

ARGUMENTE

FLUGHAFEN FRANKFURT



Umdenken
statt Ausbauen

IMPRESSUM

Herausgegeben im Mai 2001 von der Fraktion **Bündnis 90/DIE GRÜNEN** im Hessischen Landtag
Schloßplatz 1-3 - 65183 Wiesbaden
Tel.: 0611/ 350 - 585
2. ergänzte Auflage

Verantwortlich für den Inhalt: **Frank Kaufmann**, MdL, Parlamentarischer Geschäftsführer
Redaktion: Frank Kaufmann, Carsten Kamphausen und Stefanie Lotz
Druck: Nexus Druck, Mai 2001
100% Recycling-Papier

Nachdruck mit Quellenangabe unentgeltlich gestattet. Belegexemplar erbeten

INHALT:

FLUGHAFEN FRANKFURT - UMDENKEN STATT AUSBAUEN

ARGUMENTE UND POSITIONEN

Vorwort	Seite	3
Blick zurück	Seite	4
Mediationsverfahren	Seite	6
Mediationsergebnisse	Seite	8
Kritik der Mediation	Seite	9
Offene Fragen	Seite	10
Arbeitsplätze	Seite	11
Lärmbelastung	Seite	12
Nachtflugverbot	Seite	13
Waldverluste	Seite	14
Weitere Risiken	Seite	15
Wachstumsgrenzen	Seite	16
Wie geht's weiter ?	Seite	17
Umdenken statt Ausbauen	Seite	18
DOKUMENTATION	Seite	20

VORWORT

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Forderung nach einem neuerlichen Ausbau des Flughafens Frankfurt beschäftigt die Menschen im Rhein-Main-Gebiet bereits seit einiger Zeit. Mit der Vorlage des Berichts der Mediationsgruppe Ende Januar 2000 ist die politische Diskussion über diese Frage in eine neue Phase getreten. Nicht nur die Landespolitik, die letztlich die Entscheidungen zu treffen hat, sondern auch Bürgerinnen und Bürger vor Ort, Städte und Gemeinden in der Rhein-Main-Region und eine wachsende Zahl von jetzt schon gut fünfzig Bürgerinitiativen diskutieren die aufgeworfenen Fragen und beziehen Position.

Die Landtagsfraktion von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN hat sich von Anfang an sehr aktiv an der Debatte beteiligt. Von uns wurde das Thema immer wieder auf die Tagesordnung des Landtags gebracht, um deutlich zu machen, wie schwach die Argumente der Ausbaubefürworter sind und wie unglaubwürdig sie sich verhalten. Da Bündnis 90 / DIE GRÜNEN als einzige Fraktion im Hessischen Landtag die Pläne zum Bau einer weiteren Bahn am Flughafen Frankfurt konsequent ablehnt, werden unsere Aktivitäten von den übrigen Fraktionen mit massiver Polemik bekämpft. Am liebsten wäre es der schwarz-gelben Koalition ebenso wie der SPD-Opposition, wenn das Thema möglichst nicht mehr öffentlich behandelt würde.

So wird versucht, entgegen der tatsächlichen Situation, den Eindruck zu erwecken, dass die Entscheidung bereits gefallen sei und auch von der Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger zustimmend aufgenommen würde. Dies um so mehr, als jede Wo-

che neue Tatsachen bekannt werden, die die bisher als Begründung für die Notwendigkeit des Ausbaus vorgetragenen Argumente ad absurdum führen.

Mit massivem Werbeaufwand versuchen parallel zur Auseinandersetzung der Politik insbesondere die Flughafen AG und die Deutsche Lufthansa Stimmung für einen Ausbau zu erzeugen. Dabei werden mit viel Geld und allen Methoden eines psychologischen Werbefeldzugs die Menschen an der Nase herumgeführt. Es wird das Schreckensbild erzeugt, dass Tausende Menschen arbeitslos werden und der Flughafen nur noch als Provinzflughafen (etwa so wie Paderborn) gelten könnte, wenn nicht möglichst rasch eine weitere Bahn gebaut wird.

Gegen diese Propaganda kämpfen sowohl viele Bürgerinitiativen als auch Bündnis 90 / DIE GRÜNEN auf allen Ebenen. Dabei können wir natürlich nicht in gleichem Maße Finanzmittel aufwenden wie FAG und Lufthansa. Deshalb brauchen wir viele Menschen, die uns unterstützen, indem sie sich sachgerecht informieren und die Informationen auch weiter geben.

Das vorliegende Heft soll hierbei helfen. Es dokumentiert die Position der Landtagsfraktion von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN und konfrontiert unsere Argumente mit denen der Ausbaubefürworter. Damit wollen wir die Diskussion weiter anregen und wünschen uns, dass sie noch mehr engagierte Verfechter finden möge. Wir danken allen, die sich der Mühe unterziehen, sich zu informieren und sich für den Erhalt unserer Lebensqualität zu engagieren.

Frank Kaufmann, MdL

Parlamentarischer Geschäftsführer der Landtagsfraktion

BLICK ZURÜCK

Ein wenig Historisches

Der heutige Standort des Flughafens Frankfurt wurde auf der Grundlage von Diskussionen in den 20er Jahren von der Stadt Frankfurt am Main im Jahr 1930 ausgewählt. Er sollte den Standort auf dem Rebstock-Gelände ersetzen, der für den Betrieb mit den immer voluminöser werdenden Luftschiffen zu eng war und wegen der ihn begrenzenden Bahnlinien nicht erweitert werden konnte. Im Zuge der Wirtschaftskrise wurde danach die Planung aber nicht weiter voran getrieben.

Nach der Machtergreifung der Nazis wurde das Projekt wieder aufgegriffen, da es sich als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme und als Propagandaobjekt bestens eignete. Im Dezember 1933 wurde es beschlossen und bereits am 2. Januar 1934, ohne dass die auch damals erforderlichen Genehmigungen vorlagen, wurde mit den Rodungsarbeiten begonnen. Eigentümerin und Betreiberin des „Flug- und Luftschiffhafen Rhein-Main“ wurde die SWF, die „Südwestdeutsche Flugbetriebs AG“, deren Kapital-eigner zunächst die Stadt Frankfurt, das Land Hessen und der Kommunalverband des Regierungsbezirks Wiesbaden waren. 1938 kam noch das Deutsche Reich hinzu.

Am 8. Juli 1936 wurde der neue Flughafen dann offiziell eröffnet. Das Areal umfasste zu diesem Zeitpunkt rund 220 Hektar. Bereits 1938 kam eine Erweiterung auf dann 300 Hektar hinzu. Der Betrieb wurde immer stärker von Flugzeugen bestimmt und nach der Katastrophe von Lakehurst (6.5.1937) kam der Verkehr mit Luftschiffen zum Erliegen. Mit Beginn des Jahres 1939 wurde der Flughafen dann voll in die Militärstruktur eingegliedert und mit Kriegsbeginn als Militärflugplatz genutzt. Am Ende

des Krieges war der Flughafen fast vollständig zerstört und wurde von U.S. Streitkräften besetzt.

Der Wiederaufbau

Der Wiederaufbau und –ausbau erfolgte in Regie der amerikanischen Luftwaffe. Die SWF arbeitete ab Ende 1945 wieder in deren Auftrag. Zunächst wurde eine Start- und Landebahn angelegt, 1948 die zweite. Für den Zivilverkehr begann der Betrieb wieder im Mai 1946, allerdings blieb den Deutschen das Fliegen vorerst verboten.

In der ersten Hälfte der 50er Jahre nach dem Ende der Berlin-Blockade erfolgte dann ein kontinuierlicher Ausbau der Einrichtungen für die zivile Luftfahrt. Die Betreibergesellschaft übernahm wieder die Regie über den zivilen Betrieb und wurde im Mai 1954 in „Flughafen Aktiengesellschaft Frankfurt/Main (FAG)“ umbenannt und bekam im Juli 1955 ihre heute noch bestehende Eigentümerstruktur: Land Hessen 42,24 %, Stadt Frankfurt am Main 28,89 % und Bundesrepublik Deutschland 25,87 %. Im August 1954 hatte bereits die Gründung der „Deutschen Lufthansa AG“ stattgefunden, die ab März 1955 den Betrieb aufnahm.

Nachdem die Deutschen wieder das Sagen auf dem Flughafen hatten, wurde unverzüglich der erste große Ausbau in Angriff genommen: Die Nordbahn wurde auf eine Länge von 3.000 Meter, die Südbahn auf 2.900 Meter verlängert und die baulichen Anlagen erweitert. Doch schon sehr bald wurden neuerliche Bahnverlängerungen durchgeführt und ständig die baulichen Anlagen weiter vergrößert. Schließlich wurde auf „der größten Baustelle Europas“ zwischen 1965 und 1972 das Terminal Mitte errichtet. Zu diesem Zeitpunkt gab es rund 210.000 Flugbewegungen und rund 10 Mio. Passagiere im Jahr.

Die Planung der Startbahn West

Die bisherigen Ausbaumaßnahmen des Flughafens waren alle geprägt von den Notwendigkeiten des Wiederaufbaus, um einen funktionsfähigen internationalen Flughafen in Frankfurt anbieten zu können. Doch obwohl dieses Ziel längst erreicht war, setzte die FAG auf ein weiteres Wachstum und wollte die weltweite, teilweise stürmische Entwicklung des Flugverkehr unter allen Umständen auch in Frankfurt mitmachen. Diese Geschäftspolitik fand intensive Unterstützung bei der in Hessen regierenden SPD, so dass bereits Mitte der 60er Jahre die Planung einer weiteren Start- und Landebahn zur Genehmigung eingereicht wurde.

Die Begründung und auch die Argumente, die damals genannt wurden, waren im Kern dieselben, wie wir sie in der aktuellen Diskussion um den Bau einer weiteren Bahn erleben. Damals wie heute wird ein unbeschränktes Wachstum des Flughafens als Segen für die wirtschaftliche Entwicklung Hessens definiert und als Dogma festgelegt.

Am 23.3.1971 wurde dann, nunmehr in der sozialliberalen Koalition, vom damaligen Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik, Heinz Herbert Karry (FDP), der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Startbahn 18 West sowie für die Verlängerung und Verschiebung der bestehenden Start- und Landebahnen um rund 600 Meter nach Westen erlassen. Für die aktuelle Debatte ist von erheblicher Bedeutung, was u.a. bereits damals in diesen Planfeststellungsbeschluss hinein geschrieben wurde:

1. In der Richtung einer dritten Parallelbahn mit dem notwendigen Abstand würden in der unmittelbaren Nähe des Flughafens dichtbesiedelte Gebiete liegen. Die Bevölkerung dieser Gebiete wäre erheblichen Lärmbelästigungen durch an- und abfliegende Flugzeuge ausgesetzt.
2. Die Befürchtungen, dass später eine weitere Start- oder Landebahn – etwa parallel zur Bahn 18 West – errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. **Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt.**

Die Auseinandersetzungen

Nach seinem Erlass wurde der Planfeststellungsbeschluss beklagt und mit der Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshof erst im Oktober 1980 rechtlich entschieden. Doch die Kommunen und auch die Bürgerinnen und Bürger wollten den Verlust von rund 350 Hektar Wald sowie die weiter steigenden Lärmbelastungen durch den Flugverkehr nicht hinnehmen und leisteten Widerstand. Als auch ein Volksbegehren, von über 100.000 Unterschriften unterstützt, nicht zugelassen wurde, versuchten die Menschen ab Herbst 1981 durch persönlichen Einsatz ihren Wald mit dem Bau eines Hüttendorfs und Demonstrationen vor Ort zu schützen. Die Folge waren massiver Polizeieinsatz und heftige Auseinandersetzungen, die später sogar zwei erschossene Polizeibeamte zur Folge hatten.

Im Zuge der Auseinandersetzungen wurde der Bevölkerung rund um den Flughafen vom damaligen hessischen Ministerpräsidenten Holger Börner versprochen, dass für den Flughafen kein weiterer Baum fallen werde. Im Landtag führten die GRÜNEN, die dort 1982 erstmals eingezogen waren, die Auseinandersetzung auf parlamentarischer Ebene. Am Ende wurde der Bau der Startbahn 18 West durchgesetzt, sie wurde am 12.4.1984 in Betrieb genommen. Zurück blieb ein Erschrecken über die Heftigkeit der Auseinandersetzung, das bei vielen auch heute noch lebendig ist und die Hoffnung, dass sich bei allen Beteiligten die Erkenntnis durchgesetzt habe, ein weiteres Wachstum des Flughafens im dichtbesiedelten Ballungsraum könne es nicht geben.

