

Offenbach will beim aktiven Lärmschutz nicht passiv bleiben

Flughafenausbau: Der Kampf um die Verteilung der Lasten

Offenbach ■ Man könnte Anflugrouten verschieben. Man könnte Landeswellen ein Stückchen gen Westen versetzen. Man könnte Jets höher einschweben lassen. Man könnte, schon jetzt, vieles tun, um den Fluglärm über der Stadt erträglicher zu machen. Wenn man nur dürfte. Offenbach darf nicht. Alles, was der Stadt in ihrem Kampf gegen die Folgen des geplanten Flughafenausbaus momentan tatsächlich bleibt, ist zu nerven. Jene, die etwas tun dürften, bisher aber nur so tun, als gäbe es Offenbach und die Offenbacher nicht. Also klinkte die städtische AG Flughafen gestern eine weitere argumentative Streubombe zum Thema „Aktiver Lärmschutz“ aus - und hofft nun, dass doch noch ein Geschoss der Erkenntnis bei den Entscheidern in Politik und Justiz einschlägt.

Von Marcus Reinsch

Mit Blick auf das Ergebnis bisheriger Offenbacher Zielübungen scheint in den vergangenen Jahren nicht mal ein Splitter hängen geblieben zu sein.

Das offiziell dem Ausgleich der Interessen dienende Mediationsverfahren entpuppte sich spätestens als Alibiveranstaltung, als Landes- und Bundespolitik das schon verabredete Nachtflugverbot durchsiebten. Das Regionale Dialogforum, die Nachfolgeinszenierung, bewies unterm Strich bestenfalls Qualitäten als Rhetorik-Trainingslager für die juristische Schlacht vor dem Kasseler Verwaltungsgerichtshof. Und ausge-rechnet der wird - vorgeblich um Vereinfachung des per Eilbeschluss schon zu Gunsten der Ausbaubefürworter entschiedenen Verfahrens bei-

müht - in der Hauptsache vermutlich nicht mal einen einzigen der angriffsbereiten Offenbacher aufs Schlachtfeld lassen. Sondern wohl weniger betroffenen Musterklägern zuhören.

All das lässt nichts anderes als den Schluss zu, dass die Offenbacher nicht zu den Vergessenen gehören, sondern zu den Ignorierten. Umso aktiver strampelt die AG Flughafen nun um Aufmerksamkeit für ihre nicht neuen, aber konkretisierten und bisher nicht in solch konzentrierter Form vorgestellten Vorschläge zum sogenannten aktiven Lärmschutz.

Der unterscheidet sich vom passiven dadurch, dass er nicht auf die Symptome zielt - etwa mit Schallschutzfenstern in besonders belärmten Wohnquartieren - sondern auf die Ursachen, also den

Krach selbst. Der könnte, wenn er schon nicht weniger wird, zumindest gerechter verteilt werden, glaubt die Stadt. Wesentliche Ideen:

■ Steilerer Anflugwinkel: Würden sich die Flieger der Landebahn in einem Winkel von 3,5 statt wie bisher 3 Grad nähern, müssten sie nicht mehr so tief über Offenbach donnern. Jedes Flugzeug, argumentiert der städtische Flughafenfachmann Dieter Faulenbach da Costa, sei dazu nach Angaben der Hersteller und Erfahrungen auf anderen Flughäfen technisch in der Lage. Und die Offenbacher würden 140 Meter zusätzlichen Abstand zum Krach gewinnen.

