

Nachtflugverbot mit vielen Löchern

FLUGLÄRM - Paul-Gerhard Weiß setzt auf Beharrlichkeit und kleine Schritte

VON MARTIN KUHN



Durch das Teleobjektiv wird verdeutlicht, was der Bürger üblicherweise eher hört. Der Luftverkehr wird nicht mehr verschwinden, „aber es gibt Möglichkeiten, ihn zumindest schonender abzuwickeln“, sagt Weiß. Foto: Reinartz

Offenbach – Hans-Rudolf Diefenbach hat eine dezidierte Meinung zum Fluglärm und den Frankfurter Flughafen. Der verleiht er immer wieder Ausdruck in Leserbriefen. Jetzt greift er direkt den Dezernenten an, der sich seit Jahren mit dem Thema befasst: FDP-Politiker Paul-Gerhard Weiß. „Es muss in 2024 davon ausgegangen werden, dass sich weiter vieles zum Schlechten verändert. Daher verwundert es, dass aus dem zuständigen Magistratsbereich nichts kommt; eine Infoveranstaltung lässt auf sich warten. Was bedauerlich, aber auch inakzeptabel ist.“ Das möchte Weiß, auch Vorsitzender der Fluglärmkommission Frankfurt, so nicht stehen lassen.

Der Flugverkehr hat sich schneller von Corona erholt als viele meinten.

Noch ist er nicht auf dem Vor-Corona-Niveau, aber auch nicht mehr weit entfernt. Folglich hat die Lärmbelastung rund um den Frankfurter Flughafen zugenommen. „Verhindern können wir die Verkehrszunahme nicht“, betont Weiß, „die Planfeststellung für den Flughafen lässt diese zu.“ Und von der als „Selbstverpflichtung“ ausgegebenen, rechtlich unverbindlichen „Lärmobergrenze“ sei man noch weit entfernt.

Gerade deshalb habe Offenbach so vehement gegen die dritte Anfluggrundlinie über der Stadt (Nordwestbahn) politisch und juristisch gekämpft. Gerade deshalb habe sie damals Alternativen präsentiert. „Denn ist die Infrastruktur mit ihrer Kapazität erst einmal da, kann man den Verkehr nicht mehr abweisen.“ Aber es gebe Möglichkeiten, ihn zumindest schonender abzuwickeln – dafür macht sich Weiß, der auch Bundesvorsitzender des Zusammenschlusses der deutschen Fluglärmkommissionen (ADF) ist, beharrlich stark.

Dabei geht es unter anderem um Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes durch schonendere Routenführungen und lärmärmere Flugverfahren, besseren Schutz der Nachtzeiten und bessere Anreize für Umrüstung und Einsatz moderner, lärmärmerer Maschinen. Und wann gibt es erste Erfolge? „Natürlich ist Fluglärmschutz ein Bohren sehr dicker Bretter. Vieles muss in den zuständigen Gremien über Jahre fachlich erarbeitet und mühsam durchgesetzt werden, lange bevor das eine Meldung wert ist“, sagt der Freidemokrat.

Es gebe aber auch Ergebnisse. Dazu gehört in seinen Augen der Probebetrieb für den „Segmented Approach“ (das Umfliegen der Siedlungszentren), der aufgrund einer erreichten Ausnahmegenehmigung zur Abweichung von internationalen Regelungen nun ganzjährig, also auch in verkehrsreichen Jahreszeiten getestet wird. Dabei werden Offenbach, Hanau und Mainz im Regelfall abends ab 22 Uhr südlich umflogen. Weiß: „Moderne Navigationstechnik macht möglich, was früher als unrealistisch galt. Darin liegen Chancen für Entlastungen in der Zukunft, deshalb ist der Probebetrieb als Meilenstein zu bewerten.“

Weiterer Schwerpunkt der Bemühungen ist ein besserer Nachtschutz. Eine relevante Nachtflugbeschränkung besteht am Frankfurter Airport nur für die Zeit von 23 bis 5 Uhr. „Und auch diese ist zunehmend löchrig.“ Die Betriebsgenehmigung des Flughafens lasse leider viele Ausnahmen zu. Der Stadtrat listet auf: „Bei den Starts sind Genehmigungen zu erteilen, wenn die Airline die Verspätung nicht zu vertreten hat. Bei den Landungen heißt es: Verspätete Flieger kommen bis 24 Uhr immer rein, wenn eine be-

stimmte Durchschnittszahl nicht überschritten wird. Das ist eine butterweiche Regelung, die uns mit dem zunehmenden Lärm allein lässt.“

Auf Druck der Fluglärmkommission werden die Flugpläne der Airlines auf ihre realistischen Grundlagen zur Vermeidung von Verspätungen durchleuchtet. Nachhaltiger Erfolg bleibe aber aus. „Deshalb fordern wir jetzt eine stärkere Steuerung über Nachtlärmentgelte des Flughafens, die wesentlich höher sein könnten und müssten, um ökonomische Anreize zu bieten. Auch die lärmsensiblen Randstunden von 22 bis 23 Uhr und von 5 bis 6 Uhr sollten mit deutlichen Aufschlägen belegt werden.“

Überhaupt sollte der Lärmanteil an den Flughafenentgelten drastisch angehoben werden, „statt aktuell 13 Prozent fordern wir 30 Prozent. Airlines mit leisen Maschinen werden so belohnt, laute hingegen stärker belastet.“ Die Gebühren insgesamt erhöhten sich dadurch nicht, wohl aber ihre lenkende Wirkung. Auch sollte der Anreiz bestehen, an einem so dicht besiedelten Standort wie Frankfurt „die lärmärmsten Maschinen der eigenen Flotte einzusetzen“.

Auch Flugverfahren könnte man so steuern: Wer möglichst lärmarm fliegt – etwa seine Maschine im Anflug lärmschonend konfiguriert, etwa das Fahrwerk spät ausfährt –, könnte bei Einführung „einzelereignisbezogener Lärmentgelte“ belohnt werden. Unrealistisch? „Keineswegs: Der Flughafen Berlin macht es vor, die neue Regelung wurde gerichtlich bestätigt. Frankfurt sollte folgen“, fordert Weiß.

Die Stadt informiert

mit der BI Luftverkehr auf Bürgerversammlungen über Aktuelles zum Thema Luftverkehr. Die nächste findet am 18. Dezember, 19 Uhr, im Ostpol, Hermann-Steinhäuser-Straße 43, statt.