MEDIATIONSVERFAHREN

Vorgeschichte

Für die hessische rot-GRÜNE Koalition seit 1991 wurde u.a. festgelegt, dass der Flughafen auf sein bestehendes Areal beschränkt bleibe und über den bestehenden Zaun hinaus nicht wachsen dürfe. Aber trotz dieser Vorgabe und der Vorgeschichte mit den ebenfalls sehr klaren Aussagen des Planfeststellungsbeschlusses von 1971 änderte die FAG ihre Firmenpolitik nicht und setzte weiterhin auf quantitatives Wachstum; mit Stolz wurde die jährlichen Zuwachsraten an Flugbewegungen, Passagier- und Frachtaufkommen verkündet.

So wurde im Herbst 1997 vom Chef der Deutschen Lufthansa AG, Jürgen Weber, erstmals öffentlich die Forderung nach einer weiteren Landebahn für den Flughafen erhoben. Man darf wohl annehmen, dass dies auf einer strategischen Absprache mit der FAG beruhte, die sich selbst nicht vorwagte, aber es mit größtem Wohlwollen begleitete. Sofort schlossen sich die Luftfahrtunternehmen, die Piloten und die Organisationen der Wirtschaft dem an. Von Beginn an wurden Traumzahlen von zusätzlichen Arbeitsplätzen in den Raum gestellt, eine Hoffnung, die viele in Zeiten sehr hoher Arbeitslosigkeit natürlich allzu gerne hegten. Und es wurde massiv gedroht, dass ohne Ausbau die Lufthansa von Frankfurt weggehen und der Flughafen alsbald zum Provinzflughafen sich entwickeln werde. Ihrer Tradition gemäß waren die SPD und ihre führenden Landespolitiker von Anfang an mit bei den Befürwortern des Ausbaus.

Gesprächskreis Flughafen

Vor diesem Hintergrund gab es natürlich konträre Auffassungen in der Koalition, da die GRÜNEN einen weiteren Ausbau des Flughafens strikt ablehnen. Einigkeit bestand allerdings über die

Aufgabe, eine Konfrontation wie bei der Startbahn West verhindern zu wollen. Deshalb berief Ministerpräsident Eichel unter seiner Leitung einen Gesprächskreis Flughafen bestehend aus Vertretern der Politik, von Kirchen, Gewerkschaften und der Wirtschaft, der sich des Themas annahm. Dieser schlug nach Analyse der Situation am 13.5.1998 vor, ein „Mediationsverfahren“ durchzuführen, das ergebnisoffen klären sollte, wie die weitere Entwicklung des Flughafens und der Region aussehen könnte. Das Verfahren sollte die Mediationsgruppe selbst bestimmen. Unter Betonung, dass das Ergebnis des Verfahrens wirklich völlig offen sein müsse und keinerlei Vorgaben für einen Ausbau gelten dürften, stimmten auch die GRÜNEN der Einleitung des Mediationsverfahrens zu.

Die Mediationsgruppe

Von Juli 1998 bis Ende Januar 2000 arbeitete die Mediationsgruppe in Arbeitsgruppen und im Plenum und vergab eine Vielzahl von Gutachten, die zumindest teilweise sehr interessante Ergebnisse erbrachten. Ende Januar 2000 wurde der Bericht „Mediation Flughafen Frankfurt/Main“ vorgelegt, der in der Gruppe nicht abgestimmt wurde, dem aber durch eine Protokollerklärung von sechs kommunalen Mitgliedern im Punkt Ausbau eindeutig widersprochen wurde.

Die anerkannten Naturschutzverbände und die Bürgerinitiativen sollten in der Mediationsgruppe mitwirken. Die von diesen verlangten Klarstellungen in den Verfahrensregeln wurden allerdings nicht akzeptiert, so dass sie sich nicht zu einer Teilnahme entschließen konnten. Damit war das Mediationsverfahren bereits am Beginn gescheitert, denn von einer Mediation kann man nur sprechen, wenn Vertreter aller Betroffenen mitwirken, um eine gemeinsam akzeptierte Lösung zu finden. Die freigeblichen Plätze in der Mediationsgruppe wurden von weiteren kommunalen Vertretern besetzt.

MEDIATIONSERGEBNISSE

Die Ergebnisse der Mediation werden hier wie von der Gruppe selbst formuliert in den einzelnen fünf Punkten wiedergegeben:

I: Optimierung des bestehenden Systems

Die Mediationsgruppe fordert, dass alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, mit denen das heutige System des Flugverkehrs am Boden und in der Luft verbessert werden kann.

Dort wo es möglich ist, sollen Flüge von anderen Flughäfen ausgehen oder die Transporte mit der Eisenbahn durchgeführt werden. Diese Entlastungen sollen durch bessere Zusammenarbeit des Flughafens Frankfurt mit anderen Flughäfen beziehungsweise mit der Deutschen Bahn AG erreicht werden. Diese Maßnahmen können - im besten Fall - jeweils 30.000 bis 35.000 Flugbewegungen pro Jahr verlagern.

Optimierung bedeutet auch, dass auf den bestehenden Start- und Landebahnen in Zukunft mehr Flugzeuge starten und landen können als derzeit. Dies soll zum Beispiel durch moderne Navigations- und Flugsicherungstechniken erreicht werden. Damit könnten nach Einschätzung der Mediationsgruppe jährlich maximal 500.000 Flugbewegungen in Frankfurt abgewickelt werden.

Es zeigt sich: Durch eine Optimierung lassen sich die Engpässe am Frankfurter Flughafen kurzfristig entschärfen - eine langfristige Lösung bieten sie nicht.

II: Kapazitätserweiterung des Flughafens durch den Bau einer neuen Bahn

Selbst durch die Ausschöpfung aller derzeit bekannten Optimierungsmöglichkeiten kann die von der FAG im Hinblick auf den

Wettbewerb mit Amsterdam, Paris und London angestrebte Kapazität von 120 Flugbewegungen pro Stunde mit dem heutigen Bahnsystem nicht erreicht werden.

Anmerkung:

Ein Nachweis der Notwendigkeit der 120 Flugbewegungen pro Stunde als Ausbauziel wurde von der Mediation nicht verlangt, geschweige denn überprüft. Andere europäische Großflughäfen wie z.B. London Heathrow haben einen deutlich niedrigeren Wert, ohne an Ausbau zu denken.

Wegen der wirtschaftlichen und verkehrlichen Bedeutung des Frankfurter Flughafens für die Rhein-Main-Region, für Hessen und für die Bundesrepublik Deutschland hält die Mediationsgruppe den Ausbau des derzeitigen Bahnsystems auf dem Frankfurter Flughafen für erforderlich. Ziel ist es, die Beschäftigung und Wertschöpfung der Region dauerhaft zu sichern.

Die Zahl von 120 Flugbewegungen in der Stunde ist dabei für die Mediationsgruppe ein Richtwert. Ausbaupläne, die deutlich höhere Kapazitäten mit sich bringen, werden von der Mediationsgruppe genauso abgelehnt wie Ausbaupläne mit einer deutlich geringeren Kapazität.

III: Nachtflugverbot

Der Schutz der Bevölkerung vor übermäßiger Lärmbelastung hat nach Ansicht der Mediationsgruppe Vorrang. Deshalb hält sie ein Nachtflugverbot für unabdingbar. Sie empfiehlt, dieses Verbot auf den Zeitraum von 23 Uhr bis 5 Uhr zu erstrecken.

Darüber hinaus befürwortet die Mediationsgruppe für die sogenannten Tagesrandzeiten (später Abend, früher Morgen) zusätzliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung.

Ein Nachtflugverbot macht es erforderlich, dass die Flüge (vor allem Post-, Fracht- und Charterflüge), die bisher in diesen Nachtstunden stattfanden, verlagert werden. Dies kann durch Veränderung der Flugpläne (Verlagerung auf den Tag) oder durch Verlagerung auf andere Flughäfen (zum Beispiel nach Hahn, einem Flughafen im Hunsrück im Besitz der FAG) erfolgen.

IV: Anti-Lärm-Pakt

Die Mediationsgruppe fordert ein verbindliches Programm zur Lärminderung und Lärmvermeidung. Es umfasst aktiven (das heißt, Lärm soll bereits an der Quelle vermieden oder verringert werden) und passiven Schallschutz (das heißt, der vorhandene Lärm soll vom Menschen ferngehalten werden).

Der Grund: Die Berechnungen zeigen, dass ein Ausbau des Flughafens mehr Menschen mit Fluglärm belasten würde. Daher empfiehlt die Mediationsgruppe neben dem Nachtflugverbot:

Als Maßnahmen für den aktiven Schallschutz :

Es sollen finanzielle Anreize geschaffen werden, die den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge fördern.

- Es sollen Anreize geschaffen werden zur häufigeren Anwendung bzw. zur Weiterentwicklung von lärmarmen An- und Abflugverfahren.
- Fluglärm soll begrenzt ("kontingiert") und lokale Lärmobergrenzen festgelegt werden.

Als Maßnahmen für den passiven Schallschutz:

- Schaffen eines Programms zum Schallschutz an Gebäuden, das nicht nur Fenster sondern das gesamte Gebäude umfasst. Zur Finanzierung wird eine Erhöhung der Landegebühren oder ein Flugticket-Zuschlag ("Lärmtaler") vorgeschlagen .

- Aufbau eines Systems, das regelmäßig den entstehenden Lärm an besonders belasteten Punkten misst und diese Messergebnisse der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt.

Die Mediationsgruppe empfiehlt, dass sich die FAG im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung von Fluglärm entwickeln sollte. Dazu gehört insbesondere ihre Selbstverpflichtung zu einer kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung.

V: Regionales Dialogforum

Die Mediationsgruppe schlägt die Einrichtung eines regionalen Dialogforums vor. Darin könnten die Details von Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt erarbeitet sowie die Selbstverpflichtung der FAG zur Lärminderung erörtert und begleitet werden. Außerdem sollte dieses Forum Fragen zur Entwicklung von Flugverkehr und Flughafen diskutieren.

Der im Mediationsverfahren begonnene Dialog zwischen dem Flughafen und seiner Nachbarschaft sollte in geeigneter Weise fortgeführt und intensiviert werden. Auch über die längerfristigen Perspektiven des Frankfurter Flughafens ist nach Ansicht der Mediationsgruppe die Diskussion mit der Bevölkerung zu beginnen, damit entsprechend dem in den Niederlanden entwickelten „No-regret-Grundsatz“ Entscheidungen erst getroffen werden, wenn ihre Folgen ausreichend bekannt sind, und nicht vorher, so dass man sie später bedauern muss. Dies könnte durch die Einrichtung eines Dialogforums erfolgen.

Im Rahmen einer solchen Gruppe könnte zudem die Umsetzung des von der Mediationsgruppe empfohlenen Paketes überprüft werden.

KRITIK DER MEDIATION

Verfahrensmängel

Von Anfang an ist es der Mediation zur zukünftigen Entwicklung des Flughafens Frankfurt nicht gelungen, die Kriterien, die an ein solches Verfahren gestellt werden, zu erfüllen. Grundvoraussetzung ist, dass alle unterschiedlichen Interessen im Zusammenhang mit dem zu behandelnden Problem in die Diskussion mit einbezogen werden. Dies war nicht der Fall, da die Bürgerinitiativen und die Natur- und Umweltschutzverbände eine Teilnahme verweigerten.

Ebenso war es ein Fehler, für die Leitung der Mediation keine Personen auszuwählen, die von der Problemstellung in keiner Weise betroffen waren. Der Versuch schlug fehl, die notwendige Neutralität der Leitung der Mediation durch zwei Personen mit vermeintlich gegensätzlichen Interessen, die sich auf eine dritte Person zur gemeinsamen Leitung des Verfahrens verständigen sollten, zu erreichen. Durch die Verantwortung jeweils eines Mediators für die Arbeitsgruppen, wurden die Themenbereiche, wie z.B. die wirtschaftlichen Implikationen eines Flughafenausbaus interessengeleitet bearbeitet.

Schließlich fordert ein erfolgreiches Mediationsverfahren am Ende eine Akzeptanz aller Beteiligten, weil alle von der vorgesehenen Lösung profitieren. Auch dies ist nicht geschehen, sondern sechs Mitglieder der Gruppe mit unterschiedlichen Parteizugehörigkeiten gaben zu Protokoll:

„Die Mediationsgruppe hat sich intensiv mit den Varianten Reduktion und Nichtausbau befasst. Es hat eine ausführliche Abwägung aller Varianten stattgefunden. Die genannten kommu-

nalen Vertreter der Mediationsgruppe sind danach zu der Auffassung gekommen, dass zu einer Kapazitätserweiterung **kein Ausbau erfolgen soll**. Mit diesem Votum ist, was auf Nachfrage ausdrücklich bestätigt wurde, eine klare Distanzierung von dem Neubau einer Landebahn gegeben.

