701.000 Flugbewegungen bis 2020 und weiteres Potential bis über 900.000.

Im Jahresschnitt 150 Bewegungen in der Zeit von 22 bis 6 Uhr.

17 Bewegungen in der Zeit von 23 bis 5 Uhr plus

 Verspätungen und Verfrühungen, Messflüge, Notfälle und hoheitliche Flüge.

150.000 Einwendungen führen zu zwei Sätzen in sieben Zeilen der Planfeststellung

260 Klagen gegen die Planfeststellung wurden eingereicht einschließlich der Klage der Stadt Mainz und 7 Privatpersonen aus Mainz und Rheinhessen.

 11 Musterklagen wurden vor dem VGH-Kassel verhandelt,

 Gegen 10 Urteile wurden Revisionen vor den Bundesverwaltungsgericht beantragt.

 Die Verhandlung für den 13.3.2012 angesetzt.

 Auch gegen diese Urteile erwarte ich Revisionsanträge. Der Gerichtsweg kann bis nach Straßburg gehen.

Nach Rechtskraft der Musterklagen wird der hessische Verwaltungsgerichtshof versuchen die restlichen ca. 250 Klagen auf dem Verwaltungsweg zu entscheiden. Hier kommt es dann auf die Sach- und Fachkenntnis unserer Rechtsanwälte an, nachzuweisen, dass die offenen Klagen mit den Musterklagen nicht zu vergleichen sind, wodurch es zu erneuten Verhandlungen und Revisionen kommen wird.

Das ist ein langer Weg.

**Aber wenn unser Rechtsstaat bestand haben soll, dürfen die Gerichte sich in ihrem Urteil nicht davon leiten lassen, dass die Bahn auf Grund des Sofortvollzuges bereits gebaut ist.
Rein rechtlich gibt es sie noch nicht. Sonst wäre unser Rechtstaat ausgehebelt.**

Bereits lange vor meinem eigenen Engagement hatten sich Gruppen gebildet, die sich mit all Ihrer Kraft gegen die Entwicklung der Fluglärmbelastung zur Wehr gesetzt haben.

- Da ist sicher die Bürgerinitiative Mainz zu nennen, deren Mitglieder schon die Auseinandersetzung um die Startbahn 18 West hautnah miterlebt haben.
- Da ist auch die „Gesellschaft für humane Luftfahrt“ (GHL) zu nennen, die sich auf Details der Lärmbelastung über Mainz konzentriert und heute von Herrn Herzer geführt wird.
- Da ist auch der Vorstand der evangelischen Kirchengemeinde in Marienborn zu nennen, der sicher auch motiviert durch den damaligen Vorstand der GHL Herrn Bernhard, seit 2001 aktiv ist und tief in die Strukturen der evangelischen Landeskirche in Hessen und Nassau wirkt.
- Aber auch die Gruppe um Herrn Reppel, der sich in der Organisation „Bürger gegen Fluglärm in Rheinhessen“ einen Namen gemacht hat.
- Aber auch der Arbeitskreis Fluglärm Mainz-Lerchenberg, der sich im Mai 2000 auf Grund der zunehmenden Belastung von Landeplatz Finthen gegründet hat. Bei der Vertragsgestaltung mit den Luftfahrtverein Finthen hat der AK-Lerchenberg zusammen mit der GHL beratend mitgewirkt. Nur mit

der Forderung den Platz als „Sonderlandeplatz“ statt als „Verkehrslandeplatz“ zu betreiben, konnten sich die Bürgerinitiativen nicht durchsetzen. Eine in dieser Hinsicht ergangene Verfassungsbeschwerde ist zwar abgewiesen worden, in der Begründung wurde jedoch die Rechtmäßigkeit der Genehmigung ohne formelles Verfahren mit Bürgerbeteiligung nach dem Luftverkehrsgesetz in Frage gestellt. Auch ist festzustellen, dass die vereinbarte maximale Anzahl von Flugbewegungen pro Jahr überschritten werden und der Vertrag nicht konsequent durchgesetzt wird. Seit dem 19. April 2001 konzentriert sich der Arbeitskreis zunehmend auf die Belastung die vom Frankfurter Flughafen ausgeht.

Mit dem Planfeststellungsantrag der Fraport hat in allen Gruppierungen das Bewusstsein über die Brisanz der Entwicklung erheblich zugenommen. Das führte zu dem Versuch alle Gruppen unter einer gemeinsamen Zielsetzung zusammen zu führen.

