

Freibrief für die Fraport

Stadt Offenbach lehnt die vom Land vorgesehenen „Lärmschutzbereiche“ ab

Von Thomas Kirstein

Offenbach ■ Stadtrat Paul-Gerhard Weiß (FDP) muss es immer wieder verdeutlichen, weil sich derartiger sprachlicher Widerstand nur schlecht einprägt: „Lärmschutzbereiche“, wie sie der Gesetzgeber über die Nachbarschaft des Flughafens legen will, sind keineswegs Zonen, in denen Menschen vor Fluglärm geschützt werden. Es sind vielmehr Zonen, in denen die Verursacher von Lärm vor juristischen Schritten der vom Lärm betroffenen Menschen geschützt sind.

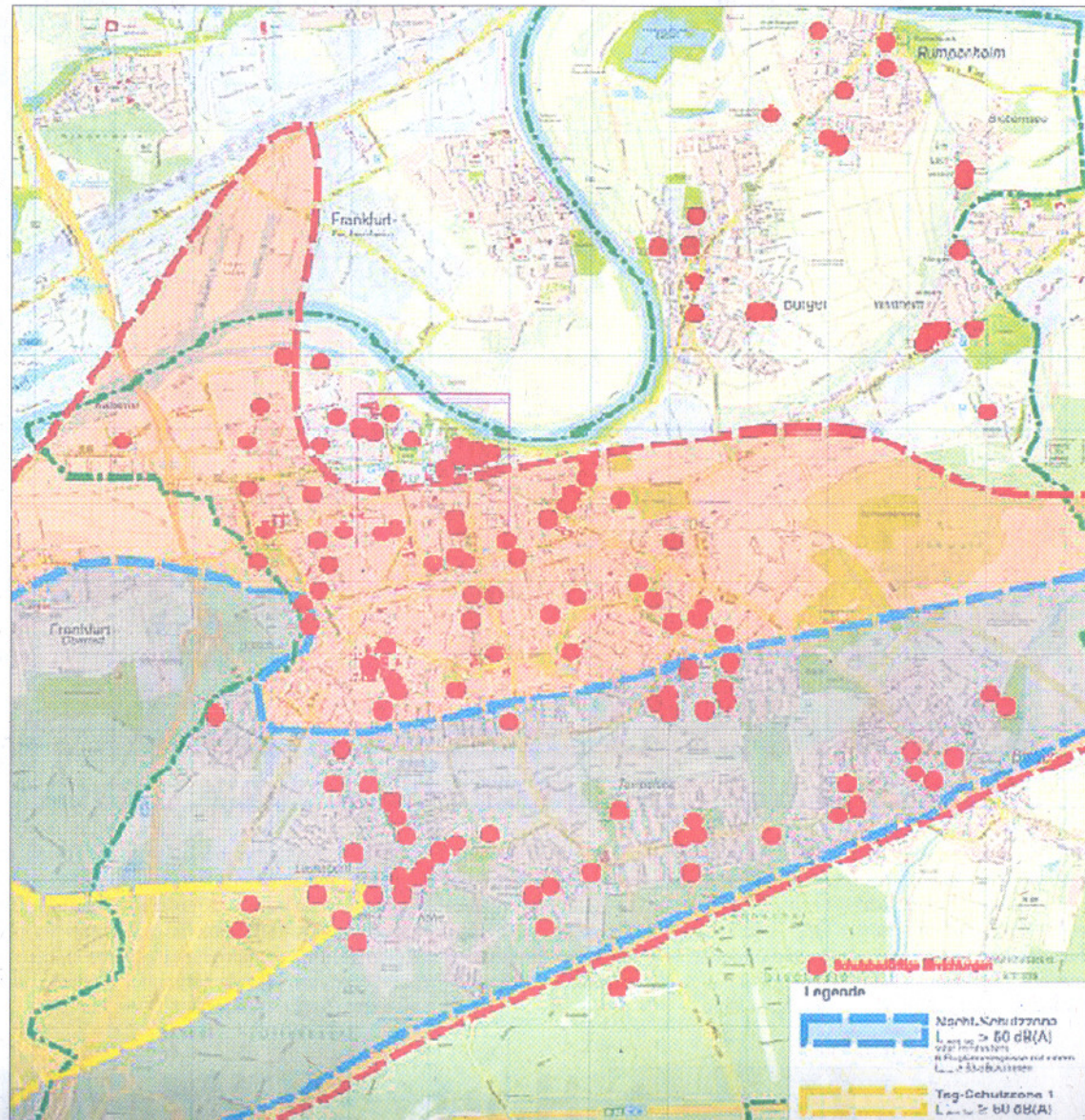
Und dieser „Schutz“ hat massive Folgen für die abgedeckten Kommunen. Was das von Weiß' Parteifreund Dieter Posch geleitete hessische Wirtschaftsministerium in seinem „Verordnungsentwurf zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt“ für Offenbach vorsieht, gilt denn auch als unzumutbar: Tritt die Verordnung mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest in Kraft, kann sich die Stadt bei ihrer Entwicklung kaum mehr rühren. Stadtrat Weiß nannte es „absurd und bundesweit beispiellos“, dass solche Zonen über eine bestehende Stadt gelegt würden.