Das Mediationsverfahren ist also im Hinblick auf das Finden einer Lösung des Problems eindeutig gescheitert. Auch nach diesem Verfahren gibt es keine Ausbaulösung, der allgemein zugestimmt wird.

Dogmatisierung der Ausbauforderung

Obwohl kein einvernehmliches Mediationsergebnis vorliegt, wird durch die Ausbaubefürworter der Punkt II des Mediationsberichts, also die Kapazitätserweiterung durch den Bau einer neuen Bahn, zum Dogma erklärt. Der Grund hierfür ist recht einfach: Man suggeriert, dass Entlastungen für die Menschen rund um den Flughafen nur dann kommen, wenn ausgebaut wird. Es ist schon ein politischer Erpressungsversuch, wenn jedem Ausbauegner vorgeworfen wird, dass er die Belastungsreduzierungen und auch das Nachtflugverbot verhindere.

Das Gegenteil ist nämlich richtig. Die Landesregierung und die Mehrheit des Landtags haben sich auf den Ausbau festgelegt. Die Entlastung versprechenden Komponenten des Mediationsberichts werden in Sonntagsreden hochgehalten, aber nicht in rechtlich verbindliche Regeln gegossen. Im gerade verabschiedeten Landesentwicklungsplan ist deshalb der Ausbau verbindlich fest geschrieben, das Nachtflugverbot aber nicht. Dies schafft begründetes Misstrauen, denn es könnte durchaus ein Nachtflugverbot erlassen werden, ohne einen Ausbau durchzuführen – wenn man denn nur wollte. Dass dies rechtlich jedenfalls möglich wäre, hat der Bundesverkehrsminister eindeutig bestätigt (siehe DOKUMENTATION).

OFFENE FRAGEN

Mediationsbericht, Landtagsanhörung und alle Diskussionen seitdem haben sehr deutlich gezeigt, dass eine Vielzahl von Fragen nach wie vor offen sind, ohne deren Beantwortung eine Entscheidung für einen Ausbau des Flughafens völlig unverantwortlich ist. Nach dem von der Mediation selbst postulierten „no-regret-Prinzip“ dürfen Entscheidungen erst getroffen werden, wenn ihre Folgen hinreichend genau zu erkennen und demgemäß zu beurteilen sind. Wenn aber die Mediationsrunde selbst viele offene Fragen formuliert, kann sie einen Ausbau nicht vorschlagen ohne in Widerspruch zu ihren eigenen Prinzipien zu kommen. Im Gegenteil: Schon die durch die Mediation beantworteten Fragen machen deutlich, dass ein weiterer Ausbau des Flughafens Frankfurt für die Menschen in der Region unzumutbar ist.

Die **wichtigsten offenen Fragen** sollen hier benannt werden:

- **Koordinationswerte:** Die Vorgabe der FAG, dass 120 Starts und Landungen in der Stunde als Kapazität benötigt werden, ist zu keinem Zeitpunkt überprüft worden.
- **Risikoanalysen:** Zum Thema der Unfallgefahren gibt es keine Untersuchungen, insbesondere für den Fall der weiteren Verdichtung des Verkehrs in der Luft. Zur Luftsicherheit gibt es lediglich Einschätzungen der DFS (Deutsche Flugsicherung), die nicht überprüft wurden.
- **Engpassanalysen:** Untersuchungen darüber, welche Folgen eine Erweiterung des Bahnsystems für die Logistik und die übrigen Einrichtungen am Boden hat, liegen nicht vor. Allerdings gibt es weitere Forderungen der FAG nach zusätzlichen Betriebsflächen, die nicht überprüfbar sind.
- **Externe Kosten:** Volkswirtschaftliche Kosten eines möglichen Ausbaus, wie gesundheitliche Lärmfolgen, soziale Kosten, Kosten zunehmender Umweltzerstörung, Bau- und Betriebskosten weiterer Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Flughafens etc. wurden nicht ermittelt.
- **Wertverluste von Immobilien:** Die Möglichkeit, dass ein Flughafenausbau Immobilienwerte vernichtet, wurde zwar nicht bestritten, über ein mögliches Kostenvolumen gibt es noch nicht einmal Abschätzungen.
- **Negative regionalökonomische Effekte:** Die wirtschaftlichen Folgen des Abwerbens von Arbeitskräften und der Konzentration von Arbeitsstätten am Flughafen sind ebenso wenig untersucht wie die Einschränkungen der Siedlungstätigkeit und damit des regionalen wirtschaftlichen Wachstums durch wachsende Verlärmung.
- **Überflughöhen:** Die Frage, welche Überflughöhen tolerabel sind, „konnte wissenschaftlich nicht beantwortet werden“; sagt die Mediationsgruppe selbst.
- **Lärmwirkungen:** Die Kenntnisse über die gesundheitlichen und sozialen Effekte wachsender Lärmbelastungen haben sehr große Wissenslücken. Eine weitere Steigerung der Lärmemissionen des Flughafens wären deshalb Experimente an Menschen, die das Risiko gesundheitlicher Schäden zu tragen hätten.
- **Schadstoffe:** Die in der Mediation versuchte Prognose der Immission von Schadstoffen endete ohne Ergebnis. Welche Effekte der Flughafenbetrieb und ein Ausbau auf die Schadstoffbelastung von Menschen und Umwelt haben, wissen wir also nicht.
- **Toxikologische Richtwerte:** Die Mediation hat keine toxikologischen Richtwerte zugrunde gelegt, d.h. es wird derzeit von keinen eindeutigen Grenzen der Belastbarkeit durch Schadstoffe für Mensch und Umwelt rund um den Flughafen ausgegangen.

ARBEITSPLÄTZE

Jobmaschine Flughafen

Die angebliche Notwendigkeit des Flughafenausbaus wird begründet durch ein Märchen. Der Flughafen produziere wie ein Dukatenesel permanent neue, schöne Arbeitsplätze, allerdings nur wenn er unbehindert wachsen könne. Die Mediation hat dies Märchen mit verbreitet, indem für den Fall eines weiteren Ausbaus mit insgesamt 57.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen argumentiert wird. Man addiert sog. direkte, indirekte und induzierte Arbeitsplätze zusammen und stützt die Prognose auf eine Umfrage bei Unternehmen der Region. Obwohl nur jede achte angeschriebene Firma überhaupt geantwortet hatte, wird das Ergebnis zur genannten Wunderzahl hoch gerechnet. Legendäre 200.000 Arbeitsplätze sollen im Jahr 2015 dem Flughafen zu verdanken sein. In Zeiten noch immer sehr hoher Arbeitslosigkeit wirkt dies natürlich geradezu als Evangelium. Wer kritische Fragen dazu stellt, dem wird die Schuld an der Arbeitslosigkeit gegeben.

Jobmagnet Flughafen

Niemand wird bestreiten, dass am Flughafen natürlich ein großes Angebot von Arbeitsplätzen existiert, doch zeigt schon die Entwicklung der Zahlen der vergangenen Jahre keineswegs eine deutliche Expansion. Dies ist leicht nachvollziehbar, denn auch in der Luftverkehrswirtschaft wird auf Rationalisierung gesetzt und jede Modernisierungsmaßnahme reduziert zunächst die Zahl der Arbeitsplätze. Das beste Beispiel hierfür ist die „Cargo-City-Süd“, die im wesentlichen der Verlagerung von Arbeitsplätzen diente; Nur 13 % der dortigen Arbeitsplätze sind neu. Die Zahl der bei der Verlagerung von Betrieben aus dem Umland weg-rationalisierten Arbeitsplätze wird allerdings verschwiegen, so dass nicht mal dieser niedrige Anteil von neu geschaffenen Jobs

ein echter Zuwachs ist. In der Gesamtbilanz erweist sich der Flughafen allerhöchstens als Jobmagnet, der Arbeitsplätze zu Lasten anderer Teile der Region bei sich konzentriert.

Joblegende Flughafen

Die Argumente eines massiven Wachstums der Arbeitsplatzzahlen wurden in der Mediation durch die Arbeitsgruppe, die unter Leitung des Präsidenten der IHK Frankfurt stand, zusammen getragen. Eine Überprüfung der prognostizierten Zahlen zeigt, dass sie nicht belastbar sind. Abgesehen von erheblichen methodischen Mängeln bei der Erhebung und Auswertung der Daten, kann niemand mit Verlässlichkeit heute angeben, wieviel Beschäftigte sein Unternehmen im Jahr 2015 haben wird. Schon die Qualitätssicherung in der Mediation hat auf diese Schwächen hingewiesen. Eine gutachterliche Überprüfung durch unabhängige Wissenschaftler im Auftrag der Stadt Hofheim kam zu dem Ergebnis, dass „die Standorteffekte eines Flughafenausbaus nicht in zuverlässiger Weise quantifiziert werden“ können.

Jobkiller Flughafen

Ein weiterer Ausbau des Flughafens würde die Konzentration der Belastungen erheblich steigern, doch die negativen regional-ökonomischen Effekte wurden nicht untersucht. Ein Beispiel macht sie deutlich. Der Norden Darmstadts (Arheiligen, Wixhausen) wird bei wachsendem Flugverkehr immer mehr verlärmert. Doch dort liegen 83 % der Flächen für die bauliche Entwicklung der Stadt, die durch den Flughafenausbau verhindert wird. Wenn keine neuen Wohngebiete, wo Menschen leben und arbeiten könnten, entstehen, gibt es dort auch keine neuen Jobs. Und auch für bereits bestehende Siedlungen wird der weitere Ausbau eher schädlich wirken, denn der wachsenden Lärmbelastung kann man sich nur durch Wegzug entziehen. Dies werden dann diejenigen tun, die es sich leisten können und so die Wirtschaftskraft mindern, was ebenfalls Jobs kostet.

FLUGLÄRM

Die Bürgerinnen und Bürger, die rund um den Flughafen Frankfurt wohnen, kennen ihn schon lange: den nicht selten unerträglichen und oft sehr störenden Lärm der startenden und landenden Flugzeuge. Durch den Betrieb der beiden Parallelbahnen werden die Menschen östlich und westlich des Flughafens permanent beschallt, die Abflüge von der Startbahn West betreffen den Süden. Doch auch nördlich des Flughafens ist keine Ruhe, denn die Routen der abfliegenden Maschinen beschallen vom Frankfurter Osten bis in den Rheingau die gesamte Region. So werden nachts an vielen Orten im Rhein-Main-Gebiet Menschen immer wieder aus dem Schlaf gerissen. Ein drastisches Beispiel hierfür gibt die Stadt Raunheim. In einer Nacht (vom 2. zum 3. April 2000) waren es 40 Landeanflüge die am Messpunkt mehr als 70 dB(A) laut waren, davon 28 mit mehr als 75 dB(A) und sogar vier mit mehr als 80 dB(A).

Wirksamer Lärmschutz

Die Mediation, und hierin liegt bei aller berechtigter Kritik ihr großes Verdienst, hat durch ihre Arbeit deutlich gemacht, dass die bisherigen Schutzmaßnahmen nicht wirksam waren. Sie fordert deshalb für wirksamen Schallschutz rund um den Flughafen ein gestuftes Schutzkonzept zugrunde zu legen, das den Dauerschallpegel wie folgt begrenzt:

- **Alarmwert:** Tagsüber darf aus gesundheitlichen Gründen ein Dauerschallpegel von 65 dB(A) nicht überschritten werden, wenn Schädigungen an der Gesundheit verhindert werden sollen.
- **Schwellenwert:** Zur Vermeidung von erheblichen Belästigungen dürfen 62 dB(A) im Dauerschallpegel nicht überschritten werden.

- **Vorsorgewert:** Aus Vorsorgegründen ist eine Obergrenze von 60 dB(A) ein anzustrebendes Ziel.

Besonderes für die Sicherung der Nachtruhe reicht die Betrachtung des Dauerschallpegels allerdings nicht aus. Hier kommt es in besonderem Maße auf die Einzelschallereignisse an, weshalb maximale Einzelschallpegel von 52 bis 53 dB(A) am Ohr des Schlafers nicht häufiger als sechs bis elf mal pro Nacht überschritten werden dürfen.

