

Diese verflixten Flugzeuge

Neue Landebahn: Was Kasseler Richter ignoriert haben, soll Leipziger überzeugen

Von Marcus Reinsch

Offenbach ■ In Offenbachs Kampf gegen den Flughafen-ausbau ist eine der letzten Weichen für eine Entscheidung über die Zukunftsfähigkeit der Stadt gestellt. Sie weist nach Leipzig. Dort wird sich das Bundesverwaltungsgericht mit der Offenbacher Revision gegen den zuletzt vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Kassel für teils unzulänglich erklärten, ansonsten aber durchgewunkenen Planfeststellungsbeschluss für die Flughafen-erweiterung beschäftigen.

Alle Argumente wurden fristgerecht gen Osten verschickt. Hinterher reisen werden der Stadtrat Paul-Gerhard Weiß, der Flughafenberater Dieter Faulenbach da Costa und der Anwalt Rainer Geulen wohl frühestens Ende dieses, Anfang nächsten Jahres. Aber erstmal wird sowieso auf die Gegner - die ebenfalls klagende Flughafenbetreiberin Fraport, das Land Hessen, der VGH - geschimpft. So wie gestern, als Weiß und seine Widerstandskämpfer die Strategie für Leipzig erklärten. Kurz: Sie wollen es bis zum Ende ausfechten. Nicht nur für das Nachtflugverbot, wie Medien zwischenzeitlich zu Weiß' Entsetzen falsch berichtet hatten, sondern gegen „das gesamte Vorhaben Flughafen-ausbau“.



Würden sich Flieger über Waldheim zum Landen „anstellen“, wären auch bisher ruhige Gebiete verlärm. Grafik: Stadt

Scheitert die Stadt auch in Leipzig, bliebe nur noch ein Hilferuf Richtung Karlsruhe, zum Bundesverfassungsgericht. Weiß mag noch gar nicht dran denken und zeigt sich bis auf Weiteres optimistisch, dass schon vorm Verwaltungsgericht Gerechtigkeit zu finden sein wird.

Die sähe aus Offenbacher Perspektive bekanntlich folgendermaßen aus: Keine zusätzliche Landebahn für den Flughafen. Oder eben: Eine Landebahn, deren Nebenwirkungen aber fair verteilt statt vor allem auf Offenbach abgewälzt werden. Denn kommt alles, wie es bisher

geplant und legal ist, werden die Entwicklungschancen der Stadt unter einen Lärmteppich gekehrt. Im größten Teil Offenbachs dürften ohne schwer bis gar nicht zu kriegende Ausnahmegenehmigung keine Wohngebiete mehr ausgewiesen, geschweige denn „lärmsensible Einrichtungen“ wie Kindergärten, Altenheime, Krankenhäuser gebaut oder - das gälte für 131 bestehende Einrichtungen - erweitert werden. Stattdessen wären hochgerechnet 85 Millionen Euro für Lärmschutzfenster und andere Schallbarrieren fällig. 86 000 Offenbacher, heißt es,

wären von solchen „Schutz-zonen“ betroffen.

Alles Katastrophen, die Anwalt Geulen auch schon in Kassel vorgetragen, die aber vom Gericht wegen des öffentlichen Interesses am Flughafen-ausbau als „zumutbar“ übergangen worden waren. Ebenso wie Verbesserungsvorschläge wie verschobene Anflugrouten und steilere Anflugwinkel, so dass die Flieger erst über dem Kaiserleigebiet richtig gedonnert hätten.

Unter anderem auf die Anprangerung dieses „vollständigen Ermittlungsausfalls beim aktiven Lärmschutz“ setzt die Stadt nun in Leipzig. Abgesehen davon, dass die Planfeststellung formal gegen das Raumordnungsgesetz verstoße, weil für die Landebahn kein „Standort“ festgelegt wurde, sondern nur ein „Vorranggebiet“.

Und nun gibt es für Offenbacher noch einen Grund mehr, eine Landebahn im längst abgeholzten Kelsterbacher Wald zu fürchten wie den Teufel: Flughafenberater Faulenbach da Costa zufolge hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) einen Eindrehbereich für Flugzeuge definiert, von dem bisher nie die Rede war. Er liegt zwischen Waldheim, Bürgel und Rumpenheim und damit genau in einem der wenigen Offenbacher Gebiete, die bisher eigentlich verschont waren.