

„Mit Gesundheitsschutz hat das wenig zu tun“

INFOABEND Wenige Anträge und Unmut über Kriterien für „passiven Fluglärmschutz“

VON INGRID WALTER

Offenbach – Das Thema Fluglärm treibt die Offenbacher um. So sehr, dass sogar kurz vor Weihnachten noch zahlreiche Besucher in den Quartiersaal des Ostpol kamen. „Passiver Fluglärmschutz in Offenbach – Wo wollen wir hin?“ lautete das Motto des Abends, zu dem Flughafenzernent Paul-Gerhard Weiß (FDP) und die Vorsitzende der Bürgerinitiative Luftverkehr (BIL) Offenbach, Ingrid Wagner, geladen hatten.

„Das Thema wirkt etwas trocken, dennoch ist Offenbach weiterhin von Fluglärm betroffen. Der Lärmschutz in Wohnungen, Kitas und Schulen ist daher weiterhin wichtig“, sagte Weiß zum Einstieg. Wagner begrüßte die Gäste und machte nochmals deutlich, dass die Bürgerinitiative sich gegründet hat, um das Ruhebedürfnis der Flughafennachbarn einzufordern.

Es folgte der Bericht von Thomas Plich (Regierungspräsidium Darmstadt) über die Erfahrungen zur Förderung von Maßnahmen zum passiven Schallschutz und ein Informationsvortrag von Verwaltungsfachanwältin Franziska Heß (Baumann Rechtsanwälte Leipzig) zu den rechtlichen Bedingungen für den passiven Fluglärmschutz.

Plich erklärte anhand einer Grafik zum Lärmschutzbereich Flughafen Frankfurt Main die Kostenerstattung nach dem Fluglärmschutzgesetz. Der Bereich ist in die Tagesschutzzone 1 und die Nachtschutzzone aufgliedert. Besonders die auf der Karte lila gefärbten Bereiche, der Offenbacher Süden, sind demnach stark betroffen und konnten baulichen Lärmschutz beantragen. In Offenbach befinden sich danach 82500 Wohneinheiten im Lärmschutzbereich. Anträge wurden von 23600 Wohnein-

heiten gestellt, wovon 22000 genehmigt wurden. Zusätzlich gibt es noch Zuschüsse nach dem Regionalfondsgesetz, die nochmals von 91 Wohneinheiten beantragt wurden. Die Diskrepanz zwischen Antragsmöglichkeiten und abgerufenen Geldern springt sofort ins Auge und wurde von Plich ausführlich erklärt.

Lautstärke wird nicht vor Ort überprüft

So würden Anträge aus unterschiedlichen Gründen gar nicht erst gestellt – denn die Erwartungshaltung sei höher als die zugesicherten Maßnahmen. Das Fluglärmschutzgesetz sieht beispielsweise die Dämmung von Rollladenkästen, den Austausch von Fenstern oder Bereitstellung von Lüftern in Schlafräumen, nicht aber im ganzen Haus vor. Außerdem

müssten die Betroffenen in Vorleistung treten – was viele finanziell überfordere.

Was mit den zusätzlich verfügbaren Geldern geschehen sei, interessierte im Anschluss an die Vorträge jemanden aus dem Publikum. Weiß sagte, dass diese in Kommunalentwicklung investiert wurden, beispielsweise Innenräume von Kitas und Schulen.

Im Verlauf brach sich der Unmut eines Besuchers über einen abgelehnten Antrag Bahn. Ihm sei nicht ersichtlich, wie die Bewertung zustande komme, ohne dass jemand sich die Situation vor Ort jemals angesehen habe.

„In die Definition der Zonen fließen mehrere Werte ein“, erklärt Plich. Laut Gesetz sei das sogenannte Bauschalldämmmaß in Frankfurt das Indiz für die Antragstellung. Franziska Heß ergänzte die geltenden rechtlichen Regelungen für Frankfurt nach der zweiten Flug-

lärmschutzverordnung. Die Bundesgesetzlichen Lärmschutzziele sehen danach keine Dezibel-Grenzwerte für den Innenschutz vor. Insgesamt könne nur bewilligt werden, was der Gesetzgeber vorsieht. Das Fluglärmschutzgesetz weise deutliche Defizite auf: „Mit dem Schutz der Gesundheit haben die gesetzlichen Regelungen wenig zu tun“, sagte sie. Es wurde deutlich, dass im Vergleich mit dem Flughafen BER das Schutzniveau in Frankfurt schlechter ausfällt, da hier die Gewährleistung durch Bauschalldämmmaße erfolgt. Anschließend legte Thomas Hesse von der BIL einen Forderungskatalog vor, der mögliche Perspektiven für die Zukunft aufzeigt. Wagner betonte zum Abschluss die Wichtigkeit der Forderungen und die Arbeit der BIL.

Informationen

unter www.bil-of.de/aktuell.html.