Lärmbelastungen jetzt begrenzen

Wenn also auch nach einmütiger Auffassung der Mediation der Schutz der Nachtruhe Priorität haben muss, dann ist eine alltägliche Beschallung, wie z.B. in Raunheim nicht hinnehmbar. Schon der Vergleich der Zahlen der Mediation mit den Messwerten zeigt, dass nicht eine weitere Steigerung sondern vielmehr eine deutliche Reduzierung der Belastungen dringend erforderlich ist. Wenn aber Lärmwerte, wie sie in Raunheim und auch andernorts jetzt schon gemessen werden, nicht länger tolerabel sind, dann muss völlig unabhängig von der Ausbaudiskussion eine Verringerung des Fluglärms durchgesetzt werden. Denn entgegen der Beteuerungen des Flughafens, sich um den Lärmschutz intensiv zu kümmern, sind in den letzten Jahren die Belastungen immer größer geworden.

Die vom hessischen Verkehrsminister jüngst vollmundig angekündigte Überprüfung der Rechtmäßigkeit der gegenwärtigen Verlärmung durch den Flugverkehr wird allerdings wohl ein Flop, da sie nicht von den als notwendig erkannten Grenzwerten ausgeht, sondern von den völlig veralteten des Fluglärmgesetzes. Wir GRÜNE setzen uns schon lange für eine Novellierung dieser über 30 Jahre alten Vorschrift ein, um den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm wirksam zu verbessern.

NACHTFLUGVERBOT

Unwirksame Nachtflugbeschränkungen

Viele Menschen in der Rhein-Main-Region wissen es bereits aus eigener Erfahrung: Beschwerden über zu großen Fluglärm werden – wenn überhaupt – freundlich aber in der Regel zugleich folgenlos beantwortet. Wer in einer Nacht mehrfach aus dem Schlaf gerissen wurde, dem nützt die Erklärung nichts, dass die verursachenden Flugzeuge sich jeweils im zulässigen Bereich befunden hätten. In der Erfahrung erweisen sich also die Nachtflugbeschränkungen, die bisher mühsam durchgesetzt werden konnten, als unzureichend. Sie sind von den Bürgerinnen und Bürgern praktisch nicht zu kontrollieren und schützen die Nachtruhe nicht wirksam.

Der steinige Weg zum Nachtflugverbot

Die Mediation hat die Forderung nach einem Nachtflugverbot in ihren Katalog mit aufgenommen als eine Konsequenz aus ihren eigenen nicht mehr zu leugnenden Erkenntnissen. Allerdings wurde auf Druck der FAG nur eine Zeitspanne von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr festgelegt, obwohl die Nacht auch nach den internationalen Regeln des Luftverkehrs von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr definiert ist.

Kaum war diese Forderung öffentlich bekannt, haben u.a. die Luftverkehrsunternehmen, die FAG, die Speditionswirtschaft und die Deutsche Post sie sofort als undurchführbar bezeichnet. Mit Horrorszenarien des totalen wirtschaftlichen Niedergangs und der Androhung von Klagen verabschiedeten sich auch Beteiligte der Mediation von ihrem eigenen Beschluss. Der Initiative der GRÜNEN im Hessischen Landtag ist es zu verdanken, dass im Mai letzten Jahres dort ein einstimmiger Beschluss ge-

fasst wurde, der die Einführung eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt als unbedingt notwendig definiert. (Siehe DOKUMENTATION).

Auch wenn der Beschlusstext dies natürlich nicht enthält, alle übrigen Fraktionen erklärten in der Debatte, dass sie das Nachtflugverbot nur zusammen mit dem Bau einer weiteren Bahn haben möchten. Damit wird deutlich, dass es ihnen nicht primär um die Nachtruhe der Menschen geht, sondern um den weiteren Ausbau des Flughafens. Das Nachtflugverbot wird somit zum Tröstungsversuch, damit Widerstände gegen den Flughafenbau gedämpft werden, aber in Wahrheit soll es womöglich gar nicht kommen.

Nachtflugverbot jetzt

Die Landesregierung behauptet, sie wolle das Nachtflugverbot, doch gleichzeitig weigert sie sich mit fadenscheinigen Argumenten, es als rechtlich verbindliches Ziel im Landesentwicklungsplan zu verankern. FAG-Chef Bender behauptet nach anfänglichem Widerstand, jetzt auch dafür zu sein, doch gleichzeitig steigt die Zahl der Nachtflüge in Frankfurt von Halbjahr zu Halbjahr. Ministerpräsident Koch lässt sich feiern, dass er im Aufsichtsrat Zustimmung zum Nachtflugverbot erhalten habe, unternimmt aber nichts, um es zu realisieren. Und dies obwohl er die Möglichkeit dazu hätte. Wie auch der Bundesverkehrsminister richtig festgestellt hat, könnte das Nachtflugverbot rasch Wirklichkeit werden, bei der FAG müsste man es nur wollen und beantragen und bei der Landesregierung es ebenfalls wollen und genehmigen.

Die Fraktion von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN hat im Landtag die Einführung des Nachtflugverbots in Anträgen und Debattenbeiträgen immer wieder gefordert und wird dies solange weiter tun, bis nachts an und um „FRAport“ Ruhe herrscht.

WALDVERLUST

Im dichtbesiedelten Rhein-Main-Gebiet leidet der Wald seit vielen Jahren besonders stark. Die Waldschadensbilanz sieht dementsprechend aus. Doch nicht nur durch Immissionen verursachte Krankheiten machen dem Wald zu schaffen. Die Ansprüche auf Nutzung für die unterschiedlichsten Zwecke fordern zusätzlichen Tribut. Die gesamte Fläche des Flughafens von zur Zeit ca. 1.700 Hektar, die Flächen der Autobahnen am Frankfurter Kreuz sowie Bahn- und Hochspannungstrassen sind in den letzten siebzig Jahren allein für Infrastruktureinrichtungen abgeholzt worden. Zugleich sind die Siedlungsflächen der Städte und Gemeinden ebenfalls gewachsen, so dass schon jetzt nur noch kleinere zusammenhängende Waldgebiete vorhanden sind.

Bannwaldausweisungen

Um weiteren Waldverlust zu stoppen, sind in den 80er und 90er Jahren die größeren Restflächen rund um den Flughafen zu Bannwald erklärt worden. Bannwald ist die höchste Schutzkategorie nach dem Forstrecht und beruht auf der Erkenntnis, dass Bannwaldflächen auf Dauer zu erhalten sind, da sie als unverzichtbar erachtet werden. Der Wald als Lärm-, Staub- und Schadstofffilter sowie als Wasserspeicher und Luftreiniger wird tatsächlich dringend benötigt, um einen Rest von Natur zu erhalten und für die Menschen Erholung zu bieten.

Wenn also es also noch vor kurzer Zeit Konsens aller politischen Kräfte der Region war, den Wald auf Dauer erhalten zu müssen, dann sind alle Politiker wortbrüchig, die jetzt einen Flughafen ausbauen unterstützen. Mit der Ausweisung als Bannwald wurde für die Bevölkerung und die Wirtschaft das Signal gegeben: Hände weg vom Wald! Wer ausbauen will, bricht dieses Ver-

sprechen, missbraucht das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in die Aussagen der Politik und macht rechtlich verbindliche Festsetzungen zu Makulatur.

Verödung der Region

Eine neue Landebahn, egal ob die z.Zt. favorisierte Nordwestbahn oder eine andere fordert mindestens weitere 250 Hektar Waldverlust. Obendrein will die FAG für sonstige Erweiterungen der Betriebsfläche nochmals gut 120 Hektar Wald roden. Doch das ist noch nicht einmal alles. Beim Landebahnbau werden Stromleitungen und das Umspannwerk verlegt werden müssen. Das kostet wieder mehrere Dutzend Hektar Wald. Und was danach an Waldresten übrig bleiben würde, eingezwängt zwischen Autobahnen, Flughafen und Siedlungen, könnte die Funktionen nicht mehr übernehmen, für die der Wald gebraucht wird. D.h. die Waldreste wären dem Untergang geweiht und in naher Zukunft würde die Landschaft südlich des Mains waldfrei sein. Dies ist kein Horrorbild, sondern die ganz realistische Prognose von Fachleuten.

Wer den Ausbau des Flughafens will, argumentiert mit wirtschaftlichen Gründen. Dabei wird offensichtlich vergessen, dass Freizeit- und Erholungswert der Region, basierend auch auf der Existenz ausgedehnter Wälder zu den sog. „weichen Standortfaktoren“ der Wirtschaft gehört. Die Ansiedlung von Betrieben, zumal in den neuen high tech – Branchen wird von der Umwelt- und Lebensqualität durchaus abhängig gemacht. Wer will denn auch schon auf einem zweiten Flughafenvorfeld außerhalb des Zaunes leben müssen? Die Attraktivität der Rhein-Main-Region für Menschen und Unternehmungen wird sicherlich auch mit vom Flughafen bestimmt – aber in zwei Richtungen: ein internationaler Flughafen soll sein, aber ein Molloch, der sein Umfeld immer mehr auffrisst schreckt ab und vertreibt die Menschen.

WEITERE RISIKEN

Sicherheit des Flugverkehrs

Glücklicherweise sind schwere Unfälle mit Passagiermaschinen am Flughafen Frankfurt bislang äußerst selten, seit fünfzig Jahren gab es keinen totalen Crash in der Zivilluftfahrt mehr. Doch muss angesichts der immer stärkeren Verdichtung des Flugverkehrs insbesondere auf den An- und Abflugrouten die Frage nach dem Unfallrisiko schon gestellt werden.

Dabei steht die Concorde-Katastrophe vom letzten Herbst sicherlich noch allen vor Augen, ist sie doch ein Symbol für das nicht zu beseitigende Risiko des Umgangs des Menschen mit Technik. Außer der Gewissheit, „Runter kommen sie immer“, gibt es keine Garantien im Luftverkehr, auch wenn Flugzeuge häufig als die sichersten Verkehrsmittel angepriesen werden. Dieses Prädikat begründet sich aus der statistischen Betrachtung der Zahl der Unfalltoten bezogen auf die zurück gelegte Strecke. Da Flugzeuge immer größere Strecken zurücklegen als die anderen Verkehrsmittel, ist dieses Maß sehr relativ. Bezieht man nämlich die Zahl der Opfer auf die Zahl der absolvierten Flüge bzw. Fahrten, dann wird sogar das Automobil statistisch sicherer als das Flugzeug.

Umfassende Risikoanalysen sind deshalb dringend notwendig, um die Gefahren des sich weiter verdichtenden Flugverkehrs rund um den Flughafen abschätzen zu können. Dabei geht es auch um die „kleineren Zwischenfälle“, wozu Gebäudeschäden durch Wirbelschleppen oder Schäden durch herfallende Flugzeugteile oder Eisbrocken (blue-ice) zählen. Diese Ereignisse sind keineswegs so selten und bisher war es mehr Glück und Zufall als gezielte Vorsorge, wenn nicht mehr passiert ist.

Immissionsschutz

Nicht nur durch den Flugbetrieb ist der Flughafen eine Quelle von Schadstoffemissionen. Motorentests an Flugzeugen ebenso wie der gesamte Bodenverkehr im Flughafen sind beachtliche Verursacher von Immissionen. Hinzu kommen die Risiken des Kerosin-Transports, der bereits für erhebliche Grundwasserschäden verantwortlich war. Eine solch massive Konzentration von technischem Gerät, wie sie der Flughafen darstellt, birgt immer vermehrt die Gefahr von Defekten in sich, da die Störfallwahrscheinlichkeit mit der Komplexität stark zunimmt. An Ereignisse auf Flughäfen in der jüngeren Vergangenheit, wie der katastrophale Brand in Düsseldorf, sei erinnert.

Zu den Risiken auf dem Flughafen selbst kommen diejenigen hinzu, die durch die Attraktivität des Standort entstehen. Mehr als 50.000 Arbeitskräfte und mehr als 120.000 Passagiere pro Tag erzeugen An- und Abreiseverkehr und hinterlassen nicht nur Müll. Schon heute ist der Flughafen Frankfurt an der Grenze dessen, was sich einigermaßen störungsfrei beherrschen lässt. Aus dem Blickwinkel der Sicherheit und des Immissionsschutzes wäre ein weiteres Wachstum sicherlich suboptimal.

Klimaschutz

Flugverkehr trägt schon heute mit 12 % zu den von allen Verkehrsträgern verursachten CO₂ – Emissionen bei, er hinterlässt zudem Wasserdampf, Stickoxide und Aerosole. In der unteren Stratosphäre wird selbst Wasserdampf zum Problem. Die Kondensstreifen verdecken den Himmel bereits zu einem relevanten Anteil und sind so mit verantwortlich für die Klimaveränderungen. Schließlich hat jeder verflogene Liter Kerosin den dreifachen Klimateffekt wie ein am Boden verfahrenes Liter Benzin. So wird die ungebremste Expansion des Flughafens zum wachsenden Risiko nicht nur für das globale Klima sondern auch für die klimatischen Bedingungen der Region.

