



Vorm Banner engagierter Fluglärmgegner aus Mainz, verteidigt am Dienstagabend Tarek Al-Wazir (links) das im Herbst 2016 eingeführte Modell der Lärmobergrenze. Für die rund 150 Besucher im Ostpol geht das Konzept nicht weit genug. Der Lärm werde nicht reduziert, nur dessen Anstieg, kritisieren sie. ■ Foto: Dahmer

Von der Illusion einer Grenze

Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir stellt sich im Ostpol den Fragen von Fluglärmgegnern

Von Matthias Dahmer

OFFENBACH ■ Um die umstrittene Lärmobergrenze und deren Wirkung für Offenbach ging es bei einer Podiumsdiskussion mit Hessens Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir am Dienstagabend im Ostpol. Allein auf dieses Thema ließen sich die mehr als 150 Fluglärmgegner bei ihren kritischen Fragen indes nicht beschränken.

Dennoch behandeln die in der Materie kundigen Offenbacher, die das im Herbst 2016 eingeführte Lärmobergrenzenmodell für ein untaugliches Mittel zu Reduzierung des Fluglärms halten, ihren Minister unterm Strich eher pfleglich. Es ist Erwin Stufler von der Mainzer Initiative gegen Fluglärm, der für die Stimmungsmache zuständig ist. Über die Flughafenlobby schimpft er, die über eine Veranstaltung wie diese nur lache. Stufler geht nach vorn und entrollt hinter Al-Wazir ein gelbes Banner mit schwarzer Schrift. Der „Fluchlärm“, stoisch hochgehalten von drei Fluglärmgegnern, sollte die mehr als zweistündige Diskussion bis zum Ende begleiten.

In deren Verlauf lässt Al-Wazir die Gründe für seinen Kurs durchblicken, der an der grünen Basis nicht überall auf Verständnis stößt. „Wir haben jahrzehntelang Trans-

parente hoch gehalten. Ob wir dadurch etwas erreicht haben, ist kritisch zu hinterfragen.“ Er setze deshalb mittlerweile auf die kleinen Schritte, so der Minister.

Dazu gehören für ihn auch die Lärmobergrenzen. Ausführlich erläutert Al-Wazir zu Beginn deren geplante Wirkungsweise und weist darauf hin, sie seien Ausfluss des seinerzeit im Mediationsverfahren beschlossenen und bislang nicht angepackten Anti-Lärm-Pakts.

Ausgehend von den im Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen zulässigen 701000 Flugbewegungen im Jahr (derzeit sind es rund 470000) könnte der Lärmpegel noch um 1,8 Dezibel steigen (eine Zunahme um drei Dezibel entspricht ein Verdoppelung des Dauerschallpegels). Um diesen theoretisch möglichen Anstieg der Lärmbelastung zu verhindern, soll die Lärmobergrenze die Fläche begrenzen, in der die Belastung besonders hoch ist. Al-Wazir: „Wir begrenzen also den Lärm und nicht die Flugbewegungen.“ Die klare Botschaft an die Luftverkehrsindustrie laute: „Wenn ihr mehr fliegen wollt, dann müsst ihr die Flugzeuge leiser machen.“ Zugleich weist der Minister darauf hin, selbst Fraport habe seine Prognosen zurückgeschraubt, die einst für

das Jahr 2020 vorhergesagten 701000 jährlichen Flugbewegungen würden nun erst für 2035 prognostiziert. Zum Stand der Verhandlungen mit der Luftverkehrswirtschaft über die freiwillige Vereinbarung äußerte sich der Minister nicht.

ZITAT

„
Wir arbeiten Schritt für Schritt. Da gibt es keinen Wumms und alles ist perfekt.“

Tarek Al-Wazir,
Wirtschaftsminister

Für die Offenbacher Bürgerinitiative Luftverkehr (BIL), die zusammen mit der Stadt den Abend organisiert hatte, ist die Lärmobergrenze eine „Illusion“, wie Thomas Hesse von der BIL unter Applaus bilanziert. Sie bringe keine spürbare Verringerung, sondern nur eine Begrenzung des Lärmwachstums. Zudem schreibe das Modell den Status Quo auf Jahrzehnte fest und berücksichtige nicht den zu erwartenden geringeren Anstieg der Flugbewegungen. Hesse bemängelte, Einzel-schallereignisse seien zu we-

nig im Modell berücksichtigt, es gebe kein Klagerecht für Betroffene und das Ministerium könne laut Vereinbarung erst drei Jahre nach einer möglichen Überschreitung der Lärmgrenzen einschreiten. Hesse fordert einen dynamischen Absenkefaktor des Lärms, die in Aussicht gestellten 1,8 Dezibel seien ein schwacher Trost.

Die begrenzte Wirkung und die zeitlichen Dimensionen des Modells beleuchtet Offenbachs Flughafenberater Dieter Faulenbach da Costa: Selbst die von den Bürgerinitiativen geforderte Absenkung der Flugbewegungen auf 380000 pro Jahr bringe maximal ein Dezibel Entlastung. Spürbare Verbesserungen seien nur durch ein Bündel von Maßnahmen zu erzielen, doch auch deren Umsetzung, wie etwa die Umrüstung der Fluzeugflotten, dauere 20 bis 30 Jahre, so Faulenbach. Er sieht unterm Strich eher geringes Potenzial. Seine These: „Die Lärmobergrenze schadet niemandem und nutzt niemandem.“

Für Offenbachs Flughafendezernent Paul-Gerhard Weiß ist die Lärmobergrenze „der Versuch, einen Deckel auf den Lärm zu legen.“ Ob das gelinge, sei fraglich. Weiß hätte das Modell gerne in der Betriebsgenehmigung für den Flughafen verankert gesehen, statt auf Freiwilligkeit

zu setzen. Immerhin biete sich damit nun die Chance, die für Offenbach geltenden Restriktionen, sprich Siedlungsbeschränkungen, zu lockern.

Die Rechtsanwältin Ursula Philipp-Gerlach hält das Konzept, was die Lärmminde-rung angeht, für nicht ambitioniert genug. Faktisch seien längst alle Grundlagen des seinerzeitigen Planfeststellungsbeschlusses obsolet, weil es kein Wachstum des Flughafens mehr gebe. Positiv beurteilt die Verwaltungsrechtlerin, dass der Flughafenbetreiber Fraport regelmäßige Lärmminde-rungspläne vorlegen soll. Dieser Ansatz müsse weiterverfolgt und vor allem verbindlich werden. Im Übrigen gelte es, die Ergebnisse der Norah-Lärmstudie zu nutzen. „Wir müssen nicht nur die Prognosen reduzieren, sondern eine echte Reduzierung vornehmen“, so Philipp-Gerlach.

Tarek Al-Wazir kündigt an, dass die Norah-Ergebnisse, wonach etwa 300000 Menschen in der Region stark von Fluglärm betroffen seien und dieser krank machen könne, im Streitfall als Hebel dienen könnten, um in die Betriebsgenehmigung des Flughafens einzugreifen. Weil dann aber mit juristischem Streit zu rechnen sei, setze man zunächst auf die freiwilligen Vereinbarungen.