In einer Sitzung auf dem Lerchenberg wurde von den Gründungsmitgliedern eine Kooperation mit einer gemeinsamen Zielsetzung **„Fluglärm mindern – Ausbau verhindern“** unter dem Namen **„Initiativen Fluglärm in Mainz und Rheinhessen“** und eine enge Zusammenarbeit mit der Stadt Mainz beschlossen. Es wurde Wert darauf gelegt, dass alle Mitglieder selbstständig sind, sich aber den gemeinsamen Zielen verpflichten. Gründungsmitglieder waren:

- Arbeitskreis Fluglärm Mainz-Lerchenberg
- Bürger gegen Fluglärm in Rheinhessen
- Gesellschaft für humane Luftfahrt Mainz e.V.
- Mainzer Bürgerinitiative gegen die Flughafenerweiterung Rhein-Main
- Bund für Umwelt und Naturschutz e.V." (BUND) Landesverband Rheinland-Pfalz
- Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) Landesverband Rheinland-Pfalz
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- NaturFreunde Rheinland-Pfalz / Umwelt
- Kirchenvorstand der Ev. Kirchengemeinde Mainz-Marienborn

Über die „Mainzer Bürgerinitiative gegen die Flughafenerweiterung Rhein-Main“, das Mitglied des „Bündnis der Bürgerinitiativen – Kein Flughafenausbau – Nachtflugverbot von 22 – 6 Uhr – Für eine lebenswerte Region Rhein-Main“ ist, kooperieren die „Initiativen Fluglärm in Mainz und Rheinhessen“ intensiv mit allen Bürgerinitiativen im Rhein Main Gebiet.

Hier wird das Netzwerk weiter gesponnen zu der Kooperation mit den Städten und Kommunen, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm und in die europäischen Organisationen gegen die Fluglärmbelastung.

Inzwischen sind weitere Arbeitsgruppen und Vereine dazu gestoßen:

- Der Arbeitskreis Hechtsheim
- Der Verein „Für ein lebenswertes Mainz und Rheinhessen – Gegen Fluglärm und den Ausbau des Frankfurter Flughafens e.V.“ der 7 Privatkläger in ihren auf das Gemeinwohl gerichteten Klagen unterstützt.
- Der Arbeitskreis Schwabenheim
- Der Arbeitskreis Bretzenheim / Marienborn
- Fluglärmbeauftragter der Verbandsgemeinde Bodenheim
- Der Verein „Initiative gegen Fluglärm in Rheinhessen e.V.“ mit einer starken Gruppe aus Nierstein / Oppenheim
- Fluglärmbeauftragter der VG Verbandsgemeinde Nieder-Olm
- Der Arbeitskreis Laubenheim
- Der Verein für die Erhaltung und Förderung der Lebens-, Wohn- und Arbeitsqualität
- Der Verein „Initiative gegen Fluglärm Mainz Oberstadt e. V.“
- Die Bürgerinitiative Mainz-Weisenau

Kooperative Mitglieder

- Arbeitskreis Nierstein
- Arbeitskreis Heidesheim / Wackernheim
- Arbeitskreis Ingelheim

Als Aufgabenstellung wird die Information und Aufklärung von Bürgern, Verwaltungen, Regierungen und politischen Parteien in den Kommunen, dem Land und im Bund definiert. Das erfolgt über Öffentlichkeitsarbeit in Presse Funk und Fernsehen ebenso wie in persönlichen Gesprächen und Briefen.

Schriftstücke von besonderer Tragweite werden nach einem vollständigen Genehmigungsprozess aller Mitglieder unter dem Firmierung „Initiativen Fluglärm in Mainz und Rheinhessen“ an Unternehmen, Behörden und Regierungen gegeben und repräsentieren damit die breite Interessenvielfalt der angeschlossenen Verbände, Vereine, Bürgerinitiativen und Arbeitsgruppen.

Zusätzlich wurde in der Mittleren Bleiche 37 eine Geschäftsstelle eingerichtet, in der die Bürger sich über unsere Arbeit und Ziele informieren können.