WACHSTUMSGRENZEN

Seit gut 30 Jahren wissen wir, dass die natürlichen Ressourcen und die Belastbarkeit des Naturhaushalts endlich sind. Dies gilt nicht nur im globalen sondern auch im lokalen Maßstab. Weltweit gibt es Grenzen des Wachstums, die bei Überschreitung zu unaufhaltsamen Katastrophen führen. Aber auch vor Ort führt ein ungebremstes Wachstum ins Desaster.

Falsche Geschäftspolitik

Obwohl die Flughafen Aktiengesellschaft spätestens seit dem Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Startbahn 18 West als rechtsverbindliche Vorgabe weiß, dass eine weitere Expansion am Standort nicht möglich ist, hat sie ihre Geschäftspolitik, die primär auf quantitatives Wachstum setzt, noch beschleunigt. Jährlich mit Stolz präsentierte Zuwachsraten bei Flugbewegungen, Passagierzahlen und Frachttonnage sollen das Bild eines erfolgreichen Unternehmens suggerieren. Aber diese Zuwächse bedeuten zugleich Steigerungen des Fluglärms, der Schadstoffemissionen und der Belastung der Verkehrswege rund um den Flughafen.

Eine Einsicht in die Notwendigkeit, im dichtbesiedelten Ballungsraum Rhein-Main nicht immer weiter wachsen zu können, war und ist offensichtlich bei der FAG nicht vorhanden. Vielmehr rechnet und rechnet man wohl damit, dass die durch Vorschriften definierten Grenzen beim Erreichen schon irgendwie aus der Welt zu schaffen seien, um seine selbstgewählte Rolle als „global player“ immer weiter spielen zu können.

Politische Vorgaben

Seit Beginn der 90er Jahre waren durch die rot-GRÜNE Koalitionsvereinbarung die Aktivitäten des Flughafens auf das vorhandene Areal begrenzt worden. Das wurde, wenn auch mit Zähneknirschen, akzeptiert. Aber mit dem Regierungswechsel 1999 konnte der bereits strategisch geplante Angriff auf den Zaun erfolgsversprechend durchgeführt werden. Es erweist sich, dass allein durch die GRÜNE Regierungsbeteiligung die Expansionsgelüste im Zaum gehalten werden konnten, sie jetzt aber ungehindert wuchern dürfen. Die politische Vorgabe lautet nicht mehr Rücksichtnahme auf Mensch und Umwelt sondern jetzt gilt Börsengang und cash-flow als Leitlinie.

Zukunft des Luftverkehrs

Diese neuerlich gesteigerte Gier nach Geld ist ausgesprochen kurzsichtig, da sie schon mittelfristig nicht nur einer positiven Entwicklung des Rhein-Main-Gebiets schadet, sondern auch den wirtschaftlichen Erfolg der FAG gefährdet. Längst ist abzusehen, dass die derzeitige Logistik der Airlines, über zentrale Luftdrehkreuze den Verkehr auf den Überseerouten zu bündeln, sich verändern wird. Schon aus Gründen der Bequemlichkeit werden mehr direkte Verbindungen nachgefragt werden, die auch bei weltweit wachsendem Luftverkehr immer häufiger angeboten werden. Es ist nämlich logisch, dass das Netz der Flugverbindungen um den Globus, wenn es sich denn weiter verdichtet, nicht mit den bisherigen Verknüpfungspunkten auskommt, sondern neue Knoten bilden wird. Die sog. „dedicated hubs“ werden die zentralen hubs ablösen und damit deren Bedeutung relativieren. Wer also jetzt einen zentralen Knoten weiter ausbauen will, baut erkennbar am Bedarf vorbei und verbaut sich die Chancen für eine nachhaltig positive Entwicklung. Diese liegen nämlich in der Kooperation von Flughäfen untereinander und nicht im größtenwahnsinnigen Konkurrenzkampf.

WIE GEHT'S WEITER ?

Entscheidung noch nicht gefallen

Die Ausbaubefürworter allen voran die Hessische Landesregierung sowie die Parteien und Landtagsfraktionen von CDU und FDP bemühen sich intensiv darum, den Eindruck zu erwecken, als sei die Entscheidung für den Ausbau nach dem Beschluss des Landtags vom 21.6.2000 schon abschließend gefallen. Dies ist keineswegs der Fall. Nicht nur, dass ein möglicher Planfeststellungsbeschluss mit Sicherheit vor Gericht angefochten werden wird, auch auf dem Weg dorthin sind viele juristische Klippen noch lange nicht gemeistert. Schon das gerade beginnende Raumordnungsverfahren gibt reichlich Gelegenheit zu rechtlicher Auseinandersetzung.

Der Weg zu Gericht

Etliche Städte und auch viele Einzelpersonen bereiten derzeit Klagen gegen den Flughafenausbau vor, gegen die schon jetzt bestehenden Belastungen wurden bereits Verfahren begonnen. Da der Flughafen offensichtlich keine rechtsstaatlichen Kriterien auch nur annähernd genügende Genehmigung seines derzeitigen Betriebszustandes vorweisen kann, bestehen gute Chancen, dass die Gerichte hier mindestens auf eine Nachbesserung drängen. Damit müsste sich der Flughafenbetrieb insgesamt sich einer kritischen Überprüfung insbesondere der von ihm ausgehenden Belastungen stellen.

Für Klagen gegen Schritte zum Ausbau haben sich neben den Kommunen auch etliche Initiativen und Vereine zusammen gefunden. Dies alles sollte mit Engagement weiter betrieben werden, denn die Situation ist ungleich günstiger als im Verfahren um den Bau der Startbahn 18 West. Damals gab es erst organisierten Widerstand als der Rechtsweg erschöpft war. Das ange-

strebte und breit unterstützte Bürgerbegehren wurde nicht zugelassen und es machte sich ein Gefühl der Hilflosigkeit breit.

Diesmal ist der Widerstand gegen einen weiteren Ausbau des Flughafens bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt gut organisiert. Und nicht zuletzt mit Hilfe des Materials, das die Mediation geliefert hat, lassen sich Klagen gut begründen.

Ablehnung politisch artikulieren

Auf einem Bein steht man nicht gut, vor allem wenn es sich um eine lang dauernde Auseinandersetzung handelt. Deshalb sollten neben den juristischen Möglichkeiten auch alle politischen Chancen ergriffen werden, um den Ausbau noch zu verhindern. Dazu gehört, den Politikerinnen und Politikern vor Ort aber auch insbesondere auf der Landesebene die eigene Auffassung immer wieder nahe zu bringen und Stellungnahme zu verlangen. Vor allem die Ausbaubefürworter sollten möglichst massenhaft mit Gegenargumenten konfrontiert werden.

Bei der Kommunalwahl geschah dies nur vereinzelt, zumal etliche Kommunalpolitiker von CDU, FDP und auch von der SPD versuchten, sich als Gegner des Flughafenausbau zu profilieren. Dies wird bei der nächsten Landtagswahl kaum gelingen können, denn die LandespolitikerInnen von CDU, SPD und FDP, die dann kandidieren, tun dies für eine Partei, die sich auf den Ausbau festgelegt hat.

Einzig **Bündnis 90 / DIE GRÜNEN** stehen heute und in Zukunft klar und eindeutig auf der Seite der lärmgeplagten Menschen der Region: **Wir lehnen den weiteren Ausbau des Flughafens durch eine weitere Landebahn strikt ab und fordern das Nachtflugverbot jetzt.** Damit sind wir keineswegs Gegner des Flughafens, sondern wir wollen endlich eine nachhaltige Entwicklung, die Menschen und Flughafen miteinander leben lässt.

UMDENKEN STATT AUSBAUEN

Die Fraktion von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Hessischen Landtag wie die hessischen GRÜNEN insgesamt sehen sich nicht als Gegnerinnen des Flughafens. Wir wollen ihn keineswegs in den Status eines Provinzflugplatzes zurück versetzen, wie unsere politischen Gegner gerne polemisch behaupten. Wir wollen vielmehr für den Flughafen Frankfurt wie für den Luftverkehr in Deutschland und Westeuropa insgesamt eine Entwicklung, die den Bedürfnissen der Menschen Rechnung trägt und ökologisch möglichst verträglich ist. Ein Teil der Bedürfnisse sind auch Transporte und Reisen, so dass neben anderen Verkehrsträgern auch das Flugzeug benötigt und genutzt wird. Notwendig ist also, den Flugverkehr so zu organisieren, dass er in der Summe der Beurteilungskriterien optimal funktioniert.

Erster Schritt: Umdenken

Die bisherige Firmenpolitik des Flughafens war, wie dargelegt primär am quantitativen Wachstum orientiert. Dies hat sich als Sackgasse erwiesen, denn der Bau einer weiteren Landebahn wäre nur eine kurzfristige Lösung. Schon ist erkennbar, dass binnen weniger Jahre wiederum Kapazitätsprobleme drohen. Dann müsste der nächste Ausbau erfolgen. Durch ihre Forderung nach der Planung eines neuen Flughafens „Frankfurt II“ in der Wetterau hat die Pilotenvereinigung Cockpit dies jüngst unterstrichen. Es ist offensichtlich, dass dieser Weg in die Irre führt. Der Abschied vom Größenwahn ist überfällig. Statt wie Dinosaurier immer weiter zu wachsen, müssen sinnvolle Aufgabenverteilungen und intelligente Kooperationen gefunden werden. Es ist höchste Zeit umzudenken statt den Irrweg des weiteren Ausbaus zu verfolgen.

Zweiter Schritt: Vorhandene Ressourcen nutzen

Von Zahl und Lage der Flughäfen in Deutschland her besteht bereits ein relativ dichtes Netz. Völlig fehlen dabei allerdings funktionsfähige Verknüpfungen dieser einzelnen Standorte. Sie sind deshalb sowohl organisatorisch als auch durch entsprechende schnelle und komfortable Verkehrsverbindungen am Boden zu schaffen. Damit wird es möglich, die vorhandenen Ressourcen d.h. die Kapazitäten zu nutzen und obendrein unnötige Zubringerflüge zu sparen. Im westlichen Deutschland können Saarbrücken, Stuttgart, Köln/Bonn und der im Ausbau befindliche Flugplatz Hahn als erste eine strategische Allianz bilden. Wenn die Verkehrsverbindung am Boden so gestaltet wird, dass nur noch Reisezeiten unter einer Stunde zwischen den Standorten benötigt werden, wird die Kooperation auch praktisch funktionieren. Die Flughafengesellschaften und die Deutsche Bahn müssen sich zwar noch erheblich anstrengen, um dies zu erreichen. Entscheidend ist aber zunächst der Wille zur Kooperation, denn die Kosten sind geringer als beim Wettlauf der Konkurrenten um einen weiteren Ausbau.

Dritter Schritt: Belastungen reduzieren

Eine optimale Ressourcennutzung reduziert schon per se die derzeitigen Belastungen, da überflüssige Transporte vermieden werden. Das allein reicht aber nicht aus. Lärmarme Anflugverfahren und unter dem Kriterium der Reduzierung der Lärmbelastungen vorzunehmende Überprüfungen und Veränderungen der Flugrouten müssen vordringlich erfolgen. Ergänzend dazu muss auch die Einhaltung der Routenvorgaben kontrolliert und im Fall der Abweichung mit Sanktionen belegt werden. Durch das Mittel der Lärmkontingentierung und der Festlegung lokaler Lärmobergrenzen kann in Verbindung mit einem effektiven Lärmmonitoring-System die Fluglärmbelastung der Bevölkerung weiter verringert werden.

Vierter Schritt: Nachtflugverbot

Passagiere schätzen ebenso wenig Nachtflüge wie die Bevölkerung in Umgebung der Flughäfen. Für den Reiseverkehr ist es deshalb möglich, an allen Flughäfen eine nächtliche Betriebsruhe einzuführen, d.h. in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr keine Flugbewegungen zuzulassen. Dabei geht es nicht nur um ein Verbot geplanter Flugbewegungen, sondern um tatsächliche Betriebsruhe. Ausnahmen hiervon sind natürlich für echte „may-day“-Fälle notwendig, aber auch nur für diese. Nachtruhe ist übrigens für jeden einzelnen Menschen ein Teil des Rechts auf körperlichen Unversehrtheit, so dass eine Verlagerung von nächtlichen Flugbewegungen von dem einem Flughafen auf einen anderen nicht in Frage kommen kann. Im dichtbesiedelten Westeuropa wird sich keine hinreichend große Fläche finden lassen, die den Betrieb eines Flughafens zu Nachtzeiten erlaubt, ohne dass die Bevölkerung hierdurch beeinträchtigt würde.

