

Fluglärm

Ausgangssituation

Offenbach liegt unter 3 Anflugbahnen und 3 Abflugrouten des Frankfurter Flughafens. Nach dem Planfeststellungsbeschluss vom Dezember 2007 und der Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn hat sich der Lärmteppich über Offenbach noch erheblich nach Norden hin vergrößert. Das zeigt auch die nebenstehende Kartierung. Und natürlich ist die Fluglärmbelastung nicht an der Grenze der Fluglärmschutzgebiete vorbei. Die Belastung durch Fluglärm beeinträchtigt die Lebensqualität im Stadtgebiet, kann nach Auffassung der Stadt Offenbach und der Bürgerinitiative Luftverkehr Offenbach (BIL) die Gesundheit gefährden und schränkt eine sinnvolle Stadtentwicklung ein. Gegen diese heutigen und weiter zu erwartenden Belastungen hat sich die Stadt Offenbach, die BIL, aber auch Bürger und Bürgerinnen der Stadt Offenbach mit zahlreichen Aktionen gewehrt. Entsprechende juristische Verfahren haben vor den Gerichten leider nicht den erwarteten Erfolg gebracht. Noch immer sind verschiedene Klageverfahren aus dem Rhein-Main-Gebiet anhängig. Trotzdem konnten wertvolle Nachtflugbeschränkungen in der Zeit zwischen 23:00 und 05:00 Uhr für geplante Flüge durchgesetzt werden.

Der Lärmteppich über Offenbach ist größer geworden. Die von der FRAPORT AG überzogen prognostizierte und vom Bundesverwaltungsgericht akzeptierte Lärmbelastung mit bis zu 701.000 Flugbewegungen im Jahr (Fbw/a) ist bislang nicht eingetreten. Im Jahr 2017 lagen die Flugbewegungen bei etwa 476.000 Fbw/a (d.h. mehr als 200.000 Starts und Landungen über Offenbach). Die heutige Verteilung der Flugbewegungen über dem Stadtgebiet hat dazu geführt, dass im südlichen Stadtgebiet (Bieber, Tempelsee, Rosenhöhe/Lauterborn) die Lärmbelastung leicht gegenüber dem Stand vor Eröffnung der NW-Bahn zurückgegangen ist. – Das ist hier wie im übrigen Stadtgebiet wesentlich dem ausbleibenden Wachstum der Flugbewegungen geschuldet. Häufigere Ostwetterlagen tun ein Übriges. Die bislang verkündeten, getesteten und in Kraft gesetzten aktiven Lärmschutzmaßnahmen haben bislang wenig zu einer spürbaren Reduzierung des Lärms beigetragen.

An der Messstelle des Deutschen Fluglärmdienstes (DFLD) am Neubau der Leibnizschule (betrieben von der BIL und der Stadt Offenbach) werden z. Zt. etwa nachfolgende Lärmbelastungen gemessen (beispielhaft):

- 17.02.2018 – Betriebsrichtung 25-West (**Landungen über OF**), ganztags:
Einzelschallergebnis: 75 gemessene Überflüge; Masse der Überflüge zwischen 60 und 70 dB(A); max. Überflug 73 dB(A)
Dauerschallpegel (Leq3): 49,9 dB(A) Flüge; Gesamtlärm 51,8 dB(A).
- 25.02.2018 – Betriebsrichtung 07-Ost (**Starts über OF**), ganztags:
Einzelschallergebnis: 46 gemessene Überflüge; Masse der Überflüge zwischen 65 und 70 dB(A); max. Überflug 71 dB(A)
Dauerschallpegel (Leq3): 43,3 dB(A) Flüge; Gesamtlärm 49,5 dB(A).

Weitere Messstellen gibt es in Bieber (Aussichtsturm) und am südl. Rand Lauterborn (beide FRAPORT AG) sowie am Alten Friedhof (Umwelt- und Nachbarschaftshaus) und eine weitere des DFLD ohne Ortsangabe.

Ziele und Maßnahmen

„Der Himmel über Offenbach muss leiser werden!“, so lautet ein oft gebrauchter Slogan im Zusammenhang mit dem Fluglärm und eine weit verbreitete Erwartung in Offenbach. Aber gegenüber welchem Niveau: Gegenüber dem Prognoselärm (Hessisches Verkehrsministerium und Luftverkehrswirtschaft) oder gegenüber dem Bestand, wie Stadt und BIL fordern?