So wird der Entwurf in einer offiziellen Stellungnahme abgelehnt. Stattdessen fordert Offenbach das Ministerium auf, „die völlig unzumutbaren Belastungen und die dadurch resultierenden Beschränkungen und Aufla-

sen darf, dürfen ohne Ausnahmegenehmigung keine „lärmsensiblen“ Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Altenheime oder Krankenhäuser mehr gebaut werden. Das hat Einfluss auf die Entwicklung von Wohngebieten wie das auf dem ehemaligen MAN-Gelände an der Senefelderstraße, auf die Hälfte des Hafens oder Bieber-Nord. Dort muss sich zudem in den nächsten sieben Jahren etwas tun, damit das bestehende Baurecht nicht verfällt. Insgesamt fallen 80 Prozent des Stadtgebiets unter Restriktionen.

Nach einer überschlägigen Kalkulation des städtischen Flughafenberaters Dieter Faulenbach da Costa kommen zudem auf Stadt und private Bauherren Kosten von 280 Millionen Euro zu: Die müssen für passiven Lärmschutz in Gebäuden in den gesetzlich verfügbaren Zonen investiert werden. Faulenbach nennt das „eine private und öffentliche Subvention des Fraport-Betriebs“. In der „Nachtschutzzone“ im Süden der Stadt werden hingegen Lärmschutzfenster in Schlafzimmern von Fraport bezahlt - allerdings erst nach sechs Jahren.

Was die Offenbacher nun zudem ins Feld führen: Es war einmal vor dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel, dass ihre Ängste vor den Ausmaßen und Auswirkungen der „Lärmschutzbereichen“ von Fraport-Vertretern als „aberwitzig überhöht“ und „aus dem Reich der Fantasie“ verhöhnt wurden. Jetzt sagt



Von Thomas Kirstein

Offenbach ■ Stadtrat Paul-Gerhard Weiß (FDP) muss es immer wieder verdeutlichen, weil sich derartiger sprachlicher Widersinn nur schlecht einprägt: „Lärmschutzbereiche“, wie sie der Gesetzgeber über die Nachbarschaft des Flughafens legen will, sind keineswegs Zonen, in denen Menschen vor Fluglärm geschützt werden. Es sind vielmehr Zonen, in denen die Verursacher von Lärm vor juristischen Schritten der vom Lärm betroffenen Menschen geschützt sind.

Und dieser „Schutz“ hat massive Folgen für die abgedeckten Kommunen. Was das von Weiß' Parteifreund Dieter Posch geleitete hessische Wirtschaftsministerium in seinem „Verordnungsentwurf zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt“ für Offenbach vorsieht, gilt denn auch als unzumutbar: Tritt die Verordnung mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest in Kraft, kann sich die Stadt bei ihrer Entwicklung kaum mehr rühren. Stadtrat Weiß nannte es „absurd und bundesweit beispiellos“, dass solche Zonen über eine bestehende Stadt gelegt würden.

So wird der Entwurf in einer offiziellen Stellungnahme abgelehnt. Stattdessen fordert Offenbach das Ministerium auf, „die völlig unzumutbaren Belastungen und die dadurch resultierenden Beschränkungen und Auflagen durch aktiven Lärmschutz deutlich zu reduzieren“.

Aktiver Lärmschutz heißt: alles technisch Machbare anzuordnen, was zu weniger Fluglärm über der Stadt führt; das sind geänderte Flugrouten und Anflugverfahren genauso wie ein echtes Nachtflugverbot.

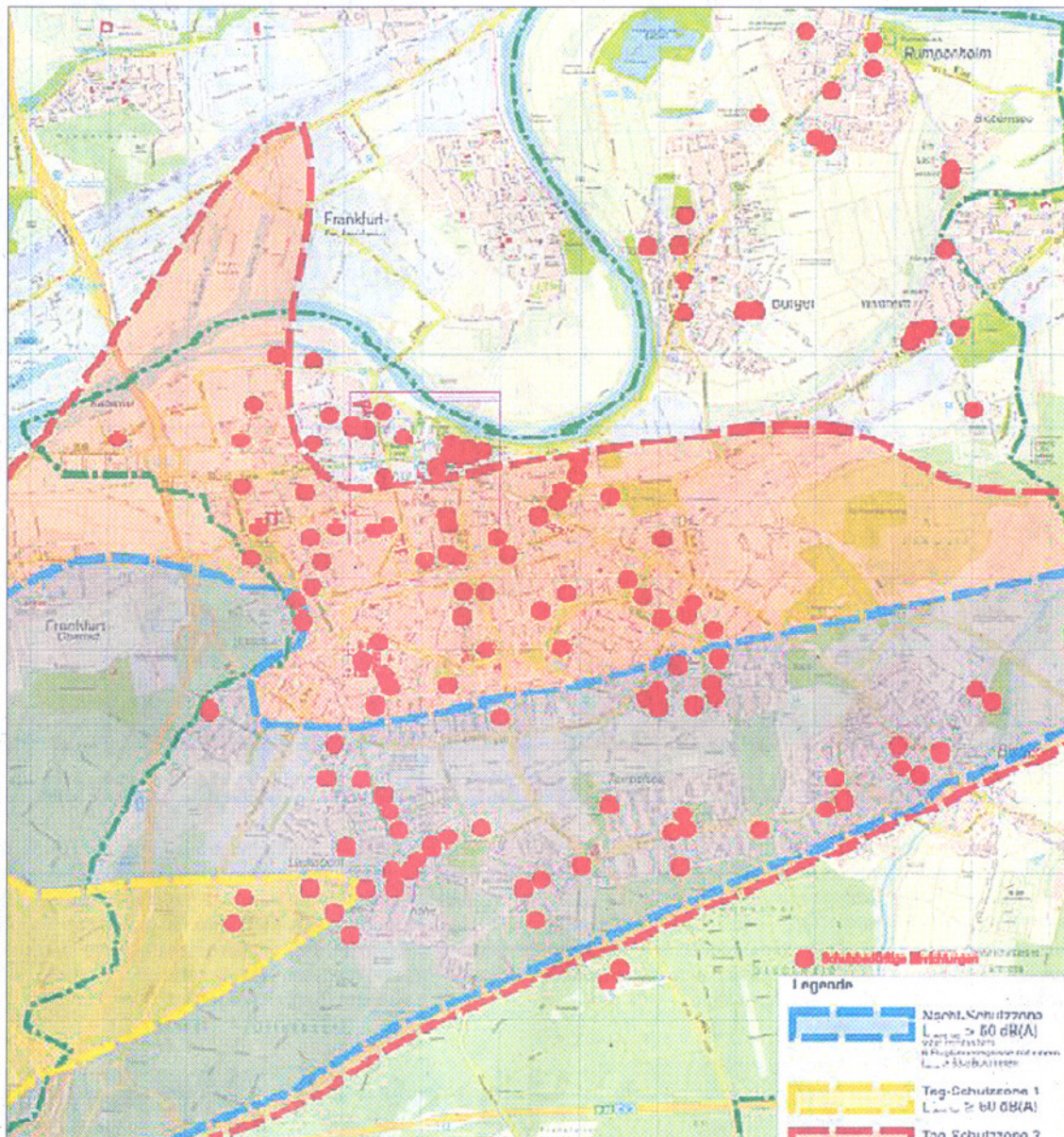
Beschränkungen heißt vor allem: In der „Tag-Schutzzone 2“ in der es lauter als 55 Dezibel

sein darf, dürfen ohne Ausnahmegenehmigung keine „lärmsensiblen“ Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Altenheime oder Krankenhäuser mehr gebaut werden. Das hat Einfluss auf die Entwicklung von Wohngebieten wie das auf dem ehemaligen MAN-Gelände an der Senefelderstraße, auf die Hälfte des Hafens oder Bieber-Nord. Dort muss sich zudem in den nächsten sieben Jahren etwas tun, damit das bestehende Baurecht nicht verfällt. Insgesamt fallen 80 Prozent des Stadtgebiets unter Restriktionen.

Nach einer überschlägigen Kalkulation des städtischen Flughafenberaters Dieter Faulenbach da Costa kommen zudem auf Stadt und private Bauherren Kosten von 280 Millionen Euro zu: Die müssen für passiven Lärmschutz in Gebäuden in den gesetzlich verfügbaren Zonen investiert werden. Faulenbach nennt das „eine private und öffentliche Subvention des Fraport-Betriebs“. In der „Nachtschutzzone“ im Süden der Stadt werden hingegen Lärmschutzfenster in Schlafzimmern von Fraport bezahlt - allerdings erst nach sechs Jahren.

Was die Offenbacher nun zudem ins Feld führen: Es war einmal vor dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel, dass ihre Ängste vor den Ausmaßen und Auswirkungen der „Lärmschutzzonen“ von Fraport-Vertretern als „aberwitzig überhöht“ und „aus dem Reich der Fantasie“ verhöhnt wurden. Jetzt, sagt Stadtrat Weiß, seien genau diese Prognosen eingetreten.

Andere Prognosen jedoch nicht, was Berater Faulenbach zum Anlass nimmt, die Notwendigkeit der Offenbach so stark belastenden Nordwestbahn in Frage zu stellen (für diese Variante hatte sich die damalige Landesregierung Koch entschieden, weil sie am wenigsten Menschen zusätzlich belaste.) In der Plan-



Die roten Punkte innerhalb der „Lärmschutzzonen“ markieren „lärmsensible Einrichtungen“, wie sie künftig in diesen Gebieten nicht mehr gebaut werden dürfen.

feststellung wurden laut Faulenbach Dringlichkeit und Sofortvortrag mit den Verkehrszahlen des Jahres 2010, drohenden Verlusten und „nicht rückholbaren Verkehren“ begründet. Die genannten Zahlen seien aber weit unterschritten worden. Jetzt

stellten erst 2020 zu erwartende Werte die Grundlage für die jetzige Einrichtung von „Schutzzonen“ dar - für ihn ein „Freibrief für die Fraport AG, bis dahin ungehindert ihren Betrieb ausweiten zu können“. „Insgesamt wurde der Flughafenausbau mit

einer gravierenden Fehlprognose begründet und beschlossen“, sagt Dieter Faulenbach da Costa.

In der städtischen Stellungnahme werden folglich nun auch „zahlreiche Fehler in den Berechnungsgrundlagen“ thematisiert.