Fünfter Schritt: Planung eines Nachtflughafens

Die weltweiten Handelsbeziehungen und die Produktionsrhythmen sollten so verändert werden können, dass auch der Cargo-Sektor auf nächtliche Flugbewegungen verzichten kann. Bisher wurde dies für unmöglich erklärt. Allerdings sind die u.a. im Zusammenhang mit der Diskussion um ein Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt vorgebrachten Argumente nicht sehr überzeugend. Eine eingehende Analyse und eine kritische Bewertung der Situation wäre hier zunächst erforderlich.

Wenn nach einer solchen im Rahmen der EU durchzuführenden Untersuchung die Notwendigkeit von Nachtflugbetrieb unabweisbar begründet und überzeugend nachgewiesen wäre, müsste im europäischen Kontext ein Standort für einen „Nachtflughafen“ gesucht werden. Unter Beachtung auch der Belange des Naturschutzes sind hierfür geeignete Standorte wohl eher vor der westeuropäischen Küste im Meer als an Land zu finden.

Sechster Schritt: Optimierung des Flugbetriebs

Das Umdenken, selbst wenn es endlich begonnen hat, braucht sicherlich seine Zeit. Für den Betrieb des Flughafens Frankfurt, der aufgrund der falschen Politik der Vergangenheit deutliche Kapazitätsengpässe hat, kann eine Optimierung des vorhandenen Systems noch Kapazitätsreserven erschließen. Unter der Voraussetzung, dass damit gleichzeitig eine Reduzierung der Belastungen erfolgt, wäre eine solche Optimierung sinnvoll. Zu ihr gehört als Erstes eine konsequente Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn. Dadurch könnte zwischen 5 % und 10 % Kapazität gewonnen werden. Die Einführung moderner Navigations- und Flugsicherungstechnik könnte darüber hinaus die Landefrequenz erhöhen, so dass nach den Feststellungen der Mediation die Kapazität des bestehenden Bahnsystems um bis zu 20 % gesteigert werden wird. Mit Verwirklichung dieser Optimierungsmaßnahmen ist dann die Kapazität des Flughafens Frankfurt erschöpft.

Wichtigster Schritt: Nachhaltig Denken und Handeln

Das hier vorgestellte Paket von Maßnahmen kann nur wirksam werden, wenn es auf Unterstützung der Beteiligten trifft. Die Fortsetzung der taktischen Spielchen der FAG entsprechend der bisherigen Übung, bei denen wohlklingende Versprechungen mit gegenläufigen Handlungen kombiniert wurden, wird keinen Erfolg bringen. Auch sind die hier beschriebenen Schritte nicht nacheinander zu gehen, sondern jeder für sich, so rasch wie möglich.

Nur mit der entsprechenden Einstellung und dem dazugehörigen Gestaltungswillen ist eine nachhaltige Entwicklung des Flughafens Frankfurt und des Flugverkehrs möglich. Wer sich dieser Aufgabe verweigert, schadet nicht nur der Rhein-Main-Region gefährdet auch die Zukunft des Unternehmens Flughafen.

DOKUMENTATION

Die folgende Dokumentation enthält nur eine kleine Auswahl an Anträgen und Beschlüssen, die von der Landtagsfraktion von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN erarbeitet wurde, darunter auch Beschlüsse der Partei Bündnis 90 / DIE GRÜNEN Hessen die aus der Landtagsfraktion heraus initiiert wurden.

- **Beschluss** des Landesparteitags (LMV) zur weiteren Entwicklung des Frankfurter Flughafens;
- **Antrag** der Fraktion betreffend Konsequenzen aus dem sog. Mediationsverfahren zum Flughafen Frankfurt;
- **Beschluss** des Landtags betreffend Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt, der auf Antrag der GRÜNEN - Fraktion hin einstimmig gefasst wurde;
- **Antrag** der Fraktion betreffend Festlegung des Ministerpräsidenten auf eine weitere Landebahn im Kelsterbacher Wald;
- **Beschluss** des Parteirats betreffend Reduzierung der Belastungen statt Ausbauwahn.
- **Brief** des Bundesverkehrsministers betreffend Flughafen Frankfurt – Nachtflugverbot;
- **Antrag** der Fraktion betreffend Durchsetzung eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt.
- **Antrag** der Fraktion betreffend Nachtflugbewegungen am Flughafen Frankfurt.
- **Antrag** der Fraktion betreffend widersprüchlicher Umgang der Landesregierung mit der Einführung des Nachtflugverbots.
- **Antrag** der Fraktion betreffend verlässliche Aussagen der Landesregierung in der Frage des Nachtflugverbots.

WEITERE INFORMATIONEN

Weitere Informationen zum Thema Ausbau des Flughafens Frankfurt können bei der Fraktion von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Hessischen Landtag gerne nachgefragt werden. Auch an Stellungnahmen und Meinungsäußerungen sind wir sehr interessiert.

Wir sind zu erreichen:

Telefonisch unter: 0611 350 582 oder -585;
 Per FAX unter: 0611 350 600
 Per e-mail unter: gruene@ltg.hessen.de
 Im Internet über: www.gruene-hessen.de

SONSTIGE WICHTIGE INTERNET – ADRESSEN

Aus der Fülle der Informationsangebote zum Thema erscheinen uns folgende Adressen besonders lohnend; dort finden sich auch links zu weiteren Anbietern:

- **www.mediation-flughafen.de**
home-page des Mediationsverfahrens mit vielen Gutachten und dem Bericht;
- **www.dialogforum-flughafen.de**
hier sind die aktuellen Informationen des Regionalen Dialogforums abzurufen;
- **www.flughafen-bi.de**
Bündnis der Bürgerinitiativen Keine Flughafenerweiterung – für ein Nachtflugverbot;
- **www.landtag.hessen.de**
Landtagsdrucksachen, Protokolle auch von der Anhörung zum Flughafen sind hier abrufbar;
- **www.rm-institut.de**
wissenschaftliche Behandlung von Fragen rund um die Flughafendebatte.

Beschluss des Landesparteitags zur weiteren Entwicklung des Frankfurter Flughafens vom 4. Dezember 1999:

Durch die enorme Steigerung des Flugverkehrs am Frankfurter Flughafen hat sich ein beinahe dauernder Lärmteppich über die Region gelegt, der viele Menschen erheblich beeinträchtigt. Die Grenze des ökologisch vertretbaren Wachstums des Flughafens ist schon lange erreicht. Bündnis 90/DIE GRÜNEN HESSEN stellen daher unmissverständlich fest: Die Belastungen müssen reduziert werden!

Eine Erweiterung des Frankfurter Flughafens durch den Bau weiterer Bahnen über das bestehende Areal hinaus kommt deshalb für uns nicht in Frage und wird abgelehnt. Eine Ausweitung des Flugbetriebes durch bauliche Erweiterungen auf dem bestehenden Areal oder neue technische Systeme kann nur dann akzeptiert werden, wenn damit zugleich eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastungen für die Region erreicht wird. Die bestehenden Nachtflugbeschränkungen müssen deshalb zu einer nächtlichen Betriebsruhe (Nachtflugverbot) ausgebaut werden.

Darüber hinaus setzen sich Bündnis 90 / DIE GRÜNEN dafür ein, die weiteren durch den Flugverkehr erzeugten Belastungen durch rational zu steuernde marktwirtschaftliche Instrumente zu verringern. Die Region kann das sog. Mediationsverfahren nutzen, um einen solchen Pfad sinkender Belastungen zu definieren. Geeignete Maßnahmen hierfür sind die Abschaffung des Steuerprivilegs für Flugkraftstoff auf europäischer Ebene, die Weiterentwicklung der Staffelung der Start- und Landegebühren für Flugzeuge entsprechend ihrer Emissionen sowie die Einführung eines „Lärmtalers“.

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN Hessen sehen in Übereinstimmung mit Luftfahrtexperten auch angesichts der weltweit prognosti-

zierten Wachstumsraten des Luftverkehrs in einem Ausbau eines Flughafens mitten im Ballungsraum keine nachhaltige Lösung des Problems. Zusätzliche Bahnen schaffen nur eine höchst kurzfristige Entlastung und bringen keine dauerhafte Lösung. Die Funktion des Frankfurter Flughafens als Luftverkehrsdrehkreuz wird sich in absehbarer Zukunft verändern; sie wird gestärkt, wenn durch Kooperation mit anderen bestehenden Flughäfen die vorhandenen Kapazitäten in einer sinnvollen Vernetzung koordiniert genutzt werden.

Zu einer solchen Vernetzung gehört die Nutzung der schnellen Schienenverbindung zwischen den Flughäfen Frankfurt und Köln/Bonn ebenso wie die Verlagerung von Kurzstrecken- und auch Zubringerverkehr auf die Schiene. Über die weitere Zusammenarbeit mit dem Flugplatz Hahn sowie anderen Flughäfen und eine Verbesserung der Schienenverbindungen zwischen diesen kann ein Flughafensystem geschaffen werden, welches in der Lage ist, den wachsenden Passagierverkehr effektiv abzuwickeln.

Der Flughafen Frankfurt leistet einen bedeutsamen Beitrag für den Arbeitsmarkt Hessens; er trägt jedoch nicht nur zur Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze bei, er beschleunigt auch Konzentrations- und Rationalisierungsprozesse, die mit Verlust von Arbeitsplätzen verbunden sind. Allerdings führt eine weitere Expansion und der Aufbau zusätzlicher Konkurrenz im Dienstleistungssektor am Flughafen auch zur Beeinträchtigung wirtschaftlicher Aktivitäten in der Region und damit zum Verlust von Arbeitsplätzen.

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN HESSEN wollen die wirtschaftliche Bedeutung des Frankfurter Flughafens nachhaltig sichern; dies ist nur möglich, wenn er nicht einseitig auf Expansion zu Lasten der BewohnerInnen der Region und der Umwelt setzt, sondern ein gedeihliches Miteinander durch Rücksichtnahme auf deren legitime Belange aktiv fördert.

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 /DIE GRÜNEN

betreffend Konsequenzen aus dem sog. Mediationsverfahren zum Flughafen Frankfurt

Der Landtag wolle beschließen:

I.

Der Hessische Landtag bedauert, dass das sog. Mediationsverfahren bezüglich des Flughafens Frankfurt zu keinem umfassenden Konsens geführt hat und somit im Ergebnis gescheitert ist. Er dankt allen Mitgliedern der Mediationsrunde, die sich mit hohem Engagement beteiligt haben, für ihren Einsatz. Auch wenn eine Mediation, nämlich die Erarbeitung einer Problemlösung, die von allen Beteiligten positiv beurteilt wird, nicht zustande gekommen ist, so sind doch wichtige zusätzliche Erkenntnisse erarbeitet worden.

II.

In der vom Hessischen Landtag durchzuführenden Anhörung zu den Ergebnissen des sog. Mediationsverfahrens zum Flughafen Frankfurt sind insbesondere die weiterhin umstrittenen Positionen zur Diskussion zu stellen. Dazu gehören u.a. die Fragen nach dem Umfang des Arbeitsplatzgewinns und der zusätzlichen Umweltbelastung durch Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt. Zur Anhörung werden neben den Mitgliedern der Mediationsrunde insbesondere auch die Gemeinden, die von möglichen Ausbauvarianten betroffen sind, die Forst-, Naturschutz- und Umweltverwaltung, die anerkannten Naturschutzverbände sowie die Bürgerinitiativen gegen den Flughafenausbau zur Teilnahme eingeladen. Die Fraktionen können darüber hinaus jeweils vier Personen als Sachverständige benennen.

Die Anhörung ist öffentlich, sie wird gemeinsam durch die Ausschüsse für Wirtschaft und Verkehr und für Umwelt, Landwirtschaft und Forsten unter Beteiligung weiterer interessierter Abgeordneter durchgeführt.

III.

Die Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Optimierung des Flugverkehrs in der Luft und am Boden durch die am Flughafenbetrieb Beteiligten, insbesondere die FAG, die Airlines und die Deutsche Flugsicherung, muss mit Entlastungen der Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet einhergehen.

Zur Optimierung des vorhandenen Systems gehören vor allem:

- Die Einführung moderner Navigations- und Flugsicherungstechnik, um die Kapazität des vorhandenen Bahnsystems zu erhöhen;
- die Kooperation des Flughafens Frankfurt mit anderen westdeutschen Flughäfen, um insbesondere zu Engpasszeiten Flüge zu verlagern;
- die Kooperation zwischen Schienen- und Luftverkehr um den Verkehr auf kürzeren Distanzen möglichst weitgehend auf die Schiene zu verlagern und die Anbindung der kooperierenden Flughäfen untereinander zu optimieren.