■ Weitere 75 Meter Zusatzhöhe ließen sich mit der Verschiebung der Landeswellen für die beiden schon bestehenden Landebahnen um 1 500 Meter bewerkstelligen. Dann hätten die Flieger zwar



ten der Ausbaubefürworter Wohnquartieren - sondern entschieden Verfahrens be- auf die Ursachen, also den



Verschobene Aufsetzpunkte, steilerer Anflugwinkel, späteres Einschnwenken auf den Leitpfad: Die Karten, in die die Offenbacher AG Flughafen ihre Wünsche zeichnet, wecken Hoffnung und Hoffnungslosigkeit gleichermaßen. Erstere, weil sich mit einigen Veränderungen schon heute eine deutliche Reduzierung des Fluglärms über der Stadt bewerkstelligen ließe. Und letztere, weil keiner der Offenbacher Vorschläge bisher umgesetzt oder auch nur geprüft wurde. Stadtrat Paul-Gerhard Weiß hat den Glauben an die Vernunft trotzdem noch nicht verloren. Foto: Georg

schnebung der Landesweilen für die beiden schon bestehenden Landebahnen um 1 500 Meter bewerkstelligen. Dann hätten die Flieger zwar nur noch 2 500 statt jetzt 4 000 Meter zum Aufsetzen und Bremsen. Doch auch das sei, anders als von der Deutschen Flugsicherung und dem Flughafenbetreiber Fraport behauptet, technisch machbar und mit internationalen Vorschriften vereinbar.

▪ Die Kombination beider Neuerungen brächte bei der Offenbacher Überflughöhe eine Steigerung um 215 auf dann 991 Meter und eine deutliche Verminderung des Lärms.

▪ Als erste Sofortmaßnahme wirbt die Stadt für ein Offset-Anflugverfahren. Dabei würden weiterhin eine Anfluggrundlinie und zwei Abflugrouten über Offenbach existieren. Allerdings würden ankommende Flieger dann erst 10 und nicht wie heute 16 Kilometer vor dem Aufsetzen auf den sogenannten Gleitpfad, eine Art Navigationslinie für Piloten, einschwenken - und damit nicht mehr mitten über der Stadt. Betroffen wären noch das Nord- und das Westend sowie der Südwesten des Lauterborngebiets und Teile der Rosenhöhe. Das würde die Bauverbotszone für schutzbe-



So nah wie auf dieser Fotomontage donnern die großen Flieger dann doch nicht übers Offenbacher Haus der Wirtschaft. Noch 215 Meter weiter weg, sprich: höher, wäre aber allemal viel besser, meint man im benachbarten Rathaus. Montage: Th. Meier

dürftige Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Kliniken - die bei Verwirklichung der bisherigen Pläne 80 Prozent der Offenbacher Siedlungsfläche in ihrer Entwicklung lahm legen würde - dramatisch verkleinern. Und das würde auch den Gebieten, die dann trotzdem noch überflogen werden, sogar nach dem Flughafenausbau eine Verbesserung im Vergleich mit dem heutigen Zustand bescheren.

▪ Erleichterung verspricht sich die Offenbacher AG Flughafen auch von der Verbanung von Jets, deren Passagiere nicht umsteigen müssen, auf andere Flughäfen. Von steileren Abflügen. Von der Verteilung der Flieger auf alle Bahnen in verkehrsschwachen Stunden. Von der Öffnung der Startbahn-West auch für Landungen. Von diversen modernen Verfahren, die auf anderen Flughäfen schon praktiziert werden. Und, mindestens aus Prinzip, vom eigentlich schon abgehakten Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr.

Die Stadt kämpft diesen Verteilungskampf seit zehn Jahren vergeblich - in der Mediation, im Raumordnungs- und Genehmigungsverfahren, im Regionalen Dialogforum. „Verschleiß in den Gremien“ nennt Hermann Gaffga, Geschäftsführer der AG Flughafen, die bisherige Ergebnislosigkeit. Auch der Fluglärmmmission ist die lange Liste der Verbesserungsvorschläge längst bekannt, aber offenbar schnuppe. „Man hätte das alles prüfen müssen“, sagte Offenbachs Erster Stadtrat Paul-Gerhard Weiß gestern, „aber das ist nicht erfolgt. In Berlin wurde ein neuer Flughafen gebaut und zwei andere wurden dafür zugemacht; Menschen wurden entlastet. Für uns in Offenbach lautet das einzige Angebot: Ihr kriegt nochmal die Hälfte des Lärms obendrauf. Punkt.“