Durchführung von Aktionen, die der Zielsetzung dienen:

- Bürgerversammlungen
- Informationsveranstaltungen
- Waldbesetzung Kelsterbach
- Bürgerbegehren Kelsterbach
- Informationsstände
- Fachgespräche mit DFS und Fraport, Verwaltungen und Regierungen
- Demonstrationen zur Information der Bürger und zum Wachrütteln der Politik
- Die Kirchen gestalten ökumenische Gottesdienste und Kirchentage
 - Sie sorgen sich um den Schutz der Ihnen anvertrauten Kinder
 - Sie sehen die freie Religionsausübung besonders im Freien und auf Friedhöfen gefährdet
 - Die Kirchenvorstände haben das übergreifende Ziel zur Erhaltung der Schöpfung definiert, um dass sie kämpfen wollen
- Die Ärzteschaft der Uni und der katholischen Krankenhäuser sowie der niedergelassenen Ärzte organisieren sich ebenfalls und kooperieren mit den Bürgeraktivitäten.

Große Demonstrationen wurden durchgeführt in

- Wiesbaden
- Frankfurt
- Kelsterbach
- Kassel
 - Fahrradtour zur Eröffnung der Verhandlung der Musterklagen
- Am Flughafen
 - Wir wurden zuerst in die hinterste Ecke des Busbahnhofs geschoben
 - Internationaler Flash-Mob an vielen europäischen Flughäfen zur gleichen Zeit (noch illegal aber unter dem Schutz der Polizei vor der Security der Fraport)
 - Angemeldete Aktion im Terminal 1 als Gegendemonstration zum Volksfest der Fraport, nachdem das Bundesverwaltungsgericht festgestellt hat, dass Demonstrationen, von überwiegend im öffentlichen Besitz befindlichen Unternehmen, dem Demonstrationsrecht nach Artikel 8 GG unterliegen.
- In Mainz am 19. Februar 2011 vor der Wahl in Rheinland-Pfalz
- Mainz-Wiesbaden am 22. Oktober 2011 einen Tag nach der Inbetriebnahme der Nordwest-Bahn
- Regelmäßige Montagsdemonstrationen im Flughafen-Terminal um 18:00 Uhr
 - Start am 12.11.2011 letzte in diesem Jahr am 19.12.2011
 - Angewachsen auf viele tausend Teilnehmer
 - **Wird weiter geführt ab 16.1.2012** und müssen so lange laufen bis die Fraport und / oder die Politik Abhilfe geschaffen hat.
- Vorbereitung einer Großdemonstration am 4.2.2012
- Vorbereitung einer Aktion in Leipzig zur Eröffnung der Revisionsverhandlung am 13.3.2012
- Vorbereitung einer bundesweiten Demo-Aktion am 24.3.2012

Länger als 15 Jahre haben wir versucht bei den Entscheidern mit sachlicher Argumentation Gehör zu bekommen. Man hat uns nicht verstanden in Rheinland-Pfalz, in Hessen in Berlin und Bonn, bei der Bundesregierung, bei der Fraport, bei der DFS. Selbst die Medien hatten zum Teil große Schwierigkeiten unsere Argumente aufzunehmen.

Mit den Montagsdemonstrationen haben wir es in die überregionalen Medien geschafft. Die überregionale Presse berichtet breit. Von der Fraport und der DFS hört man Zwischentöne. Unsere Landesregierung scheint unser Problem zur Kenntnis genommen zu haben und versucht durch Bundesratsinitiativen mit der Kooperation anderer Bundesländer auf die Lärmgesetzgebung Einfluss zu nehmen. Harmonisierung ist hier das Schlagwort. Wenn Lärm krank macht, nur das kann der Grund für eine Lärmgesetzgebung sein, dann macht öffentlicher Lärm genau so krank wie privat verursachter Lärm, der weitgehend zufrieden stellend gesetzlich geregelt ist. Alle Bundestagsabgeordneten aus Rheinhessen sind auf unserer Seite. Manche riskieren sogar ihre politische Karriere, indem sie sich gegen die Fraktionsdisziplin stellen.

Wir sind auf dem richtigen Weg. Den müssen wir weiter gehen. Solidarität ist gefragt, auch wenn des einen oder anderen individuelle Problem gelöst sein sollte.

Wir brauchen noch weit mehr Unterstützung aus der Bürgerschaft. Dann kann der Erfolg nicht ausbleiben.

Dietrich Elsner, Bürgerversammlung, Mainz, den 13.12.2011