

Wie Fluglärm geschützt wird

Geplante Verordnung zum Flughafenausbau bringt wenigen Ansprüche und vielen Beschränkungen

Von Matthias Dahmer

Offenbach ■ Wenn etwas geschützt werden soll, dann ist das ein Vorhaben, gegen das normalerweise nichts einzuwenden wäre. Anders bei den geplanten Fluglärm-Schutzzonen im Zuge des Flughafenausbaus. Sollten sie wie vorgesehen festgezurrst werden, könnte - abgesehen von erheblichen finanziellen Belastungen - ein Albtraum Offenbacher Stadtentwickler Wirklichkeit werden.

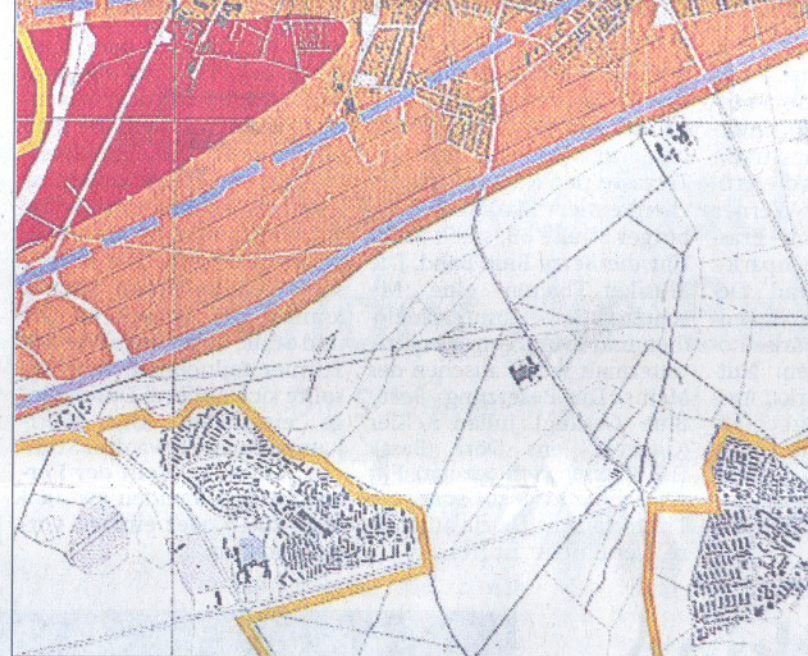
Aber von vorne: Nach dem Fluglärmschutzgesetz ist die Landesregierung verpflichtet, solche Schutzzonen per Verordnung festzulegen. Das Verkehrsministerium hat dafür auch schon die Vorarbeit geleistet und einen Entwurf der „Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Frankfurt Main“, wie das Regelwerk offiziell heißt, vorgelegt. Am 17. Juni wurde beschlossen, dass die betroffenen Kommunen dazu Stellung nehmen können. Sie haben dazu zunächst bis 17. August Zeit. Die Fluglärmkommission, die die Landesregierung berät und in der unter anderem der Flughafenbetreiber Fraport, die Lufthansa und Gemeinden rund um den Flughafen vertreten sind, hat eine Fristverlängerung bis 31. August beantragt.



ung berät und in der unter anderem der Flughafenbetreiber Fraport, die Lufthansa und Gemeinden rund um den Flughafen vertreten sind, hat eine Fristverlängerung bis 31. August beantragt.

Für Offenbachs Flughafenberater Dieter Faulenbach da Costa sind die vom Land beabsichtigten Schutzzonen, die aufgrund geänderter Berechnungsverfahren größer ausfallen als von Fraport 2009 vorgesehen, so etwas wie ein vergiftetes Geschenk: Grundsätzlich besteht in den drei Zonen zwar für vom Fluglärm Betroffene ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Doch nur in der sogenannten Tages-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone

muss der auch von Fraport bezahlt werden. Unter diese Zonen fallen in Offenbach der südliche Teil der Stadt inklusive des Bieberer Nordens. Die geplante neue Anflugroute entlang der Bahnlinie ist davon indes nicht erfasst. In der Tages-Schutzzone 2, die mit Ausnahme von Bürgel und Rumpenheim fast den ganzen Rest des Stadtgebiets umfasst, ist der Flughafenbetreiber nicht in der Pflicht. Dort müssen die Eigentümer der betroffenen Immobilien für den Schallschutz sorgen. Das heißt, Mieter hätten etwa einen Anspruch auf lärm-dämmende Fenster gegenüber ihren Vermietern. Allerdings sieht das Fluglärm-schutzgesetz vor, dass dieser Anspruch erst nach sechs Jahren entsteht. Begründung:



Nach der von der Landesregierung geplanten Verordnung wird fast das gesamte Stadtgebiet zur Fluglärm-Schutzzone. Die Folge sind massive Beschränkungen beim Bau von Wohnungen und städtischen Einrichtungen. Gleichzeitig besteht für Betroffene ein Anspruch auf passiven Schallschutz. In der roten Tages-Schutzzone 1 (links) sowie in der blau umrandeten Nacht-Schutzzone muss der Flughafenbetreiber Fraport die baulichen Maßnahmen bezahlen, in der orange gefärbten Tages-Schutzzone 2 der jeweilige Immobilien-Eigentümer. Die gestrichelte blaue Linie markiert die zunächst von Fraport vorgesehene Nacht-Schutzzone.

Die Schutzzonen nähmen die prognostizierte Zunahme des Luftverkehrs vorweg.

Welche finanziellen Dimensionen das annehmen kann, verdeutlicht Dieter Faulenbach da Costa an Beispielen: So müsste die Gemeinnützige Baugesellschaft Offenbach für ihren Wohnungsbestand rund 30 Millionen Euro locker machen, die evangelische Kirche wäre für die Umrüstung ihrer Kitas mit zwei Millionen dabei. „Insgesamt müsste die Stadt Offenbach 80 Millionen Euro für den Schallschutz ausgeben“, so Faulenbach.

Damit nicht genug: In allen drei Schutzzonen gelten in abgestufter Form Bauverbote, die nicht erst - wie die

Ansprüche auf passiven Schallschutz - nach sechs Jahren, sondern sofort greifen. In der Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone dürfen Wohnungen und sogenannte schutzbedürftige Einrichtungen wie etwa Schulen, Kitas und Seniorenheime nur mit verschiedenen Ausnahme-genehmigungen errichtet werden. In der Schutzzone 2 gilt das nur für die schutzbedürftigen Einrichtungen. Gegen diese Ausnahme-genehmigungen kann die Fraport klagen.

Was unternimmt nun die Stadt Offenbach gegen diese zu befürchtenden Folgen? „Wir sind zur Stellungnahme aufgefordert und werden zunächst überprüfen, ob die Da-

tengrundlage stimmt“, sagt Stadtrat Paul-Gerhard Weiß. Grundsätzliches Problem bei der Schutzzonenausweisung ist für ihn, dass man für die Bevölkerung einerseits möglichst viel von Fraport zu bezahlenden passiven Schallschutz herausholen möchte. Andererseits werde insbesondere durch die Verbote in der Schutzzone 2, in der ein Dauerschallpegel von 55 Dezibel erlaubt ist, die städtische Selbstverwaltung massiv eingeschränkt. Weiß: „Dass eine Stadt von der Größe Offenbachs derart in ihrer Entwicklung gehemmt wird, ist nach der Ablehnung der Nordwestbahn ja auch unser Hauptargument vor dem Bundesverwaltungsgericht.“

Die Leipziger Richter werden vermutlich Ende dieses, Anfang nächsten Jahres über die Klagen gegen den Ausbau entscheiden.

Thomas Jühe, Vorsitzender der Fluglärmkommission und Bürgermeister von Raunheim, ist da entspannter, dürfte sich mit seiner Ansicht aber nicht unbedingt sehr viele Freunde in Offenbach machen: Die Stadt Offenbach müsse sich bei dem Thema Schutzzonen endlich einmal entscheiden, meint Jühe. Sich eindeutig positionieren, ob es ihr um die Stadtentwicklung oder den Schutz der Bevölkerung gehe. Thomas Jühe: „Ich würde empfehlen, für den Schutz der Bevölkerung zu sorgen.“