

Kandidaten-Hoffnung ruht auf Petitesse

Stadt-Flughafenberater unzufrieden mit Fluglärm-Aussagen

Dieter Faulenbach da Costa ist der fachliche Berater der Stadt, wenn es um den Kampf gegen die Nordwestbahn des Flughafens geht. Der 67-jährige Architekt, der als Flughafenplaner tätig war, flankiert die Arbeit des Verfassungsrechtlers Dr. Reiner Geulen, dem juristischen Beistand der Stadt. Faulenbach war Gast bei der Podiumsdiskussion unserer Zeitung und hat sich besonders mit den Aussagen der vier Kandidaten zu den Auswirkungen des Flughafenausbaus befasst. Seine Bewertung:

IM WORTLAUT

Der unabhängige Kandidat Uwe Kampmann war der Einzige, der auf Alternativen, wie Hahn, hinwies. Die anderen, Birgit Simon, Peter Freier und Horst Schneider, überzeugten nicht. Ohne in die Einzelkritik zu gehen, kann festgehalten werden, dass alle drei auf Petitesse wie Nachtflugverbot (Freier forderte 22 bis 6 Uhr und Demokratisierung des Fluglärms), veränderte Anflugverfahren, Geld für passiven Lärmschutz und andere Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes hoffen.

Die drei Partei-Kandidaten konnten sich nicht vorstellen, dass die Landebahn

Nordwest wieder abgerissen wird. Sie konnten sich nicht vorstellen, dass die Folgen der Schutzzonen für Offenbach in einem schleichenden Prozess mit dem Verlust mittel- und oberzentraler Funktionen enden werden (keine weiterführenden Bildungseinrichtungen mehr, keine betrieblichen Sozialeinrichtungen, keine Seniorenwohnanlagen etc.). Man baue ja schon ökologisch, energiesparend und damit schalldämmend, Offenbach sei eine junge Stadt und brauche diese Einrichtungen...

Wer etwas anderes erzähle und solche Horrorszenarien an die Wand male, rede die Stadt schlecht, so das Fazit der Partei-Kandidaten. Ein Zuhörer meinte am Rande, die drei hätten die Klageposition der Stadt Offenbach nicht gerade gestärkt.

→ Deshalb nochmals zusammenfassend Offenbachs Klageposition vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig (BVerwG): Die Beschränkungen der kommunalen Selbstverwaltung durch die flächendeckende Überlagerung der Stadt mit ausbaubedingten Schutzzonen führt zu einem schleichenden Erosionsprozess der oberzentralen Funktionen. Dieser Eingriff in die Selbstverwaltung der Stadt ist da-

mit unzulässig. Diese Position wurde vom Verwaltungsgerichtshof in Kassel (VGH) als wehrfähige Position zwar anerkannt, Eingriffe durch den Flughafenausbau mit Hinweis auf die vorhandenen Planungsmöglichkeiten in Bürgel und Rumpenheim aber als noch hinnehmbar bezeichnet.

→ Anmerkung zum Bau der Landebahn Nordwest: Fraport baut auf der Grundlage des Sofortvollzugs. Dieser stellt nur eine vorläufige und keine endgültige Baugenehmigung dar. Ob die Planfeststellung rechtlich zulässig ergeht, darf das BVerwG nicht von den investierten Baukosten abhängig machen.

→ In Bezug auf ein Nachtflugverbot ist die Stadt nicht klagefähig. Sie ist es aber gegen die Schutzzonen. Diese greifen in kommunale Verantwortungsbereiche ein. Besonders schwerwiegend ist die Tag-Schutzzone 2, die maßgeblich Bauverbote auslöst (Kindergärten, Schulen).

→ Wird der Planfeststellungsbeschluss nicht aufgehoben, gibt es Hilfsanträge der Stadt: Berücksichtigung alternativer Anflugverfahren, versetzte Landeswellen, steilerer Anflug, Nutzung der Startbahn 18 auch als Landebahn. Diese alternativen Anflugverfahren und Maßnah-



Dieter Faulenbach lauschte bei unserer Podiumsdiskussion besonders den Ausführungen der Kandidaten zum Fluglärm. Foto: mcr

men des aktiven Schallschutzes hält der VGH als nicht vereinbar mit Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO. Dabei beurteilt der VGH im Urteil nur Abflug- und nicht die Offenbach stärker betreffenden Landeverfahren! Damit wird deutlich, dass der VGH eine fehlerhafte Abwägung vorgenommen hat. Außerdem haben Fraport und Flugsicherung zwischenzeitlich bestätigt, dass die von Offenbach vorgeschlagenen Maßnahmen ICAO-konform sind. Damit liegt auch hier eine fehlerhafte Abwägung des VGH vor. Somit spricht vieles dafür, dass zumindest die Hilfsanträge Offenbachs in Leipzig zum Tragen kommen.

→ Zum „dringenden“ Bedarf der Landebahn Nord-

west: In der Planfeststellung wurden Dringlichkeit und Sofortvollzug mit den Verkehrszahlen des Jahres 2010, drohenden Verlusten und nicht rückholbaren Verkehren begründet. Für 2010 ging die Genehmigungsbehörde von 528 000 jährlichen Flugbewegungen und 60,7 Millionen Passagieren aus. Die Ist-Zahlen 2010: Flugbewegungen 460 000, Passagiere 53 Millionen. Die Behörde erlag einer gravierenden Überschätzung des Verkehrsbedarfs. Für 2015 erwartet Fraport maximal 550 000 Flüge und nicht mehr als 64 Millionen Passagiere. Für 2020 sehen die Zahlen nicht anders aus. Insgesamt wurde der Flughafen ausbau also mit einer gravierenden Fehlprognose begründet und beschlossen!