



Das Kreuz und Quer am Bürgeler Himmel hat Richard Stahlhut dokumentiert. Die Stadt kämpft um eine Reduzierung der Flugbewegungen und somit des Fluglärms. Einen sofortigen Erfolg schießt sie aus: „Generell kann davon ausgegangen werden, dass Maßnahmen die eine Verringerung der Emission bewirken, Umsetzungszeiträume von 20 bis 30 Jahren haben, um wirksam zu werden.“

# „Es muss leiser werden“

**OFFENBACH** ▪ Es wird einfach nicht leiser rund um den Frankfurter Flughafen. Wie auch? Während der Lärm viele Rhein-Main-Bürger nervt, setzt der Betreiber weiter auf Wachstum. Stichwort: Terminal 3. Der geplante Bau wird vermutlich auch die Offenbacher Stadtverordneten beschäftigen.

Die Fraktionen arbeiten offenbar an einem Dringlichkeitsantrag für die Sitzung am Donnerstag, 18. März, 17 Uhr. Derweil kümmert sich Bürgermeister Peter Schneider ums „Tagesgeschäft“. Gestern hat der Grünen-Politiker der Fluglärmkommission einen 25 Punkte umfassenden Maßnahmenkatalog übermittelt – rechtzeitig vor der Parlamentssitzung und dem Probetrieb der der Lärmpausen am Flughafen (23. April).

Heißt: In Sachen Fluglärm-schutz ist die Stadt Offenbach weiter aktiv. Peter Schneider betont als zuständiger Fluglärmdezernent, dass die zur einjährigen Erprobung anstehende Lärmpausenvariante 4 (Westbetrieb) auf keinen Fall dazu führen dürfe, „dass echte Fortschritte bei der Lärmreduzierung verzögert werden“. Nicht nur der Bürger-

Am Frankfurter Flughafen gibt es ab 23. April sogenannte Lärmpausen. Für viele Betroffene ist's ein netter Versuch, mehr nicht. Die Stadt legt jedoch gestern nach mit einem 25-Punkte-Katalog.

meister ist auf die Ergebnisse des Probetriebs gespannt. „Es muss aber immer betont werden, dass es dabei nur um eine Verteilung von Lärm geht, nicht um eine Reduktion. Diese steht jetzt aber immer dringlicher an, gerade nach den ersten Ergebnissen der Norah-Studie zum Lese- lernverhalten.“

Dazu hat die Stadt mit ihren Experten eine Liste von 25 Maßnahmen eingereicht. „Vorrang muss die Einführung einer echten Lärmobergrenze haben - es muss leiser werden über Offenbach“, so Peter Schneider. Es ist klar, dass die Liste nicht gänzlich neu ist, aber neben „plakativen Forderungen“ (Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr) einige sehr detaillierte Punkte beinhaltet, „die durchaus für Experten interessant sein dürften“ – etwa dem Ausschluss bestimmter Flugzeug-

typen.

Die legt die Stadt nicht einfach so vor. Die Fluglärmkommission hatte im Februar ihre Mitglieder (unter anderem die Stadt Offenbach) gebeten, ihr diejenigen aktiven Schallschutzmaßnahmen zu übersenden, die sie vorrangig in einem zweiten Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz verankert sehen möchten.

Diese sind in der Folge gründlich zu prüfen. Selbstverständlich gehen die Forderungen aus dem Parlamentsbeschluss von 2013 wieder ein. Schneider: Wir bleiben am Thema dran, ohne nachzulassen. Das sind wir der lärmgeplagten Bevölkerung Offenbachs schuldig.“

Ein Auszug – stichwortartig aufgezählt – aus dem 25-Punkte-Katalog:

▪ Rotierende Lärmpausenmodelle, unter anderem durch Öffnung von Startbahn

West und Landebahn Nordwest zu kombinierten Start- und Landebahnen.

▪ Einführung von Lärmobergrenzen.

▪ Einführung eines Standardanflugverfahrens mit einem Landewinkel von 3,5 Grad.

▪ Lande- und Startschwellen werden so versetzt, dass Offenbach in größerer Höhe überfliegen werden kann.

▪ Kein parallel unabhängiger Flugbetrieb mehr.

▪ Verstärkte Nutzung der Südostumfliegung in der Nachtzeit.

▪ Verlagerung von Verkehr, der keinen Bezug zum Drehkreuz hat (Ferien- und Charterflieger, Bedarfs- und Frachtverkehr sowie Billigflieger) auf andere Kooperationsflughäfen.

▪ Abschaffung der Rückenwindkomponente für beide Betriebsrichtungen.

▪ Vollständiges Verkehrsverbot für Flugzeuge, die noch nicht für Flächennavigation ausgerüstet sind.

▪ Setzung einer Frist für die Einführung eines schrittweisen Landeverbots für Flugzeuge ohne ein Präzisionsanflüge ermöglichendes bodengestütztes Ergänzungssystem. ▪ mk