

Freitag, 10. März 2023, Offenbach-Post / Offenbach

Feinjustierung statt Grundsatzfragen

Paul-Gerhard Weiß ist neuer Vorsitzender der Fluglärmkommission und steht im Interview Rede und Antwort.



Ständiges Ärgernis: Seit 25 Jahren kämpft das Bündnis der Bürgerinitiativen gegen Fluglärm rund um den Flughafen. Foto: mimba/panthermedia.net

Offenbach – Die Fluglärmkommission Frankfurt hat den Offenbacher FDP-Stadtrat Paul-Gerhard Weiß zu ihrem neuen Vorsitzenden gewählt. Er ist Nachfolger von Thomas Jühe, der im Dezember 2022 verstorben ist. Weiß gilt seit vielen Jahren als profunder Kenner der Fluglärmproblematik. Im Interview spricht er über die künftigen Herausforderungen.

Herr Weiß, Superdezernent in Offenbach und jetzt auch noch Chef der Fluglärmkommission. Wie ist das alles zu schaffen?

Es ist in der Tat sehr viel. Aber zum Glück bin ich in dem Fluglärmthema ja ganz gut drin, sodass es sich anbot, dass ich das Amt übernehme. Hinzu kommt, dass aus meinem Verantwortungsbereich in Offenbach bestimmte Themen, wie etwa der Verkehr, wieder ausgegliedert wurden, sodass es

auch Entlastungen gegeben hat.

Wo liegen die Schwerpunkte ihrer künftigen Arbeit in der Kommission?

Ganz klar beim aktiven Lärmschutz, bei den Interessen der Kommunen zur Beruhigung der Nacht und auch bei der Verbesserung der gesetzlichen Grundlagen, die es ermöglichen, beim Thema Lärminderung weiterzukommen.

Wie hat sich die Arbeit der Kommission gewandelt?

Es ist nicht mehr so, wie es mal vor 15 Jahren war, als es um den Flughafen-Ausbau ging. Das ist entschieden und damit müssen wir leben. Deshalb sind die ganz großen Grundsatzfragen nicht mehr auf der Tagesordnung. Aber Fragen der An- und Abflugverfahren, der günstigsten Routenfindung, der Erhöhung der Überflüge – die Feinjustierung an vielen Ecken und Enden ist das, was uns beschäftigt.

Alles Dinge, die fürs breite Publikum eher von mäßigem Interesse sind. Wie wollen Sie das Thema Fluglärm mehr an die Öffentlichkeit bringen?

Das Thema wird von selbst wieder kommen. Denn der Flugverkehr wächst nach den Corona-Jahren schneller, als alle erwartet haben. Und er wäre noch schneller hochgelaufen, wenn es nicht die Personalknappheit gegeben hätte. Hinzu kommt ein ganz großes Thema, das mit einem Schlag ins Zentrum auch der Politik rücken wird: Es gibt aufgrund von EU-Bestimmungen eine neue Lärmkartierung mit neuen Berechnungsverfahren. Daraus ergibt sich insbesondere für Kommunen östlich des Flughafens eine starke Ausdehnung der Lärmzonen und damit, als spätere Rechtsfolge, auch der Siedlungsbeschränkungen sowie der Beschränkung von Stadtplanung. Noch ist das Ganze nicht endgültig entschieden, doch wir müssen uns in einigen Jahren darauf einstellen.

Kommen wir zu den von Ihnen bereits angesprochenen Interessen der Kommunen: Wie gelingt Ihnen der Spagat zwischen dem Kommissionsvorsitz und der Vertretung Offenbacher Interessen etwa beim segmentierten Anflugverfahren, wo man ja im Clinch mit Heusenstamm liegt?

Wenn Sie so wollen, habe ich da zwei Hüte auf. Als Vorsitzender muss ich natürlich alle berechtigten Forderungen berücksichtigen, als Offenbacher muss ich die Position der Stadt vorbringen. Aber ich lege großen Wert darauf, dass es objektiviert zugeht. Wenn etwa Fragen der Routenführung diskutiert werden, dann muss das nachweisbar als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes anerkannt sein. Es geht dabei nicht – wie manche meinen –

nur nach Anzahl der Köpfe. Das wäre zu simpel. Das Ziel muss immer sein, direkte Überflüge möglichst zu vermeiden.

Mit Minister Tarek Al-Wazir (Bündnis 90/Die Grünen) und Ihnen sind nun zwei Offenbacher in maßgeblichen Positionen, wenn es um Fluglärm geht. Ist der Draht von der Kommission zur Landesregierung damit noch kürzer geworden?

Ich hoffe. Ich werde jedenfalls das Gespräch suchen. Hinzu kommt: Es gibt einen Zusammenschluss der Fluglärmkommissionen auf Bundesebene und bisher war der Vorsitz in der Frankfurter Kommission mit dem Bundesvorsitz personell identisch. Nach Lage der Dinge werde ich dafür kandidieren. Damit ergibt sich für mich aller Voraussicht nach künftig die Möglichkeit, nicht nur mit dem hessischen Verkehrsminister, sondern auch mit dem Bundesverkehrsminister das Gespräch zu suchen.

Ist es richtig, dass das Land Hessen die Fluglärmkommission mittlerweile vorbildlich unterstützt?

Das stimmt. Die Unabhängigkeit der Kommission und ihre Ausstattung werden künftig per Gesetz geregelt. Es ist das erste Landesgesetz dieser Art bundesweit. Hessen wird damit Vorreiter, das muss man anerkennen. Es gab zwar schon bisher einen im Luftverkehrsgesetz geregelten rechtlichen Mantel für die Kommission. Vieles war aber nicht geklärt.

Wagen Sie eine Prognose zum Wachstum des Flughafens?

Bis vor einem Jahr hätte ich noch gesagt, es wird lange dauern, bis der Flugverkehr wieder auf dem alten Wachstumspfad ist. Jetzt habe ich den Eindruck, es geht schon wieder ganz schön nach oben. Die technische Kapazität des Flughafens wird zwar sicher sehr viel später als 2030 erreicht. Aber wir müssen uns trotz Klimadiskussion wohl auf zunehmenden Verkehr am Himmel einstellen. Deshalb müssen wir umso mehr dafür kämpfen, dass alles ausgeschöpft wird, was es an Entwicklungsmöglichkeiten gibt.

Das heißt, die Fluglärmkommission wird immer wichtiger?

Die Fluglärmkommission wird vor diesem Hintergrund mit Sicherheit an Bedeutung gewinnen. Hinzu kommt, dass der Lärmproduzent Flughafen immer stärker mit der besiedelten Region in Konflikt gerät. Das auszugleichen, wird eine spannende Sache. Leider hat man den Zeitpunkt verpasst, den Flughafen Frankfurt in eine dünner besiedelte Region auszulagern, so wie dies etwa in München oder vielen anderen Ländern geschehen ist.

Das Interview führte Matthias Dahmer