In diesem Zusammenhang wurden in zahlreichen Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung, in Resolutionen der Oberbürgermeister aus der Region unter Beteiligung Offenbachs, auf öffentlichen Veranstaltungen und Aktionen umfangreiche Forderungen und Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele verfasst.

Es ergeben sich grob vier Bereiche:

- **Bewahrung** des Status quo bzw. **gefundener Regelungen** aus dem Planfeststellungsbeschluss. Dazu gehört in erster Linie die Nachruhe von 23:00 bis 05:00 Uhr (Einhaltung der Regelung auch im Zusammenhang mit Billigfliegern und Beschränkung der Ausnahmegenehmigungen). Ziel bleibt die Ausweitung auf die gesetzliche Nacht von 22:00 bis 06:00. - Aber auch die Einhaltung der Flugrouten. Ein auf Offenbach bezogenes Fluglärmmonitoring wäre hier hilfreich und anzustreben.
- **Aktive Lärmschutzmaßnahmen.** Der Katalog von Maßnahmen ist umfangreich. Breiter bekannt und in Kraft sind die „Lärmpausen“ und die „Lärmobergrenze“. Dazu gehören z. B. Anhebung von Anfluggleitwinkel, Curved Approach, Rückverlegung der Landeschwelle, Pilotenassistenzsystem usw. Die bislang getroffenen Maßnahmen sind unzureichend für eine spürbare Verbesserung in Offenbach. Hier bedarf es mehr als nur „den Fuß in der Tür“ zu haben. Auch die bundes-gesetzlichen Rahmenbedingungen müssen zu Gunsten des Lärmschutzes verbessert werden. – Einzelmaßnahmen (z.B. Verschärfung der Entgeldordnung für laute Flugzeuge) erreichen stets nur eine begrenzte oder erst langfristige Wirkung; die Flughafenkonfiguration begrenzt diese Maßnahmen und ist weiter kritisch zu betrachten.
- **Passiver Lärmschutz / Schutzzonen.** Passiver Schallschutz in Offenbach in der Nachtschutzzone wird auf Grundlage der bisherigen Regelungen nur ungenügend bezahlt. Eine Entschädigung für eingeschränkte Nutzung privater Außenbereiche gibt es in Offenbach gar nicht. Hier werden Verbesserungen erwartet. – In der Tagschutzzone sind Neubauten und erhebliche Erweiterungen lärmsensibler Einrichtungen (z. B. KITAS und Schulen) nur mit Ausnahmegenehmigung zulässig. Weitere bauliche Beschränkungen gibt es im Siedlungsbeschränkungsbereich. Die Stadt Offenbach erwartet hier eine Verbesserung ihrer Situation durch Anpassung dieser Zonen an die Regelung der Lärmobergrenze.
- **Regionalfond.** Der vom Forum Flughafen Frankfurt und Region (FFR) getragene Regionalfond dient dem Ausgleich kommunaler Nachteile durch Belastungen aus dem Flughafen. Die Stadt Offenbach erwartet hier eine finanziell bessere Ausstattung und eine Verstärkung dieses Fonds.

Sowohl die Stadt Offenbach und schon gar nicht die BIL haben direkte Mittel zur Umsetzung ihrer Ziele und Maßnahmen. Die juristischen Mittel sind z.Zt. ausgeschöpft. Stadt und BIL sind darauf angewiesen, Druck zu erzeugen, um die Verantwortlichen zu entsprechenden Schritten zu bringen. – Die Stadt Offenbach ist daher aktiv in der Fluglärmkommission und im Forum Flughafen und Region. Sie beteiligt sich am Zusammenschluss betroffener Kommunen in der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft (KAG) und an sonstigen interkommunalen Aktivitäten.

Bundesvereinigung gegen Fluglärm – Die BIL ist Mitglied im Bündnis der mehr als 80 Bürgerinitiativen im Rhein-Main-Gebiet (BBI). Gemeinsam findet ein Austausch auch national und international mit Bürgerinitiativen statt. Es wird u.a. die Öffentlichkeitsarbeit und viele Veranstaltungen z. B. die Montagsdemonstrationen im Terminal 1 des Flughafens organisiert. In Offenbach wurden zusammen mit der Stadt Offenbach u.a. Beteiligten sowie hiesigen Bürger/innen zahlreiche Aktionen und Veranstaltungen organisiert. Das soll auch in Zukunft so sein.