Die Landesregierung wird aufgefordert, diese Bemühungen zu unterstützen und insbesondere die Kooperation mit anderen westdeutschen Flughäfen durch Aufnahme von Verhandlungen mit den entsprechenden Landesregierungen zu forcieren.

IV.

Der Landtag stellt fest, dass jede Form der Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt durch Bau einer oder mehrerer neuer Bahnen die Bevölkerung des Rhein-Main-Gebiets in unerträglicher Weise zusätzlich belasten würde. Der Landtag spricht sich deshalb gegen den Bau einer neuen Bahn aus.

V.

Der Schutz der Bevölkerung vor übermäßiger Lärmbelastung hat Vorrang. Deshalb hält der Hessische Landtag ein Nachtflugverbot mindestens für den Zeitraum von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr für unabdingbar. Die Landesregierung wird aufgefordert, eine entsprechende Regelung rechtsfest durchzusetzen.

VI.

Die Landesregierung wird aufgefordert, ein verbindliches Programm zur Lärminderung und Lärmvermeidung („Anti-Lärm-Pakt“) mit der FAG zu vereinbaren und kurzfristig umzusetzen. Hierzu gehören

- wirtschaftliche Anreize, die sich am tatsächlich entstandenen Lärm orientieren und die schnellere Modernisierung von alten Flugzeugflotten durch leisere Maschine fördern;
- Anreize zur Einhaltung der „minimum noise routes“ durch die Piloten und zur häufigeren Anwendung bzw. zur Weiterentwicklung lärmarmen An- und Abflugverfahren;
- ein Programm zum Schallschutz an Gebäuden, das nicht nur Fenster, sondern das gesamte Gebäude betrifft und durch eine entsprechende Erhöhung der Landegebühren finanziert wird. Der Landtag hält einen Betrag von 5 DM pro Passagier für angemessen.
- Der Aufbau eines systematischen und transparenten Lärmmonitoring – Systems, das regelmäßig den entstehenden

Lärm an besonders belasteten Punkten misst und diese Daten auch der Politik und den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stellt;

- eine Verpflichtung der FAG zur kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung.
- Der Landtag erwartet, dass die FAG mit Nachdruck das Ziel verfolgt, sich im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung des Fluglärms zu entwickeln.

VII.

Die Landesregierung wird aufgefordert, umgehend die Voraussetzungen für die Einrichtung des regionalen Dialogforums Flughafen zu schaffen. Dem Forum sollen Vertreterinnen und Vertreter des Flughafens und seiner Benutzer, der vom Flughafenbetrieb betroffenen Kommunen, der anerkannten Naturschutzverbände sowie der Bürgerinitiativen angehören. Die Landtagsfraktionen sollen ebenfalls vertreten sein. Die Betriebskosten des Forums sind von der FAG aufzubringen.

Wiesbaden, den 2. Februar 2000

Die Fraktionsvorsitzende

Priska Hinz

Dieser Antrag wurde am 21. 6. 2000 vom Landtag mit den Stimmen von CDU und FDP bei Enthaltung der meisten Abgeordneten der SPD abgelehnt.

**Beschluss des Hessischen Landtags
auf Antrag der Fraktion
Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**

**betreffend Nachtflugverbot
am Flughafen Frankfurt**

Der Landtag hat den folgenden Beschluss gefasst:

Nach den Erkenntnissen aus dem „Frankfurter Mediationsverfahren“ und aus der Expertenanhörung des Hessischen Landtags zum Flughafen Frankfurt müssen insbesondere die bereits jetzt bestehenden Lärmbelastungen der Bevölkerung reduziert werden. Der Hessische Landtag hält deshalb die Einführung eines Nachtflugverbots für unbedingt erforderlich.

Der Hessische Landtag erwartet von der Flughafen Frankfurt AG sowie von den am Flughafen Frankfurt tätigen Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft, dass sie aktiv daran mitarbeiten, die Einführung eines Nachtflugverbots mindestens von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr zu erreichen und dauerhaft sicherzustellen.

Dieser Beschluss wurde am 18. Mai 2000 vom Hessischen Landtag einstimmig gefasst.

**Entschließungsantrag
der Fraktion BÜNDNIS 90 /DIE GRÜNEN**

**betreffend Festlegung des Ministerpräsidenten auf
den Neubau einer weiteren Landebahn für den
Flughafen Frankfurt im Kelsterbacher Wald**

Der Landtag wolle beschließen:

1. der Landtag stellt fest, dass durch den vom Ministerpräsidenten propagierten Neubau einer weiteren Landebahn für den Flughafen Frankfurt im Kelsterbacher Wald
 - mehr als 140.000 Menschen im Rhein-Main-Gebiet mit zusätzlichem Fluglärm von 60 dB(A) und mehr überzogen werden und damit einer höheren Lärmbelastung ausgesetzt sind, als nach den von der Mediationsgruppe entwickelten Maßstäben aus Gründen der gesundheitlichen Vorsorge einzuhalten sind;
 - die Zahl der Menschen, die erheblichen Belästigungen durch Fluglärm von mehr als 62 dB(A) ausgesetzt werden, sich auf knapp 100.000 verdoppelt;
 - in Flörsheim, Offenbach und Raunheim unzumutbarer Fluglärm die Menschen schädigt, da die von der Mediationsgruppe beschriebene Zumutbarkeitsgrenze für nächtliche Einzelschallereignisse dort teilweise deutlich überschritten wird;

- erheblich mehr als 160 Hektar Bannwald vernichtet werden, dessen dauerhafte Erhaltung unverzichtbar ist, was erst vor wenigen Jahren im politischen Konsens der gesamten Region festgestellt wurde;
- der Flugbetrieb und damit die unmittelbaren Lärm- und Schadstoffquellen an vorhandene Wohngebiete bis auf 400 m herangerückt werden, so dass durch den Bodennähe die Werte der TA Lärm in der Tages- und in der Nachtzeit überschritten werden;
- die Siedlungsentwicklung in etlichen Städten und Gemeinden erheblich beeinträchtigt wird; so sind die in Planung befindlichen Baugebiete in Flörsheim zu 92 %, in Darmstadt zu 42% in Büttelborn zu 32%, in Offenbach zu 19% und in Neu-Isenburg zu 12% nicht mehr bebaubar.

2.

Der Landtag stellt ferner unabhängig von den in den Beratungen am 21.06.2000 zum Ausdruck gebrachten unterschiedlichen Standpunkten der Fraktionen fest, dass die aus dem Mediationsverfahren gewonnenen Erkenntnisse wichtige Aussagen insbesondere zur Belastung der Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet durch den Betrieb des Flughafens Frankfurt darstellen. Eine konkrete Entscheidung für den Neubau einer Landebahn im Kelsterbacher Wald kann allerdings hierauf nicht gestützt werden.

Die in den Anhörungen und durch weitere Gutachten deutlich gewordene Kritik muss aufgearbeitet werden. Ferner müssen die von der Mediationsgruppe selbst als offen gekennzeichneten Fragen beantwortet werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist nicht erkennbar, wie und wann die Empfehlungen der Mediationsgruppe hinsichtlich des Nachtflugverbots und des Anti-Lärm-Paktes realisiert werden können.

3.

Der Landtag sieht durch die Festlegung des Ministerpräsidenten auf den Neubau der Landebahn im Kelsterbacher Wald zum jetzigen Zeitpunkt eine schwere Beeinträchtigung des Vertrauens der Bürgerinnen und Bürger in ein ordnungsgemäßes Verfahren, da die Richtlinienkompetenz des Ministerpräsidenten gemäß Art. 102 HV die Mitglieder des Kabinetts an diese Vorgabe bindet. Die Entscheidung des Ministerpräsidenten gefährdet damit auch die Bemühungen, ein friedliches Miteinander zwischen Flughafen und Region dauerhaft sicher zu stellen, da vielfach der Eindruck entstanden ist, dass eine unvoreingenommene Prüfung von Anträgen der FAG durch die hessische Landesregierung nicht mehr erwartet werden kann.

4.

Der Landtag lehnt deshalb die Festlegung auf den Bau einer neuen Landebahn für den Flughafen Frankfurt im Kelsterbacher Wald ab

Wiesbaden, den 22. August 2000

Der Fraktionsvorsitzende

Tarek Al-Wazir

Dieser Antrag wurde vom Hessischen Landtag am 31. 8. 2000 mit den Stimmen von CDU und FDP bei Enthaltung der SPD abgelehnt.

Beschluss des Parteirats vom 2. September 2000:

Reduzierung der Belastungen statt Ausbauwahn

1. Bündnis 90 / DIE GRÜNEN Hessen bekräftigen ihren Beschluss der Landesmitgliederversammlung vom 4.12. 1999 in Fulda, dass die **Grenze des ökologisch vertretbaren Wachstums** des Flughafens ist **schon lange erreicht** ist und die **Belastungen reduziert werden müssen**

Eine **Erweiterung** des Frankfurter Flughafens durch den ?a u weiterer Bahnen über das bestehende Areal hinaus kommt deshalb für uns nicht in Frage und **wird abgelehnt**. Eine Ausweitung des Flugbetriebes durch bauliche Erweiterungen auf dem bestehenden Areal oder neue technische Systeme kann nur dann akzeptiert werden, wenn damit zugleich **eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastungen für die Region** erreicht wird. Die bestehenden Nachtflugbeschränkungen müssen deshalb zu einer nächtlichen Betriebsruhe (Nachtflugverbot) ausgebaut werden.

2. Bündnis 90 / DIE GRÜNEN Hessen begrüßen den auf Initiative der Landtagsfraktion am 18.5.00 vom Hessischen Landtag einstimmig gefassten Beschluss, der die **Einführung eines Nachtflugverbots** am Flughafen Frankfurt für **unbedingt erforderlich** hält. Sie unterstreichen, dass sie sich auf allen politischen Ebenen für die Umsetzung dieses Beschlusses einsetzen und auch vom Bund eine entsprechende Novellierung der luftfahrtrechtlichen Vorschriften erwarten. Die im Flughafenkonzept der Bundesregierung vorgesehenen Maßnahmen zum Fluglärm- und der Verminderung der Schadstoffbelastungen müssen mit Vorrang umgesetzt werden.

Soweit die Bundesregierung die Bundesländer bei einer Ausweitung der Flughafenkapazitäten unterstützt, kann damit allerdings nicht ein Ausbau des Flughafens Frankfurt über die bisherigen Grenzen hinaus verbunden sein. Anderslautende Erklärungen von sozialdemokratischen Mitgliedern der Bundesregierung weisen Bündnis 90 / DIE GRÜNEN Hessen entschieden zurück. Die Entscheidung über eine Ausbau des Flughafens Frankfurt fällt in Wiesbaden – nicht in Berlin.

3. Durch den von Ministerpräsident Koch sowie den Fraktionen und Landesvorständen von CDU und FDP propagierten Neubau einer weiteren Landebahn für den Flughafen Frankfurt im Kels-terbacher Wald

- werden mehr als 140.000 Menschen im Rhein-Main-Gebiet mit zusätzlichem Fluglärm von 60 dB(A) und mehr überzogen und damit einer höheren Lärmbelastung ausgesetzt, als aus Gründen der gesundheitlichen Vorsorge einzuhalten sind;
- wird die Zahl der Menschen, die erheblichen Belästigungen durch Fluglärm von mehr als 62 dB(A) ausgesetzt sind, auf knapp 100.000 verdoppelt;
- schädigt unzumutbarer Fluglärm die Menschen, da insbes. in Flörsheim, Offenbach und Raunheim die Zumutbarkeitsgrenze für nächtliche Einzelschallereignisse dort teilweise deutlich überschritten wird;
- werden erheblich mehr als 200 Hektar Bannwald vernichtet, dessen dauerhafte Erhaltung unverzichtbar ist, was erst vor wenigen Jahren im politischen Konsens der gesamten Region festgestellt wurde. Die bisher verschwiegenen zusätzlichen Flächenanforderungen der FAG bedeuten die Rodung von nochmals 100 Hektar Bannwald;

- werden der Flugbetrieb und damit die unmittelbaren Lärm- und Schadstoffquellen an vorhandene Wohngebiete bis auf 400 m herangerückt, so dass durch den Bodenschall die Werte der TA Lärm in der Tages- und in der Nachtzeit überschritten werden.

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN Hessen halten die Festlegung des Ministerpräsidenten und der Koalition auf **den Neubau einer Landebahn** im Kelsterbacher Wald vor dem Hintergrund dieser Fakten **für völlig unverantwortlich**.

4.

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN Hessen sehen durch die Festlegung des Ministerpräsidenten auf den Neubau der Landebahn im Kelsterbacher Wald darüber hinaus eine **schwere Beeinträchtigung des Vertrauens der Bürgerinnen und Bürger** in ein ordnungsgemäßes Verfahren, da die Richtlinienkompetenz des Ministerpräsidenten die Mitglieder des Kabinetts an diese Vorgabe bindet. Mit seiner Verschleierung der Forderung der FAG nach weiteren Waldrodungen von mehr als 110 Hektar außerhalb des Flughafenareals hat Koch endgültig bewiesen, dass er den Ausbau rücksichtslos gegenüber den Sorgen der Menschen durchsetzen will.

Dieses Verhalten des Ministerpräsidenten zerstört die Bemühungen, ein friedliches Miteinander zwischen Flughafen und Region dauerhaft sicher zu stellen, da eine unvoreingenommene Prüfung von Anträgen der FAG durch die hessische Landesregierung nicht mehr erwartet werden kann.

5.

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN unterstreichen, dass aus dem sog. Mediationsverfahren wichtige Erkenntnisse gewonnen wurden, insbesondere zur Belastung der Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet durch den Betrieb des Flughafens Frankfurt. Danach ist

zwingender Handlungsbedarf zur Reduzierung dieser Belastungen gegeben. Die **Umsetzung des Anti-Lärm-Paktes** und die rasche **Einführung eines Nachtflugverbots** müssen im Zentrum aller politischen Bemühungen stehen.

Die in den Anhörungen und durch weitere Gutachten deutlich gewordene Kritik muss darüber hinaus rasch aufgearbeitet und die von der Mediationsgruppe selbst als offen gekennzeichneten Fragen müssen beantwortet werden. Dazu gehören insbesondere die Fragestellungen, die sich mit negativen Auswirkungen des Flughafenbetriebs befassen und die in den bisherigen Betrachtungen ausgeblendet wurden.

6.

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN Hessen lehnen deshalb nicht nur die Festlegung auf den Bau einer neuen Landebahn für den Flughafen Frankfurt im Kelsterbacher Wald ab, sie halten jede weitere Expansion des Flughafens in der Fläche für nicht verantwortbar. Die Rhein-Main-Region muss als attraktiver Lebensraum erhalten und weiterentwickelt werden und darf nicht zu einem immer mehr verödenen Flughafenumfeld verkommen.

Dem gemäß sind die bisherigen Bannwaldausweisungen ebenso beizubehalten und zu ergänzen wie eine Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen durchzusetzen ist. Einer **Politik des St. Florian**, nämlich den Ausbau nur an einer Stelle zu fordern, die die eigene Gemeinde vermeintlich nicht betrifft, erteilen wir eine **klare Absage**. Jedes Flugzeug, das auf einer neuen Landebahn landet, wird auf einer der bestehenden Bahnen wieder starten, so dass das gesamte Flughafenumfeld durch den Neubau einer Bahn wachsenden Belastungen ausgesetzt wird.

Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Stephan Hilsberg, MdB, vom 21. 12. 2000

Herrn Frank-Peter Kaufmann MdL
Schlossplatz 1-3 65183 Wiesbaden

Geschäftszeichen: LS 11/62.11.30-09/48001
Flughafen Frankfurt - Nachtflugverbot
Ihr Schreiben an Herrn Minister Klimmt vom 17. Oktober 2000

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,
Herr Minister a.D. Klimmt dankt für Ihr oben genanntes Schreiben. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.
Nachtflugregelungen für deutsche Flughäfen sind üblicherweise in den Betriebsgenehmigungen für diese Flughäfen enthalten. Zuständig für die Genehmigung von Anlage und Betrieb von Flugplätzen sind nach § 31 Abs. 2 Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) die Länder. Änderungen der Nachtflugregelungen (etwa im Sinne einer teilweisen Einschränkung oder einer völligen Untersagung des Nachtflugbetriebs) fallen daher in die Zuständigkeit der Länder.

Ein Nachtflugverbot durch die zuständige Landesbehörde kann auf der Grundlage des heute geltenden Rechts etwa in der Weise erreicht werden, dass der Flugplatzunternehmer bei der Landesbehörde einen entsprechenden Antrag stellt, den die Behörde positiv bescheidet. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, dass die Landesbehörde als Genehmigungsbehörde nach entsprechender Prüfung die bestehende Genehmigung teilweise widerruft bzw. zurück nimmt. Auch ist eine Änderung der Genehmigung aufgrund des § 6 Abs. 4 LuftVG denkbar. Die Länder haben darüber hinaus die Möglichkeit, im Rahmen von Planfeststellungsbeschlüssen Nachtflugregelungen vorzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen gez. Stephan Hilsberg

**Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90 /DIE GRÜNEN
betreffend Durchsetzung eines Nachtflugverbots
am Flughafen Frankfurt**

Der Landtag wolle beschließen:

1. der Landtag stellt fest, dass die Einführung eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt mindestens in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr, wie er es in seinem einstimmigen Beschluss vom 18. Mai vergangenen Jahres gefordert hat, im Interesse des Schutzes der Nachtruhe und der Gesundheit der Menschen im Rhein-Main-Gebiet eine vordringliche Aufgabe ist.
2. der Landtag hält deshalb die Ankündigung des Ministerpräsidenten, einem Nachtflugverbot in diesem Jahr allenfalls „in sehr bescheidenen Schritten“ näher zu kommen, für völlig unzureichend. Eine Verknüpfung der Einführung des Nachtflugverbots mit der Planfeststellung des Baus einer weiteren Bahn am Flughafen Frankfurt war weder Gegenstand des Beschlusses vom 18. Mai noch ist sie aus Rechtsgründen erforderlich.
3. Nachdem der Aufsichtsrat der Flughafen Aktiengesellschaft der Einführung eines Nachtflugverbots bereits grundsätzlich zugestimmt hat, wird die Landesregierung aufgefordert, dafür zu sorgen, dass die FAG ihrerseits die Initiative ergreift und durch einen Antrag zur Änderung der Betriebsgenehmigung beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr ein Nachtflugverbot noch in diesem Jahr einführt.

Wiesbaden, den 22. Januar 2001

Der Fraktionsvorsitzende

Tarek Al-Wazir

Dieser Antrag wurde im Plenum des Landtags von der Mehrheit der CDU – FDP Koalition am 28.3.2001 abgelehnt.

**Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
betreffend Nachtflugbewegungen am Flughafen Frankfurt**

Der Landtag wolle beschließen :

1. Der Landtag kritisiert die wachsende Zahl von Nachtflugbewegungen am Flughafen Frankfurt, die zu einer vermehrten Belastung der im Umfeld des Flughafens wohnenden Menschen führen.
2. Der Landtag stellt fest, dass die Entwicklung der Zahl der Nachtflugbewegungen nicht den Ankündigungen und Zusagen auf Reduzierung der Nachtflüge entspricht, die der Vorstandsvorsitzende der Flughafen Frankfurt AG mehrfach öffentlich, unter anderem bei der Anhörung des Landtags im Mai dieses Jahres, gemacht hat.
3. Der Landtag stellt fest, dass der Ministerpräsident - entgegen seiner Ankündigungen - auch in seiner Funktion als Vorsitzender des Aufsichtsrats der Flughafen Frankfurt AG bisher nichts erreicht hat, um zu einer Reduzierung der Nachtflüge am Flughafen zu kommen.
4. Der Wirtschafts- und Verkehrsminister wird aufgefordert, vor dem Plenum des Landtags zu begründen, warum seine im Frühjahr 2000 vor dem Landtag angekündigte Überprüfung der Betriebsgenehmigung vor dem Hintergrund der festgestellten Fluglärmbelastung der Bevölkerung noch keine erkennbaren Ergebnisse erbracht hat.

Wiesbaden, 5. Dezember 2000

Der Fraktionsvorsitzende: Tarek Al-Wazir

Dieser Antrag wurde im Plenum des Landtags von der Mehrheit der CDU – FDP Koalition am 1.2. 2001 abgelehnt.

**Entschließungsantrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
betreffend widersprüchlicher Umgang der Landesregierung mit der Einführung des Nachtflugverbotes am Frankfurter Flughafen**

Der Landtag wolle beschließen :

1. Der Landtag missbilligt, dass die Landesregierung die Öffentlichkeit und den Landtag in den letzten Monaten hinsichtlich der Möglichkeiten zur Einführung eines Nachtflugverbotes am Frankfurter Flughafen falsch informiert hat.
2. Der Landtag stellt fest, dass die Landesregierung lange den Eindruck erweckt hat, als seien ihr bei der Einführung eines Nachtflugverbotes die Hände gebunden und als müsse zunächst der Bund handeln. Daraus hat sich sogar eine Kontroverse zwischen dem hessischen Verkehrsminister und dem Bundesverkehrsminister im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz in Frankfurt entwickelt. Erst Presseveröffentlichungen eines Schreibens des Staatssekretärs Hilsberg im Bundesverkehrsministerium haben dazu geführt, dass die Landesregierung eigene Möglichkeiten zögernd eingestanden hat.
3. Der Landtag stellt fest, dass die Landesregierung seit dem einstimmigen Beschluss des Landtages vom 18. Mai 2000 betreffend "Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt" nicht nur keine Anstrengungen zur Umsetzung dieses Beschlusses unternommen hat, sondern durch aktive Desinformation versucht hat, diesen Beschluss zu hintertreiben.
4. Der Landtag stellt fest, dass die Einführung eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt mindestens in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr, wie er es in seinem einstimmigen Be-

schluss vom 18. Mai vergangenen Jahres gefordert hat, im Interesse des Schutzes der Nachtruhe und der Gesundheit der Menschen im Rhein-Main-Gebiet eine vordringliche Aufgabe ist. Er legt daher Wert darauf, dass die Landesregierung nunmehr zielgerichtet auf die baldmögliche Einführung des Nachtflugverbotes hinwirkt.

Wiesbaden, 6. Februar 2001

Der Fraktionsvorsitzende: Tarek Al-Wazir

Dieser Antrag wurde im Plenum des Landtags von der Mehrheit der CDU – FDP Koalition am 22.2.2001 abgelehnt.

**Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
betreffend verlässliche Aussagen der Landesregierung in der Frage des Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt**

Der Landtag wolle beschließen :

1. In der Diskussion um den Ausbau des Flughafens Frankfurt ist vor dem Hintergrund der Auseinandersetzungen der Vergangenheit die hessische Landespolitik in besonderer Weise gefordert, das Vertrauen der Bevölkerung nicht weiter zu verspielen.
2. Der Landtag bedauert, dass die Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet durch widersprüchliche Aussagen und Handlungen der Landesregierung zur Einführung des Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt zunehmend verunsichert wird. Er kritisiert insbesondere, dass die Landesregierung ein Verfahren zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt durch den Bau einer weite-

ren Landebahn eingeleitet hat, sich aber bislang weigert, das Verfahren zur Einführung eines Nachtflugverbots zu beginnen.

3. Der Landtag fordert den Ministerpräsidenten auf, seine wiederholt öffentlich versprochene Garantie, ein Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt durchzusetzen, zur Leitlinie des Handelns der gesamten Landesregierung zu machen. Seine Aussage "es darf keine geplanten Verkehre zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr geben, keine Fracht, keine Charter, keine Passagiere; da gibt es mit mir keine Kompromisse" (Zitat nach FAZ vom 21. September 2000) muss für alle Kabinettsmitglieder verbindlich sein.

4. Der Landtag stellt fest, dass die Einführung eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt entsprechend seinem am 18. Mai 2000 einstimmig gefassten Beschluss unbedingt erforderlich ist. Er wiederholt seine Erwartung, dass auch die Flughafen Frankfurt AG (Fraport AG) aktiv daran mitarbeitet, das Nachtflugverbot zu erreichen und dauerhaft sicherzustellen.

5. Der Landtag unterstreicht, dass ein Nachtflugverbot für den gesamten Flughafen erforderlich ist, und deshalb ein rechtlich selbstständiges Verfahren der Änderung der bestehenden Betriebsgenehmigung durchgeführt werden muss. Er fordert die Landesregierung demgemäß auf, unverzüglich alle erforderlichen und rechtlich möglichen Schritte zu ergreifen, um dieses Verfahren zur Änderung der Betriebsgenehmigung des Flughafens Frankfurt mit dem Ziel der Einrichtung eines Nachtflugverbots einzuleiten und zügig durchzuführen.

Wiesbaden, 6. März 2001

Der Fraktionsvorsitzende: Tarek Al-Wazir

Dieser Antrag wurde im Plenum des Landtags von der Mehrheit der CDU – FDP Koalition am 29.3.2001 abgelehnt.

Notizen:

Notizen: