



15. Wahlperiode

# **HESSISCHER LANDTAG**

## **Protokoll**

**Anhörung der kommunalen Gebietskörperschaften**

**zum Frankfurter Flughafen**

**am 5. Juni 2000**

**Teil 1: Anhörung**

(Beginn: 9.37 Uhr)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Meine sehr geehrten Damen und Herren, zu der Anhörung der Gebietskörperschaften zum Frankfurter Flughafen im Plenarsaal des Hessischen Landtags begrüße ich Sie alle recht herzlich. Ich begrüße die Vertreterinnen und Vertreter der Städte, der Gemeinden, der Landkreise, der Gemeindeverbände und der Kommunalen Spitzenverbände sehr herzlich.

Vonseiten der anliegenden Kommunen ist vielfach der Wunsch geäußert worden, sich ebenfalls mündlich in dem Anhörungsverfahren zum Frankfurter Flughafen äußern zu können. Da wir das Hearing vom 10. bis zum 12. Mai 2000 in den Rhein-Main-Hallen als reine Expertenanhörung konzipiert hatten, konnten wir diesen Wunsch, auch wegen des umfangreichen Programms, das wir uns für die drei Tage vorgenommen hatten, damals nicht erfüllen.

Der Landtag hat sich entschlossen, die Anhörung der Gebietskörperschaften in engem zeitlichen Zusammenhang mit dem vorangegangenen Hearing stattfinden zu lassen, da ihm das Anliegen der Städte, Gemeinden und Landkreise sehr wichtig ist. Alle Fraktionen haben es trotz des sehr engen Terminplans geschafft, noch einen Termin vor der Sommerpause zu finden. Diese Einmütigkeit begrüße ich. Dafür bedanke ich mich bei den Fraktionen.

Die Vertreterinnen und Vertreter der Gebietskörperschaften bitte ich um Nachsicht für die sich daraus ergebenden sehr kurzen Fristen. Außerdem bitte ich um Nachsicht bei all denjenigen, die der Meinung sind, dass sie besonders betroffen seien und dass ihnen deshalb eine verlängerte Redezeit zur Verfügung stehen müsse, sich aber dennoch wie alle anderen mit einer vorgegebenen Redezeit von fünf Minuten begnügen müssen, weil die Organisation der Anhörung sonst aus allen Nähten platzen würde.

Zum Trost kann ich sagen, dass auch diejenigen, die mir zuletzt geschrieben haben, bereits in der Vorabstimmung untereinander ausgemacht haben, wer zu welchem Thema innerhalb der vorgegebenen fünf Minuten spricht. Wir versuchen immer öfter, im Landtag eine Redezeit von fünf Minuten einzuhalten und merken erstaunt, wie viel in fünf Minuten gesagt werden kann. Wer sich geschickt anstellt, kann sich durch die Befragung der Abgeordneten, die einen breiten Raum einnimmt, wieder in die Befragung einspielen.

Meine Damen und Herren, der Landtag möchte durch dieses Anhörungsverfahren allen Betroffenen die Gelegenheit geben, sich zu äußern, um einen möglichst breiten Konsens bezüglich dieses sehr schwierigen, für die Region aber auch sehr wichtigen Themas zu finden.

Vonseiten der Mediatoren hat Herr Prof. Dr. Oeser sein Kommen angekündigt. Ferner sind Mitglieder der Mediationsgruppe anwesend. Ich begrüße das Mitglied des Vorstands der Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG), Herrn Hans-Georg Michel, und seine Mitarbeiter.

Schließlich begrüße ich die Zuhörerinnen und Zuhörer auf der Tribüne ebenso herzlich wie die Vertreterinnen und Vertreter der Medien, die durch ihre Berichterstattung die Öffentlichkeit über die Anhörung informieren. Ich danke besonders den Medien für die aufmerksame und umfassende Berichterstattung über das Hearing in den Rhein-Main-Hallen. Ich bin der Meinung, dass dies heute nicht anders sein wird.

Den Damen und Herren Abgeordneten des Hessischen Landtags und den Vertreterinnen und Vertretern der Landesregierung wünsche ich durch die weitere Anhörung vertiefte Einsichten und wichtige Impulse.

Der eine oder andere hat mich gefragt, ob die Anhörung überhaupt noch etwas Neues erbringen werde oder eine reine Alibiveranstaltung sei. Ich bin ganz und gar dagegen, die Anhörung als Alibiveranstaltung anzusehen. Ich rechne immer mit der Kreativität der Menschen, die gerade dann, wenn Meinungen ausgetauscht werden, immer noch etwas Neues einbringen können.

Der Hessische Rundfunk überträgt die Anhörung von 9.30 Uhr bis 17.00 Uhr live im Fernsehen. Deshalb hoffe ich, dass alle weiteren Interessierten die Anhörung von zu Hause aus verfolgen können.

Wenige Worte zum Ablauf: Wie Sie dem ausgelegten Programm – das ist jetzt der neueste Stand nach vielen Änderungen – entnehmen können, hat sich der Hessische Landtag für diesen Tag die Anhörung der Gebietskörperschaften zum Frankfurter Flughafen vorgenommen. Das Programm wird im Übrigen wie alle relevanten Unterlagen des Hearings auch im Internet auf der Homepage des Landtags veröffentlicht.

Im Vorfeld der Anhörung habe ich selbst mit Erstaunen festgestellt, wie viele Gebietskörperschaften im unmittelbaren Einflussbereich des Flughafens liegen. Die Liste derer, die angehört werden wollten, wurde immer länger. Das hat den Ältestenrat einstimmig dazu bewogen, denjenigen die Möglichkeit zu geben, sich im Rahmen einer Anhörung zu äußern, die dies wollen, ohne besonders vertiefende Betrachtungen darüber anzustellen, wer besonders beteiligt oder betroffen ist.

Nach Abgabe der Statements der Gebietskörperschaften, die nicht länger als fünf Minuten sein dürfen, weil sonst alles aus den Angeln gerät, werden in einer Fragestunde von mindestens zwei Stunden Dauer die Abgeordneten die Gelegenheit

haben, Fragen an die Vertreterinnen und Vertreter der geladenen Gebietskörperschaften zu richten. Jeder Fraktion stehen 30 Minuten Redezeit für Fragen und Antworten zur Verfügung. Deshalb ist es zweckmäßig, dass die Fraktionen kurze Fragen stellen und die Gefragten kurz antworten. Das soll keine Verlängerung der Redezeit für diejenigen bedeuten, die der Meinung sind, in der ersten Phase zu kurz gekommen zu sein.

Wir werden ohne Mittagspause bis 17.30 Uhr tagen. Das Landtagsrestaurant bietet Speisen und Getränke in ausreichendem Umfang an. Die Anhörung wird über Lautsprecher in den Umgang und in den Musiksaal übertragen, sodass auch diejenigen, die nicht im Saal anwesend sind, das Notwendigste mitbekommen.

Bevor wir mit der Anhörung der Betroffenen beginnen, erteile ich für die Landesregierung wunschgemäß Herrn Staatssekretär Dr. Hirschler das Wort. Er vertritt heute Vormittag den letztlich für die Entscheidungsfindung zuständigen Staatsminister Posch, der heute Nachmittag anwesend sein wird.

Ich habe vorweg noch eine Bitte: Aus Gründen der besseren Übertragung sprechen Sie bitte alle vom Rednerpult aus und nennen Ihren Namen und die Körperschaft, die Sie vertreten.

Herr Staatssekretär Dr. Hirschler, Sie haben das Wort.

Staatssekretär **Dr. Herbert Hirschler:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich begrüße Sie im Namen der Hessischen Landesregierung herzlich zu dieser wichtigen Anhörung des Hessischen Landtags.

Vor drei Wochen hatten wir die Gelegenheit, Fachexperten zu den nicht immer ganz einfachen Sachverhalten und zu den rechtlichen Aspekten der Mediationsempfehlung zu hören. Heute haben Sie, die Vertreterinnen und Vertreter von Städten, Gemeinden und Kommunalverbänden, das Wort. In der politischen Debatte über die Fortentwicklung des Frankfurter Flughafens sind Ihre Stellungnahmen natürlich von ganz besonderer Bedeutung für uns.

Der von der Mediation eingeschlagene Weg des Dialogs zwischen Flughafen und Region kommt mit der heutigen Anhörung an eine weitere wichtige Wegmarke. Die Interessen der Gebietskörperschaften im unmittelbar benachbarten wie auch im weiteren Umfeld des Frankfurter Flughafens werden sich nicht nur von denen manch anderer Beteiligter unterscheiden, sondern sicherlich auch untereinander nicht in allen Punkten gleich gelagert sein. Umso mehr kommt es heute darauf an, zuzuhören und sich gegenseitig Ernsthaftigkeit in der jeweiligen Argumentation zuzubilligen.

Grundlage und Ausgangspunkt der heutigen Anhörung sind die Ergebnisse des Mediationsverfahrens. Die Empfehlungen der Mediationsgruppe zur Zukunft des Frankfurter Flughafens sind als Gesamtpaket zu verstehen. Dies wurde – nicht zuletzt von den Mediatoren selbst – in den letzten Wochen und Monaten immer wieder wiederholt.

Wir haben die Bewertung der Mediationsempfehlung zur Kenntnis genommen und teilen sie. Natürlich bedeuten diese Empfehlungen aber nicht das Ende aller Erkenntnisse und auch nicht das Ende der Diskussion sowie des notwendigen Entscheidungsprozesses.

Deshalb ist es das vorrangige Ziel und der Zweck der heutigen Anhörung, die bereits breit geführte öffentliche Diskussion im Parlament fortzuführen, um eine gut fundierte und solide abgestützte Entscheidungsfindung des Hessischen Landtags zu ermöglichen. Dem hessischen Parlament wird durch die Anhörung die Möglichkeit gegeben, die von Ihnen vorgebrachten Belange in die parlamentarische Behandlung der Frage des Ausbaus mit einzubeziehen und so zu einer ausgewogenen politischen Entscheidung zu kommen.

Eine politische Entscheidung des Hessischen Landtags ist im Hinblick auf die Größe und Bedeutung des infrage stehenden Projektes wichtig und unerlässlich. Sie wird auch Auswirkungen auf das von unserem Hause, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung durchzuführende gesetzlich vorgeschriebene Verwaltungsverfahren haben, allerdings ohne diesem vorgehen zu können und ohne dieses zu determinieren; denn die Entscheidung über Art und Weise eines Ausbaus wird letztlich allein in dem nach strengen rechtsstaatlichen Grundsätzen zu führenden Verwaltungsverfahren gefällt.

Wir wollen diese Verantwortung als neutraler Sachverwalter wahrnehmen und für alle Beteiligten ein offenes, faires und transparentes Verfahren gewährleisten. Die Mediation hat durch beispielhafte Offenheit Vertrauen aufgebaut. Wir als zuständige Genehmigungsbehörde wollen diesen Weg fortsetzen. Oberste Priorität hat deshalb für uns das Ziel, rechtmäßige Entscheidungen unter Wahrung aller Verfahrensrechte zu treffen.

Lassen Sie mich dennoch aus gegebenem Anlass die Frage aufwerfen, ob auch jeder rechtlich mögliche Weg gegangen und jeder verfahrensrechtlich denkbare Einwand ausgeschöpft werden muss. Anlass zu dieser Frage geben mir die Verwaltungsverfahren, die wir in den letzten Tagen einleiten mussten, damit im Umfeld des Frankfurter Flughafens eine ökologische Bestandsaufnahme durchgeführt werden kann. Die Mediation hat zur Vertiefung der im Mediationsverfahren gewonnenen Erkenntnisse eine genaue ökologische Bestandsaufnahme für erforderlich gehalten.

Nicht zuletzt deshalb haben wir der FAG detaillierte Umweltuntersuchungen bereits in einem frühen Stadium verwaltungsrechtlicher Entscheidungsfindung auferlegt. Die FAG, die diese Auflage erfüllen muss, hat von einigen Grundstückseigentümern in ihrer Nachbarschaft die dafür erforderlichen Betretungsrechte nicht erhalten. Bei diesen Grundstückseigentümern handelt es sich im Wesentlichen um Städte und Gemeinden, die mehrheitlich am Mediationsverfahren mitgewirkt und die Ergebnisse der Mediation mitgetragen haben.

Selbstverständlich bleibt es den kommunalen Grundstückseigentümern unbenommen, die fraglichen Zutrittsberechtigungen in einem Verwaltungsverfahren prüfen zu lassen. Es wäre aber nicht gerade unüblich und entspräche dem Geist der Mediation, wenn solche Voruntersuchungen einvernehmlich durchgeführt werden könnten, um auf diese Weise detaillierte und allen zugängliche Erkenntnisse über mögliche Umweltbeeinträchtigungen erlangen zu können.

Sollten dafür behördliche Anordnungen erforderlich werden, ist zumindest die Gefahr einer Eskalation nicht von der Hand zu weisen; denn sind erst einmal Rechtstitel geschaffen worden, müssen diese auch entsprechend durchgesetzt werden. Die Entwicklung hin zu einer zwangsweisen Durchsetzung von Rechtstiteln kann niemand ernsthaft befrworten.

Deshalb ist es ausgesprochen wünschenswert, wenn die ökologische Bestandsaufnahme im Umfeld des Frankfurter Flughafens ohne behördliche Anordnung möglich würde. Sie wissen, dass derzeit noch die verwaltungsrechtlich vorgesehenen Anhörungen laufen. Die Beteiligten könnten deshalb die nächsten Tage dazu nutzen, sich in dieser Frage zu einigen oder ihr Einverständnis zu signalisieren, damit ein behördliches Anordnungsverfahren überflüssig gemacht werden könnte.

Ich bin der Meinung, die Mediation hat gezeigt, wie wichtig es für den Abbau von starren Fronten und von gegenseitigen Verdächtigungen ist, aufeinander zuzugehen und miteinander zu reden. Nur ein auf die Einbeziehung aller Beteiligten, auf Transparenz und auf Interessenausgleich ausgerichteter Weg ist Erfolg versprechend; denn die Frage der weiteren Entwicklung des Frankfurter Flughafens und der notwendige Interessenausgleich in der Region sind die Schlüssel für Ihre Zukunftschancen.

In diesem Sinne wünsche ich trotz unumgänglicher Unterschiede bei der Bewertung einzelner Fragen einen für alle Seiten fruchtbaren und konstruktiven Verlauf der Anhörung. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Herr Abg. Clauss, zur Geschäftsordnung.

Abg. **Armin Clauss** (SPD): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich halte es für eine außergewöhnliche Tatsache, dass bei dieser wichtigen Anhörung weder der Herr Ministerpräsident noch ein Mitglied der Landesregierung anwesend ist.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Ich wäre dankbar, wenn Sie sicherstellen könnten, dass einer der verantwortlichen Staatsminister möglichst bald an der Anhörung teilnimmt, um den Vertretern der kommunalen Gebietskörperschaften den Respekt zu zollen, der nach meinem Dafürhalten erforderlich ist.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Präsident **Klaus Peter Möller**: Mir liegen schriftliche plausible Entschuldigungen vom Herrn Ministerpräsidenten und vom Chef der Staatskanzlei vor. Nach meinen Informationen, die Herr Staatssekretär Dr. Hirschler bestätigt hat, wird der zuständige Minister, Herr Staatsminister Posch, heute Nachmittag anwesend sein.

Da wir uns nicht in einer Plenarsitzung befinden, ist meine Möglichkeit zu zitieren an dieser Stelle ausgeschöpft. Natürlich wird das von den entsprechenden Referenten weitergegeben. Wem die Möglichkeit offen steht, wird sich dann einfinden.

Ich wiederhole: Wir sind sehr kurzfristig zusammengetroffen. Umso mehr begrüße ich es, dass die Fraktionsvorsitzenden und die Spitzen der Fraktionen anwesend sind. Es muss auch das Gute herausgehoben werden und versucht werden, das andere zu erklären. Es hat aber keinen Sinn, darüber jetzt zu debattieren.

Ich bitte alle Anzuhörenden, sich in die Listen einzutragen, die draußen vor dem Plenarsaal ausliegen. Das erleichtert insbesondere die Arbeit des Stenografischen und Ausschussdienstes.

Ich rufe nun die Vertreter der Stadt Darmstadt, Herrn Oberbürgermeister Benz und Herrn Urban vom Stadtplanungsamt, auf. Herr Oberbürgermeister, Sie haben das Wort.

Oberbürgermeister **Peter Benz**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! In den letzten Jahren haben die vom Frankfurter Flughafen ausgehenden Belastungen aufgrund der stark anwachsenden Passagierzahlen und Flugbewegungen erheblich zugenommen. Dabei ist nach dem Bau der Startbahn 18 West eine hohe Mehrbelastung, insbesondere der nördlichen Stadtteile Darmstadts, eingetreten. Diese Mehrbelastungen führen zu erheblicher Unruhe bei den vom Lärm betroffenen Bewohnern, insbeson-

dere deshalb, weil sie zunehmend in den Abend- und Nachtstunden ertragen werden müssen.

Das Mediationsverfahren zur anstehenden Erweiterung des Flughafens bewerte ich rückblickend als einen positiven Weg eines vorgeschalteten Informationsprozesses. Nach meiner Einschätzung hat das Verfahren größtenteils seinen Zweck erfüllt, wenngleich eine Reihe von Fragestellungen nach wie vor ungeklärt sind. Die Untersuchungen und Diskussionen zu einigen Themen, die aus der Sicht der Kommunen als die wichtigsten eingestuft werden, wurden wegen fehlender Zeit am Ende des Verfahrens unvollständig abgebrochen.

Es ist beispielsweise festzustellen, dass die von der Stadt Darmstadt in die Diskussion eingebrachte Idee, den Flugverkehr im Sinne einer Lärmumverteilung zu streuen, anstatt ihn mit dem Ergebnis einer Überbelastung der unterhalb der Minimum-Noise-Routen lebenden Bevölkerung auf wenige Strecken zu verteilen, nicht in der erwünschten Tiefe geprüft worden ist.

Die Vielzahl der erstellten und vollzogenen Gutachten und Hearings hat eine umfangreiche Datenbasis über die möglichen Auswirkungen einer Kapazitätserweiterung deutlich werden lassen. Dabei wurden die mit dem Ausbau verbundenen Konsequenzen aber nur angeschnitten. Die Klärung solcher komplexer Wirkungszusammenhänge macht umfassende und detaillierte Untersuchungen notwendig, die nach meiner Überzeugung auch im Rahmen eines Landtagshearings nicht geleistet werden können.

Vor diesem Hintergrund erwarte ich und erwarten die von mir vertretenen Bürgerinnen und Bürger, dass das Mediationspaket uneingeschränkt möglichst bald im Rahmen des regionalen Dialogforums als vertrauensbildende Maßnahme umgesetzt wird. Darauf werde ich noch zu sprechen kommen.

Es ist klar, dass eine Kapazitätserweiterung nur dann akzeptiert werden könnte, wenn alle Punkte des Gesamtpakets – Anti-Lärm-Pakt, Belastungsentwicklung und Nachtflugverbot –, wie sie im Bericht über das Mediationsverfahren festgehalten wurden, verbindlich geregelt werden.

Zur Begrenzung der Belastungen in den bestehenden Siedlungen um den Frankfurter Flughafen herum müssen alle Möglichkeiten geprüft und genutzt werden. Wichtige im Mediationsverfahren angesprochene Lösungsansätze sind die Kontingentierung des Lärms, der aktive Lärmschutz, der am Fluggerät und durch Einsatz lärmarmer Flugverfahren erreicht werden kann, sowie die Bündelung des Lärms, solange die Grenze der Zumutbarkeit für die betroffene Bevölkerung nicht überschritten wird. Andernfalls ist die Aufteilung des Fluglärms ein Lösungsansatz.

In Gebieten, in denen passiver Schallschutz erforderlich ist, müssen die Betroffenen finanziell unterstützt werden. Für den Frankfurter Flughafen muss ein Nachtflugverbot gelten, das die Ruhe zwischen 23 Uhr und 5 Uhr sicherstellt. Darüber hinaus sind Lärmreduzierungen in den sonstigen besonders sensiblen Zeitbereichen anzustreben.

Zu den Komplexen Siedlungsentwicklung und Arbeitsplätze sage ich Folgendes: Da die Siedlungsentwicklung in den meisten Fällen in direkter Nachbarschaft zu bestehenden Siedlungen stattfinden soll, steht die Entwicklung neuer Siedlungen in direktem Zusammenhang mit der Belastungsbegrenzung in den bestehenden Siedlungen.

Die im Regionalen Raumordnungsplan 1995 festgelegten Siedlungsentwicklungen müssen weiterhin Zielvorgabe für die Regionalplanung sein. Städte und Gemeinden, private Investoren, Grundstückseigentümer und die Bewohner der Region haben im Vertrauen auf die Planung aus dem Jahre 1995 ihre Disposition getroffen. So hat die Stadt Darmstadt erhebliche Anstrengungen im Bereich der Infrastruktur zur Vorbereitung der Entwicklung neuer Wohngebiete im Norden des Stadtgebiets unternommen.

Der Flugbetrieb muss unabhängig von der Erweiterung des Frankfurter Flughafens so eingerichtet werden, dass die Entwicklung der Region langfristig gesichert ist. Die im vorliegenden Regionalplanentwurf angestrebte Freihaltezone für Fluglämmentwicklung über bestehenden Siedlungen und über Siedlungsgebiete hinweg steht deshalb in einem krassen Widerspruch hierzu.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Oberbürgermeister, ich bitte Sie, zum Schluss zu kommen.

Oberbürgermeister **Peter Benz:** Eingangs habe ich die Einrichtung eines regionalen Dialogforums gefordert. Abschließend wiederhole ich diese Forderung. Das regionale Dialogforum und ein sofortiges Nachtflugverbot können vertrauensbildende Maßnahmen für die weiteren Planungs- und Abstimmungsprozesse sein.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich bedanke mich und rufe nun den Vertreter der Stadt Frankfurt am Main auf. Die Stadt Frankfurt am Main wird durch Herrn Bürgermeister Vandreike vertreten. Herzlich willkommen. Sie haben das Wort, Herr Vandreike.

Bürgermeister **Joachim Vandreike:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Der Frankfurter Magistrat hat sich zu Beginn des Monats Mai sehr intensiv mit dem Mediationsergebnis und der Frage des Ausbaus bzw. Nichtausbaus des Frankfurter Flughafens befasst. Wir haben eine sehr umfassende Abwägung der ökologischen und ökonomischen Fragen vorgenommen und sind im Ergebnis trotz aller Probleme, die wir vor allem in der Belastung

der Bevölkerung sehen, zu der Auffassung gekommen, dass der Frankfurter Flughafen ausgebaut werden soll und muss, weil er von überragender Bedeutung für die künftige Entwicklung der Region ist.

Wir haben das Mediationsergebnis zustimmend zur Kenntnis genommen. Das bedeutet, dass wir erwarten, dass das Mediationsergebnis in all seinen Aspekten umgesetzt wird. Aus dem Mediationsergebnis können nach Auffassung des Frankfurter Magistrats nicht einzelne Teile herausgebrochen werden. Es darf also kein Steinbruch entstehen. Das heißt auch, dass wir die aktuelle Diskussion über die Frage eines Nachtflugverbots nicht für sinnvoll und nicht für sensibel halten. Wir erwarten die uneingeschränkte Umsetzung des Mediationsergebnisses.

Der Frankfurter Magistrat hat in zwei Positionen Dinge beschlossen, die über das Mediationsergebnis hinausgehen und die ich gerne jetzt darstellen möchte.

Wir sind der Auffassung, dass die Grenze der Belastung einklagbar festgeschrieben werden muss. Das heißt, dass es nicht ausreicht, lediglich politische Beschlussfassungen herbeizuführen, sondern dass die Grenze der Belastung einklagbar festgeschrieben wird. Das bedeutet, dass privatrechtliche Verträge zwischen der FAG, den Luftverkehrsgesellschaften, den Kommunen und den Kreisen abgeschlossen werden müssen.

Wir sind ferner der Auffassung, dass es eine dauerhafte und nachprüfbar Umsetzung der Ergebnisse der Mediation geben muss, bevor eine Kapazitätserweiterung vorgenommen werden kann. Das heißt, dass wir politisches Vertrauen herstellen wollen, bevor die Kapazitätserweiterung real wird.

Der Frankfurter Magistrat hat sich dafür ausgesprochen, dass im Falle des Ausbaus möglichst ein Parallelbahnsystem installiert wird. In der Konsequenz bedeutet das, dass wir der Auffassung sind, dass eine Südbahn gebaut werden sollte, wenn der Frankfurter Flughafen ausgebaut wird.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank, Herr Bürgermeister Vandreike.

Ich freue mich besonders, dass auch Vertreter der benachbarten Landeshauptstadt Mainz an dieser Anhörung teilnehmen. Ich begrüße Herrn Dezerent Reichel und Herrn Referent Neuhaus. Herr Reichel, Sie haben das Wort.

Herr **Wolfgang Reichel**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Im Namen von Rat und Verwaltung der Landeshauptstadt Mainz bedanke ich mich recht herzlich für die Einladung zur heute stattfindenden Anhörung.

Der internationale Flughafen Frankfurt ist für die Rhein-Main-Region und damit auch für die Stadt Mainz ein unbestrittener infrastruktureller Vorteil, der jedoch auch erhebliche Belastungen für die Bevölkerung mit sich bringt. Umso mehr gilt es, ungehindert von Länder- und Verwaltungsgrenzen die Zukunft des Frankfurter Flughafens gemeinsam unter nachhaltigen Entwicklungsperspektiven für die Region zu gestalten. Unter dieser Prämisse ist eine Weiterentwicklung des Flughafens für die Region und damit auch für Mainz vertretbar.

Wie Sie wissen, wurde das Mediationsverfahren Ende Januar 2000 abgeschlossen, ohne dass die Landeshauptstadt Mainz als einzige wesentlich betroffene Kommune außerhalb Hessens ihre Belange angemessen, d. h. in der Mediationsgruppe, in das Verfahren einbringen konnte. Dennoch hat die Stadt Mainz in den Arbeitsgruppen zur Mediation mitgearbeitet und wesentliche Punkte in die Diskussion eingebracht, die sich auch im Mediationsbericht wieder finden.

Die Stadt Mainz geht davon aus, dass sie, wie bei der heutigen Anhörung, auch bei allen nachfolgenden Verfahren direkt beteiligt wird. Die Zusage des Herrn Ministerpräsidenten zur Beteiligung der Landeshauptstadt Mainz am regionalen Dialogforum werten wir als positives Omen.

Für die Stadt Mainz ist unabhängig von der Gestaltung und den Auswirkungen einzelner Ausbauvarianten eine weitere Zunahme der Belastung durch Fluglärm nicht akzeptabel, zumal bereits heute die Planungshoheit der Stadt Mainz durch Fluglärm tangiert wird. Eine erheblich gesteigerte Lärmbelastung wäre zwangsläufig die Folge bei allen vorgeschlagenen Ausbauvarianten.

Nach unserer Auffassung stellt keine der vorgeschlagenen Varianten künftig eine langfristige Alternative dar, weil sie das Kapazitätsproblem nur zeitlich befristet lösen. Der Mainzer Stadtrat hat sie deshalb auf Vorschlag der Verwaltung einstimmig abgelehnt.

Dass wir mit unserer Einschätzung richtig liegen, zeigen Äußerungen der Frankfurter Flughafen AG, der BARIG und des Vorsitzenden der F.D.P.-Landtagsfraktion, der die Atlanta-Variante ernsthaft ins Gespräch bringt, wie ich der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ vom 30. Mai 2000 entnehmen konnte. Damit entfernen sie sich vom Ergebnis der Mediation und tragen nicht zur Versachlichung der Diskussion bei.

Für die Stadt Mainz würde die Atlanta-Variante bedeuten, dass bei Ostwetterlage – im letzten Jahr an 40 % aller Tage – fast das gesamte Stadtgebiet durch eindrehende und sich auf dem Endanflug befindliche Flugzeuge beschallt würde. Hinzu kämen an den anderen Tagen startende Flugzeuge in noch nicht bekanntem Ausmaß.

Die verantwortlichen Entscheidungsträger müssen deshalb nach unserer Auffassung eine Lösung finden, die den Schutz der Nachtruhe für die Bevölkerung durch ein striktes Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr eindeutig gewährleistet und in den lärm-sensiblen Randbereichen durch optimierte An- und Abflugverfahren sowie stärkere Gebührenspreizung nach gemessenem Lärm angemessen Rechnung trägt. Ein erster Schritt hierzu wäre die baldige Verlegung des Nachtpoststerns, z. B. nach Hahn, und die Einführung des bereits seit vielen Jahren von der Fluglärmkommission geforderten Lärmtalers.

Die Lösung muss zudem die Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen für lärmbelastete Bereiche nach dem Verursacherprinzip ermöglichen. Die zu findende Lösung muss für die betroffenen Gebietskörperschaften und deren Bevölkerung im angemessenen Umfang Entschädigungs- bzw. Kompensationsmaßnahmen über einen entsprechenden Fonds sicherstellen. Zudem muss sie zukunftssicher sein, d. h., sie muss langfristig den Bau zusätzlicher Start- und Landebahnen ausschließen.

In diesem Zusammenhang verweise ich auf das Positionspapier des Hauptausschusses der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 18. November 1999, das sehr deutlich aufzeigt, dass der heutige Wettbewerb der deutschen Flughäfen untereinander eine nachhaltige und ausgewogene Raumentwicklung verhindert. Daher fordern auch wir eine stärkere Kooperation der Flughäfen untereinander.

Erlauben Sie mir bitte abschließend den Hinweis, dass sich die Stadt Mainz vorbehält, gegebenenfalls auch rechtliche Schritte zur Wahrung der Interessen ihrer Bürgerinnen und Bürger gegenüber der zunehmenden Fluglärmbelastung einzuleiten. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich bedanke mich bei Ihnen.

Für die Stadt Offenbach am Main erteile ich deren unübersehbaren Oberbürgermeister Grandke das Wort. Außerdem ist Herr Dr. Reiner Geulen als weiterer Vertreter der Stadt anwesend. Ich heiße Sie beide herzlich willkommen. – Herr Grandke, Sie haben das Wort.

Oberbürgermeister **Gerhard Grandke:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Nach unserer Einschätzung ist der Flughafen ein ökonomischer Herzmuskel der Rhein-Main-Region. Deshalb sind wir der Auffassung, dass er sich entwickeln können muss.

Bei näherer Lektüre der Mediationsergebnisse stellen wir fest, dass das Mediationsergebnis keinen sachlichen und fachlichen Bedarfsnachweis für den Ausbau erbringt und keine seriöse Prognose über die Herkunft des Aufkommens darstellt.

Innerhalb des Mediationsergebnisses sind alternative Standorte nicht ausreichend geprüft worden. Es ist lediglich eine Fokussierung auf einige Standorte, auf die man sich von vornherein konzentriert hat, vorgenommen worden. Diskussionen darüber, ob ein Flughafen in Citylage oder in Randlage befürwortet wird, wie sie beispielsweise in München geführt worden sind, sind nicht geführt worden. Das wurde uns auch von den Vertretern der Mediation bestätigt. Modelle von Sub-Airports sind innerhalb der Mediation auch nicht geprüft worden. Insofern sind wesentliche Teile nicht behandelt worden.

Verkehrsverlagerungen, die nicht unmittelbar Hubgebunden sind, wurden auch nicht ausreichend gewürdigt. Außerdem wurden keine Lärmkonten-Modelle ausgearbeitet, sondern lediglich kurz angedeutet. Das sind die entscheidenden Punkte.

Da eine unterschiedliche Belastung innerhalb der Rhein-Main-Region vorliegt, ist es unter dem Aspekt der Demokratisierung des Lärms notwendig, dass derjenige, der die Entwicklung des Flughafens befürwortet, dafür sorgen muss, dass innerhalb der Region eine ausgeglichene Belastung gesichert wird. Die Lärmgerechtigkeit ist in diesem Zusammenhang ein zentrales Stichwort, das in der Mediation nicht in der Form zum Vorschein gekommen ist.

Deswegen setzen wir uns für die Position ein, dass eine Nordbahn-Variante, gleichgültig welche, der Belastungs-GAU für Offenbach am Main ist. Da muss an andere Modelle gedacht werden.

Deshalb sind wir der Auffassung, dass es notwendig ist, dass Lärminderungsmaßnahmen bereits vorzeitig in der Phase der Konzeptionierung auch vonseiten der FAG umgesetzt werden, weil noch so viel nachgearbeitet werden muss und das Mediationsergebnis nicht Grundlage des Planfeststellungsverfahrens sein kann. Das heißt z. B. die Verlagerung von Charterflügen, die nicht Hubgebunden sind, und Einschränkung des Nachtflugverbots, weil eine Binnenoptimierung ohne ausgleichende Maßnahmen, die zu einer Entlastung der Bevölkerung führen, nicht akzeptabel ist. Das sind die Aspekte, die wir einschränkend zu Protokoll geben wollen.

Bezüglich der rechtlichen Würdigung nennt Herr Dr. Reiner Geulen noch einige Aspekte. – Danke.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Innerhalb der Redezeit der Stadt Offenbach am Main spricht Herr Dr. Geulen.

Herr **Dr. Reiner Geulen:** Ich habe auf die Uhr gesehen. – Herr Präsident, meine Damen und Herren! Der Website des Hessischen Landtags ist – wie es auch geplant war – seit April dieses Jahres eine relativ ausführliche Stellungnahme der Stadt G-

fenbach am Main zu entnehmen, die auch rechtliche Bewertungen enthält. Gestern habe ich mir die Vorgänge im Internet noch einmal angesehen und bin der Meinung, dass es sich um eine sehr umfangreiche kommunale Stellungnahme handelt, auf die ich verweisen kann.

In der Kürze der Zeit hebe ich einen Gesichtspunkt hervor, der in dem Mediationsverfahren und auch in der Diskussion aus rechtlicher Sicht viel zu kurz kommt, nämlich das Recht der Europäischen Gemeinschaften und die für das Jahr 2002 geplante Rahmenrichtlinie für die Harmonisierung und Beschränkung der Belastungen der Anwohner von Flughäfen im Gemeinschaftsbereich, also in ganz Westeuropa. Hierfür liegt eine klare Beschlussfassung vor und wird vor der Planfeststellung, wann immer sie stattfindet, einer eventuellen Erweiterung des Frankfurter Flughafens rechtswirksam.

Das Recht der Europäischen Gemeinschaften ist in der Bundesrepublik Deutschland sehr stark unterschätzt worden. Inzwischen ist bekannt, dass das unmittelbar gilt. Ganz wichtig ist es auch, sich darauf einzustellen, dass diese Richtlinie umgesetzt wird und dass sie – das ist das Entscheidende – für die Flughäfen, die in der Nähe von Wohngebieten und insbesondere von Großstädten liegen – das gilt nicht nur für Frankfurt, sondern auch beispielsweise für den Londoner Großflughafen Heathrow und andere Flughäfen –, wahrscheinlich zu Eingriffen in den Bestand, insbesondere zu einer Beschränkung der möglichen Erweiterung führen wird.

Wir können zwar noch keine Einzelheiten nennen, aber für uns hat diese Richtlinie drei wichtige Konsequenzen:

Es wird möglicherweise ein Eingriff in den Bestand des Frankfurter Flughafens vorgenommen. Das muss keinen Eingriff in den Flugbetrieb bedeuten, wohl aber einen Eingriff in die höchst zulässige und höchst zumutbare Lärmbelastung der Bevölkerung.

Wenn es zu einer Erweiterung des Frankfurter Flughafens kommt, die Gegenstand dieser Anhörung ist, wird diese nicht ohne eine Kontingentierung und Beschränkung der Lärmbelastung der Bevölkerung in der Umgebung einhergehen. Das entscheidende Stichwort ist das Nachtflugverbot.

Jegliche Verschärfung des Lärmschutzrechts, insbesondere aus gemeinschaftsrechtlichen Gründen, wird dazu führen, dass die Nordbahnen, die avisiert worden sind, überhaupt nicht planfeststellungsfähig sind, weil die Grenze der Zumutbarkeit möglicherweise bereits nach derzeit gültigem deutschem Recht, insbesondere aber nach dem geltenden Gemeinschaftsrecht überschritten sein wird. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank. – Ich erteile nun dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Wiesbaden, Herrn Diehl, das Wort.

Oberbürgermeister **Hildebrand Diehl:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Gremien der Landeshauptstadt Wiesbaden haben sich in mehreren Sitzungen intensiv mit dem Ergebnis des Mediationsverfahrens auseinandergesetzt. In der Stadtverordnetenversammlung am 30. März 2000 sind entsprechende Beschlüsse gefasst worden.

Im Ergebnis ist zusammenzufassen, dass die Landeshauptstadt Wiesbaden im Grundsatz das Ergebnis des Mediationsverfahrens, also die Paketlösung, aber eine unauflösbare Paketlösung, mitträgt. Insbesondere haben wir uns mit der Frage der Lärmbelastung beschäftigt, die auch in Wiesbaden, wenn auch in anderer Form, spürbar ist.

Selbstverständlich haben wir uns auch mit der Frage des Nachtflugverbots auseinandergesetzt. Die Stadtverordnetenversammlung geht in dieser Hinsicht einen Schritt weiter und erwartet ein Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr.

Des Weiteren haben wir die Erstellung eines Lärminderungsplans für die gesamte Region gefordert, um aktiven und passiven Schallschutz zu ermöglichen.

Außerdem fordern wir ein verbindliches Verkehrsmanagementkonzept, das die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Flugverkehr auf andere Verkehrsträger beinhaltet.

Darüber hinaus fordern wir die freiwillige Verpflichtung der FAG zur Mitfinanzierung eines Fonds von Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung der Maßnahmen des regionalen Lärminderungsplans.

Insbesondere haben wir Wert darauf gelegt, dass das, was die Mediationsgruppe im Anti-Lärm-Pakt festgelegt hat, den ich nicht mehr im Einzelnen erläutern muss, umgesetzt wird und dass an dieser Stelle keine Abstriche gemacht werden.

Ich greife das Thema Sub-Airport auf, das Herr Grandke bereits aufgegriffen hat. Es wird Sie nicht verwundern, dass sich die Landeshauptstadt Wiesbaden auch mit dem Teil des Mediationspakets beschäftigt hat, der sich mit der möglichen Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim befasst. Es wird Sie sicher auch nicht überraschen, dass die Landeshauptstadt Wiesbaden die zivile Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim strikt ablehnt. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Sie erkennen, dass die Anhörung natürlich auch zu einem Austausch der Argumente unter den Beteiligten und Betroffene-

nen führt, die sich dadurch gegenseitig Schützenhilfe leisten.

Wir kommen jetzt zu den kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Als Erstes soll die Stadt Babenhausen angehört werden. Ist ein Vertreter der Stadt Babenhausen anwesend? – Das scheint nicht der Fall zu sein.

Als Nächstes steht die Anhörung der Stadt Bad Vilbel auf dem Programm. Ist die Stadt Bad Vilbel vertreten? – Bitte schön.

Herr **Dieter Peters**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Der Magistrat der Stadt Bad Vilbel hat im Interesse der von ihm zu vertretenden Bürgerinnen und Bürger den Beschluss gefasst, dass sicherzustellen ist, dass durch Warteschleifen bzw. durch geänderte An- und Abflugrouten der Flugzeuge keine weiteren Lärmemissionen für die Stadt Bad Vilbel entstehen. Ein Nachtflugverbot würde begrüßt werden. – Schönen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank. Wir gewinnen auf diese Weise Zeit für die Anhörung durch die Abgeordneten.

Als Nächstes ist die Stadt Dieburg an der Reihe. Herr Abteilungsleiter Pfeil, Sie haben das Wort.

Herr **Walter Pfeil**: Herr Präsident, ich danke Ihnen. Ich vertrete die Stadtverwaltung Dieburg. Wir verzichten auf die Abgabe eines Statements. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Wer vertritt die Stadt Dietzenbach? – Herr Bürgermeister Heyer, Sie haben das Wort.

Bürgermeister **Jürgen Heyer**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich bin Bürgermeister der Stadt Dietzenbach. Ich stelle fest, dass ein kommunaler Vertreter im Namen der Bürgerschaft, der Stadtverordnetenversammlung oder der Gremien durchaus eine andere Stellungnahme abgeben könnte. Für die Stadt Dietzenbach gilt dies zweifellos.

Die Stadtverordnetenversammlung hat bereits im Februar in Form einer Resolution, die einstimmig angenommen worden ist, deutlich gemacht, dass die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für die Region anerkannt wird. Eine Kapazitätserweiterung durch Optimierung oder Ausbau muss untrennbar einhergehen – das wurde bereits geäußert – mit dem Nachtflugverbot, dem Anti-Lärm-Pakt und dem regionalen Dialogforum.

Meine Damen und Herren, die Südbahn-Variante wird abgelehnt. Vonseiten des Kreises Offenbach werden sicherlich Äußerungen bezüglich der jetzigen Belastung und der zu erwartenden Belastungen gemacht.

Sie wird nicht nur deshalb abgelehnt, weil sie den selbst gewählten Kriterien der Mediationsgruppe widerspricht, sondern weil sie darüber hinaus auf die erst seit 15 Jahren genutzte Startbahn West verzichtet, die nach einem ausführlichen Abwägungsprozess ausgewählt und unter großem Leid und mit Opfern realisiert worden ist.

Meine Damen und Herren, in dieser Hinsicht haben wir uns dem Kreistag des Kreises Offenbach am Main angeschlossen, wenn die Dietzenbacher Stadtverordnetenversammlung den Versuch verurteilt, an eindeutigen Erkenntnissen der Mediationsgruppe vorbei, die Südbahn-Variante zu empfehlen. Aus der Mitte der Stadtverordnetenversammlung wurde bereits ein Antrag mit aufgenommen und angenommen, für eine Klage vorsorglich 100.000 DM einzustellen.

Soweit zur offiziellen Stellungnahme der Stadt Dietzenbach. An dieser Stelle verhehle ich nicht, dass ein Umdenkungsprozess mehr und mehr um sich greift; denn das Sankt-Florians-Prinzip muss endlich ad acta gelegt werden.

Ich schließe mich den ersten Ausführungen des Herrn Oberbürgermeisters Gerhard Grandke an, dass Alternativen zu Verkehrsverlagerungen noch weitgehend untersucht werden müssen. Wenn solche Belastungen durch die Südbahn-Variante hervorgerufen würden, haben wir – an dieser Stelle spreche ich auch ein Stück weit für die Bürger – Verständnis für die Stellungnahmen, die gegen die Nordbahn-Variante angehen.

Meine Damen und Herren, es muss endlich so etwas wie ein Regionalbewusstsein einsetzen. Verantwortung für die Menschen zu übernehmen heißt nicht, an der Gemarkungsgrenze Halt zu machen und die Belastungen zulasten anderer zu verlagern.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Deshalb sage ich abschließend, dass es zu begrüßen wäre, wenn durch dieses Regionalbewusstsein Alternativen hinterfragt würden, bevor bezüglich der Belastung lediglich eine Ausbauvariante weiterverfolgt wird. Ich bin der Meinung – jetzt spreche ich wieder für die Gremien –, dass derzeit ein Prozess vonstatten geht, der die Fortführung des Sankt-Florians-Prinzips beenden will und dass in den Gremien möglicherweise eine deutliche Mehrheit für einen vorläufigen Stopp zu erreichen ist, um einen weiteren Ausbau zu verhindern, solange nicht die Ergebnisse des regionalen Raumordnungsverfahrens und die Ergebnisse von Alternativen auf dem Tisch liegen.

Ich fordere ausdrücklich, dass das nicht vergessen und nicht unter den Tisch fallen gelassen wird, weil ein Umdenkungsprozess, gerade bei uns in Dietzenbach, sehr deutlich zu spüren ist und weil mög-

licherweise die Resolution der Stadtverordnetenversammlung in Teilen überholt ist, sodass eine Tendenz zu einem vorläufigen Stopp, um den Ausbau zu verhindern, sehr deutlich wird. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Bürgermeister Heyer. – Für die Stadt Dreieich erteile ich Herrn Bürgermeister Abeln das Wort.

Bürgermeister **Bernd Abeln:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Stadt Dreieich lehnt zu den gegenwärtigen Bedingungen jeglichen Ausbau des Flughafens außerhalb des gegenwärtigen Bahnsystems ab.

Die Vorschläge der drei Mediatoren, die aus dem Mediationspaket nicht richtig abgeleitet werden können, unterstützen wir nicht. Die erforderliche Abwägung ist nach unserer Auffassung nicht sachgerecht vorgenommen worden.

Die Unterlagen und die Gutachten zur Verkehrsbedeutung und Arbeitsplatzwirksamkeit des Flughafens, der zweifelsfrei eine überragende Stellung in unserer Region einnimmt, sind nicht überzeugend. Das heißt, die Arbeitsplatzwirksamkeit und die Verkehrsbedeutung erfordern nach unserer Auffassung keinen Ausbau des Bahnsystems. Die entsprechenden Gutachten der Mediation sind nach unserer Auffassung nicht belastbar.

Die Belastung der Region durch Lärm und Abgase, die Belastung der Menschen ist demgegenüber evident. Sie ist heute bereits vorhanden. Eine Steigerung dieser Belastung können und wollen wir nicht hinnehmen. Die schädliche Wirkung des Flugverkehrs auf die Menschen ist nach unserer Auffassung in der Mediation nicht ausreichend untersucht worden.

Deswegen sind wir derzeit der Meinung, dass ein Ausbau nicht stattfinden kann und dass die Empfehlung der drei Mediatoren einer Grundlage entbehrt. Die Menschen in der Stadt Dreieich und weithin in der Region sehen das genau so. Die überwiegende Zahl der Bürgerinnen und Bürger von Dreieich hat Sorge um den Ausbau, weil sie die Situation tagtäglich als außerordentlich belastend empfinden.

Die übrigen Bestandteile der Mediation gehen in die richtige Richtung. Als Erstes nenne ich das Nachtflugverbot. Die derzeitige Situation ist ohnehin schon unerträglich.

Vor allen Dingen nach der Veränderung der Flugrouten vor einigen Monaten ist der Südostbereich des Flughafens vermehrt und nach unserer Auffassung unerträglich belastet. Die Situation muss nach unserer Auffassung unabhängig vom Ausbau des Flughafens verändert werden.

Der Anti-Lärm-Pakt und das regionale Dialogforum sind überfällig. Die gegenwärtige Situation kann nach unserer Auffassung derzeit auch ohne den Ausbau deutlich verbessert werden.

Ein kritisches Wort zur Optimierung des vorhandenen Bahnsystems: Auch dies ist kein Allheilmittel; denn wenn mehr Flugzeuge auf den gegenwärtig existierenden Bahnen starten und landen, bedeutet das ohnehin schon eine Verstärkung des Lärms und eine Erhöhung der Konzentration der Abgase, ohne dass eine neue Bahn hinzukäme. Dies ist nach unserer Auffassung nicht tragbar, weil die Belastung der Menschen ohnehin schon zu groß ist und demgegenüber nicht nachgewiesen ist, dass die wirtschaftlichen und verkehrlichen Vorteile, die mit dem Ausbau einhergehen, überwiegen.

Falls sich der Landtag und das Ministerium im Rahmen eines allfälligen Planfeststellungsverfahrens dennoch für einen Ausbau entscheiden, ist die Südbahn-Variante nach unserer Auffassung die schlechteste Lösung. Auch in der optimierten Form wird das selbst gewählte Ausbauziel durch den Bau der Südbahn nicht erreicht. Die meisten Menschen werden mit dem meisten Lärm belastet. Auch im Hinblick auf den Wald- und Naturverbrauch ist die Südbahn nicht die günstigste Lösung. Ein Bau der Südbahn kann ohnehin nicht stattfinden.

Mit den Stadtverordneten und den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Dreieich im Rücken sage ich, dass wir uns dagegen wehren werden, solange wir klagebefugt sind. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Bürgermeister Abeln.

Ist ein Vertreter der Stadt Eltville anwesend? – Das scheint nicht der Fall zu sein. – Dann ist die Stadt Flörsheim an der Reihe. Ich erteile dem 1. Stadtrat der Stadt Flörsheim, Herrn Krebs, das Wort.

1. Stadtrat **Ulrich Krebs:** Herr Landtagspräsident, meine Damen und Herren! Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Flörsheim lehnt den Bau einer neuen Landebahn im Norden des Frankfurter Flughafens ebenso wie eine zivile Nutzung des Militärflughafens Wiesbaden-Erbenheim entschieden ab.

Das gilt auch für die derzeit projektierte Südbahn, vorbehaltlich einer weiteren möglichen Optimierung. In ihrer jetzigen Form führt sie bei anderen Anrainergemeinden zu vergleichbaren Belastungen wie in Flörsheim beim Bau einer Nordbahn.

Den bereits gemachten Äußerungen bezüglich des Sankt-Florians-Prinzips kann ich mich mühelos anschließen.

Bei objektiver Betrachtungsweise ist unschwer zu erkennen, dass für die meisten Städte und Gemein-

den im Umfeld des Frankfurter Flughafens die Grenze der Belastbarkeit längst überschritten worden ist. Insbesondere gilt dies für die Mitbürgerinnen und Mitbürger, die neben den Belastungen durch startende und landende Flugzeuge in ihrer Lebensqualität durch zwei Bundesautobahnen, die ICE-Schnellbahntrasse und eine für die gesamte Region arbeitende Mülldeponie beeinträchtigt werden.

Sowohl bei der Ost- als auch bei Westwetterlage ist Flörsheim bereits heute durch den Fluglärm Belastungen ausgesetzt. Bei Ostwind bringt der ausschließlich entlang der Mainlinie abgewinkelte Landeverkehr erhebliche Lärmbelästigungen mit sich. Bei Westwind sind es die über die Taunus-Route startenden Flugzeuge, die insbesondere im Stadtteil Wicker zu unerträglichen Belastungen führen.

Schon heute gehen 38 % aller Abflüge, darunter fast alle schweren Überseemaschinen, bei Westwetterlage über den Osten Flörsheims und den Stadtteil Wicker, wobei die Tendenz seit Jahren steigend ist. Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Radaraufzeichnung eines einzigen Tages, so sind weite Teile des Stadtgebietes unter den schwarzen Linien nicht mehr erkennbar. Daher lautet unsere Devise, Belastungen zu mindern und zurückzuführen, anstatt neue Belastungen aufzubauen.

Am meisten erzürnt uns bei der gegenwärtigen Diskussion über den Ausbau die Tatsache, dass bei der Nordwest-Variante Wohngebiete in 239 m überflogen werden sollen. Diese bisher am Rhein-Main-Flughafen nirgendwo über Wohnbebauung erreichte Flughöhe wird selbst bei den vorgelegten Optimierungen als gegeben hingenommen.

Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren, dem ist nicht nur aus sachlichen Gründen zu widersprechen. Das ist schlicht und einfach menschenverachtend.

Obwohl meine Redezeit begrenzt ist, nenne ich zu diesem Thema einige Zahlen: Bei Ostwetterlage wird in Flörsheim bei der Nordwest-Variante der von der Mediation als kritisch angesehene NAT 70-Wert täglich 424-mal erreicht. Zum Vergleich: In Flörsheim-Wicker, wo bereits heute das zumutbare Maß überschritten ist, wird dieser Wert bei Westwetterlage rund 100-mal erreicht.

Ich frage Sie ernsthaft: Wollen Sie unter solchen Bedingungen wohnen, einen Kindergarten oder eine Schule besuchen? – Das ist ungefähr so, als wenn Sie auf den Grünflächen am Frankfurter Kreuz Einfamilienhäuser errichten. Es helfen auch keine Rechnereien mit dem Rechenschieber über die Zahl der vom Ausbau betroffenen Menschen hinweg.

Sollte der Hessische Landtag für dieses Vorhaben grünes Licht geben, werden wir – so hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen – vor Gericht klären lassen, ob Wohngebiete mit zwei Schulen und zwei Kindergärten in einer Höhe von 239 m in geringem Minutentakt überflogen werden dürfen.

Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren, die Mediation hat zweifelsfrei festgestellt, dass die Stadt Flörsheim bereits heute zu den am meisten durch den Fluglärm betroffenen Städten im Rhein-Main-Gebiet gehört. Gleichzeitig haben wir uns unserer Verantwortung für die Region stets gestellt.

Daher bitten wir Sie mit Nachdruck: Treffen Sie eine so wichtige Entscheidung nicht in übertriebener Eile. Sie taugt auch nicht als Beweis für politische Handlungsfähigkeit. Klären Sie vorher die in der Mediation offen gebliebenen Fragen über eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch Lärm.

Fragen Sie sich unvoreingenommen, ob Wohngebiete in 239 m Höhe überflogen werden dürfen. Finden Sie, bevor eine Kapazitätserweiterung am Frankfurter Flughafen stattfindet, Antworten auf die bereits heute existierende Verkehrsproblematik. Setzen Sie sich für eine faire Verteilung der Belastung – auch durch Fluglärm innerhalb der Rhein-Main-Region – ein.

Prüfen Sie unvoreingenommen, ob die Wünsche der Airlines und des Flughafenbetreibers nicht auch auf dem bestehenden Bahnsystem oder durch die Einbeziehung anderer Flughäfen – in der Vergangenheit haben wir einiges über den Flughafen Hahn gehört – zu realisieren sind. Geben Sie auf diese Weise ein Beispiel für politische Handlungsfähigkeit. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Krebs. – Als Nächstes ist die Stadt Hattersheim am Main an der Reihe. Sie wird durch Herrn Bürgermeister Hans Franssen und durch die 1. Stadträtin, Frau Karin Schnick, vertreten. Herr Bürgermeister, Sie haben das Wort.

Bürgermeister **Hans Franssen**: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Sie alle wissen, wie die Mediationsgruppe zusammengestellt wurde und dass die Stadt Hattersheim am Main keinen eigenen Interessenvertreter dabei hatte. Ich kann deutlich sagen, dass wir kein Verständnis gehabt hätten, wenn bei der heutigen Anhörung kein Vertreter unserer Stadt zu Wort gekommen wäre. Wir legen Wert darauf, Ihnen unsere Position im Rahmen dieser Anhörung auch öffentlich darzustellen.

Von Anfang an haben die Gremien der Stadt Hattersheim die Meinung vertreten: Was du nicht willst, das man dir tu, das füge auch keinem anderen zu. Das heißt im Klartext, wir – und damit auch

der überwiegende Teil unserer Bevölkerung – sind gegen einen Ausbau des Frankfurter Flughafens.

In diesem Zusammenhang haben wir auch kein Verständnis für die Kirchturmpolitik oder das Sankt-Florians-Prinzip all derjenigen Städte und Gemeinden, die sich aus nahe liegenden Gründen zusammengeschlossen haben, um für die eine oder die andere Variante zu stimmen. Wir können und werden einem Ausbau nicht zustimmen; denn die Stadt Hattersheim am Main mit ihren drei Stadtteilen Hattersheim, Eddersheim und Okriftel ist im Augenblick ohnehin schon sehr stark durch den Fluglärm belastet.

Wie aus der Veröffentlichung der FAG „Start frei“ vom 1. März 2000 hervorgeht, gibt es keine Stadt nördlich des Mains, die einen höheren Dauerschallpegel ertragen muss als der Hattersheimer Stadtteil Eddersheim. Die diskutierten Ausbaupläne belasten die Stadt Hattersheim in allen drei Stadtteilen zusätzlich. Sollte Wiesbaden-Erbenheim irgendwann wieder ins Gespräch kommen, würde dies zu erheblichen Belastungen der Zentralstadt Hattersheim führen.

Durch die beiden angedachten Nordbahn-Varianten wird der Stadtteil Okriftel zusätzlich belastet. Ein wichtiges Naherholungsgebiet auf der südlichen Seite des Mains wird zerstört. Die Belastung durch die anfliegenden Flugzeuge wäre nicht zu ertragen.

Ich freue mich, dass anlässlich einer Geburtstagsfeier in Okriftel, bei der sehr viele Vertreter des Hessischen Landtags anwesend waren, einmal deutlich geworden ist, unter welchen Bedingungen dort ein Abend verbracht werden kann; denn insbesondere der Poststern sorgt für eine erhebliche Beeinträchtigung. Darüber hinaus – und darin schließe ich mich dem an, was Herr Krebs soeben gesagt hat – bedeutet eine westliche Nordbahn eine Überflughöhe des Stadtteils Eddersheim von nur 119 m.

Meine Damen und Herren, ich komme nun zu den Versprechungen, die das Fünf-Punkte-Paket suggeriert. Vertrauen und Glaubwürdigkeit sind in der Hattersheimer Bevölkerung sehr stark erschüttert. Uns fehlt das Vertrauen zu den Betreibern des Flughafens, und in diesem Zusammenhang möchte ich ausdrücklich die Lufthansa im gleichen Atemzug mit der FAG nennen. Ich möchte an dieser Stelle nicht alle unsere Vorwürfe erneuern. Sie kennen sie. Sie wissen, welche Versäumnisse Sie aus den letzten Jahren zu vertreten haben und in welchen Bereichen wir uns im Stich gelassen fühlen.

In diesem Zusammenhang kann ich den Begriff „Vermeidung von zu großem Waldverbrauch“ nicht mehr hören. In unserer Stadt war für ein Schulungszentrum eine freie Gewerbefläche von 20 ha vorgesehen. Stattdessen sind auf Frankfurter Gemarkung 7ha Wald der Axt zum Opfer gefallen,

um am Flughafen zu realisieren, was nicht nach Hattersheim kommen sollte oder durfte.

Was ist aus dem Versprechen von Walter Wallmann geworden, der gesagt hat, dass rund um den Flughafen kein Wald mehr fällt? Was ist den Verantwortlichen der Bannwald und der Schutz unserer Umwelt heute noch wert? Der Glaube fehlt uns, wenn Herr Schölch, auf die Konkurrenzsituation mit Amsterdam verweisend, den Flughafen Hahn nicht als Entlastung für den Rhein-Main-Flughafen ansieht, acht Tage später allerdings eine Kooperationsvereinbarung zwischen Frankfurt und Amsterdam geschlossen wird. Der Glaube fehlt uns umso mehr, wenn gleichzeitig von den Mediatoren Hahn ins Gespräch gebracht wird.

Das Vertrauen fehlt uns, wenn die Verantwortlichen der FAG von einem Nachtflugverbot sprechen, dies aber gleich wieder eingeschränkt wird mit der Vorgabe, dass dies jedoch nur möglich werden könne, wenn der Flughafen ausgebaut werde. Dies gilt auch für die Aussagen der Lufthansa und anderer Vertreter der FAG, bei einem Nachtflugverbot Frankfurt als Heimatflughafen der Lufthansa infrage zu stellen. Wir in Hattersheim brauchen ein Nachtflugverbot schon jetzt.

Uns fehlt der Glaube an die vorliegenden Berechnungen betreffend die Arbeitsplatzsituation am und im Umfeld des Flughafens. Unser Gutachten – ich verweise auf die Stellungnahme des Herrn Winkler für die Stadt Hofheim – wird dies belegen. Meine Damen und Herren, es kann nicht angehen, dass wir, die Betroffenen und Belasteten, auch noch Geld für Gutachten aufwenden müssen, um die Versäumnisse der Verantwortlichen offen zu legen.

In der Politik wird heute sehr viel von dem Konnexitätsprinzip gesprochen. Wir sind der Meinung, dass in diesem Bereich andere eine Bringschuld zu erfüllen haben.

Meine Damen und Herren, zudem zweifeln wir die Gründlichkeit der Methodik im Mediationsverfahren an. Als Beispiel nenne ich ein Schreiben anlässlich eines Gutachtens des Instituts von Prof. Böhm, in dem nachgefragt wurde, ob es zutrefte, dass Hattersheim eine Schule und zwei Kindergärten habe. Zur Verdeutlichung für Sie: Wir haben vier Grundschulen, eine weiterführende Schule und insgesamt zehn Kindergärten. Dieses Beispiel spricht für sich.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Bürgermeister, Sie müssten zum Schluss kommen.

Bürgermeister **Hans Franssen:** Vertrauen und Glaubwürdigkeit fehlen uns auch durch die Erfahrungen in der Vergangenheit.

Nehmen Sie bitte zur Kenntnis, dass unsere städtische Wohnungsbaugesellschaft im Augenblick

Schwierigkeiten hat, Wohnungen zu vermieten. Im Stadtteil Eddersheim haben sich bereits Familien von ihrem Eigentum getrennt und sind in den Taunus gezogen – wohl dem, der sich das leisten kann.

Noch ein Letztes: Ein Unternehmen, das sich in Eddersheim ansiedeln will, hat uns und sich die Frage gestellt, ob diese Lärmbelästigung den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern während der Arbeitszeit überhaupt zuzumuten sei. So viel zum viel zitierten Jobmotor.

Ich möchte eine allerletzte Bemerkung zum Thema Lärm machen. Was nützen uns Lärmschutzmaßnahmen? Wir wollen nicht den Lärm geschützt haben, sondern wir haben ein Recht auf Ruhe. Wir fordern ein, dass dieses Recht auf Ruhe umgesetzt wird, und haben es daher sehr bedauert, dass Herr Prof. Fleischer bei der Expertenanhörung nicht zu Wort gekommen ist. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank. – Das Wort hat jetzt Herr Bürgermeister Harald Schindler für die Stadt Hochheim am Main.

Bürgermeister **Harald Schindler**: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Nach dem Abschluss des Mediationsverfahrens und des Hearings im Mai versucht nun der Hessische Landtag heute, auch die Meinungen der betroffenen Kommunen in die Beratungen einzubringen. Es stellt sich für uns jedoch die Frage, ob wir zum jetzigen Zeitpunkt überhaupt in der Lage sind, eine den Notwendigkeiten unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger gerecht werdende Stellungnahme abzugeben. Meine Auffassung werde ich noch näher begründen.

Gestatten Sie jedoch, dass ich zunächst noch einmal deutlich mache, dass es nicht ausreicht, einzelne Kommunen direkt am Verfahren zu beteiligen, und andere, die zum Teil nachhaltiger von einem Ausbau des Frankfurter Flughafens betroffen wären, unberücksichtigt zu lassen und abzuwarten, ob sich die betroffene Stadt öffentlich dagegen wehrt.

Es muss Geschäftsgrundlage des noch abzuschließenden Verfahrens sein und bleiben, dass in jeder Phase die betroffenen Gebietskörperschaften – und dazu gehören für mich auch die Landkreise – die Möglichkeit zu einer persönlichen Stellungnahme erhalten. Nur im direkten Dialog, nicht in zu erwartenden Gerichtsverfahren, dienen wir der Sache, dienen wir unserer Region Rhein-Main.

Meine Damen und Herren, zu der heutigen Anhörung verweise ich ausdrücklich auf die schriftliche vorläufige Stellungnahme des Magistrats der Stadt Hochheim am Main vom 27. April 2000. Es würde der heutigen Anhörung nicht dienlich sein, diese erneut mündlich vorzutragen. Ich gehe davon aus, dass diese Stellungnahme von den Abgeordneten des Landtags und allen Beteiligten gelesen wurde.

Schon in dieser vorläufigen Stellungnahme haben wir darauf hingewiesen, dass noch immer zu viele Informationen fehlen, um eine endgültige Stellungnahme abgeben zu können.

Da wir bereits heute spüren, was Fluglärm bedeutet, ist es unerlässlich, alle Fakten auf den Tisch zu legen. Dazu gehören auch und insbesondere die Flugrouten. Wir sind zum heutigen Zeitpunkt nicht in der Lage, die Auswirkungen der Südbahn für unsere Stadt einzuschätzen, da hierzu die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) zunächst die möglichen Flugrouten optimieren und die Variationsmöglichkeiten aufzeigen muss. Da wir um die Bedeutung des Flughafens Frankfurt am Main für die Region wissen, lehnen wir einen Ausbau nicht strikt ab. Aber wir erwarten ganz einfach, dass vor einer Ausbaudiskussion zunächst alles getan wird, um die Verlagerungsmöglichkeiten auf andere Flughäfen aufzuzeigen und diese ernsthaft in die Überlegungen einzubeziehen.

Für uns ist die Hub-Funktion des Flughafens mit einer anderen Priorität zu sehen als beispielsweise der Charterverkehr. Deshalb muss eine Bestandsaufnahme erfolgen, aus der die für die Hub-Funktion unverzichtbaren Flüge und deren voraussichtliche Entwicklung in den nächsten 15 Jahren erkennbar sind. Alles, was darüber hinaus geht – und dies sage ich ganz deutlich –, muss einer kritischen Bewertung unterzogen werden. Dabei kann nicht das wirtschaftliche Interesse der FAG das entscheidende Kriterium sein.

Wir haben kein Verständnis, wenn Vorstandsmitglieder der FAG alle Überlegungen zu Verlagerungen von Frankfurt nach Hahn weit von sich weisen und – wie bei einer Veranstaltung des Umlandverbandes Frankfurt auf dem Hahn geschehen – erklären, der Flugplatz Hahn diene der FAG als Konkurrenzmöglichkeit für Rotterdam. Ich verweise in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf, dass die Air France mit Großraumflugzeugen Fracht aus Fernost nach Hahn transportiert und von dort über die Straße nach Frankreich weiterbefördert. Wie viel näher liegt da Frankfurt am Main? – Diese Frage muss man sich ernsthaft stellen.

Wir fordern deshalb die Verlagerung von möglichst viel Frachtverkehr von Frankfurt nach Hahn, einschließlich eines intelligenten Weitertransports.

Darüber hinaus plädieren wir für die Verlagerung von Charterverkehr von Frankfurt nach Hahn. Wer mit Charter verreist, entscheidet sich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und nimmt z. B. auch Fahrten nach Stuttgart oder Düsseldorf auf sich. Warum dann nicht auch nach Hahn? Auch Umsteigezeiten spielen dabei nicht die entscheidende Rolle.

Wir fordern die Verlagerung des Poststerns nach Hahn und damit ein Ende der Nachtpostflüge nach

Frankfurt/Rhein-Main. Jede Störung der Nachtruhe ist zu vermeiden.

Wir fordern die sofortige Schaffung einer Bahnverbindung von Frankfurt nach Hahn. Es ist nicht hinnehmbar, dass die Bahnstrecke Hahn – Mainz stillgelegt ist und uns bisher niemand erklären kann, dass ernsthaft darüber nachgedacht wird, die Bahnlinie zu reaktivieren und nach Frankfurt zu verlängern.

Wir fordern, den Bau einer Magnetschwebbahnstrecke vom Frankfurter Flughafen nach Hahn ernsthaft zu prüfen und die Ergebnisse der Öffentlichkeit vorzulegen.

Bei den Untersuchungen möglicher Varianten – und darunter verstehe ich nicht nur die Ausbauvarianten – und bei allen Abwägungen muss die Frage der Akzeptanz eine wesentliche Rolle einnehmen. Diese wird nicht einfach zu erreichen sein, aber wenn wir ernsthaft versuchen, den Sorgen und Ängsten der Menschen in den Städten und Gemeinden rund um den Flughafen Frankfurt die Bedeutung zukommen zu lassen, die sie verdienen, dann sind wir auf dem richtigen Weg. Es muss darum gehen, Ökologie und Ökonomie mindestens gleichrangig in die Betrachtungen einzubeziehen und im Zweifel für die menschliche Gesundheit zu optieren.

Wir wissen, dass der Flughafen Frankfurt am Main für die Rhein-Main-Region Motor und Geißel zugleich ist. Wir sind uns unserer Gesamtverantwortung für die Wirtschaftsentwicklung und insbesondere für die Arbeitsplätze bewusst, aber wir wissen auch, dass übermäßiger Fluglärm krank macht. Deshalb möchte ich meine Ausführungen mit der deutlichen Forderung schließen, den unvermeidbaren Lärm auf die gesamte Region zu verteilen und nicht einige Sonnenplätze zu vergeben, während andere überwiegend die Schattenseite erleben dürfen. Schon heute ist der Fluglärm ungleich auf die Region verteilt. Mancher profitiert von den Segnungen des Flughafens und weiß fast nicht, was Fluglärm bedeutet.

Auch beim Fluglärm gibt es Unterschiede. Überflüge bei Sommerwetter haben für die auf den Terrassen und in den Gärten sitzenden Menschen eine andere Gewichtung als Überflüge im Winter bei geschlossenen Fenstern. Deshalb muss eine Bestandsaufnahme des Istzustands in die Prüfungen einbezogen werden.

Ich schließe: Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg. Politik ist die Kunst des Möglichen, und dazu wünsche ich den Verantwortlichen viel Erfolg. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank, Herr Bürgermeister. Ich habe auch Ihnen stillschweigend die Redezeit etwas verlängert.

Das Wort hat jetzt die Gemeinde Griesheim, vertreten durch Herrn Fraktionsvorsitzenden Klanitz.

(Abg. Gottfried Milde (Griesheim) (CDU):  
Keine Gemeinde, eine Stadt!)

– Eine Stadt. Aber Städte sind auch Gemeinden, Herr Kollege Milde.

Herr **Bertfried Klanitz**: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich hätte noch klar gestellt, dass Griesheim eine aufstrebende Stadt in der Rhein-Main-Region ist. Ich stehe hier in meiner Funktion als Vorsitzender des Umweltausschusses und vertrete den Bürgermeister, der diesen Termin aus gesundheitlichen Gründen leider nicht wahrnehmen kann.

Die Stadt Griesheim ist eine Stadt, die von der Startbahn 18 West betroffen ist. Zum damaligen Zeitpunkt wurde zugesichert: Ihr seid davon nicht betroffen. – Wir haben daran geglaubt. Die Realität ist jedoch eine andere. Wir sind von der Startbahn West vor allen Dingen im Nachtverkehr erheblich betroffen und sind durch die Zunahme dieser Nachtflüge natürlich stark beeinträchtigt.

Dass die zwei Autobahnen im Osten unserer Stadt nicht gerade dazu beitragen, dass es ruhiger ist, kann man sich vorstellen. Wir sind allerdings nicht so stark betroffen wie meine drei Vorredner. Daher gibt es sicherlich Differenzierungen.

Wir haben unsere Stellungnahme am 06.04. und am 25.05. schriftlich vorgelegt. Sie ist im Internet nachzulesen. Es gibt einen einstimmigen Stadtverordnetenbeschluss, unter anderem zum Thema Lärminderung, Lärmreduzierung. Wir wollen, dass das Mediationspaket, wie von Herrn Oberbürgermeister Benz angesprochen, in vollem Umfang angenommen und akzeptiert wird und nicht einzelne Punkte herausgebrochen werden. Daher sind wir für ein Nachtflugverbot und fordern dies mit Nachdruck.

Dass es natürlich darum geht, die Verhältnisse auf dem Flughafen noch einmal zu durchleuchten, welche Optimierungs- und Verlagerungsmöglichkeiten bestehen, ist angesprochen worden. Das brauche ich nicht zu wiederholen. Aus diesem Grund verweise ich auf unsere Stellungnahme im Internet.

Zum Abschluss möchte ich noch einen Hinweis geben. Der Landesentwicklungsplan, der derzeit zur Beratung vorliegt, sollte nach Auffassung der Stadt Griesheim – das ist unsere Forderung – am Ende als Ziel die Aufnahme des Nachtflugverbots vorsehen.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank, Herr Fraktionsvorsitzender Klanitz. – Nun ist die Stadt Groß-Gerau an der Reihe, vertreten durch Herrn Bürgermeister Manfred Hohl.

Bürgermeister **Manfred Hohl**: Herr Präsident, meine Damen, meine Herren! Obwohl die Kreisstadt Groß-Gerau nicht so unmittelbar wie die Städte Raunheim, Kelsterbach und Mörfelden-Walldorf vom Fluglärm betroffen ist, sehen wir uns dennoch, einerseits aus Solidarität zu diesen Städten und Gemeinden, andererseits aber auch aus eigenem Interesse und eigener Betroffenheit, zu einer Stellungnahme genötigt.

Vorab sei gesagt, dass wir es für außerordentlich negativ halten, Stellungnahmen von Kommunen an die Landesregierung zu richten, die zu diesem Zeitpunkt einerseits für eine Nordbahn-Variante, andererseits für eine Südbahn-Variante oder für ein ähnliches Paket mit Einschluss von des Flugplatzes Erbenheim votieren. Die Stadt Groß-Gerau hielte ein solches Verfahren zum derzeitigen Zeitpunkt für ein Verlassen der Solidarität und für ein vorzeitiges Festlegen zum Schaden anderer Kommunen.

Meine Damen und Herren, die Stadtverordnetenversammlung der Kreisstadt Groß-Gerau, die eine weitgehend ablehnende Stellungnahme beschlossen hat, hat sich dies nicht so leicht gemacht; denn oftmals hieß es, das, was die Kommunalpolitik oder die Politik sagt, stellt nicht unmittelbar die Meinung der Bürgerinnen und Bürger dar, insbesondere nicht derer, die am Flughafen ihren Arbeitsplatz haben. Also haben wir, ausgewählt nach dem Zufallsprinzip mit einem entsprechenden Generator, 500 Haushalte angeschrieben, um ein Meinungsbild zu erfahren. Mehr als zwei Drittel der Antworten waren negativ. Das heißt, das Argument war vom Tisch, dass die Politik nicht die Meinung der Bevölkerung vertreten wird.

Zum Zweiten wurde eine Bürgerversammlung mit Experten durchgeführt. Dabei sprach sich die überwiegende Zahl der Anwesenden gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens aus.

Meine Damen und Herren, so ist es natürlich zu verstehen, dass wir in Groß-Gerau – nach den bisherigen Planungen und Feststellungen der Mediatoren sind etwa 3.000 Einwohnerinnen und Einwohner von der 60- bis 65 dB(A)-Isophone betroffen – uns zu einem Beschluss durchgerungen haben, der grundsätzlich einen Ausbau in Form von neuen Start- oder Landebahnen ablehnt.

Wir sehen eine Chance, wenn den Mediatoren gefolgt wird, in Verbindung mit einem strengen Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr eine Optimierung des bisherigen Start- und Landebahnsystems vorzunehmen. Gleichwohl ist uns – und deshalb fordern wir das Nachtflugverbot – bekannt, dass Flugzeuge, gleich, wie die einzelnen Anflug- und Landesysteme angelegt sind, die immer wieder eingefordert werden, sich nicht auf Schienen bewegen, sondern eine Zunahme des Flugverkehrs die gesamte Region belasten wird. Wir meinen darüber hinaus, dass auch bei den Mediatoren, wenngleich

wir deren Arbeit schätzen, Lösungsansätze fehlen, die über die eher schlichten Ideen neuer Bahnen in Frankfurt selbst hinausgehen.

Wir meinen, dass es notwendig ist, auch unter Berücksichtigung einer voraussichtlichen Zunahme des Flugverkehrs, intelligentere Lösungen durch Vernetzungen mit der Bahn, möglicherweise durch die Kappung oder Ausdünnung enger Städteverbindungen, ins Auge zu fassen. Warum kann man von Frankfurt nach Stuttgart nicht mit dem Zug fahren? – Man ist im Übrigen sogar schneller als mit dem Flugzeug, wenn man die Wartezeiten mit einrechnet. Ich habe es einmal ausprobiert. Eine Reise nach München ging mit dem Zug schneller, als es mit einem Flugzeug möglich gewesen wäre. Es muss über Verbindungen zu Hahn nachgedacht werden, die durchaus auch im Rahmen der Möglichkeiten der Einrichtung einer Magnetbahn untersucht werden müssen. Das wären Hinweise dazu.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich die Forderungen noch einmal knapp zusammenfassen:

Wir meinen, zunächst sollte kein Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main erfolgen. Wir fordern weiterhin ein Nachtflugverbot, gegen das sich – das ist klar – die Vertreter der Airlines, also insbesondere der Lufthansa, zur Wehr setzen. Dies muss in seiner Durchsetzung so formuliert sein, dass es rechtlichen Bestand hat und auch gegenüber den Airlines selbst vertreten werden kann.

Wir meinen darüber hinaus, dass eine Ausdünnung des City-Nahverkehrs unter Verweisung auf die Bahn möglich sein wird. Ohne dass wir vorgeben wollen, ob Charterflüge, der Poststern oder Frachtflüge nach Hahn ausgelagert werden, halten wir dies für einen sinnvollen Weg. Wir plädieren dafür, dass für mögliche Erweiterungsoptionen in der Zukunft die Möglichkeiten einer Nutzung des Flughafens Hahn weiter untersucht und ausgeschöpft werden. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank, Herr Bürgermeister. – Wer spricht für die Stadt Hanau?

Herr **Klaus-Peter Mache**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Stadt Hanau wird heute keine Stellungnahme abgeben. Magistrat und Stadtverordnetenversammlung weisen darauf hin, dass die Stadt so spät und kurzfristig konkret in das Verfahren einbezogen wurde, dass sie abschließend noch nicht beraten konnten. Die Stadt Hanau wird sich anschließend schriftlich äußern. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank. – Dann wäre die Stadt Heusenstamm an der Reihe, vertreten durch Herrn Bürgermeister Josef Eckstein. Bitte schön.

Bürgermeister **Josef Eckstein:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Gremien unserer Stadt haben sich in der letzten Zeit mehrfach mit der Thematik Ausbau des Flughafens auseinandergesetzt. Die Stadt Heusenstamm ist schon jetzt sehr stark von Lärm geplagt. Einerseits ist es die stark befahrene Autobahn A3, die ohne jeglichen aktiven Lärmschutz an der Peripherie unserer Stadt vorbeiführt. Andererseits verspüren wir verstärkt die Auswirkungen von startenden Flugzeugen bei Ostwetterlage. Ich kann dies insofern gut beurteilen, als ich direkt in dem Bereich wohne, wo dieser Startvorgang stattfindet. Wir als unmittelbare Nachbarn der ebenfalls sehr stark betroffenen Stadt Neu-Isenburg sitzen mit ihr im gleichen Boot.

Die Position der Stadt Heusenstamm, die ich vortragen darf, ist durch die Stadtverordnetenversammlung gestützt. Ich darf sie in drei wichtigen Punkten zusammenfassen. Ich kann mir nähere Ausführungen ersparen, weil sie von meinen Vorrednern schon weitestgehend interpretiert wurden.

Erstens. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Heusenstamm fordert ein Nachtflugverbot und den Anti-Lärm-Pakt.

Zweitens. Vor der Realisierung eines Ausbaus werden Alternativen und andere Varianten gefordert. Auch hier hat die Stadtverordnetenversammlung auf den Flughafen Hahn sowie auf variable Einflugmöglichkeiten hingewiesen.

Drittens. Der Ausbau der Startbahn Süd wird von der Stadtverordnetenversammlung aus den Gründen, die schon meine Vorredner dargelegt haben, strikt abgelehnt.

Erlauben Sie mir noch einen persönlichen Hinweis. Auch bei uns ist gegenwärtig ein Meinungsumschwung zu erkennen. Immer mehr unserer Bürgerinnen und Bürger lehnen den Ausbau des Flughafens ab und drängen auf den Verzicht jeglicher Ausbaumöglichkeiten. Ich möchte Ihnen nicht verhehlen, dass ich persönlich eine ähnliche Auffassung verrete.

Last, but not least: Die Stadtverordnetenversammlung ist, sollte es zu einem Ausbau der Startbahn Süd kommen, einheitlich willens, gemeinsam mit der Nachbarstadt Neu-Isenburg die notwendigen rechtlichen Schritte zu unternehmen, und zwar nicht nur in Form rein verbaler, sondern auch finanzieller Unterstützung. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Bürgermeister. – Die nächste Stadt wäre Hofheim am Taunus, vertreten durch Herrn Stadtrat Winckler.

Stadtrat **Wolfgang Winckler:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Stadtverordnetenversammlung der Kreisstadt Hofheim am Taunus hat

sich bereits mit Beschluss vom 17. Dezember 1997 gegen einen Ausbau des Frankfurter Flughafens außerhalb seiner jetzigen Grenzen ausgesprochen, weil Mensch und Natur in der Flughafenumgebung bis an die Grenzen des Erträglichen belastet sind.

Aus diesem Grund lehnt die Stadtverordnetenversammlung auch eine zivil-militärische oder eine ausschließlich zivile Nutzung des Flugplatzes Erbenheim ab. Das Ergebnis des Mediationsverfahrens hat an dieser Beschlusslage nichts geändert.

Von allen im Mediationsverfahren behandelten und bis heute nicht klar ausgeschlossenen Varianten einer Kapazitätserweiterung betrifft Hofheim die Variante Erbenheim „groß“ am stärksten. Mehr als 15.000 Hofheimer Bürger in den Stadtteilen Hofheim Süd, Marxheim, Diedenbergen und Wallau würden bei dieser Variante einer Fluglärmbelastung mit mittleren Schallpegeln von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt. Ich darf auf ein von uns eingeholtes Gutachten verweisen, das wir unserer schriftlichen Stellungnahme beigelegt haben, die wir am 26. April eingereicht hatten.

Für Wallau – das ist ein Stadtteil, der durch Autobahnlärm und künftig auch durch die ICE-Trasse bereits sehr stark vorbelastet ist – ergeben sich bei der Variante Erbenheim Überflughöhen von unter 150 m. Die südöstlich an Marxheim angrenzende Siedlungserweiterungsfläche, die das wesentliche städtebauliche Entwicklungspotenzial Hofheims darstellt, fiel in den Siedlungsbeschränkungsbebereich und wäre nicht mehr nutzbar. Dies zum Stichwort Siedlungsentwicklung.

Obwohl andere diskutierte Varianten Hofheim weit geringer belasten, unter bestimmten Voraussetzungen vielleicht sogar entlasten würden, halten auch wir nichts von einer Diskussion, bei der die Beteiligten jeweils aus ihrer individuellen Interessenlage heraus einzelne Varianten in den Vordergrund stellen und andere negativ bewerten. Das ist im Übrigen die gemeinsame Position von Vertretern aller Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung, der Ortsvorsteher der betroffenen Stadtteile, Vertretern der Bürgerinitiativen und des Magistrats, die in einer Arbeitsgruppe zusammenwirken.

Wir sind der Auffassung, dass die Notwendigkeit eines Ausbaus des Frankfurter Flughafens bisher nicht wirklich zwingend begründet worden ist. Wir bezweifeln, dass die Möglichkeiten, dem Flughafen in seiner Drehkreuzfunktion das tatsächlich oder vermeintlich lebensnotwendige Wachstum ohne eine Erweiterung des Bahnsystems zu gewährleisten, wirklich ergebnisoffen geprüft worden sind. Diese Zweifel sind, um es zurückhaltend zu formulieren, auch bei der Expertenanhörung in den Rhein-Main-Hallen nicht ausgeräumt worden. Für mich, der die dort geäußerten Ausführungen sehr interessiert verfolgen können, entstand auch der

Eindruck, als ob von den Interessenten FAG, Lufthansa und dem Speditionsgewerbe gemauert wurde.

Zu den Stichworten Binnenoptimierung und Verlagerung von Fracht-, Charter- und Postverkehr nach Hahn ist insbesondere von Herrn Bürgermeister Schindler schon einiges ausgeführt worden. Ich will das nicht wiederholen.

Was uns besonders am Herzen liegt, ist die Verlagerung von Kurzstreckenverkehr auf die Bahn. Ich kann mich noch gut daran erinnern, dass man uns in Hofheim und insbesondere in Wallau die ICE-Strecke hat schmackhaft machen wollen mit dem Hinweis, dadurch könne erheblicher Flugverkehr verlagert werden. Dies zeigt auch die Beliebigkeit von Begründungen auf, wie sie heute herrscht.

Wir zweifeln aus guten Gründen an der Verlässlichkeit und Tragfähigkeit der Aussagen zu den Beschäftigungswirkungen eines Flughafenausbaus, wie sie in den entsprechenden Gutachten im Mediationsverfahren vorgelegt worden sind. Es gibt ganz erhebliche Zweifel an der wissenschaftlichen Methodik. Es ist eben aus wissenschaftlicher Sicht problematisch, Hochrechnungen auf der Basis von Rückläufen von 10 oder 12 % anzustellen, wenn der Kreis der Befragten höchst unterschiedliche Interessen verfolgt.

Meine Damen und Herren Landtagsabgeordneten, wir dürfen Sie ganz herzlich bitten, sich mit dieser Problematik auseinander zu setzen. Wir haben hierzu eine Stellungnahme der Herren Professoren von Hauff und Horbach erarbeiten lassen, die wir Ihnen im Nachgang zu unserer schriftlichen Stellungnahme zur Verfügung gestellt haben. Außer den Problemen der wissenschaftlichen und statistischen Methodik wird darin auch sehr deutlich aufgezeigt, dass die möglichen negativen Beschäftigungswirkungen eines Flughafenausbaus völlig ausgeblendet worden sind, nämlich beispielsweise die Gefahr der Verlagerung sensibler Arbeitsplätze aus dem Umfeld des Flughafens in ruhigere Zonen, wenn in diesem Bereich eine weitere Verlärmung droht.

Eine Stellungnahme zu den Elementen des Mediationspakets, die das grundsätzliche Ja der Mediation begleiten, ist sicherlich in der Kürze der Zeit nicht möglich. Ich möchte lediglich zum Nachtflugverbot eine Anmerkung machen. Nach allem, was wir über Lärmwirkungen wissen und was uns auch die in diesem Punkt dankenswerterweise sorgfältige Arbeit der Mediationsgruppe gelehrt hat, ist ständiger Lärm eben nicht nur lästig, sondern gesundheitsschädlich. Die rasche Durchsetzung eines Nachtflugverbots müsste ganz unabhängig vom Ausbau vorrangiges Ziel einer den Menschen im Umfeld des Flughafens verpflichteten Politik sein.

Leider müssen wir aber die gegenwärtige politische Diskussion so verstehen, dass Ausbau und Nacht-

flugverbot in einem synallagmatischen Verhältnis gesehen werden, mit dem Ausbau als eine von der Region geschuldeten Leistung und dem Nachtflugverbot als eine von FAG und Lufthansa dann auch noch höchst widerwillig und mit großen Vorbehalten gewährte Gegenleistung.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Sie müssen zum Schluss kommen, Herr Stadtrat.

Stadtrat **Wolfgang Winckler**: Angesichts der doch manchmal geringen Haltbarkeitsdauer von politischen sowie auch von rechtlich eingegangenen Verpflichtungen wird es aus der Sicht der Kommunen beim Nachtflugverbot darum gehen müssen, eigene, unentziehbare Rechtspositionen, etwa durch Vertragslösungen, zu gewinnen.

Vorrangig aber ist für uns – und wir hoffen darauf und wollen daran auch mit allen politischen, aber auch allen rechtlichen Kräften mitwirken –, dass sich die Rhein-Main-Region gemeinsam im Dialog mit den Betreibern und Nutzern des Flughafens eine Zukunft ohne einen weiteren Ausbau des Bahnsystems und ohne die mit einem solchen Ausbau zwangsläufig verbundenen Belastungen sichert. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank. – Wer spricht für die Stadt Bad Homburg? – Niemand.

Dann leite ich über zu Kelkheim, vertreten durch Herrn Bürgermeister Thomas Horn und Herrn 1. Stadtrat Johannes Baron. Herr Baron, Sie haben das Wort.

1. Stadtrat **Johannes Baron**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Es ist zu begrüßen, dass Vertreter der Kommunen an dem durchgeführten Mediationsverfahren teilnehmen konnten und dass der Hessische Landtag vor seiner politischen Willensäußerung, also außerhalb rechtlich vorgesehener Verfahren, heute betroffene Gebietskörperschaften anhört.

Bei der Erarbeitung unserer Stellungnahme haben wir insbesondere Arbeitsplatzargumente und Fragen möglicher Beeinträchtigungen berücksichtigt. Nach unseren Erkundigungen arbeiten derzeit etwa 60 Personen aus Kelkheim bei der FAG und etwa 170 bei der Deutschen Lufthansa AG am Standort Frankfurt. Gewiss werden an diesem Standort bei anderen Firmen weitere Personen aus Kelkheim beschäftigt sein. Die Sicherung dieser Arbeitsplätze und deren Bedeutung für Handel, Dienstleistungen und Gewerbe vor Ort haben für uns erhebliches Gewicht.

Andererseits wäre insbesondere bei einem Ausbau des Flugplatzes Erbenheim ein Teilbereich des Kelkheimer Stadtgebiets von zusätzlichen Lärmbelastungen betroffen. Daher wird der Ausbau des

Frankfurter Flughafens, wie wir in unserer schriftlichen Stellungnahme bereits deutlich gemacht haben, vor Ort durchaus kritisch gesehen. Alles in allem unterstützen wir daher den Beschluss des Kreistages zum Flughafenusbau, und Landrat Gall wird dies noch entsprechend kundtun. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke schön, Herr 1. Stadtrat Baron. – Als Nächstes wäre die Stadt Langen an der Reihe. Die Stadt Langen ist vertreten durch Herrn 1. Stadtrat Klaus-Dieter Schneider und Herrn Siegmund Krüger. Es spricht Herr 1. Stadtrat Schneider.

1. Stadtrat **Klaus-Dieter Schneider:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Stadtverordnetenversammlung und der Magistrat der Stadt Langen haben sich sehr intensiv mit dem Mediationsverfahren und den Ausbauplänen befasst. Die Stadt Langen verkennt nicht den wirtschaftlichen Motor und die wirtschaftliche Kraft des Flughafens Frankfurt. Aber ebenso ist unsere Stadtverordnetenversammlung der Auffassung, wenn wirtschaftliche Vorteile in der Region verteilt werden, sind auch Belastungen zu verteilen.

Voraussetzung für eine Erweiterung des Frankfurter Flughafens ist für uns zum einen die Umsetzung des Mediationspakets. Dies muss vorangetrieben werden. Derzeit ist aus unserer Sicht eine Entscheidung zu früh, da viele Punkte, wie z. B. Verlagerungen, Optimierungen im vorhandenen System und vieles mehr, noch nicht abschließend diskutiert und genauestens untersucht sind.

Die Stadt Langen ist schon heute durch die Bündelung des Flugverkehrs auf der so genannten Flugroute Vadim – Solta erheblichen Mehrbelastungen ausgesetzt. Sie wird sich vor allem gegen die angestrebten Varianten, Südbahn-Variante bzw. Atlanta-Variante, wehren müssen, da dadurch die nördlichen Stadtgebiete besonders betroffen werden. Wir geben zu bedenken, dass wir heute schon durch Flugrouten betroffen sind und dass auch der Flugplatz Egelsbach noch Ergänzungen im Landebahnsystem erfahren wird. Das heißt, dies würde eine Bündelung der Belastung im südlichen Kreisgebiet Offenbach bedeuten, die für unsere Bevölkerung so nicht mehr hinnehmbar ist. – Danke schön.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank. – Ist die Stadt Maintal vertreten? Bitte schön.

1. Stadtrat **Gerd Rabanus:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Unsere schriftliche Stellungnahme liegt vor. Aus zeitökonomischen Gründen und damit noch genügend Zeit für eine Diskussion besteht, verzichte ich auf eine mündliche Darlegung unserer Stellungnahme.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herzlichen Dank. – Es folgt nun gewissermaßen ein Block von Städten

und Gemeinden und sogar einem Landkreis, die sich auf eine zusammenfassende Stellungnahme geeinigt haben. Als Erstes hat Herr Bürgermeister Brehl der Stadt Mörfelden-Walldorf das Wort.

Bürgermeister **Bernhard Brehl:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben uns in der Tat im Kreis Groß-Gerau im engeren Umfeld etwas abgestimmt, sodass ich mich im Wesentlichen zu dem Mediationsverfahren äußern werde. Ich möchte dies allerdings in Stichworten im Rahmen der Redezeit tun. Ich bedaure dennoch – und ich sage dies ausdrücklich –, dass nicht eine Reihe Mitglieder der Landesregierung heute Morgen vertreten sind.

(Zuruf: Das ist eine Parlamentsanhörung!)

– Ich bin dennoch der Auffassung, dass es angemessen ist, die kommunale Seite zumindest mit einem oder zwei Vertretern zu hören, wenn die Landesregierung demnächst ein Dialogforum durchführen will, zu dem sie eingeladen hat.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir reden über unseren Flughafen – ich sage dies ganz betont – in bester Innenstadtlage. Genau darin liegt das Problem, über das wir diskutieren. Ich schließe mich in diesem Punkt dem Oberbürgermeister Grandke an, der sagt, im Mediationsverfahren – und das ist ein zugestandener Punkt, ich war Mitglied – seien die Alternativen, die es gibt, nicht ausreichend untersucht worden.

Flughafenplanung wird heutzutage immer noch so betrieben, als wenn wir unseren Rathausplatz gestalten, nämlich sehr örtlich bezogen, ohne dass ein Konzept republikweit, geschweige denn europaweit, vorhanden wäre oder eingefordert wird. Es werden Vorgaben, die die FAG auch im Mediationsverfahren gemacht hat und die die Lufthansa gepuscht hat, einfach als Fakt und als Ausgangslage genommen, und darum rankt sich alles, ohne etwas differenzierter über deutschland- oder europaweite Gesamtzusammenhänge nachzudenken.

Gibt es denn etwas Internationaleres als Fliegen? Was tun wir? – Wir reden nur über Frankfurt. Wir reden über den Flughafen des Ministerpräsidenten oder vielleicht der drei Anteilseigner. An den Nächsten wird schon nicht mehr gedacht.

Es gibt sehr viele Unterlagen aus dem Mediationsverfahren, die Schränke füllen. Ich habe Zweifel, ob all diese Unterlagen und Aussagen tatsächlich in die Entscheidungen eingehen. Vieles wurde nicht untersucht. Gehen Sie davon aus, dass, wenn es zu Verfahren kommt, wenn es zu gerichtlichen Auseinandersetzungen kommt, wir, die Städte und Ge-

meinden im unmittelbaren Flughafenumfeld die Aussagen in diesen Unterlagen, die zur Verfügung stehen oder noch erarbeitet werden, garantiert nutzen werden. Ich beziehe mich diesbezüglich auch auf Aussagen von Teilnehmern der vorherigen Anhörung.

Es gibt Defizite auch aus dem Mediationsverfahren. Das ist ein offenes Geheimnis. Ich habe dies zusammen mit anderen Kollegen des Öfteren ange mahnt. Mittlerweile gibt es eine Restantenliste, die von Herrn Ministerpräsidenten Koch benannt wurde. Ich bezeichne dies eher als Defizite und Mängel aus dem Verfahren. Dies ist mit Sicherheit ein Punkt, der in einem Dialogverfahren ganz zu Beginn gründlich bearbeitet werden muss. Was fehlt denn noch, um überhaupt entscheiden zu können? – Da gibt es aus der Sicht der Kommunen vieles, was noch fehlt.

Wir haben dem Ministerpräsidenten zusammen mit sieben Städten und Gemeinden gleich am 2. Februar eine offene Liste mit 20 Punkten übergeben. Darauf fehlt ein Punkt, den wir damals selbst übersehen hatten, nämlich der Bodenschall. Ich gehe davon aus, dass diese Liste in der Tat abgearbeitet wird. Ich möchte einige Stichworte nennen.

Wir fordern einen Generalverkehrsplan rund um den Flughafen. Wir fordern eine Lärminderungsplanung mit einem Maßnahmenkatalog rund um den Flughafen. Außerdem muss festgelegt werden, wer dies bezahlt; denn es kann nicht sein, dass Fragen, die nicht durch die Kommunen selbst und ihr Tun erzeugt werden, in der Zukunft allein von ihnen finanziert werden. Das sind wichtige Fragen für uns.

Insbesondere fragen wir uns: Wie wird denn mit dem induzierten Verkehr umgegangen, wenn es tatsächlich eine Steigerung auf 660.000 Flugbewegungen geben sollte? Wie wird mit den größeren Passagierzahlen auf der Straße, aber auch auf der Schiene umgegangen? Welche Regelungen werden dazu getroffen? – Dies sind wesentliche offene Fragen für die Städte und Gemeinden in der Umgebung, die in einem Radius von 20 oder 30 km um den Flughafen davon betroffen sind.

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist unstrittig – ich nehme viele andere Diskussionen sehr rege wahr –, sehr oft wird nur die letzte Seite des Mediationsberichts gelesen, nämlich die Empfehlungen der Mediatoren. Diese – und das ist durchaus eine Kritik – können missverständlich interpretiert werden und werden zum Teil auch willfährig interpretiert.

Ich bin dankbar dafür, dass die Mediatoren in der Anhörung Anfang Mai einige Korrekturen und Klarstellungen vorgenommen haben, und hoffe, dass etwas mehr Klarheit hineingekommen ist. Ich bin auch dankbar dafür, dass die Mediatoren An-

fang Mai in Stellungnahmen sehr eindeutige Positionen bezogen haben. Ich nenne es „Optimierungsfummelei“, die am 5. Mai stattgefunden hat. Plötzlich sah sich die DFS in der Lage, was im Mediationsverfahren nicht möglich war, neue Fluglinien zu kreieren, ohne dass die Mediationsgruppe und, wie wir jedoch auch feststellen konnten, auch die Mediatoren einbezogen wurden, die sich ausdrücklich dagegen verwahrt haben. Ich beziehe mich beispielsweise auf den Kollegen Abeln, der seitdem recht skeptisch geworden ist.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Herr Bürgermeister, Sie müssten schon zum Schluss gekommen sein.

Bürgermeister **Bernhard Brehl**: Jawohl, Herr Präsident. Gleich komme ich zum Schluss.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich hoffe, dass in künftigen Diskussionen im Dialogverfahren tatsächlich offen auf den Tisch gelegt wird, was vorhanden ist. Auch das war ein Mangel im Mediationsverfahren, denn es wurden Dinge zurückgehalten oder nur widerwillig oder zögerlich vorgelegt, sodass sie zum Schluss nicht mehr behandelt werden konnten.

Herr Staatssekretär Dr. Hirschler, meine sehr verehrten Damen und Herren, eine Antwort, warum Städte und Gemeinden ihr Einverständnis zu den Grundstücksbetretungen nicht erklärt haben, liegt darin begründet, dass wir gegenwärtig nun einmal zu einem Großteil der Auffassung sind, dass es noch keine entscheidungsreife Situation gibt. Deshalb wollen wir auch Vorarbeiten, die eine Entscheidung herbeiführen – das ist Ihr Ziel – gegenwärtig nicht dulden. So einfach ist die Chose, weshalb wir dies in den letzten Tagen nicht erklärt haben. Es ist keine Böswilligkeit, sondern ich spreche das ganz offen an.

Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten, denken Sie einmal darüber nach, wie sich der Kollege Wolters in Bad Homburg oder der Landratskollege im Hochtaunuskreis und die dort wohnhafte Bevölkerung in Sachen Flughafenausbau verhalten würden, wenn ihnen eine Süd- oder Nordbahn serviert würde. Genau darin liegt das Problem. Deshalb schließe ich mich einem Vorredner an, der mit Klarheit sagt: Es kann nicht so sein, dass in verschiedenen, auch kommunalen Bereichen die Wohltaten des Flughafens in Empfang genommen werden – als Beispiel nenne ich den Kollegen Vandriek –, und der Flughafenausbau von dort in eine andere Richtung geschoben wird.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Kommen Sie bitte jetzt zum Schlusssatz.

Bürgermeister **Bernhard Brehl**: Das Mediationsverfahren hätte, wenn man die Kapitel 2 bis 4 richtig liest, ebenso zu dem Ergebnis kommen können: kein zusätzlicher Flughafenausbau – anders, als

dies die letzten vier Seiten des Berichts ausweisen.  
– Danke schön.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des  
BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Präsident **Klaus Peter Möller**: Die Stadt Rüsselsheim wird vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Stefan Gietowski und Herrn Manfred Ockel. Herr Oberbürgermeister, Sie haben das Wort.

Oberbürgermeister **Stefan Gietowski**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich bedanke mich zunächst einmal beim Landtag für die Bereitschaft, mindestens im Nachgang zu der durchgeführten Expertenanhörung auch die kommunalen Stimmen zum Flughafenausbau zu vernehmen und damit mindestens zur Kenntnis zu nehmen, dass eine deutliche Mehrheit der unmittelbaren kommunalen Anrainer des Flughafens sich skeptisch bis ablehnend gegenüber dem Ausbau ausspricht.

Meine Damen und Herren, zum besseren Verständnis der Position der Stadt Rüsselsheim darf ich darauf verweisen, dass wir unmittelbarer Anrainer des Flughafens sind, dass zwischen unserer östlichen Stadtgrenze, also dem bebauten Teil, und dem vorhandenen Parallelbahnsystem gerade einmal 5 km Luftlinie liegen und dass bei Ostwindwetterlage, wie sie beispielsweise am Samstag und am Freitag zu verzeichnen war, schon jetzt jedes Gespräch im Freien alle 30 Sekunden erstirbt.

Daraus mögen Sie entnehmen, wie die Stadt Rüsselsheim mit ihren Gremien, Magistrat und Stadtverordnetenversammlung, ihre Position bezogen hat. Sie lässt sich in einem Satz feststellen und beschreiben. Wir lehnen jede zusätzliche Erweiterung des Frankfurter Flughafens ab, die weitere Beeinträchtigungen für die Wohn- und Lebensqualität unserer Stadt nach sich zieht. Aus beiden Ausbauvarianten, die im Besonderen diskutiert werden, müssen wir diese nachteiligen Folgen befürchten.

Meine Damen und Herren, die Anrainerkommunen rund um den Flughafen müssen schon mindestens seit der Inbetriebnahme der Startbahn West mit einer drastischen Erhöhung der Flugbewegungen leben, die auf keinem anderen deutschen Flughafen sonst zu verzeichnen ist. Allein in den letzten zehn Jahren stiegen die Flugbewegungen pro Tag, also gemessen auf 24 Stunden, von 981 auf 1.274 Bewegungen an, und dies weiterhin mit steigender Tendenz.

In Rüsselsheim, um meine Stadt herauszugreifen, sind heute bereits 881 Einwohner und Einwohnerinnen einem Dauerschallpegel von 67 dB(A) ausgesetzt. Das ist ein Wert, den auch die Mediation schon längst nicht mehr für akzeptabel hält. Nach Raunheim ist Rüsselsheim die Stadt in unmittelbarer Umgebung des Flughafens, die unter dem be-

stehenden Rhein-Main-Flughafen am stärksten leidet.

Die Nachtflüge haben seit Jahren das Maß des Erträglichen längst überschritten. Wir erleben trotz des angeblichen Nachtflugverbots bis zu 50 Nachtflüge mit Einzelschallpegelereignissen von über 70 dB(A). Sie verletzen nach unserer Auffassung nicht nur die Nachtruhe, sondern auch die körperliche Unversehrtheit. Kein anderer Flughafen als der Rhein-Main-Flughafen weist die Menge an Flugbewegungen sowohl am Tag als auch in der Nacht auf. Allein die momentane Belastung in der Nacht führt zu nachhaltigen Gesundheitsbeeinträchtigungen in der breiten Bevölkerung unserer Stadt.

Sie haben die Varianten angesprochen. Wir können uns weder einer Nordbahn-Variante noch einer Südbahn-Variante anschließen. Die Südbahn-Variante, egal ob sie sich nun in der Form des Mediationsergebnisses oder in der so genannten Optimierung darstellt, hätte für die Stadt Rüsselsheim irreversible Konsequenzen. Mehr und mehr Einwohner wären einem Dauerschallpegel ausgesetzt, der zur Unbewohnbarkeit ganzer Stadtteile führen würde; denn daraus lassen sich keine Perspektiven für eine Abschwächung der momentanen Belastung ablesen. Bei dem derzeitigen Parallelbahnsystem sind nach den Berechnungen der Mediation schon 12.916 Einwohner von festgestellten Lärmschutz-zonen betroffen.

Die so genannte optimierte Südbahn-Variante würde keine signifikante Verbesserung bringen, sondern vielmehr das gesamte Stadtgebiet komplett in die Verlärmung mit einbeziehen. Meine Damen und Herren, in Zahlen ausgedrückt bedeutet dies, 53.389 Einwohnern würde nach der Berechnung der Mediation erheblich mehr Lärmbelastung zugemutet. Kurzum, das gesamte Stadtgebiet wäre von einem Lärmteppich überzogen. Sie können sich vorstellen, dass die Stadt Rüsselsheim daher auch vor juristischen Schritten nicht zurückschrecken wird, sobald wir in die förmlichen Verfahren eingetreten sind.

Wir müssen extreme soziale Folgen für die Siedlungsentwicklung und für die Bevölkerungsstruktur unserer Stadt befürchten. Wir hatten in den vergangenen Jahren versucht, eine bessere Struktur von Gewerbe und Wohnen in der Stadt Rüsselsheim wie auch im übrigen Rhein-Main-Gebiet zu realisieren, um Leben und Arbeit vor Ort anbieten zu können.

Eine solche Entwicklung, die wir in Rüsselsheim eingeleitet haben, wird mit einem Flughafenausbau vehement zurückgefahren. Wir müssen eher einen Kollaps der vorhandenen und bestehenden Infrastruktur befürchten und davon ausgehen, dass die Menschen, die Bürger der Stadt Rüsselsheim, ihre Freizeit dann in der weiteren Umgebung, in den weniger stark belasteten Regionen verbringen müssen.

Schon jetzt, unter dem Eindruck der Diskussion, erleben wir, dass mehr und mehr Menschen nicht nur damit kokettieren, sondern ganz offen davon sprechen, dass sie wegziehen würden, wenn eine Flughafenerweiterung durchgeführt würde. Das bedroht die Bevölkerungsstruktur der Stadt Rüsselsheim.

Zu Ihrer Verdeutlichung: Die Bevölkerungsstruktur der Stadt Rüsselsheim ist beispielsweise dadurch gekennzeichnet, dass wir Grundschulklassen haben, in denen deutsche Schüler vielleicht noch mit zwei oder drei Köpfen vorhanden sind, also eine deutliche Minderheit bilden. Wir haben Stadtteile, insbesondere diejenigen, die von einer Südbahn-Variante tangiert werden, in denen die Kita-Gruppen ganz überwiegend Kinder ausländischer Herkunft aufweisen. Dies soll nur schlagwortartig bezeichnen, mit welcher Bevölkerungsstruktur wir sowieso schon zu kämpfen haben.

Wenn wir dann noch befürchten müssen, dass diejenigen, die die Mobilität oder womöglich auch die finanziellen Möglichkeiten aufbringen, wegziehen, um dem Flughafenausbau auszuweichen, muss ich als Oberbürgermeister der Stadt Rüsselsheim von einer Stadtflucht sprechen, die uns droht.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Herr Oberbürgermeister, bitte kommen Sie zum Schluss.

Oberbürgermeister **Stefan Gielowski**: Ich möchte versuchen, noch zwei Punkte anzusprechen. Wir stehen der Flughafenerweiterung auch unter dem Gesichtspunkt der ökologischen Belastung skeptisch und ablehnend gegenüber. Halten Sie sich bitte vor Augen, dass ein Ausgleich auch nicht durch passive Schallschutzmaßnahmen geschaffen werden kann. Wenn wir gleichzeitig einen Lärmteppich hinzunehmen haben, führt dies zu einer modernen Käfighaltung der Menschen.

Ich füge hinzu, auch unter dem Gesichtspunkt der Zukunftsstrategien müssen wir davon abkommen, nur noch örtlich/regional über eine Flughafenerweiterung nachzudenken. Der Hauptausschuss der Ministerkonferenz für Raumordnung hat eigentlich den Weg gewiesen, regionsübergreifend über intelligente Mobilitätsstrategien im Verbund aller Verkehrsmittel nachzudenken, die mit einzubeziehen sind.

Meine Damen und Herren, ich möchte die Positionen in wenigen Punkten zusammenfassen:

Die wesentlichen Punkte des Mediationsberichtes zur Entlastung der Region müssen nach unserer Auffassung bereits wegen der bestehenden Belastung realisiert werden. Damit ist das Nachtflugverbot und das Anti-Lärm-Paket angesprochen.

Das Mediationsergebnis stellt weiterhin infolge fehlender Untersuchungen zu Gesundheit, Lärm-

einwirkung und Umwelt keine vollständige Entscheidungsgrundlage für den Ausbau dar. Ein Ausbau des Flughafens außerhalb der jetzigen Grenzen im Norden oder im Süden bedeutet für die Stadt Rüsselsheim eine fundamentale negative Entwicklung in den Belangen Siedlungsentwicklung, Natur, Landschaft, Freizeit und Naherholung, aber auch unter dem Gesichtspunkt der Gesundheit.

Die betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner unserer Stadt fordern von der Politik kein blindes Reagieren auf ausschließlich wirtschaftliche Interessen, sondern eine ausgewogene Zukunftsstrategie für die gesamte Region. Dabei muss das Herz der Rhein-Main-Region vom Lärm entlastet und darf nicht weiter mit Verkehr belastet werden.

Die Einrichtung eines regionalen Dialogforums kann sinnvoll sein, wenn keine Vorentscheidungen über den Ausbau oder Ausbauvarianten getroffen worden sind. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank, Herr Oberbürgermeister.

Ich stelle fest, dass jetzt auch der Chef der Staatskanzlei, Herr Staatsminister Dr. Jung, anwesend ist.

Als Nächstes ist die Stadt Raunheim an der Reihe. – Herr Bürgermeister Thomas Jühe, Sie haben das Wort.

Bürgermeister **Thomas Jühe**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich bin enttäuscht darüber, wie die Gruppen besetzt sind, an die wir uns heute richten wollen. Herr Armin Clauss hat kritisiert, dass die Hessische Landesregierung praktisch nicht vertreten ist. Dies sagte er und ging.

(Abg. Jörg-Uwe Hahn (F.D.P.): Wo ist er denn?)

Meine Kritik richtet sich ebenso an die Abgeordneten dieses Hauses. Die mangelnde Präsenz enttäuscht mich; denn es war das Ziel dieser Anhörung – das will ich einmal deutlich sagen –, einen Meinungsbildungsprozess zu entwickeln, in den wir uns einbringen wollten. Wenn nur wenige Abgeordnete anwesend sind, ist dieses Ziel verfehlt worden.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich zur Sache selbst sprechen.

Zum Mediationsverfahren: Für die Stadt Raunheim lässt sich eine Enttäuschung darüber feststellen, dass eine Ausbauempfehlung ausgesprochen wurde. Auf der anderen Seite sind wir froh, dass nun endlich die unerträgliche Istsituation dieser am stärks-

ten vom Fluglärm betroffenen Stadt zur Kenntnis genommen wurde.

Ich verweise auf zwei Formulierungen im Mediationsbericht. Auf Seite 87 heißt es sinngemäß: Die Zumutbarkeitsgrenze für nächtliche Einzelschalleignisse wird in Raunheim weit überschritten. – Auf Seite 69 heißt es sinngemäß: Die Abschätzung der Lärmbelastung ergibt für Raunheim eine extrem starke Vorbelastung.

Wir sind froh, dass diese Tatsache einer größeren Öffentlichkeit deutlich gemacht worden ist. Es wird aufgezeigt, wie dramatisch Raunheim bereits heute durch den Fluglärm belastet wird. Sie müssen sich klarmachen, dass nahezu die gesamte Raunheimer Bevölkerung der höchsten Belastungskategorie von 67 dB(A) ausgesetzt ist. Das ist einmalig in der Bundesrepublik Deutschland.

Ich sage deutlich, dass das nicht nur für Raunheim, sondern auch für die Anrainerkommunen, die in dieser Hinsicht zusammenarbeiten, generell gilt. Mithilfe dieser Folien zeigen wir Ihnen, wie sich die nächtliche Situation in Raunheim darstellt.

(Anlage 1)

Die gelben Balken stellen die Lärmbelastungen durch überfliegende Flugzeuge dar. Was die Schallereignisse anbetrifft, gehen sie weit über das hinaus, was die Lärmwirkungsforschung als belästigend bzw. gesundheitsgefährdend erkennt. Schauen Sie sich einmal an, wie sich eine Nacht in Raunheim darstellt, meine Damen und Herren.

Der Fluglärm und die Flugbewegungen haben nicht nur nachts, sondern selbstverständlich auch tagsüber zugenommen. Ich komme dennoch auf die nächtliche Situation zurück. Von 1998 auf 1999 ist eine Steigerung der nächtlichen Flugbewegungen um 24,8 % zu verzeichnen. Sie können verstehen, weshalb für uns bereits die Istsituation entscheidend ist.

Meine Damen und Herren, ein Horror für Raunheim ist die Ostwetterlage. Das sind die Schönwittersituationen, in denen Sie sich überwiegend in Ihren Gärten oder auf Ihren Balkonen aufhalten. Das ist in Raunheim nicht möglich, weil Flugzeuge in 290 m Höhe über Raunheim hinweg fliegen.

Es ist nicht nur ein Problem der Lärmbelästigung, meine Damen und Herren. Ich als ein Einwohner Raunheims, der noch nicht allzu lange dort lebt, kann das vielleicht besser empfinden als jemand, der dort bereits 10 oder 20 Jahre wohnt. Es ist bedrohlich, wenn sich im Sekundenrhythmus ein Schatten über die Stadt legt und anschließend ein Abgastepich direkt über dem Stadtgebiet niedergeht.

Meine Damen und Herren, wir Anrainerkommunen, die diese Situation seit Jahren und Jahrzehnten miterleben müssen, lehnen deshalb einen Ausbau, trotz völlig unterschiedlicher Betroffenheit bei den verschiedenen Varianten, gemeinsam ab.

An dieser Stelle sage ich deutlich, damit wir nicht nur in eine Ecke gestellt werden: Wir haben sehr wohl die wirtschaftliche Bedeutung des Frankfurter Flughafens in die Überlegungen einbezogen. Wir wissen auch um die Bedeutung des Flughafens, besonders auch für unsere Städte.

Deshalb haben wir uns diesen Abwägungsprozess auch nicht leicht gemacht. In dieser Hinsicht unterscheiden wir uns wahrscheinlich von der Bürgerinitiative; denn wir tragen die Verantwortung selbstverständlich auch für die Menschen, die am Frankfurter Flughafen beschäftigt sind und die in den benachbarten Städten wohnen. Das sind nicht gerade wenige Bürgerinnen und Bürger.

Meine Damen und Herren, alle Befragungen haben gezeigt, dass selbst die am Flughafen Tätigen, die in den benachbarten Städten wohnen, eine Mehrbelastung für unerträglich halten. Nicht zuletzt deshalb sind wir zu dem Ergebnis gekommen, weil wir jegliche Form des Ausbaus im Interesse der Menschen, die in der Region leben, ablehnen müssen.

Ich bringe noch eine politische Dimension ein. Sie erinnern sich alle, dass die damals verantwortlichen Politiker beim Bau der Startbahn West versprochen haben, es werde keinen weiteren Ausbau geben. Das ist nicht vom Himmel gefallen, sondern beruhte auf der Erkenntnis, dass mehr Belastung und weniger Wald für die Rhein-Main-Region nicht zumutbar seien.

Gestatten Sie mir in diesem Zusammenhang die Frage, ob heute eine geringere Belastung durch Bahn-, Auto- und Flugverkehr als damals vorliegt, als es um die Entscheidung bezüglich der Startbahn West ging, oder ob sich mittlerweile der Waldbestand im Rhein-Main-Gebiet seit dem Bau der Startbahn West so deutlich vergrößert hat, dass heute eine neue Entscheidungsgrundlage vorliegt. Das sehe ich nicht so. Das tut mir Leid. Ich unterstelle, dass Sie auch wissen, dass sich die Situation nicht so zeigt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Jühe, kommen Sie bitte zum Schluss.

Bürgermeister **Thomas Jühe:** Das werde ich gleich tun, danke.

Deshalb frage ich, welchen Bestand politische Bekennnisse haben, die damals auf Erkenntnissen fußen. Welche Bedeutung hat das Wort der politisch Verantwortlichen?

Meine Damen und Herren, wenn im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens dieses Wort gebrochen wird, erleidet das Rhein-Main-Gebiet nicht nur einen ökologischen, gesundheitlichen und sozialen Schaden, sondern es besteht auch ein kaum wieder gutzumachender politischer Schaden, und zwar mindestens in ganz Hessen.

Im Übrigen gilt das nicht nur für Südhessen, also für den Anrainerbereich, sondern genauso für Nordhessen. Jeder Vertreter eines Wahlkreises muss sich fragen, ob die Abmachungen, die in seinem Wahlkreis erreicht wurden, nach wenigen Monaten oder Jahren wieder hinfällig sind.

Meine Damen und Herren, zum Abschluss zwei Worte zum regionalen Dialogforum: Wir kennen seit einigen Tagen den Inhalt und die Struktur des regionalen Dialogforums. Es geht nicht mehr um das Ob, sondern nur noch um das Wie. Die Anrainerkommunen dürfen mit beraten. Das Wie darf sich aber nicht auf die Diskussion über die Varianten beziehen. Unsere Beratung hat – so steht es hier – parallel zu politischen Entscheidungsprozessen stattzufinden.

Meine Damen und Herren, auf Deutsch heißt das: Beraten dürft ihr vieles, aber entscheiden dürft ihr gar nichts. – Damit ist das Ziel des regionalen Dialogforums unserer Ansicht nach verfehlt; denn wir wollten gemeinsam beraten, abwägen und mit entscheiden.

Das ärgert einen Menschen, der in einer stark betroffenen Stadt wohnt. Ich bitte Sie, das entsprechend zu berücksichtigen. Bitte denken Sie auch an die politische Kultur, die in diesem Zusammenhang eine sehr große Rolle spielt. Dabei geht es nicht nur um die Frage des Ausbaus, sondern es geht darum, wie mit den Menschen, die in den betroffenen Regionen wohnen, umgegangen wird, und darum, wie zu dem gestanden wird, das vor wenigen Jahren für richtig befunden und beteuert worden ist. – Ich danke Ihnen.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Zu Ihrer Kritik bezüglich der Abwesenheit, vor allen Dingen von Herrn Clauss, sage ich, dass er derzeit bei einer Kranzniederlegung zugegen ist und nachher wiederkommt. Sie können sicher sein, dass er die Stellungnahmen, die er versäumt hat, sehr sorgfältig studieren wird. Das gilt auch für die übrigen Abgeordneten, die nicht anwesend sein können.

Die nächste anzuhörende Stadt ist Kelsterbach. Das Wort hat Herr Bürgermeister Engisch.

Bürgermeister **Erhard Engisch:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Es ist grundsätzlich zu begrüßen, dass der Vertreter einer der am stärksten von einer möglichen Flughafenerweiterung betroffenen Kommune vor diesem hohen Hause sprechen kann. Dass die in ihrer Existenz durch eine solche Maßnahme im Kern berührten Städte und Gemeinden erst heute zu Wort kommen können – dann auch noch beschränkt auf fünf Minuten –, ist auf keinen Fall gutzuheißen.

Ich frage, wie man echte Betroffenheit in lediglich fünf Minuten dokumentieren kann. Ein Rederecht zumindest bei der ersten Anhörung des Landtags zum Frankfurter Flughafen wäre der adäquate Weg gewesen, auch wenn der Herr Präsident eingangs die Meinung vertreten hat, dass wir keine Experten seien. Vor allem die Meinung der von einer Verlärmung betroffenen Menschen sollte interessieren, ist doch die Unverletzlichkeit der Person im Grundgesetz garantiert.

Ganz Kelsterbach steht hinter der Resolution seines Parlaments, in der bereits vor rund zwei Jahren eine Erweiterung des Frankfurter Flughafens grundsätzlich abgelehnt wurde. Kelsterbach lehnte und lehnt jeden Ausbau ab; denn wir wollen auch nicht, dass anderenorts Erwachsene und vor allen Dingen Kinder von einem die Gesundheit schädigenden Lärmteppich überzogen werden.

Als Mitglied der Mediationsgruppe kann ich meine Enttäuschung über die so genannte Optimierung der Varianten im Anschluss an das Verfahren nur mühsam verbergen. Gleichwohl stelle ich positiv fest, dass das Mediationsverfahren viele offene Fragen und vor allem Kenntnisdefizite aufgedeckt hat. An dieser Stelle verweise ich auf die Restantenliste von Herrn Kollegen Bernhard Brehl.

Ich bin der Meinung, dass eine verantwortliche Politik aufgrund der fehlenden Antworten in einer solch bedeutsamen Frage bereits heute über einen Ausbau, geschweige denn über eine bestimmte Ausbauvariante nicht entscheiden kann.

Der Frankfurter Flughafen ist und bleibt sicherlich ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, auch ohne eine neue Bahn. Wir alle in diesem Hause sollten uns über die unauflösliche Problematik klar sein, dass der Rhein-Main-Flughafen nicht auf der grünen Wiese fernab von Städten liegt, sondern in einem der am dichtesten besiedelten Gebiete Europas.

Es ist zu befürchten, dass wir nach Beendigung der Diskussion über den Ausbau in die nächste stolpern werden. Das steht für mich persönlich fest. Sollte uns beispielsweise eine Landebahn Nord, die Kelsterbach-Variante 9b, ins Haus stehen, werde ich es sicherlich nicht verhindern können, wenn wurfstarke Jugendliche versuchen, mit einem Stein ein Flugzeug vom Himmel zu holen, das gerade in 37 m Höhe über das Gewerbegebiet Taubengrund

donnert, in dem Hunderte – demnächst Tausende – von Menschen arbeiten.

Wie aber ist es bei den beiden Nordbahn-Varianten um das menschenwürdige Wohnen und Leben in Kelsterbach bestellt? – Die Entfernung zu den nächsten Wohngebieten beträgt nur knapp 500 m.

Wie hoch und wie dick muss die Lärmschutzmauer sein, die die Menschen in dieser Stadt menschenwürdig leben lässt? – Bereits heute leben in der 60 dB(A)-Zone insgesamt 220.000 Menschen. Mit dem Bau der Variante 9b erhöht sich die Zahl auf 288.000 Menschen. Bei einem Ausbau würden also 70.000 Menschen mehr von diesem krank machenden Lärm betroffen sein.

Schon bei diesem Lärmpegel sollte, wie wir wissen, keine Besiedlung stattfinden. Durch den Ausbau wird die künftige Siedlungsentwicklung der Stadt heftig tangiert, aber auch die der anderen umliegenden Städte und Gemeinden. Sie käme dann praktisch zum Erliegen.

Die Frage nach dem Nutzen des Restwaldes, der – wie Sie wissen – Bannwald ist, lasse ich unbeantwortet. Fluglärm und der ebenso gravierende und quälende Bodenlärm, den wir Kelsterbacher seit Jahrzehnten kennen, würden selbst die Singvögel verstummen lassen.

Das Zitat des Fluglärmschutzbeauftragten des Landes Hessen, Herrn Bruinier, gebe ich unkommentiert zum Besten: Wenn ein Flugzeug mit eigenem Schub über die 10 bis 12 m hohe Brücke zum Flughafengelände rollt, fliegen beim Engisch in Kelsterbach die Scheiben raus. – Lediglich zum Selbstschutz kann ich darüber noch lachen, meine Damen und Herren.

Ist die Schaffung von einigen neuen Arbeitsplätzen ethisch und moralisch höher als die Lebensqualität, insbesondere die Gesundheit der bereits hier wohnenden Menschen, zu bewerten? – Die Hochrechnungen von Arbeitsplätzen im Mediationsbericht beziehen sich auf die Zahlen für das Jahr 2015, in dem im Übrigen die Kapazität wieder zu hinterfragen ist.

Alle Arbeitsplatzzahlen liefern je nach dem Verständnis der Gutachter lediglich Tendaussagen. Diese Zahlen sind in der öffentlichen Diskussion heftig kritisiert worden. Am Beispiel der Cargo City Süd stellen wir fest, dass statt prognostizierter 4.500 Arbeitsplätze lediglich 528 Arbeitsplätze neu geschaffen wurden. Ein Großteil der Arbeitsplätze wurde verlagert, vor allem auch aus Kelsterbacher Gewerbegebieten heraus. Damit sind wir doppelt gestraft, meine Damen und Herren.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Engisch, kommen Sie bitte zum Schluss.

Bürgermeister **Erhard Engisch:** Verehrte Frau Präsidentin, nicht nur der Siedlungsbestand Kelsterbachs wird durch eine mögliche Erweiterung quasi bis zur Unbewohnbarkeit verlärm. Auch die Entwicklung bedeutender Gewerbeflächen, wie die des Caltex-Geländes, ist mehr als infrage gestellt. Es stehen 10.000 mögliche Arbeitsplätze auf einer hochwertigen Gewerbefläche auf dem Spiel. Diesem Areal, auf den Gemarkungen Kelsterbachs und Raunheims gelegen, wurde und wird überall in überörtlichen Planungen hohe Priorität beigemessen.

Meine Damen und Herren, das war die Begründung. Die Stadt Kelsterbach sagt Nein zum Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Engisch. – Als Nächstes ist die Gemeinde Bischofsheim an der Reihe. Ich erteile Herrn Bürgermeister Bersch das Wort.

Bürgermeister **Reinhard Bersch:** Die Gemeinde Bischofsheim, die ich als Bürgermeister vertrete, ist mittlerweile vielen Bürgerinnen und Bürgern in Südhessen unter anderem besonders durch die Ansagen im Verkehrsfunk bekannt. Sinngemäß: Achtung, Autofahrer, A 60 zwischen Bischofsheim und dem Mainspitzdreieck, stockender Verkehr mit Stillstand vor der Weisenauer Brücke.

Meine Damen und Herren, damit wird leider täglich dokumentiert, was sich verkehrsmäßig jeden Nachmittag in der unmittelbaren Nähe der Gemeinde Bischofsheim ereignet. Nicht nur diese Belastung, hauptsächlich verursacht durch den erhöhten Ausstoß von Abgasen durch den Stop-and-go-Verkehr, beeinträchtigt die Lebensqualität der in der Gemeinde Bischofsheim lebenden Menschen, sondern auch – wir haben es mehrfach gehört, und die an der Mainschiene Wohnenden wissen das – der unerträgliche Lärmpegel durch landende Flugzeuge bei Ostwind, aber auch durch viele startende Maschinen bei Westwind.

Als Anwalt der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Bischofsheim und als Vertreter der getroffenen Mehrheitsentscheidung der Gemeindevertretung gegen eine Erweiterung des Flughafens fokussiere ich den Blick auf einen Zusammenhang, dessen Ursache nachweislich in der Zunahme des Flugverkehrs und der damit einhergehenden Zunahme des Lärmaufkommens besteht.

Meine Damen und Herren, heute besteht die Diskussion neben den planungsrechtlichen Fragen – wir haben vieles darüber gehört – in der Region rund um den Flughafen hauptsächlich in der Frage der Belastung der Bevölkerung. Eine Zunahme des Luft- und Bodenverkehrs wird zwangsläufig das im Grundgesetz verankerte Recht auf die Unversehrtheit der Person auch für die Menschen in Bischofsheim mit Füßen treten.

Ich zitiere einen Satz aus einem Aufsatz von Dr. Wilfried Beck, der für verschiedene Aufsätze stehen soll: Die mit der Ausweitung des Luftverkehrs un widersprochenen Lärm- und Schadstoffbelastungen von Hunderttausenden von Menschen im Rhein-Main-Ballungszentrum im Falle des Baus einer zusätzlichen Landebahn wird nachteilige Auswirkungen auf die Erkrankungs-wahrscheinlichkeit, Morbidität, Sterblichkeits-wahrscheinlichkeit bzw. Lebenserwartung, Mortalität, aber auch auf die Lebensqualität in gesundheitlicher Sicht im Allgemeinen haben. Die Chancen der unter diesen Bedingungen aufwachsenden Kinder und Jugendlichen für eine gesunde geistige und körperliche Entwicklung werden sinken.

Es kann nicht wahr sein, dass die Kinder in einer Region mit ca. 3,5 Millionen Einwohnern durch diese Stressfaktoren in ihrer Konzentrations- und Lernfähigkeit derart beeinträchtigt werden, dass sie in ihren schulischen Leistungen merklich nachlassen. Auf verschiedenen Veranstaltungen in Wall-dorf und andernorts wurde dies bestätigt.

Es kann doch nicht wahr sein, dass diese junge Generation im Rhein-Main-Gebiet die eventuell neu entstehenden hoch qualifizierten Arbeitsplätze auf dem Flughafen wegen der Ursache ihrer Leistungsminderung, der Flughafen selbst, nicht besetzen kann.

Die Gemeinde Bischofsheim kann diese möglichen Folgen keinesfalls tolerieren. Deshalb erwarte ich unter anderem die Erstellung eines Gutachtens durch umfangreiche Untersuchungen mit Kindern der Region und entsprechenden Vergleichsgruppen in unbelasteten Gebieten. Dies ist meiner Kenntnis nach bisher nicht geschehen.

Die Gemeinde Bischofsheim, die durch die beschriebene Belastung eine erhöhte Morbidität zu erwarten hat, kann dadurch langfristig ausdünnen, wird mittelfristig kein attraktiver Wirtschaftsstandort sein und soll zu allem Überfluss unter Umständen auf einen wichtigen Teil seines Erholungsraums, auf den an den Flughafen angrenzenden Gemeindewald, verzichten. Den meisten Anwesenden dürfte bekannt sein, dass die Startbahn 18 West den Gemeindewald der Gemeinde Bischofsheim bereits durchschneidet.

Eine Kommune, die sich unter den geschilderten Bedingungen nicht weiterentwickeln kann, ist per se zum Stillstand, wenn nicht sogar zu Rückschritten verurteilt. Dies können und werden die politisch Verantwortlichen der Gemeinde Bischofsheim nicht widerspruchlos hinnehmen.

Wir können einem weiteren Ausbau keinesfalls zustimmen und werden alle uns zustehenden rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen, um die geplante Erweiterung zu verhindern und um ein Nachtflugverbot zu erstreiten.

Ich appelliere an die Abgeordneten, nicht nur an ihre eigene Generation zu denken, sondern in diesem Zusammenhang, den ich versucht habe darzustellen, auch an den Fortbestand und die Leistungsfähigkeit der jungen Generation. – Danke schön.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Bersch. – Nun spricht Herr Bürgermeister von Neumann für die Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg.

Bürgermeister **Richard von Neumann:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Zunächst einmal ist es den Gemeinden des Kreises Groß-Gerau nicht möglich, in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit umfassend Stellung zu nehmen. Deshalb bitte ich Sie um Verständnis, dass die Stellungnahme der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg vielleicht etwas plakativ ausfällt. Ich bin aber der Meinung, dass dies auch ein Stück weit gewollt ist.

Meine Damen und Herren, die Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg als unmittelbare Nachbarkommune der Stadt Rüsselsheim, der Gemeinde Bischofsheim, der Stadt Raunheim und der Stadt Kelsterbach lehnt in Kenntnis der Kapitel 2 bis 4 des Mediationsberichts die vorgesehene Erweiterung des Frankfurter Flughafens unabhängig davon, welche Variante gewählt wird, grundsätzlich ab.

Dies hat die Gemeindevertretung mit großer Mehrheit beschlossen. Darüber hinaus hat sie den Gemeindevorstand beauftragt, gemeinsam mit den Nachbarkommunen entsprechende rechtliche Schritte einzuleiten, wenn das Verfahren anläuft.

Meine Damen und Herren, wir sind grundsätzlich der Auffassung, dass die Grenzen der Belastbarkeit in unserer Region, bedingt durch Flug- und Verkehrslärm, erreicht sind. Die Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg mit rund 16.000 Einwohnern wird bei entsprechender Wetterlage im Minutentakt durch landende Flugzeuge überflogen. Es hilft auch kein Anti-Lärm-Pakt mehr. Wenn Sie sich im Garten aufhalten wollen, benötigen Sie eine Art Käseglocke, um sich vor dem Lärm schützen zu können.

Meine Damen und Herren, wir vermissen nach wie vor eine Gesamtbelastungsstudie für unsere Region, aus der hervorgeht, welche Belastungen, bedingt durch Straßenlärm, Luftverkehr, Industrieanlagen und dergleichen mehr, die hier lebenden Menschen bereits heute ertragen müssen.

Außerdem vermissen wir – Herr Kollege Bersch hat das bereits angedeutet – eine Untersuchung der gesundheitlichen Schäden, die bereits heute auf die Bürgerinnen und Bürger von außen einwirken.

Wir sind der Auffassung, dass es bei einer tatsächlichen Abwägung zwischen der Ökonomie und dem Verkehr einerseits und der Ökologie und den schädlichen Auswirkungen andererseits durchaus nicht

zu einer Empfehlung des Ausbaus hätte kommen können. Wir sind der Meinung, dass es an der Zeit ist, eine ganzheitliche Betrachtung anzustellen und wegzukommen vom regionalen Denken.

Wir reden permanent über ein vereintes Europa und über größere Vernetzungsräume, machen aber bei Verkehrsplanungen an Landesgrenzen Halt und schauen nicht über den so genannten berühmten Tellerrand.

Ferner sind wir der Meinung, dass der Ausbau so, wie er angedacht ist, nur mittelfristig greift. Ich wage die Prognose, dass ich es noch erleben werde, dass wir in 10 oder 15 Jahren wiederum über eine Erweiterung des Frankfurter Flughafens streiten. Dies können wir nicht widerspruchslos hinnehmen.

Ich halte es für höchst bedenklich, dass im derzeitigen, sich im Entwurf befindlichen Landesentwicklungsplan 2000 die Erweiterung des Flughafens de facto festgeschrieben wird. Für noch bedenklicher halte ich es, dass kein Satz in Bezug auf ein Nachtflugverbot im Landesentwicklungsplan 2000 zu finden ist, obwohl sich alle Fraktionen im Hessischen Landtag dafür aussprechen.

Meine Damen und Herren, dies wiegt umso schwerer, wenn bei Inbetriebnahme der Startbahn 18 West noch von 40 Nachtflügen die Rede war und heute mittlerweile bis zu 160 Flugbewegungen pro Nacht zu verzeichnen sind.

Meine Damen und Herren Abgeordneten, seien Sie so mutig und schreiben Sie im Landesentwicklungsplan 2000 das Nachtflugverbot fest, auch wenn es rechtlich nicht die gewünschte Wirkung nach sich zieht. Es ist aber ein überaus deutliches politisches Signal nach außen, wenn dies geschieht.

Meine Damen und Herren, auch wir sind keinesfalls der Auffassung, dass durch die Gutachten belegt wird, dass der Rhein-Main-Flughafen eine Jobmaschine ist. Wenn Sie sich die Entwicklung in der Vergangenheit vor Augen halten, stellen Sie fest, dass es eine Tatsache ist, dass die Anzahl der Arbeitsplätze nicht in der gleichen Art und Weise gewachsen ist wie die Höhe des Passagieraufkommens und die Anzahl der Flugbewegungen.

Für die Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg bedeutet die Erweiterung des Frankfurter Flughafens eine Einschränkung in der Planungshoheit. Es ist künftig nicht mehr möglich, Wohngebiete auszuweisen, obwohl sie im geltenden Regionalplan vorgesehen sind.

Man möchte die Bevölkerung der neuen Wohngebiete vor dem Lärm schützen. Was bleibt aber den Menschen übrig, die jetzt schon hier wohnen? – Sie müssen den Lärm ertragen. Dies ist für uns als Kommune nicht hinnehmbar.

Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren Abgeordneten des Hessischen Landtags, ich bitte Sie, diese in Kurzform vorgetragenen Überlegungen bei Ihrer Entscheidung zu berücksichtigen. – Vielen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Als Nächstes hat der Landrat des Landkreises Groß-Gerau, Herr Siehr, das Wort.

Landrat **Enno Siehr:** Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich danke Ihnen, dass es nun doch gelungen ist, den Kreis Groß-Gerau als einen der Hauptbetroffenen des geplanten Flughafenausbaus in diesem Anhörungsverfahren zu Wort kommen zu lassen.

Gleichzeitig bedanke ich mich dafür, dass es gelungen ist, die Stellungnahmen der Städte und Gemeinden des Kreises Groß-Gerau wenigstens weitgehend in einem Block zusammenzufassen. Dabei beziehe ich auch die Städte und Gemeinden mit ein, die nicht reden dürfen, aber dennoch anwesend sind. Ich freue mich, dass der Bürgermeister von Büttelborn und auch andere Bürgermeister heute anwesend sind.

Meine Damen und Herren, unsere Region ist im doppelten Sinne betroffen: Wir sind betroffen von den Folgen eines möglichen Ausbaus und von der Art und Weise, wie das Projekt Flughafenerweiterung wieder einmal über die Köpfe der Menschen vor Ort hinweg realisiert werden soll; denn die Erinnerungen an den Bau der Startbahn West sind bei uns gegenwärtiger als andernorts.

Parteien, Verbände, Bürgerinitiativen und die politischen Gremien in allen Städten und Gemeinden diskutieren seit vielen Monaten über Chancen und Gefahren eines möglichen Ausbaus.

Die Gebietskörperschaft, für die ich spreche, hat am 28. Februar dieses Jahres eindeutig beschlossen: Der Kreistag des Kreises Groß-Gerau lehnt den Bau einer neuen Start- oder Landebahn am Frankfurter Flughafen mit aller Entschiedenheit ab – ohne Wenn und Aber.

Dies gilt im Übrigen für sämtliche Varianten, die im Mediationsverfahren genannt oder durch interessierte Kreise in die Diskussion gebracht wurden, mit welchem Grad der Ernsthaftigkeit auch immer. Deshalb geht es uns in den Diskussionen auch nicht um einzelne Varianten. Eine mögliche Erweiterung des Frankfurter Flughafens beeinträchtigt die Lebensbedingungen in unserer Region insgesamt auf unerträgliche Weise.

Hinzu kommt, dass wir die für einen Ausbau vorgebrachten Argumente in vielen Punkten für nicht ausreichend halten. Wichtige Fragen sind nach wie vor ungeklärt. Lassen Sie mich einige davon ansprechen.

So fehlt nach wie vor die von uns seit vielen Jahren eingeforderte Gesamtbelastungsstudie zum Flughafen. Meine Damen und Herren Abgeordneten, diese ist notwendig, um den Istzustand der Belastungen zu ermitteln. Darauf aufbauend können erst Aussagen getroffen werden, ob in der Region zusätzlicher Verkehr, weitere Schadstoffemissionen, verstärkter Siedlungsdruck usw. zulässig bzw. zu ertragen ist.

Gleichfalls liegen keine gesicherten Prognosen über die zu erwartende Entwicklung der Zahl der Flugbewegungen und den daraus langfristig resultierenden Kapazitätsbedarf vor. So würde ein gleich starker Anstieg der Flugbewegungen wie in den beiden letzten Jahren dazu führen, dass sich der Flughafen bereits bei der Eröffnung einer weiteren Bahn wiederum mit den gleichen Kapazitätsproblemen konfrontiert sähe. Das ist also eine Spirale ohne Ende bzw. ein Ende im Beton.

Sowohl die Mediatoren als auch öffentliche Stellungnahmen übernehmen unwidersprochen die These, wonach die Flughäfen und mithin der Luftverkehr der Zukunft einzig nach dem Hub-and-Spokes-System organisiert seien. Folgt man dieser Theorie, wird die Forderung nach einem uneingeschränkten Nachtflugverbot im Übrigen unrealistisch. Die diesbezüglichen Erklärungen und Versprechungen, von wem auch immer, sind für uns mit sehr großem Vorbehalt hinzunehmen.

Das Argument, einzelne Luftverkehrsgesellschaften drohten, den Netzknoten Frankfurt in das europäische Ausland zu verlagern, entbehrt unseres Erachtens jeder Basis; denn auf allen europäischen Flughäfen gibt es beträchtliche Kapazitätsrestriktionen.

Gesetzt den alles andere als wahrscheinlichen Fall, dass z. B. übermorgen die Lufthansa mit British Airways oder KLM kooperiert, aufgekauft wird oder umgekehrt – wir erleben das in vielen Bereichen –: Würden dann die Hubs Heathrow, Schiphol und Rhein-Main-Flughafen weiterhin gegeneinander konkurrieren, oder müssten diese dann nicht aus ökonomischen Gründen kooperieren, was bisher abgelehnt wird? In dieser Hinsicht müssen wir europäischer denken, meine Damen und Herren.

Ich stelle eine weitere Prämisse der Befürworter des Ausbaus infrage, nämlich die Annahme, dass die wirtschaftliche Entwicklung des Rhein-Main-Gebiets einzig und allein von der Entwicklung des Flughafens und insbesondere von dessen Erweiterung abhinge.

Diese Verdrehung von Ursache und Wirkung erinnert fatal an die Diskussionen in München und Köln, dass die Sackbahnhöfe die wirtschaftliche Entwicklung der Städte behindern würden. Die Menschen und die Investoren kommen nicht wegen des Flughafens nach Frankfurt, sondern aus völlig anderen Motiven.

Meine Damen und Herren, wir sind sicher, dass eine Untersuchung aller offenen Fragen ein anderes Ergebnis ergäbe als die uns vorliegende Empfehlung der Mediatoren. Deshalb fordern wir die Hessische Landesregierung mit Nachdruck auf, die Basis für ihre Entscheidungsfindung zu verbreitern.

Der mögliche Ausbau des Frankfurter Flughafens bedeutet einen tief greifenden Einschnitt in das Leben vieler Menschen. Deshalb sind alle relevanten Fragen ausreichend zu klären.

Die Landesregierung muss endlich deutlich machen, dass sie die Interessen der Bürgerinnen und Bürger, die im Umland des Flughafens wohnen, ernst nimmt. Das ist ohne Zeitverzug möglich; denn ein verbindliches Programm zur Lärmverminderung und Lärmvermeidung könnte unabhängig von einer Erweiterung sofort umgesetzt werden.

Der Kreis Groß-Gerau bekennt sich zum Rhein-Main-Flughafen als einem wichtigen Wirtschaftsfaktor unserer Region. Das Rhein-Main-Gebiet kann aber nur dann ein wichtiger Wirtschaftsraum bleiben, wenn es lebenswert für die Menschen bleibt, die diese wirtschaftliche Stärke produzieren.

Deshalb lehnt der Kreis Groß-Gerau eine solche Erweiterung des Flughafens entschieden ab.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Siehr. – Als Nächstes rufe ich den Vertreter der Stadt Mühlheim am Main, Herrn Bürgermeister Müller, auf.

Bürgermeister **Bernd Müller:** Meine sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich bin Bürgermeister der Stadt Mühlheim am Main.

Die Stadt Mühlheim am Main hat ca. 26.000 Einwohner und liegt zwischen Hanau und Offenbach am Main. Das heißt, Mühlheim am Main liegt in der jetzigen Einflugschneise des Frankfurter Flughafens. Mühlheim am Main wird derzeit in einer Höhe von 800 bis 1000 m überfliegen.

Nach den im Mediationsverfahren zugrunde gelegten Lärmmessungen wird Mühlheim am Main aber als „Oase der Ruhe“ beschrieben. Den Status als „Oase der Ruhe“ soll Mühlheim am Main auch nach einem Ausbau beibehalten.

Alle Berechnungen haben ergeben, dass die Lärmbelastung bei allen Ausbauvarianten, bis auf die Ausbauvariante von Schwanheim, unter Zugrundelegung eines so genannten äquivalenten Dauerschallpegels unter 60 dB(A) liege und somit hinnehmbar sei.

Mein Problem besteht darin, dass die abstrakten Berechnungen mit dem tatsächlich vorhandenen Fluglärm nicht übereinstimmen. Zu Spitzenzeiten ist eine ständige Beschallung mit Fluglärm bereits jetzt unerträglich und unzumutbar.

Unabhängige Messungen haben ergeben, dass fluglärmbedingte Einzelschallereignisse von über 70 dB(A) keine Seltenheit sind. Diese häufigen hohen Einzelschallereignisse sind insbesondere darauf zurückzuführen, dass viele Flugzeuge mit starker Schubleistung über Mühlheim am Main eine enge Kurve fliegen, um auf den Gleitpfad einzudrehen. Das bedeutet für die Stadt Mühlheim am Main, dass die tatsächliche Lärmbelastung gar nicht registriert wird und somit auch keine Berücksichtigung im bisherigen Mediationsverfahren gefunden haben kann.

Eine zusätzliche Landebahn Nord bedeutet eine weitere Einflugschneise. Für die Stadt Mühlheim am Main bedeutet dies, dass sie vollständig unter zwei Einflugschneisen liegt und dass bei den angestrebten 120 Flugbewegungen pro Stunde damit das gesamte Stadtgebiet von Mühlheim am Main ständig und vollständig unter einem Lärmteppich liegt.

Dieser Lärmteppich besteht dann nicht mehr aus Einzelschallereignissen, sondern aus sich kumulierenden parallelen Doppelschallereignissen. Die Grenze der Zumutbarkeit wird dadurch deutlich überschritten. Gleichzeitig würde sich in Mühlheim am Main die Schadstoffbelastung durch den Luftverkehr verdoppeln. Die Häufigkeit von Atemwegserkrankungen bei Kindern liegt in Mühlheim am Main bereits jetzt deutlich über dem Bundesdurchschnitt.

Eine zusätzliche Landebahn Nord schränkt Mühlheim am Main in seiner Stadtentwicklung über Gebühr ein. Sämtliche Entwicklungspotenziale liegen im Bereich der möglichen Einflugschneise der Landebahn Nord.

Es gibt keine Angebote, die eine Abwägung zwischen der angestrebten Belastung und einem unmittelbarem Nutzen für die Stadt Mühlheim am Main zulassen. Deshalb spreche ich mich in meiner Funktion als Bürgermeister der Stadt Mühlheim am Main im Einklang mit der Stadtverordnetenversammlung gegen den Bau von zusätzlichen Start- oder Landebahnen aus.

Abschließend begrüße ich das neue Regionalbewusstsein, dass sich an dieser Stelle zeigt. Herr Bürgermeister Heyer hat erklärt, dass er das Sankt-Florians-Prinzip für die Stadt Dietzenbach ad acta gelegt habe. Wie zahlreiche weitere Kollegen schließe ich mich ihm an. – Vielen Dank.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Müller. – Die letzte anzuhörende Stadt innerhalb dieses Blocks ist die Stadt Neu-Isenburg. Herr Bürgermeister Quilling, Sie haben das Wort.

Bürgermeister **Dirk-Oliver Quilling:** Sehr geehrte Frau Vizepräsidentin, meine Damen und Herren! Herr Kollege Brehl hat bereits darauf hingewiesen, dass einige Kollegen, die Mitglied der Mediationsgruppe waren, vereinbart haben, einige Schwerpunktthemen herauszugreifen. Ich konzentriere mich in erster Linie auf die Untersuchung der Beschäftigungswirkung im Falle des Ausbaus bzw. Nichtausbaus des Frankfurter Flughafens.

Meine Damen und Herren, das Arbeitsplatzargument ist das politische Hauptargument für den Ausbau und sozusagen der Rechtfertigungsgrund für weitere Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie Flächenverbrauch in der Region um den Flughafen. Es ist festzuhalten, dass die Abwägung eine rein politische ist.

Es ist anzunehmen, dass das Arbeitsplatzargument im Planfeststellungsverfahren und in den anschließenden gerichtlichen Überprüfungen überhaupt keine Rolle spielt. Darauf werde ich noch zurückkommen.

Wir sollten uns davor hüten, die erhoffte Schaffung von Arbeitsplätzen gegen die zu erwartende Mindereinerung von Gesundheit und Lebensqualität der Menschen ins Feld zu führen. Für mich bleibt der hehre Anspruch auf die Gesundheit der Menschen unverzichtbar. Die Schaffung von Arbeitsplätzen auf Kosten der Gesundheit und der Lebensqualität darf nicht zur Richtschnur politischen Handelns werden.

In diversen Veröffentlichungen wird geradezu plakativ von 250.000 Beschäftigten gesprochen, die von der Entscheidung über die Zukunft des Flughafens betroffen seien. In diesem Zusammenhang verweise ich auf die Broschüre „Flughafen Frankfurt – Ausbau oder nicht“.

Das ist eine Zahl, die bei näherer Betrachtung der von der Mediationsgruppe beauftragten Gutachten in der Form nicht haltbar ist. Die Zahl 250.000 Beschäftigte wird aus der Zusammenführung der beiden Gutachten W2 und W4 hergeleitet. – Folgendes ist dabei zu bedenken.

Erstens. Bei besagter Zusammenführung erwies es sich als problematisch, dass beide Gutachten von einer unterschiedlichen Zahl von Szenarien ausgehen, die sich zum Teil auch inhaltlich unterscheiden und zudem von den Szenarien, die sich die Mediationsgruppe gegeben hat, wiederum abweichen.

Zweitens. Beide Gutachten gehen von einem unterschiedlichen Zeithorizont aus. Das Gutachten W2 geht von einem Zeithorizont bis zum Jahre 2010 und das Gutachten W4 von einem Zeithorizont bis

zum Jahre 2015 aus. Dennoch wurden die Ergebnisse der Studien für den Endbericht der Mediation addiert.

Drittens. Das Gutachten W2 leitet sich aus einer Befragung von Firmen auf dem Flughafen und vom Umland ab, die in Geschäftsbeziehungen mit dem Flughafen stehen und die Auswirkungen auf die Arbeitsplatzsituation bei Zugrundelegung der jeweiligen Szenarien befürchten müssen. In der Studie wird klargestellt, dass es sich bei der Szenarioanalyse nicht um exakte Prognosen, sondern um eine „subjektive Einschätzung der künftigen Entwicklung“ handelt.

Ähnlich verhält es sich mit dem Gutachten W4. Grundlage dieser Berechnung ist eine statistisch durchaus zweifelhafte Erhebung von unverbindlichen Aussagen und Meinungen zur voraussichtlichen Reaktion von Unternehmen auf alternative Flughafenbauszenarien im Jahre 2015.

Nebenbei erwähnt: Mit diesem Gutachten wurde wissenschaftliches Neuland betreten. Es gibt hierzu keine vergleichbaren Studien.

Meine Damen und Herren, an dieser Stelle frage ich mich, ob es in unserer schnelllebigen Zeit vertretbar ist, solche langfristigen persönlichen Einschätzungen Einzelner mit gutem Gewissen zur Grundlage von Planungsentscheidungen zu machen.

Viertens. In der öffentlichen Darstellung ist ferner darauf zu achten, dass im Gutachten W4 ausdrücklich von Kompensationseffekten ausgegangen wird, sofern es zu Arbeitsplatzverlusten kommt. Werden diese Kompensationseffekte unbeachtet gelassen, ist der Verlust von Arbeitsplätzen natürlich höher. Das Unterschlagen von Kompensationseffekten führt logischerweise zu deutlich negativen Ergebnissen, die irreführend sind.

Anders verhält es sich im Gutachten W2, in dem im Vergleich der Szenarien freigesetzte Arbeitskräfte gemessen werden, ohne eine mögliche Wiederbeschäftigung zu berücksichtigen. Sinnvoll wäre es, die im Gutachten W2 gemessenen Beschäftigungseffekte um diese Kompensationseffekte zu ergänzen und somit methodisch auf die Stufe des Gutachtens W4 zu heben. Dazu fehlen aber die empirischen Grundlagen.

Insgesamt lässt sich sagen, dass beide Gutachten mit sehr vielen Unwägbarkeiten behaftet sind und insbesondere die Addition der beiden Gutachten zu weiteren Ungenauigkeiten führt.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass mögliche negative ökonomische Seiteneffekte eines Ausbaus, wie Umweltbelastung, Entwertung von Wohnungs- und Hauseigentum usw., gegengerechnet werden müssten.

Die hierzu geplante Studie im Mediationsverfahren wurde allerdings nicht in Auftrag gegeben, weil es nicht möglich war, eine wissenschaftlich angemessene Untersuchung im Zeitrahmen des Mediationsverfahrens durchzuführen. Deshalb fehlen Informationen über eine weiter gehende sachgerechte Abwägung der Kosten und Nutzen alternativer Ausbauszenarien.

Meine Damen und Herren, im Folgenden gehe ich auf die Frage ein, in welchem Zusammenhang Arbeitsplätze mit einer Planfeststellung für einen Flughafen stehen. Der Frankfurter Flughafen besitzt für die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein-Main im Hinblick auf Arbeitsplätze und Strukturelemente unstrittig erhebliches Gewicht.

Das hat das Bundesverwaltungsgericht bereits bei der Entscheidung über den Bau der Startbahn West als selbstverständlich vorausgesetzt. Juristisch ist die Frage nach der Bedeutung des Flughafens für die Leistungsfähigkeit der Region, soweit es um den Ausbau an sich geht, jedoch ohne jede Relevanz. Arbeitsplätze stellen keine Rechtfertigung für eine neue Start- und Landebahn im Sinne des Fachplanungsrechts dar.

Zur Planrechtfertigung hat das Bundesverwaltungsgericht in Bezug auf die Entscheidung über die Startbahn West ausgeführt: Die Rechtfertigung für einen Verkehrsflughafen ergibt sich vielmehr erst daraus, dass in Bezug auf ihn geplante Maßnahmen in der konkreten Situation erforderlich sind.

Dabei kommen für das planungslegitimierende Erfordernis zwei verschiedene Gesichtspunkte in Betracht. Es kann sich zum einen aus dem Verkehrsbedürfnis ergeben, und es kann zum anderen aus Sicherheitsanforderungen resultieren.

Meine Damen und Herren, es geht also ausschließlich um Verkehrsbedürfnisse und Sicherheitsanforderungen. Ökonomische Gründe sind nur insoweit zu berücksichtigen, sofern sie sich in einem gesteigerten Verkehrsbedürfnis sozusagen als Nebeneffekt niedergeschlagen haben.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Quilling, bitte kommen Sie zum Schluss.

Bürgermeister **Dirk-Oliver Quilling**: Meine Damen und Herren, über 15.000 Menschen haben sich in Neu-Isenburg durch eine Unterschriftenaktion gegen jeglichen Ausbau des Flughafens ausgesprochen, nicht weil sie die Bedeutung des Flughafens für Neu-Isenburg unterschätzen, sondern weil die Schmerzgrenze des Lärms längst erreicht worden ist, aber nicht überschritten werden sollte.

Für die Menschen und die Umwelt rund um den Frankfurter Flughafen ist ein Ausbau mit großen individuellen Nachteilen bezüglich Lebensqualität und Gesundheit verbunden. Es kann nicht angehen,

dass denjenigen, die ohnehin schon am meisten betroffen sind, noch mehr aufgebürdet wird.

Das gilt für Neu-Isenburg insbesondere für den Fall eines Ausbaus im Süden. Dabei betone ich ausdrücklich, dass für mich das gute alte Sprichwort, das heute Morgen bereits angeklungen ist – was du nicht willst, das man dir tu, das füg auch keinem anderen zu –, auch für die Menschen der anderen Gemeinden gilt, die von einem eventuellen Ausbau im Norden betroffen wären. – Vielen Dank.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Quilling. Damit ist die Anhörung der Kommunen des Kreises Groß-Gerau abgeschlossen.

Der Direktor des Umlandverbandes Frankfurt, Herr Faust, hat mich gebeten, ihn vor 13 Uhr anzuhören, weil er Termenschwierigkeiten hat. Es wäre sinnvoll, ihn jetzt anzuhören. – Ich erteile Herrn Faust das Wort.

Verbandsdirektor **Alfons Faust:** Frau Vizepräsidentin, meine Damen und Herren Abgeordneten, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Gremien des Umlandverbandes Frankfurt haben zu den fünf Punkten, die in der Einladung genannt worden sind, in Wahrnehmung der regionalen Verantwortung Beschlüsse gefasst.

Der Verbandstag des Umlandverbandes Frankfurt hat bereits am 29. Februar 2000 folgenden Beschluss gefasst:

Erstens. Der Umlandverband Frankfurt begrüßt das Ergebnis des Mediationsverfahrens, insbesondere die im Rahmen des Gesamtpakets entwickelten Maßnahmen, mit einem klaren Ja zum Wachstum des Frankfurter Flughafens.

Zweitens. Der Verbandstag fordert den Hessischen Landtag und die FAG auf, in einem zügigen, transparenten Verfahren die Weichen für eine schnelle Entscheidung zu stellen, welcher Variante Priorität eingeräumt wird.

In der Sitzung am 30. Mai 2000 hat der Verbandstag diesen Beschluss im Wesentlichen wiederholt, und zwar in folgender Fassung:

Der Verbandstag begrüßt das von der Mediationsgruppe ausgearbeitete und vorgestellte Mediationspaket mit seinen Komponenten Ausbau, Optimierung des vorhandenen Systems, Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Paket und regionales Dialogforum.

Der Verbandstag fordert die Hessische Landesregierung auf, an der Erklärung des Hessischen Ministerpräsidenten festzuhalten, dass das Mediationspaket als Einheit zu sehen ist. Dabei sind die einzelnen Komponenten gleichrangig. Ein Hervorheben einzelner Komponenten widerspricht dem Ergebnis des Mediationsverfahrens.

Die FAG wird aufgefordert, den in der Anhörung vom Vorstandsvorsitzenden Bender vorgelegten Zehn-Punkte-Katalog unverzüglich umzusetzen und die Einführung eines Nachtflugverbotes mindestens von 23 Uhr bis 5 Uhr zu erreichen und dauerhaft sicherzustellen.

Die Gemeindekammer des Umlandverbandes Frankfurt hat in ihrer Sitzung am 31. Mai 2000 im Zusammenhang mit der Stellungnahme zum Landesentwicklungsplan einen gleich lautenden Beschluss wie den zuletzt vorgetragenen gefasst, so dass beide Gremien entsprechende Beschlüsse gefasst haben.

Zur Begründung und aufgrund der Kürze der Zeit erlaube ich mir, den Auszug aus dem Entwurf zum Generalverkehrsplan 2000, den die Verwaltung des Umlandverbandes fertig gestellt hat und in aller nächster Zukunft den Gremien zuleiten wird, und zwar das Kapitel über den Luftverkehr zu Protokoll zu überreichen, in dem alle Punkte, die Sie in der Einladung angesprochen haben, ausführlich beleuchtet und erörtert werden.

(Anlage 2)

Aufgrund einiger Argumente, die ich mitbekommen habe, seit ich anwesend bin, erlaube ich mir, einige wenige Sätze anzufügen.

Es wäre ein Irrtum zu glauben, der Flughafen wäre ein Faktor unter anderen. Meine Damen und Herren, der Flughafen ist der Grundlagenfaktor für eine ganze Reihe von positiven Faktoren, die wir in der Region haben. Jeder hat seine privat-soziologischen Erfahrungen gemacht. Ich nenne Ihnen zwei Faktoren.

Auf der großen Immobilienmesse Mipim in Cannes im März dieses Jahres wurde mir von potenziellen Investoren am häufigsten die Frage gestellt, ob der Frankfurter Flughafen nun ausgebaut werde. Allein die Frage zeigt, dass das ein ganz entscheidender Faktor dafür ist, ob sich die Region weiterhin positiv entwickelt oder nicht.

Viele der Argumente, die ich heute Morgen gehört habe – die Herren Kollegen mögen mir verzeihen –, waren in sich widersprüchlich; denn wenn die Entwicklung nicht weiterhin positiv verläuft, werden keine Gewerbegebiete benötigt, und es gibt dann auch keine Arbeitsplätze.

Ich habe heute Morgen einen Termin bei der Frankfurt International School in Oberursel wahrgenommen. Die Schulleitung und das Management pflegen einen intensiven Kontakt zu den Eltern, die alle ausländische Manager sind. Sie können mir glauben, oder Sie können selbst dorthin fahren und sich selbst davon überzeugen, dass erhebliche ernsthafte Überlegungen angestellt werden – das erfährt die Schule im Zuge von Entscheidungen über die Zukunft der Kinder –, dass eine ganze Reihe von Unternehmen – ich erinnere Sie daran, dass eine Reihe von Unternehmen bereits Teile verlagert hat,

(Bürgermeister Erhard Engisch: Wegen des Lärms!)

– nein –, wegen der nicht gesehenen Chancen, weiterhin die Entwicklung positiv – –

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie reden nur Unfug!)

– Herr Kaufmann, dass Sie Unfug sagen, wissen wir.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Ich bitte Sie, keine gegenseitigen Anfeindungen auszutragen.

Verbandsdirektor **Alfons Faust**: Wenn es dem Herrn Kollegen Kaufmann beliebt, das zu tun, kann man sich das nicht ohne weiteres gefallen lassen.

Ich gehöre zu den Mitinitiatoren der Überlegungen, die Magnetschnellbahn vom Frankfurter Flughafen zum Flughafen Hahn zu untersuchen.

Wir haben ausdrücklich betont, dass die Magnetschnellbahn kein Ersatz für die jetzt notwendige Flughafenerweiterung ist; wohl aber wird dann, wenn wir es erreichen, mit Frankfurt, Hahn und Egelsbach ein vernünftiges Flughafensystem nach Londoner Muster ab 2015 auf den Weg zu bringen, die Diskussion über einen weiteren Ausbau erledigt sein. Allerdings ist die Grundvoraussetzung eine schnelle Verbindung.

Deshalb bin ich der Hessischen Landesregierung und insbesondere dem hessischen ebenso wie dem rheinland-pfälzischen Verkehrsminister dankbar, dass sie sich diesem Problem gestellt haben und die Voruntersuchungen in Angriff genommen haben, um möglicherweise das Problem künftig auf diese Weise zu lösen. – Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Danke schön, Herr Faust. – Ich rufe nun den Bürgermeister der Stadt Ober-Ramstadt, Herrn Hartmann, auf.

(Zuruf: Nicht anwesend!)

Dann ist die Stadt Oestrich-Winkel an der Reihe. Herr Bürgermeister Weimann, bitte schön.

Bürgermeister **Paul Weimann**: Frau Vizepräsidentin, meine Damen und Herren! Als Vertreter einer Stadt im Rheingau habe ich in den letzten Tagen aus den Medien erfahren müssen, es herrsche eine Ungleichbehandlung bezüglich der Redezeit im Hinblick auf die direkte Betroffenheit. Insofern versuche ich, meine Ausführungen auf die eigentliche Betroffenheit zu reduzieren.

Ich vertrete die Beschlüsse des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Oestrich-Winkel, die eindeutig grundsätzlich zustimmend im Zusammenhang mit dem Landesentwicklungsplan für den Ausbau des Frankfurter Flughafens sind. Wir kennen die wirtschaftliche Bedeutung dieser Maßnahme, insbesondere für die Rhein-Main-Region, zu der wir uns zugehörig fühlen.

Als Stadt im Rheingau profitieren wir von den positiven Impulsen einer gestärkten Wirtschaftskraft der Region, sei es durch die Darbietung von Siedlungsflächen oder sei es durch die verbesserte Nutzung der touristischen Angebote. Wir wissen aus den Gesprächen, die wir z. B. mit Vertretern des Rheingau-Musikfestivals geführt haben, dass der Ausbau des Flughafens eine direkte positive Auswirkung auf die kulturellen Entwicklungsmöglichkeiten des Landkreises und der Region haben wird.

In Kenntnis der Pendlerströme aus Oestrich-Winkel hinaus in Richtung Frankfurter Flughafen kennen wir die hohe Bedeutung der Sicherung der Arbeitsplätze und der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen. Darüber wurde heute Morgen bereits trefflich diskutiert.

Aus den von uns durchgeführten Analysen wissen wir, das gerade der Rheingau tatsächlich von den Arbeitsplätzen im Bereich des Frankfurter Flughafens sehr stark profitiert.

Dabei verkennen wir nicht die positiven Anstrengungen im Zusammenhang mit der Verbesserung der Situation des Flughafens Hahn. Wir sind uns aber auch über die begrenzten Ausbaupazitäten dieses Standortes in Bezug auf die Zentralität des Frankfurter Flughafens im Klaren. Dennoch würden wir es befürworten, wenn der Ausbau des Flughafens Hahn als ergänzende Komponente zum Ausbau des Frankfurter Flughafens angesehen wird.

Wir sind durch Flugbewegungen insoweit betroffen, als Warteschleifen über unserer Region eingerichtet worden sind. Die Flugbewegungen finden überwiegend in großer und von der Bevölkerung nur bedingt wahrnehmbarer Höhe statt.

Wir gehen davon aus, dass sich daran überwiegend nichts ändern wird. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass an Einzeltagen die Anzahl der Flugbewegungen zunehmen könnte.

Wir begrüßen das Mediationsverfahren und bedanken uns ausdrücklich für die frühzeitige Beteiligung. Wir haben bereits frühzeitig schriftlich im ersten bereits durchgeführten Anhörungsverfahren Stellung bezogen. Auf diese Stellungnahme verweisen wir nochmals ausdrücklich.

Zum Schluss teile ich Ihnen mit, dass die Stadtverordnetenversammlung in ihrer letzten Sitzung nochmals ausdrücklich verstärkt herausgehoben hat, dass die abgegebene positive Stellungnahme untrennbar mit der Forderung nach einem unabhängigen Nachtflugverbot verbunden ist. Möglicherweise werden wir fordern, das Nachtflugverbot rechtlich abgesichert festzuschreiben.

Dies soll nach unserem Dafürhalten auch im Landesentwicklungsplan verankert werden. – Vielen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Als Nächstes rufe ich den Vertreter der Stadt Pfungstadt, Herrn Bürgermeister Baier, auf.

(Zuruf: Nicht mehr anwesend!)

Dann kommen wir jetzt zur Stellungnahme der Gemeinde Rodenbach. Ist ein Vertreter der Gemeinde Rodenbach anwesend? – Herr Bürgermeister Dr. Raabe, Sie haben das Wort.

Bürgermeister **Dr. Sascha Raabe:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Wir haben von Herrn Kollegen Weimann aus Oestrich-Winkel gehört, dass im Vorfeld in der Presse in der Tat von zwei Landräten kritisiert worden ist, dass angeblich nicht vom Fluglärm betroffene Kommunen, wie z. B. Oestrich-Winkel oder Rodenbach, bei der heutigen Anhörung zugegen sind.

Ich kann Sie aber beruhigen. Die Stellungnahme der Stadt Rodenbach wird sich nicht unkritisch für einen Ausbau aussprechen, wie es befürchtet wurde, wenn sich Gemeinden zu Wort melden, die weiter entfernt liegen. Deshalb wird sich diese Stellungnahme von der meines Vorredners unterscheiden.

Die Gemeinde Rodenbach, die zwischen Hanau und Gelnhausen und etwa 30 km vom Flughafen entfernt liegt, ist keinesfalls frei von Fluglärm. Während die Einwohnerzahl der Gemeinde Rodenbach mit knapp 12.000 Einwohnern seit 20 Jahren konstant geblieben ist, haben sich die Flugbewegungen in dieser Zeit mehr als verdoppelt.

Deshalb nehmen die Beschwerden in den letzten Jahren zu. Im Sommer ist bei uns im Freien kein

Gespräch ohne Unterbrechung durch dröhnenden Fluglärm mehr möglich. Deshalb hat die Interessengemeinschaft „Gegen Fluglärm im Kinzigtal“ in Rodenbach ihre treibenden Kräfte.

Da die Gemeinde Rodenbach bei den offiziellen Fluglärmmessungen nie auftaucht – in dieser Hinsicht geht es mir ähnlich wie dem Kollegen aus Mühlheim am Main –, haben Mitglieder dieser Initiative vor Gericht erstritten, dass in den nächsten Wochen eine Messstation in Rodenbach ihren Betrieb aufnimmt.

Sie sehen also, dass auch die Region zwischen Hanau und Gelnhausen vom Fluglärm betroffen ist. Daran ist absehbar, dass es eine sehr große Region ist, die eine Entscheidung für den Ausbau betrifft.

Gleichzeitig wissen wir natürlich, dass viele Arbeitsplätze in der Gemeinde Rodenbach direkt oder indirekt vom Flughafen abhängig sind.

Deshalb sprechen wir uns nicht gegen den Flughafen aus, aber wir können einem Ausbau nur unter zwei Auflagen zustimmen, nämlich zum einen durch eine konsequente Verwirklichung des von den Mediatoren empfohlenen Nachtflugverbots und zum anderen durch eine Änderung des Anflugverfahrens durch einen anderen Anflugwinkel, der zu einer größeren Anflughöhe über das Gemeindegebiet führt.

Letzteres soll nicht mehr Lärm für die näher am Flughafen gelegenen Orte bedeuten, so wie es die Lobbyisten der FAG immer behaupten, um die Kommunen gegeneinander auszuspielen.

Laut Aussage eines Piloten, der bei der Lufthansa AG beschäftigt ist und in Rodenbach wohnt, ist bei einer größeren Anflughöhe am Ende ein Gleitflugverfahren möglich, das die näher am Flughafen liegenden Orte nicht stärker belastet.

Wir sprechen uns ausdrücklich gegen das Sankt-Florians-Prinzip aus, wie es die anderen Kollegen heute bereits zum Ausdruck gebracht haben. Das heißt, wenn diese Bedingungen nicht gewährleistet werden können, sind wir entschieden gegen einen Ausbau des Flughafens, unabhängig von der gewählten Variante.

Da ich aber weiß, dass der Ausbau nicht am Votum der kleinen Gemeinde Rodenbach scheitern wird, mache ich noch einige Anmerkungen zum bislang kleinsten gemeinsamen Nenner, nämlich zum Nachtflugverbot.

Ich warne die anwesenden Abgeordneten des Landtags eindringlich, eventuell die Menschen für dumm verkaufen zu wollen. Während bei den etwas unklar definierten Lärminderungsvorschlägen der Mediatoren das alte Spiel – es ist nicht wahr, was ihr seht und hört – aufgrund dubioser Dauerschall-

pegelberechnungen möglicherweise auch in Zukunft funktioniert, ist ein Nachtflugverbot für jedermann einfach überprüfbar.

Die Mediatoren und alle führenden Politiker haben sich bis jetzt eindeutig für ein Nachtflugverbot ausgesprochen, und so ist das auch bei den Bürgerinnen und Bürgern angekommen. Ich warne Sie davor, das Nachtflugverbot aufzuweichen, wie es der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa AG, Herr Weber, mit dem Begriff des so genannten praktikablen Nachtflugverbots jüngst tat und in unverantwortlicher Art und Weise wieder gleich die Keule der Abwanderungsdrohung schwang.

Ein weiteres Einknicken vor Herrn Weber, ein Aufweichen des von allen Parteien geforderten und versprochenen Nachtflugverbots würde auf Dauer das Vertrauen der Bürger in die Politik zerstören.

Angesichts der Vorfälle in Hessen bezüglich der so genannten Schwarzgeld-Affäre – ich weiß, wovon ich rede; denn ich wohne in dem Wahlkreis, den Manfred Kanther betreut hat – könnte man zwar befürchten, dass dies einige Politiker auch nicht mehr stört, frei nach dem Motto: Ist der Ruf erst ruiniert, lebt sichs ungeniert.

Meine Damen und Herren, dieses Mal werden Sie nicht so leicht davon kommen. Wenn Sie jetzt Ihr Versprechen brechen, wird künftig jedes Flugzeug, das die Menschen nachts aus dem Schlaf reißt, diese an Ihr Versprechen und gegebenenfalls an Ihre Lügen erinnern.

Beim Flughafenausbau und seinen Modalitäten geht es längst nicht mehr nur um die Frage Arbeitsplätze versus Fluglärm, sondern vor allem um die Glaubwürdigkeit der Politik. Ich bitte Sie, das zu beachten und bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Raabe. – Ich erteile dem Bürgermeister der Stadt Rödermark, Herrn Maurer, das Wort.

Bürgermeister **Alfons Maurer:** Frau Vizepräsidentin, meine Damen und Herren! Die Stadtverordnetenversammlung von Rödermark hat in der letzten Woche einen Beschluss gefasst, der folgendermaßen überschrieben werden könnte: Größte Skepsis, aber keine generelle Ablehnung.

In drei Punkten zitiere ich die maßgeblichen Beschlüsse:

Eine Kapazitätserweiterung durch Optimierung hat absoluten Vorrang vor dem Neubau einer zusätzlichen Start- und Landebahn. Eine Kapazitätserweiterung in jeder Form muss mit dem Nachtflugverbot, dem Anti-Lärm-Pakt und dem regionalen Dialogforum verbunden sein. Die Stadtverordnetenversammlung hält die Belastungen aller bisher bekannt

gewordenen Südbahn-Varianten für unzumutbar und lehnt sie deshalb ab.

Meine Damen und Herren, bezüglich des Anti-Lärm-Pakts weisen wir auf eine Besonderheit der Belastung durch den Flughafen Egelsbach hin. Seit Januar dieses Jahres gibt es dort offensichtlich einen neuen Orientierungspunkt für Starts und Landungen, von dessen Existenz wir erst erfahren haben, als uns die Bürgerinnen und Bürger darauf aufmerksam gemacht haben.

Wir sind der Meinung, dass, wenn ein Lärmpaket geschnürt wird, alle Lärmemissionen dazugehören, vor allem auch die, die vom Flughafen Egelsbach ausgehen.

Meine Damen und Herren, im Rahmen dieser Anhörung weise ich auf Folgendes besonders hin: Wir sind leicht in Gefahr, das Problem der Flughafen-erweiterung und der damit zusammenhängenden Belastungen sehr grundsätzlich und nur grundsätzlich zu erörtern. Dabei vergessen wir, dass ganz konkrete Forderungen so festgeschrieben werden müssen, dass sie bindend und nicht beliebig interpretierbar sind.

In diesem Zusammenhang nenne ich zwei wichtige Forderungen:

Erstens. Es muss einklagbar sein, welche Schutzmaßnahmen im Zusammenhang mit der möglichen Erweiterung des Flughafens zugesagt werden.

Zweitens. Es muss ausgeschlossen werden, dass in zehn Jahren eine erneute Diskussion über eine Erweiterung des Flughafens geführt wird, und zwar verbindlich.

Bei der möglichen Realisierung der Südbahn-Varianten haben die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Rödermark die größten Befürchtungen.

Es erscheint uns deshalb wichtig, dass bei allen grundsätzlichen Erörterungen im Hinblick auf einen möglichen Ausbau des Flughafens nicht vergessen wird, ganz konkrete Zugeständnisse so zu fixieren, dass sie einklagbar sind. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Als Nächstes ist die Stadt Rodgau an der Reihe. Ich sehe allerdings nicht den Herrn Bürgermeister Przibilla. – Herr Hasenstab, dann haben Sie das Wort.

Herr **Hans-Peter Hasenstab:** Frau Vizepräsidentin, meine Damen und Herren! Der Magistrat der Stadt Rodgau betrachtet die beabsichtigte Kapazitätserweiterung des Frankfurter Flughafens im Interesse der Bürgerinnen und Bürger nicht nur der Stadt Rodgau mit großer Aufmerksamkeit. Beschlüsse von Gremien liegen allerdings noch nicht vor.

Am heutigen Abend wird sich die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Rodgau mit dieser Thematik befassen. Den Fraktionen liegen verschiedene Anträge in der Bandbreite zwischen genereller Ablehnung, teilweiser Ablehnung, Binnenoptimierung, Nachtflugbeschränkungen usw. vor.

Die beiden größten Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung, CDU-Fraktion und SPD-Fraktion, haben eine gemeinsame Drucksache eingebracht. Ich wage die Prognose, dass diese Drucksache mehrheitsfähig ist.

Das würde im Wesentlichen bedeuten: Rodgau bekennt sich zu der überragenden Bedeutung des Flughafens für die Rhein-Main-Region; Kapazitätserweiterungen, jedoch nur verbunden mit einem Nachtflugverbot, dem Anti-Lärm-Pakt und dem regionalen Dialogforum; kein Verzicht auf die Startbahn West; Ausscheiden der Südbahn-Variante und Einführung einer zweckgebundenen Belastungsabgabe zum Ausgleich der Auswirkungen.

Im Übrigen wird nur eine Lösung akzeptiert, die sich an den selbst gewählten Kriterien der Mediationsgruppe orientiert. Das heißt, es scheiden die Varianten aus, die die meisten Menschen mit den höchsten Lärmpegeln belasten, die das jetzt vorgesehene Ausbauziel der FAG nicht erreichen und die unverhältnismäßig große ökologische Einschnitte bedeuten.

Nach erfolgtem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung werden wir den Hessischen Landtag abschließend informieren. – Vielen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich bedanke mich. – Ich rufe nun den Vertreter der Stadt Seligenstadt, Herrn Bürgermeister Wenzel, auf.

Bürgermeister **Rolf Wenzel:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Die Stadt Seligenstadt ist in dem Mediationsverfahren nicht enthalten. Jetzt fragen Sie sich sicherlich, weshalb ich mich vor dem Parlament äußere.

Auch wir sind von dem Fluglärm tangiert. Die Diskussion in Seligenstadt über die Erweiterung des Flughafens findet natürlich auch bei uns Gehör. Aus diesem Grunde stehe ich hier.

Ich wiederhole jetzt nicht die zahlreichen Argumente, die heute Morgen vorgetragen worden sind, sondern ich beantrage für das Verfahren die Durchführung einer Gesamtbelastungsuntersuchung für das Rhein-Main-Gebiet, weil diese nach unserer Auffassung erforderlich ist.

Die Gesamtbelastungsuntersuchung stellt dar, wie auch die Menschen, die außerhalb des Mediationsverfahrens wohnen, belastet werden. Dies halten wir für unbedingt erforderlich. Deshalb beantrage ich für das Verfahren, dass diese Untersuchung

erfolgt, bevor die Landesregierung eine endgültige Entscheidung trifft.

Meine Damen und Herren, ich bedanke mich für Ihr Zuhören.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Wenzel.

Es folgt nun die Anhörung der Gemeinde Sulzbach (Taunus). Ich habe aber noch nicht Herrn Bürgermeister Uhrig gesehen. Ist der Gemeindevertreter, Herr Horst Schmitt diel anwesend? – Das scheint nicht der Fall zu sein.

Dann kommen wir zur Anhörung der Gemeinde Walluf, die durch Herrn Bürgermeister Knode vertreten wird. Ist Herr Knode anwesend? – Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Ist Herr Bürgermeister Rohrbach als Vertreter der Stadt Weiterstadt anwesend? – Das scheint auch nicht der Fall zu sein.

Dann kommen wir zur Anhörung der Landkreise. Ist ein Vertreter des Main-Kinzig-Kreises anwesend? – Herr Pipa, Sie haben das Wort.

Kreisbeigeordneter **Erich Pipa:** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Flughafen Frankfurt nimmt nicht nur in der Region Rhein-Main, sondern europaweit in vielerlei Hinsicht eine hervorragende Stellung ein. Kennzeichen hierfür sind die auf dem Flughafen beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Neben den positiven Auswirkungen des Flughafens als Arbeitgeber und auch als Wirtschaftsfaktor müssen allerdings auch im Main-Kinzig-Kreis große Teile der Bevölkerung der Altkreise Gelnhausen und Hanau Nachteile in Form von Fluglärm in Kauf nehmen. Konkret werden nach einer Untersuchung der Gesellschaft für Messtechnik derzeit 69.000 Bürgerinnen und Bürger belästigt, 22.000 von ihnen erheblich.

Verstärkt werden diese Beeinträchtigungen durch eine im Frühjahr 1999 von der Deutschen Flugsicherung vorgenommene Absenkung des Luftraums. Die geringen Flughöhen sind mit den ungewöhnlich kleinen Anflugwinkeln der Flugzeuge von 1,3 bis 1,5 Grad erklärbar. Fachleute bestätigen uns, dass dieser Winkel ohne weiteres auf rund drei Grad erhöht werden könnte. Dieses wäre das so genannte NESS-Anflugverfahren.

Aufgrund der bereits bestehenden Fluglärmbelastung der Bürgerinnen und Bürger des Main-Kinzig-Kreises ist die geplante Erweiterung des Flughafens Frankfurt kritisch zu begleiten. Wir vom Kreisausschuss haben ein Gutachten in Auftrag gegeben, um

zu untersuchen, ob und welche Auswirkungen die möglichen Ausbauvarianten Südbahn, Nordostbahn und Nordwestbahn auf den Main-Kinzig-Kreis haben werden.

Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, dass die verschiedenen Planungsvarianten den Main-Kinzig-Kreis in unterschiedlicher Weise treffen würden. Die so genannte Südbahn – Variante 13 – würde für den Main-Kinzig-Kreis die ungünstigste Möglichkeit darstellen. Die Belästigung würde hier laut Prognose um rund 21 % zunehmen. Beim Bau der Nordostbahn – Variante 9a – würde dieser Zuwachs voraussichtlich bei rund 20 % liegen. Der geringste Anstieg des Fluglärms ist von der Nordwestbahn – Variante 9b – zu erwarten. Hier gehen die Gutachter von einem Anstieg der Belästigung in Höhe von rund 15 % aus.

Insgesamt, meine Damen und Herren, ist somit festzustellen, dass der geplante Ausbau des Rhein-Main-Flughafens für die Bevölkerung des Main-Kinzig-Kreises in jedem Fall eine Mehrbelastung von 15 bis 20 % bedeuten wird. Die Entscheidung über Ausbau oder Nichtausbau bis zum Jahre 2015 wird hessenweit nach den Angaben 180.000 bis 250.000 Arbeitsplätze betreffen. Der Flughafenbau scheint für die positive wirtschaftliche Entwicklung der Region Rhein-Main notwendig zu sein.

Um die ökonomischen Erfordernisse mit einer möglichst hohen Lebensqualität in Einklang zu bringen, schließt sich der Main-Kinzig-Kreis den durch die Mediatoren ausgesprochenen Empfehlungen an, die da kurz lauten: Ausnutzung aller Möglichkeiten zur Optimierung des vorhandenen Systems; Nachtflugverbot; Abschließen eines Anti-Lärm-Paktes, worüber aber nicht weiter gesprochen werden sollte, sondern es muss endlich mit konkreten Maßnahmen begonnen werden; Einrichtung eines so genannten regionalen Dialogforums. Sie erwarten ja auch, dass in Kürze endlich entsprechende Vorschläge gemacht werden, damit wir als Betroffene mit den Verantwortlichen - den Politikern, der Flughafen AG und der Deutschen Flugsicherung - diskutieren können.

Noch eines: Um die nach eigenen Aussagen immer an einem Interessenausgleich interessierte Flughafen AG an der Ernsthaftigkeit ihrer Aussagen messen zu können, fordert der Main-Kinzig-Kreis zusätzlich die sofortige Realisierung der derzeit bereits möglichen Maßnahmen zur Verringerung des Fluglärms wie die zuvor beschriebene Anhebung des Luftraums und des Anflugwinkels für landende Maschinen. – Ich bedanke mich.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Schönen Dank. - Der Landkreis Darmstadt-Dieburg wird durch Frau Hofmann vertreten.

Kreisbeigeordnete **Doris Hofmann**: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg hat in seiner Sitzung am 3. April zum Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt folgenden Beschluss gefasst, der dem Landtag zum heutigen Hearing auch schriftlich vorliegt:

Erstens. Das Ergebnis der Mediation ist von der Landesregierung an den folgenden Kriterien zu messen. Sie dienen als Maßstab sowohl für die Verbesserung des laufenden Betriebs als auch für die Beurteilung unterschiedlicher Vorschläge zur Erhöhung der Kapazität:

– Einführung eines strikten Nachtflugverbotes in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr und Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Das Messnetz zur konkreten Feststellung der realen Lärm-entwicklung ist auszubauen. Die Messergebnisse sind regelmäßig zu veröffentlichen. Einhaltung des von den Mediatoren vorgeschlagenen Vorsorgewertes des Dauerschallpegels von 60 dB(A) (gerechnet nach LAI) durch festgelegte Lärmkontingente.

– Überprüfte Optimierung der An- und Abflugverfahren mit dem Ziel, durch Bündelung und Streuung die vorgegebenen Lärmkontingente nicht zu überschreiten.

– Minimierung der Schadstoffemissionen, Schutz des Waldbestandes in der Rhein-Main-Region.

– Eine Strategie zur Sicherung zusätzlicher Beschäftigung von mindestens 1.000 Stellen pro Million zusätzlicher Passagiere, mit Schwerpunkt auf gewerbliche Beschäftigung.

– Verlagerung von Flugverkehr auf andere Flughäfen und die Bahn.

– Die Mehrheit des Eigentums an der FAG muss in öffentlicher Hand bleiben, die Mitarbeiter sollen an dem Unternehmen beteiligt werden.

– Kompensationsmaßnahmen für die betroffenen Kommunen und die Bevölkerung wie baulicher Schallschutz für private und öffentliche Gebäude. Finanzierung einer Belastungsstudie für die in der Region lebenden

Menschen und Erstellung eines Generalverkehrsplans für den durch den Flughafen verursachten Verkehr.

Zweitens. Der Kreistag erwartet, dass die Landesregierung und die FAG eine Entwicklungsplanung für den Flughafen vorlegen, die diesen Kriterien entspricht. Nur so kann ein relativer Ausgleich zwischen dem Interesse am Schutz vor Lärm und Belastung einerseits und dem Wunsch nach wirtschaftlicher Entwicklung der Region, insbesondere im Hinblick auf zusätzliche, angemessen bezahlte Beschäftigung hergestellt werden.

Drittens. Der Kreistag fordert von der Landesregierung, ein transparentes Verfahren zur Prüfung der Ausbauvarianten und Standortentscheidungen unter Beteiligung der Regionen zu gewährleisten.

Ich danke Ihnen für Ihr Interesse.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Vielen Dank. – Ich rufe den Hochtaunuskreis auf, den Herr Haibach vertritt. Bitte schön.

Herr **Holger Haibach**: Frau Vizepräsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Kreis Ausschuss des Hochtaunuskreises hat auf Beschluss des Kreistages einen Bericht über die Auswirkungen des geplanten Ausbaus des Flughafens Frankfurt am Main auf den Hochtaunuskreis vorgelegt. Dieser Bericht ist den zuständigen Fachausschüssen zur Beratung zugegangen. Da noch keine endgültige Beratung erfolgt ist und da der Kreistag des Hochtaunuskreises auch erst heute Mittag in einer Sitzung über die Stellungnahme des Hochtaunuskreises zum Landesentwicklungsplan einen Beschluss fassen wird, kann hier noch keine endgültige Stellungnahme erfolgen.

Ich will nur ganz kurz sagen, dass sich aus dem den Ausschüssen vorgelegten Bericht zwei Dinge ergeben: Einmal geht es um die Frage der Lärmbelastung. Der Hochtaunuskreis wird durch einen eventuellen Ausbau – egal in welcher Variante –, was seine Lärmbelastung angeht, nicht mehr als in bisherigem Maße betroffen sein. Das gilt sowohl für das bisher geltende Fluglärngesetz als auch für den Vorsorgewert von 60 dB(A).

Zweitens geht es um die Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte. Es ist so, dass im Moment, was den Hochtaunuskreis angeht, ungefähr 3.500 bis 4.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt mit dem Flughafen zusammenhängen und dass durch den Ausbau des Flughafens eine starke Verbesserung

im Hinblick auf Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte erwartet wird. Das wird, denke ich, in Bezug auf die weiteren Stellungnahmen des Hochtaunuskreises zum Flughafenausbau eine große Rolle spielen. – Ich danke Ihnen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Schönen Dank, Herr Haibach. – Der Main-Taunus-Kreis wird durch Herrn Landrat Gall vertreten.

Landrat **Berthold Gall**: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Main-Taunus-Kreis und seine Städte an der Mainschiene – Flörsheim, Hattersheim und auch Hofheim – gehören zu den Gebieten, die durch den Flughafen Frankfurt am meisten belastet sind. Bürger und Politik tragen und ertragen dies, weil sie sich der Gesamtverantwortung bewusst sind oder bisher bewusst waren. Aus dieser abgewogenen und verantwortungsbezogenen Position heraus hat der Main-Taunus-Kreis zur Entwicklung des Flughafens bisher eine grundsätzlich positive Haltung an den Tag gelegt.

Die Grenze, weitere Belastungen mitzutragen und zu verantworten, ist dann erreicht, wenn das Wohl, die Gesundheit und die zukünftige Entwicklung des Kreises im Elementaren bedroht werden. Eine Bedrohung ist es für uns, wenn Flughöhen von 239 m und weniger in Abständen von wenigen Sekunden am Tage keine Gespräche mehr möglich machen, wenn Lärm und Emissionen ein normales Leben und Arbeiten tagsüber einschränken und wenn den Menschen die Nachtruhe geraubt wird.

Kreisausschuss und Kreistag haben die Mediation und das Verfahren sehr intensiv verfolgt. Sie sagen allen Dank, die an der Mediation teilgenommen haben. Wir haben dazu parteiübergreifend am 3. April Beschlüsse gefasst, die Ihnen bekannt sind. Ich komme nun zu den wesentlichen Beschlüssen. Die essenziellen Punkte sind die folgenden:

Erstens. Der Ausbau des Frankfurter Flughafens – insbesondere die Nordbahn-Variante – verletzt die elementaren Interessen des Kreises und seiner Einwohner in den Städten und Gemeinden.

Zweitens. Der Main-Taunus-Kreis spricht sich mit aller Entschiedenheit gegen eine weitere Verfolgung und Realisierung der so genannten Nordbahn-Varianten sowie die zivile Nutzung des Flughafens Erbenheim aus.

Drittens. Die Auswirkungen auf weite Teile der Bevölkerung in den überflogenen Siedlungsgebieten des Main-Taunus-Kreises – insbesondere was Lärm und Sicherheit angeht – übersteigen jedes

zulässige bzw. zumutbare Maß. Soweit die Kerninhalte der Ihnen vorliegenden Beschlüsse.

Die Frage, welche Überflughöhe tolerabel oder noch tolerabel ist, konnte im Mediationsverfahren wissenschaftlich nicht beantwortet werden. Ich beziehe mich auf viele meiner Vorredner. 239 m über Flörsheim oder weit unter 200 m über Hattersheim-Eddersheim – das hat der Bürgermeister gesagt – sind nicht mehr innerhalb der Toleranzgrenzen, sondern unzumutbar. Bis heute gibt es keine vergleichbaren Wohngebiete in Deutschland – auch nicht in der Umgebung –, denen dies zugemutet wird. Die bisher bekannten Optimierungsverfahren haben für die Nordwest-Variante keine Verbesserungen gebracht. Wir lehnen sie deshalb konsequent ab. Bei der Nordbahn liegt jedes Anflugerignis – das ist unbestreitbar – bereits in der Planung über 70 dB(A). Über die Messungen müsste man separat diskutieren.

Bei der Unbestimmtheit des Fluglärmsgesetzes von 1971 kommen – das ist absehbar – erhebliche Schadensersatzansprüche auf die Maßnahmenträger zu. Der Kreistag fordert daher erstens, Maßnahmen des Anti-Lärm-Paketes unverzüglich umzusetzen. Nachtflugbeschränkungen sind jetzt zu verschärfen. Eine Kernnachtruhe zwischen 23 Uhr und 5 Uhr ist einzuhalten, und es sind schnell und rechtsverbindlich Nachtflugverbote – als Vorleistung des Flughafens – festzulegen. Das alles wurde angesprochen: Überprüfung der Punkt-zu-Punkt-Flugverbindungen, Urlaubs- und Charterflüge. Frachtverkehr und Nachtpoststern sollten vom Flughafen Frankfurt auf den Flughafen Hahn verlagert werden, um dadurch mehr Hub-Funktion zu schaffen. Das geforderte Nachtflugverbot sollte eingeführt werden.

Darüber hinaus machen wir massive Bedenken gegen die bisher vorliegenden, weiteren von der Mediation behandelten Ausbauformen außerhalb des bestehenden Flughafenareals geltend, weil die damit zusammenhängenden Flugrouten und Überflugfrequenzen, die Start- und Landeverteilungen bei verschiedenen Wetterlagen, die Auswirkungen der Rückverlagerung der Flugbewegungen von der Startbahn West auf die Ost-West-Achse und die Auswirkungen der Erschließungsmaßnahmen des Straßenverkehrs auf das gesamte Rhein-Main-Gebiet noch nicht – auch was das gesamte Gefahrenpotenzial angeht – hinreichend untersucht wurden.

Die gesundheitlichen Folgen der Lärmwirkungen wurden bisher im Hinblick auf den konkreten Sachverhalt noch nicht wissenschaftlich untersucht. Der Kreis kann es deshalb als Schulträger nicht zulassen, dass an diversen Grundschulen, Haupt-

schulen und weiterführenden Schulen kein ungestörter Schulbetrieb möglich ist. Darauf müssen wir mit allen juristisch zur Verfügung stehenden Mitteln bzw. Möglichkeiten reagieren, denn die Gesundheit steht im Vordergrund.

Die materiellen Gesichtspunkte sind nachrangig, aber auch nicht ohne Interesse. Für den Main-Taunus-Kreis – das gilt auch im Hinblick auf die Expertenanhörung im Landtag – sind viele, viele Fragen offen geblieben. Sie müssen vor einer Entscheidung eindeutig beantwortet und verantwortlich begründet werden.

Das von der FAG bei der Anhörung vom 10. bis 12. Mai vorgeschlagene Zehn-Punkte-Programm wird in seinen Grundzügen begrüßt und ist umzusetzen. Es zeigt, dass es Alternativen gibt, die im Hinblick auf die bisherigen Ausbauplanungen nicht besprochen wurden. Hier wird auch ganz klar: Not macht erfinderisch. Die neu aufgekommene Diskussion um die Atlanta-Variante bzw. eine fünfte Bahn konterkariert das Mediationsergebnis und zeigt, dass es bald – dies wurde heute mehrfach vorgetragen – erneut Diskussionen über einen weiteren Ausbau geben wird.

Auch Lufthansa-Chef Weber hat in diesen Tagen deutlich gemacht, dass bald das Ende der Fahnenstange erreicht wird. Deshalb haben wir berechtigte Zweifel, denn die Grenzen von Frankfurt sind – auch im Hinblick auf den globalen Wettbewerb – bereits jetzt zu erkennen. Nur ziehen wir andere Konsequenzen. Innerhalb des Flughafens gibt es noch genügend Potenziale, den Anforderungen gerecht zu werden. Wie schnell sich Unternehmensziele ändern, erleben wir doch täglich im Rahmen der New Economics, die den Zwang der Rationalisierung unaufhaltsam vor den Erhalt von Arbeitsplätzen stellen. Auch hierzu müssen Fragen für die Bürgerinnen und Bürger beantwortet werden.

Das ist für uns der Beweis, dass diese Pläne bzw. dieser Stand der Überlegungen noch nicht ausgereift und entscheidungsfähig sind. Deshalb sind vor einem Ausbau diese Sachverhalte zu klären.

Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren, nehmen Sie bitte wahr, dass den Menschen die Gesundheit, ihre Familie, ihr Eigentum und ihre Lebensumstände jetzt und in der Zukunft wichtiger sind als politische und auch unternehmenspolitische Zielsetzungen. – Danke schön.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Gall. – Als Vertreterin des Landkreises Mainz-Bingen spricht nun Frau Leyendecker.

Frau **Cordelia Leyendecker**: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Stellvertretend für das Anliegen aller betroffenen Gemeinden im Landkreis Mainz-Bingen möchte ich Ihnen eine Erklärung des Rates der Verbandsgemeinde Nieder-Olm zum Ausbau des Frankfurter Flughafens verlesen, bei der es insbesondere um die wesentliche Auswirkung der dadurch zu erwartenden Zunahme des Fluglärms auch über Mainz und Rheinhessen geht.

Die Verbandsgemeinde Nieder-Olm als eine vom Fluglärm wesentlich betroffene Kommune der linksrheinischen Region Rhein-Main konnte ihre Belange nicht in das Mediationsverfahren zur Entwicklung des Frankfurter Flughafens einbringen. Der Flughafen Frankfurt ist für die Rhein-Main-Region – und damit auch für die Verbandsgemeinde Nieder-Olm – ein wichtiger infrastruktureller Standortvorteil. Die möglichen Vorteile durch weiteres Wachstums des Flughafens müssen aber kritisch gegen die damit verbundene Einschränkung der Lebensqualität in der Region abgewogen werden. Weder der Fluglärm noch die sonstigen Beeinträchtigungen der Umwelt machen an Länder- oder Verwaltungsgrenzen Halt. Wenn die Analysen der Mediationsgruppe aufzeigen, dass die Stadt Mainz bei allen diskutierten Varianten der Erweiterung des Flughafens um zusätzliche Lande- und/oder Startbahnen die hauptbetroffene Kommune außerhalb des Landes Hessen ist, dann trifft dies in gleicher Weise auf die unmittelbar an die Landeshauptstadt angrenzenden Gemeinden zu. Der Rat der Verbandsgemeinde Nieder-Olm fordert daher die Berücksichtigung der Belange der Verbandsgemeinde Nieder-Olm bei den weiteren Entscheidungsprozessen.

Eine Weiterentwicklung des Frankfurter Flughafens ist nur unter der Prämisse zu vertreten, dass die nachhaltige und tragfähige Entwicklung der Region dadurch nicht beeinträchtigt wird. Eine weitere Zunahme der Fluglärmbelastung ist für die Verbandsgemeinde Nieder-Olm nicht akzeptabel. Eine erheblich gesteigerte Lärmbelastung ist unter den derzeitigen Gegebenheiten zwangsläufige Folge beim Bau einer Nordlandebahn, einer zusätzlichen Südbahn sowie bei der zivilen Nutzung des Flughafens Wiesbaden-Erbenheim.

Erstens. Die Entscheidungsträger müssen deshalb eine Lösung finden, die erstens den Schutz der Nachtruhe der Bürgerinnen und Bürger der Verbandsgemeinde Nieder-Olm durch ein Nachtflugverbot eindeutig gewährleistet.

Zweitens. In der sonstigen Zeit – frühmorgens und spätabends – muss der Fluglärm insbesondere in

den sensiblen Randbereichen durch technische und organisatorische Maßnahmen wie optimierte An- und Abflugverfahren und eine stärkere Gebührenspreizung nach gemessener Lärmentwicklung minimiert werden.

Drittens müssen feste Messstationen eingerichtet werden. Mindestens aber muss der regelmäßige Einsatz einer mobilen Mess-Station gewährleistet sein.

Viertens. Für lärmbelastete Bereiche muss die Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

Fünftens. Für in ihrer Entwicklung beeinträchtigte Gebietskörperschaften und deren Anwohner müssen angemessene Entschädigungen bzw. Kompensationsmaßnahmen sichergestellt sein.

Sechstens. Die Finanzierung der für den Zubringerverkehr erforderlichen Infrastruktur – insbesondere des öffentlichen Personennahverkehrs – muss verbessert werden.

Siebtens. Zukunftssicher, d. h. langfristig, muss der Bau zusätzlicher Start- und Landebahnen abgeschlossen werden.

Achtens. Die Möglichkeit der stärkeren Nutzung des Flughafens Hahn muss vorgesehen werden.

Solange diese Forderungen nicht erfüllt sind, behält sich die Verbandsgemeinde Nieder-Olm vor, rechtliche Schritte gegen die Beeinträchtigung ihrer Belange durch die Fluglärmbelastung einzuleiten. Gleichzeitig erklärt sie sich mit all den Städten, Gemeinden und Initiativen solidarisch, die ebenfalls geneigt sind, mit legalen Maßnahmen dieser Entwicklung entgegenzuwirken. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Schönen Dank, Frau Leyendecker. – Der Landkreis Offenbach wird durch Herrn Landrat Peter Walter vertreten.

Landrat **Peter Walter**: Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zunächst einmal recht herzlichen Dank, dass auch der Landkreis Offenbach kurzfristig zu dieser Anhörung geladen wurde, um die Interessen von 330.000 Menschen in der Region hier im Landtag einmal darzustellen und wahrzunehmen. – Zur Frage eines Flughafenbaus habe ich mich für den Kreis Offenbach in meiner Stellungnahme an den Landtag vom 05.04.2000 bereits geäußert. Dazu gibt es auch vom 29.12. des letzten Jahres eine Resolution der Bür-

germeister des Kreises Offenbach, die ich an den Herrn Ministerpräsidenten und auch den Herrn Landtagspräsidenten übermittelt habe.

Aufgrund aber der neueren Erkenntnisse der Anhörung im Landtag, der Äußerungen eines Mitglieds der Regierungskoalition in der letzten Woche sowie auch der Vorlage des Zehn-Punkte-Papiers von Herrn Dr. Bender im Rahmen der Anhörung – ich fand das recht interessant – habe ich meine Stellungnahme wie folgt zu präzisieren: Der Flughafen ausbau ist nach meiner Auffassung derzeit nicht entscheidungsreif. Ich möchte das wie folgt begründen:

Erstens. Wenn die Flughafen AG zum Hearing des Hessischen Landtags im Mai ein Zehn-Punkte-Programm vorlegt, in dessen Mittelpunkt a) die Nutzung anderer Standorte wie z. B. Hahn, b) die Förderung anderer Verkehrsträger wie z. B. der Bahn und c) verschiedene Initiativen zur Vermeidung und Verminderung von Fluglärm z. B. Nachtflugbeschränkungen stehen, wird deutlich, dass Alternativkonzepte vorliegen, diese aber noch nicht in die Realität umgesetzt worden sind.

Zweitens. Ausgehend von den rund 440.000 Flugbewegungen im Jahr 1999 – davon waren 41,2 % Überflüge über dem Kreis Offenbach – werden wir bei einer Steigerungsrate zwischen 2,8 und 5% bereits im Jahr 2002 bzw. 2003 die Schwelle von 500.000 Flugbewegungen überschritten haben, aber es wird mit Sicherheit noch keine Erweiterung realisiert sein. Als wirtschaftlich denkendes und vorausschauendes Unternehmen muss die Flughafen AG daher Szenarien für die Abwicklung des Flugverkehrs schon vorausschauend in ihrer Planung haben, die gleichzeitig verträgliche Alternativen für die gesamte Rhein-Main-Region bieten.

Drittens. Daher fordern wir, diese Alternativen, die bereits im Zehn-Punkte-Programm der Flughafen AG angedeutet werden, zu konkretisieren und auch weitere Optimierungen – z. B. weitere Vernetzung mit anderen Standorten und Verkehrsträgern – zu untersuchen. Dies ist gerade im Hinblick auf den Flughafen Hahn nach meiner Auffassung nicht eindeutig und exakt geschehen.

Viertens. Die FAG hat mit der Vorlage ihres Zehn-Punkte-Programms indirekt auch Versäumnisse eingeräumt. Wir fordern daher unabhängig von der Frage eines Ausbaus im Interesse der betroffenen Bevölkerung bei uns in der Region die konsequente und zügige Umsetzung dieses Zehn-Punkte-Programms.

Fünftens. Solange nicht alle Fakten auf dem Tisch liegen, halte ich eine Entscheidung für einen Ausbau deshalb nicht für vermittelbar. Die laufende öffentliche Diskussion zeigt, dass es bei den Anliegern des Flughafens Frankfurt so gut wie keine Bereitschaft gibt, zusätzliche Lärmbelastungen durch die steigende Zahl der Flugbewegungen in Kauf zu nehmen. Angst und Sorge vor gesundheitlichen Folgeschäden konnten auch bislang von niemandem ausgeräumt werden.

Die Mediationsgruppe weist in ihrem Bericht darauf hin, dass zu dem Themenbereich der Gesundheit, der heute Morgen bei der Stellungnahme der anderen Gebietskörperschaften eine große Rolle spielte, weitere Forschungsarbeiten notwendig sind. Auch bei der Anhörung im Mai konnte in der zur Verfügung stehenden Zeit von rund 60 Minuten dieser immens wichtige Themenkomplex nicht abschließend behandelt werden.

Ich halte es daher vor dem Hintergrund vieler offener Fragen für nicht vertretbar, bei diesem komplexen Entscheidungsprozess über die Köpfe der Betroffenen hinweg eine Entscheidung von solcher Tragweite für die ganze Region durchzusetzen, während wir auf Landesebene über den Bau von dringend notwendigen Umgehungsstraßen in manchen Fällen bereits 20 Jahre oder mehr diskutieren. Dies ist den betroffenen Anliegern um den Flughafen herum nicht zu vermitteln. Vor diesem Hintergrund ist meiner Auffassung nach zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Bau einer Nordbahn ebenso wie der Bau einer Südbahn abzulehnen.

Lassen Sie mich noch zwei Anmerkungen machen, die sich auf die heute geführte Diskussion beziehen. Wir müssen vermeiden, dass wir mit Totschlagsargumenten – wie z. B. mit dem Argument Arbeitsplatz – arbeiten. Der Kollege Quilling hat dazu heute Morgen schon ausführlich Stellung genommen. Ich möchte aber drei Aspekte nennen, die bisher noch nicht untersucht worden sind, wenn wir auf die wirtschaftlichen Effekte einer Flughafenerweiterung am Standort Frankfurt zu sprechen kommen: Zunächst einmal geht es um die externen Kosten und zweitens um die Wertverluste bei Immobilien, die auch für die Bevölkerung eine bedeutende Rolle spielen. Drittens geht es um negative regional-ökonomische Effekte durch Wegzug der Bevölkerung, Abwerbung von Arbeitsplätzen und andere Dinge mehr. Diese wichtigen Punkte müssen und sollen auch untersucht werden, damit man eine tragfähige Entscheidung treffen kann.

Wir sollten die Ängste, die Sorgen und die Nöte der Betroffenen sehr, sehr ernst nehmen. Aus vielen Gesprächen mit den Bürgern in unserem Kreis habe

ich festgestellt, dass diese bislang die Belastungen des Flughafens Frankfurt am Main klaglos getragen haben. Sie hatten auch bisher großes Verständnis für alle Bewegungen am Flughafen gehabt. Auch hatten sie – ich sage das ganz bewusst mit Blick auf Herrn Oeser – ein großes Zutrauen in das Mediationsverfahren.

Als dann allerdings nach Abschluss des Mediationsverfahrens – ich möchte das jetzt nicht werten – Fehler gemacht bzw. Äußerungen getroffen wurden, die jeglicher Grundlage entbehrten – entbehren mussten, wenn man die Untersuchungsergebnisse aufmerksam gelesen hatte –, begannen die Menschen, das Zutrauen zu diesem Verfahren zu verlieren. Und nichts ist in einer Demokratie schlimmer, als Zutrauen zu einem formellen Verfahren, das demokratisch abgewickelt wird, zu verlieren. Deshalb sollten wir bei der weiteren Diskussion alles dafür tun, dass dieses Zutrauen zu einem ordnungsgemäßen Verfahren wiederum gefördert wird.

Ich komme abschließend zu dem Totschlagsargument. Ich war nicht – wie der Umlandverbandsdirektor – in Cannes. Dieses Privileg hatte ich als Landrat nicht. Aber ich habe sehr viel damit zu tun, dass Unternehmen unabhängig vom Flughafen aus unserem Kreis wegziehen, weil eine Unternehmensentscheidung dieses so bedingt. Ich habe aber auch sehr viele Gespräche mit Unternehmen geführt, die sich bei uns ansiedeln wollen und auch werden, bei denen aber an allererster Stelle – nachzulesen übrigens bei der Untersuchung des Umlandverbandes; ich rege an, sie nachzulesen – die Frage gestellt wird: Welche weichen Standortkriterien haben wir denn noch aufzubieten? Haben wir eine Umwelt, in der es sich lohnt zu leben? Können wir die Menschen dort in der Freizeit beschäftigen? Es gibt noch viele andere Dinge mehr. Auch dieses sollten wir bei einer Entscheidung berücksichtigen. – Ich bedanke mich.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Schönen Dank, Herr Walter. – Der Vertreter des Rheingau-Taunus-Kreises, Herr Landrat Röttger, hat das Wort.

Landrat **Bernd Röttger**: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Unser Kreis – das schicke ich ganz bewusst voraus – gehört zu denjenigen, in denen nur in wenigen Teilbereichen überhaupt geringe Lärmbelastungen zu registrieren sind. Aber unsere 17 Städte und Gemeinden gehören zu denen, die in hohem Maße von der Nähe zum Frankfurter Flughafen profitieren. Viele unserer Bürgerinnen und Bürger arbeiten am Flughafen Frankfurt oder in Betrieben, die davon abhängig sind, dass der Frankfurter Flughafen seine Drehscheibenfunktion erhal-

ten kann. Das gilt auch für zahlreiche Betriebe in unserem Kreis, vor allem für Hightech-Betriebe. Herr Kollege Walter, auch unsereins spricht mit Unternehmen. Wir haben gerade erst bei einem Betrieb die Schaffung von 80 Arbeitsplätzen gehabt. Das geschah in Konkurrenz zu Irland. Möglich war das, weil hinsichtlich des Frankfurter Flughafens die Drehscheibenfunktion gegeben ist. Wäre sie nicht mehr gegeben gewesen, wären diese Arbeitsplätze in Irland und nicht im Rheingau-Taunus-Kreis entstanden. Das Gleiche gilt aber auch beispielsweise für das Hotel- und Gaststättengewerbe im Rheingau, das ebenfalls auf diesen Anschluss angewiesen ist.

Der Weg des Mediationsverfahrens wird von uns begrüßt. Ich teile allerdings die Kritik des Offenbacher Oberbürgermeisters, dass nicht mehr Varianten untersucht worden sind. Ich hätte der Region eine Variante gewünscht, die länger als nur eine Generation trägt.

Beschlüsse des Kreisausschusses und des Kreistages sowohl zum Ausbau als auch zu den verschiedenen Varianten gibt es nicht. Allerdings hat der Kreisausschuss am 22. Dezember 1999 den Austritt aus der Arbeitsgemeinschaft gegen die zivile Nutzung des Flughafens Erbenheim beschlossen. Das wäre die Variante, von der wir noch am stärksten betroffen wären. Wir haben allerdings den Austritt erklärt, weil die getroffene Festlegung gegen die zivile Nutzung dem Prinzip der Offenheit des Mediationsverfahrens widerspricht.

Der Kreisausschuss hat gleichzeitig deutlich gemacht, dass er einen Ausbau des Frankfurter Flughafens – in welcher Form auch immer – im Interesse der Region für zwingend notwendig hält. Wir unterstützen alle Bemühungen zur Lärminderung wie auch die Verlagerung von Luftfracht- und Charterverkehr auf den Flughafen Hahn. Deshalb unterstützen wir auch, dass möglichst zügig und konsequent die Möglichkeit der Verbindung mit einer Magnetschwebbahn geprüft wird.

Die Drehscheibenfunktion des Frankfurter Flughafens – das ist allerdings meine feste Überzeugung – wird ohne einen Ausbau auch über den Zaun hinaus nicht möglich sein. Daher hoffe und wünsche ich, dass die Hessische Landesregierung und letztendlich der Landtag möglichst bald eine positive Entscheidung treffen werden, weil allein das Unterbleiben einer zügigen Entscheidung aus meiner Sicht für die Region zu nachteiligen Entwicklungen führen wird.

Als Landrat eines Kreises, der – ich sagte es schon – von den Lärmauswirkungen nur in ganz geringem

Maße tangiert ist, trete ich allerdings auch dafür ein, dass die Landesregierung den belasteten Gemeinden in besonderer Weise Unterstützung zuteil werden lässt. Das muss weit über aktiven und passiven Lärmschutz hinausgehen.

Mein Appell geht allerdings auch an die Flughafenrainer, dann für die Zukunft zu akzeptieren, dass eine Besiedlung immer weiter hinein in An- und Abflugrouten nicht mehr erfolgen kann. Wir dürfen nicht – wie in der Vergangenheit geschehen – die Probleme der Zukunft bereits in der Gegenwart produzieren.

Frau Präsidentin, ich möchte, wenn Sie gestatten, am Schluss noch eine Erklärung für die CDU-Fraktion in der Regionalen Planungsversammlung abgeben, deren Vorsitzender hier nicht mehr anwesend sein kann. Die CDU-Fraktion in der Regionalversammlung Südhessen hat einmütig das Ergebnis des Mediationsverfahrens begrüßt und sich ebenso einmütig für den Ausbau des Frankfurter Flughafens ausgesprochen. – Ich bedanke mich.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Röttger. – Für den Wetteraukreis spricht nun Frau Götz.

Frau **Marion Götz:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Der Wetteraukreis hat eine schriftliche Stellungnahme abgegeben. Auf die Möglichkeit einer ergänzenden mündlichen Stellungnahme verzichtet er. Die schriftliche Stellungnahme kann im Internet nachgelesen werden. – Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Damit haben wir die Anhörung der betroffenen Landkreise abgeschlossen. Wir kommen jetzt zu den Gemeindeverbänden. Der Umlandverband wurde schon gehört. Für die CDU-Fraktion der Regionalversammlung Südhessen wurde eine Stellungnahme abgegeben. Für die SPD hat nun Frau Auer das Wort.

Frau **Inge Auer:** Sehr geehrte Frau Vizepräsidentin, verehrte Damen und Herren! Ich spreche für die SPD-Fraktion der Regionalversammlung und bedanke mich für die Einladung. Sie haben neun Themenbereiche vorgegeben. Aus raum- und regionalplanerischer Sicht werde ich zu drei Gruppen Stellung nehmen.

Entgegen der Ausbauformulierung im LEP sprechen wir uns für Folgendes aus: Notwendige Kapazitätssteigerungen sind durch Binnenoptimierung und/oder Zusammenarbeit bestehender Verkehrs- oder Zivillughäfen sicherzustellen. Wir sehen in

der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern bisher bei weitem nicht ausgeschöpfte Entwicklungspotenziale für Rhein-Main. Die Einführung eines Nachtflugverbotes ist dabei unabdingbare Voraussetzung jedweder Kapazitätssteigerung. Bedenken Sie bitte: Diese Kapazitätssteigerung findet täglich statt.

Diese beiden Beschlüsse hat der Haupt- und Planungsausschuss in der vergangenen Woche mit Stimmenmehrheit beschlossen.

Die derzeit laufende Variantendiskussion verdient noch eine besondere Betrachtung aus raumordnerischer und regionalpolitischer Sicht. Wir halten es für unverantwortlich, dass für den gesamten Bereich Wald, Natur, Kleinklima im Rahmen der Mediation kein einziges Gutachten vorliegt, sondern lediglich eine Recherche. Wir halten den Umgang, der mit dem Planungsinstrument Bannwald seitens der Hessischen Landesregierung und der Ausbaubefürworter angesteuert wird, geradezu für abenteuerlich und absolut planungsuntauglich. Mit der Zerstörung des Bannwaldes für wirtschaftliche Interessen werden Sie Dämme – nicht nur im Rhein-Main-Gebiet, sondern in der gesamten Republik – einreißen.

Wir halten weiterhin an der 60 dB(A)-Zone zur Festlegung der Siedlungsbeschränkungsbereiche fest. Dies ist keine Erfindung oder Willkür, sondern wir folgen damit der Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung zum Schutze der Bevölkerung vor Fluglärm vom 16. September 1998. Diesem raumordnerischen Gestaltungsauftrag der bundesdeutschen Raumordnungsminister sind wir – nicht nur die SPD-Fraktion, sondern die gesamte Regionalversammlung Südhessen – mit der Beschlussfassung zum Regionalplan am 10. Dezember 1999 gefolgt.

Wir fordern den hessischen Raumordnungsminister auf – ich bin besonders froh, dass er jetzt da ist –, dies ebenfalls in Bezug auf den Landesentwicklungsplan zu tun, ohne aber weiterhin zu vergessen, dass durch die ständig erhöhte Anzahl der Flugbewegungen und die dadurch ständig größer werdenden Flächen Ersatzsiedlungsflächen beispielsweise im Main-Taunus- und Hochtaunuskreis oder auch im südlichen Starkenburg zu schaffen sind. Solche raumbedeutsamen Beschlüsse verdienen es, als landesplanerisches Ziel Entfaltungswirksamkeit auf Dauer sicherzustellen und damit auch die Planungssicherheit für die Kommunen zu stärken.

Völlig unverständlich ist es auch, weshalb der hessische Raumordnungsminister diese Empfehlung seiner Ministerkonferenz bisher nicht gefolgt ist.

Sollten aus irgendwelchen Überlegungen und Hinterkulissen-Spielen andere Berechnungsmethoden angewandt werden, sind die Werte bei Aufrechterhaltung des Schutzgedankens auf 57 dB(A) zu senken. Der Schutz der Bevölkerung hat Vorrang vor wirtschaftlichen Interessen. Es ist auch eine Selbstverständlichkeit, dass diese Werte, die zunächst nur für die Siedlungsbeschränkung gelten, nach und nach auf die vom Fluglärm zutiefst betroffene Bevölkerung in bestehenden Wohngebieten Anwendung finden müssen.

Ein weiterer Punkt: Es ist sehr verwunderlich, dass das Positionspapier des Hauptausschusses der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 18. November 1999 bisher – sagen wir es so – unter der Decke blieb. Ich persönlich bin zutiefst davon überzeugt: Wäre dieses Positionspapier in der Mediationsarbeit bekannt gewesen, wären die Mediatoren auch in Ihren Empfehlungen niemals an den darin benannten Eckpunkten vorbeigekommen. Welche Konsequenzen ziehen die obere und die oberste Landesbehörde nunmehr daraus?

Wir teilen die Kernaussage des Papiers: Die räumlich ausgewogene Ordnung und Entwicklung sowie der raumordnerische Interessenausgleich dürfen nicht durch eine unausgewogene Nutzung und unkoordinierte Erweiterung der Infrastrukturkapazitäten zur Abwicklung des Luftverkehrs gefährdet werden. Sie sind aber im Begriff, genau dieses zu tun. Unser, aber auch Ihr Aufgabenfeld ist die Sicherstellung der räumlichen Ausgewogenheit. Ich darf Sie daher auffordern und dringend im Interesse der betroffenen Bevölkerung bitten:

Beteiligen Sie sich jetzt an der Erstellung eines Konzeptes für das dezentrale Flughafensystem in Deutschland. Wirken Sie jetzt darauf hin, dass es auch eine europäische Abstimmung gibt. Fördern Sie jetzt die verstärkte Kooperation der Flughäfen untereinander. Fördern Sie jetzt Verlagerungspotenziale durch intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger. Erhalten Sie den polyzentralen Aufbau von Südhessen mit den Entwicklungsmöglichkeiten der Kommunen, mit seinen Naturfreiräumen und seinen lebensnotwendigen Wäldern. Verhindern Sie, dass Rhein-Main mithilfe eines Abbaus von Schutzinstrumenten und durch den Ausbau des Wirtschaftsinteresses zum Innenstadthafen einer Raumstadt Frankfurt wird. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Das war die Stellungnahme von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der Regionalversammlung. – Ich rufe jetzt den Hessischen Städtetag auf.

Von ihm liegt mir eine Erklärung vor, die ich vorlesen möchte:

Der Hessische Städtetag dankt für die Aufhebung der Beschränkung hinsichtlich der Wortmeldungen. Er selbst bezieht sich auf die schriftliche Darstellung seiner Position, wegen der unterschiedlichen Positionen der Städte und Gemeinden keine inhaltliche Stellungnahme abzugeben.

Das ist von Herrn Direktor Schlempp unterzeichnet. – Ich rufe nun den Hessischen Landkreistag auf.

(Zuruf: Er hat dieselbe Position wie der Städtetag!)

Herr Brehl möchte nun eine kurze Erklärung für den Hessischen Städte- und Gemeindebund abgeben.

Bürgermeister **Bernhard Brehl**: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Hessische Städte- und Gemeindebund in seiner Vielfalt hat vom Grunde her die Statements an die jeweils betroffenen Mitgliedskommunen delegiert. Eine Anmerkung sei mir als Präsident aber erlaubt: Wenn im Landesentwicklungsplan der Flughafen ausbau als Ziel definiert wird – nämlich dann keiner Abwägung bzw. keiner weiteren Diskussion mehr unterliegt, sondern dies eine feststehende Größe ist, also auch nicht mehr im Raumordnungsverfahren anders gewichtet werden kann –, dann hat das natürlich auch etwas mit dem Konnexitätsprinzip zu tun. Dabei geht es um den abschließenden Punkt, dass der Flughafen ausbau in die kommunale Infrastruktur eingreift bzw. in den Kommunen in der Zukunft finanzielle Aufwendungen notwendig macht. Das wäre ein deutlicher Verstoß gegen das Konnexitätsprinzip. Ich bitte die Hessische Landesregierung, sich dessen bewusst zu sein.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Danke schön, Herr Brehl. – Herr Ockel vertritt die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen. Bitte schön, Herr Ockel.

Herr **Manfred Ockel**: Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zur Information: Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen als Vertreterin von 40 Kreisen, Städten und Gemeinden im Bereich des Frankfurter Flughafens – darunter die Landkreise Offenbach, Darmstadt-Dieburg und Groß-Gerau sowie die Großstädte Offenbach, Darmstadt, Wiesbaden und Mainz sowie der Um-landverband Frankfurt – setzt sich für die Interessen

ihrer Mitglieder im Zusammenhang mit dem Flughafen ein.

Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt lehnt auch nach Vorlage des Mediationsberichtes einen weiteren Ausbau des Flughafens ab. Sie hält ihn durch Beschluss der Mitgliederversammlung im Februar dieses Jahres nicht für zwingend notwendig und ist der Ansicht, dass er die Probleme des Flughafens und des Umlandes auf lange Sicht nicht löst. Ein auf diesem Wege weiter wachsender Flughafen wäre in spätestens 10 bis 15 Jahren erneut – und dann wesentlich nachdrücklicher – vor die Existenzfrage gestellt. Ein Ausbau hätte – unabhängig von der jeweiligen Variante – zur Folge: irreversibler Waldverlust, Verlust von Erholungsräumen, Verlärmung, Luftverschmutzung, Entwertung des Umlandes, Einschränkung regionaler und kommunaler Entwicklungen. Dies ist dem Umland schlichtweg nicht mehr zuzumuten.

Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen merkt zum Mediationsbericht an, dass wesentliche Fragen der Raumverträglichkeit eines Ausbaus wegen des erzeugten Zeitdrucks nicht oder nicht sorgfältig genug behandelt werden konnten. Zudem handelt es sich bei dem empfohlenen Fünf-Punkte-Paket keineswegs um ein Programm, das dem Grundsatz der Nachhaltigkeit entspricht. Es entspricht nicht der Leitvorstellung des Raumordnungsgesetzes „einer nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt“. Im Gegensatz zur Empfehlung der Mediatoren ist aufgrund der im Mediationsbericht beschriebenen Lärmwirkungen keine der Ausbauvarianten als raumverträglich einzustufen. Selbst die Optimierung des bestehenden Bahnsystems erfordert dringend entsprechende Entlastungsmaßnahmen.

Seit Jahren fordert die Kommunale Arbeitsgemeinschaft von der FAG und der Landesregierung spürbare Entlastungen für die betroffenen Kommunen. Die immer weiter steigende Zahl der Nachtflüge, aber auch die steigende Zahl der Flugbewegungen insgesamt hat die betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner in ihrer Lebensqualität – das geht bis hin zur Gesundheit – nachhaltig beeinträchtigt. Die Expansion erfolgte in den letzten Jahren ohne ein einziges Zugeständnis. Der Homepage-Status von Federal Express oder der Nachtpoststern sind nur einige der vielfältigen negativen Belastungen der letzten Jahre.

Das kürzlich vorgestellte Programm der FAG zeigt in die richtige Richtung, jedoch kommt es viel zu spät und ist schon jetzt ohne Optimierung notwen-

dig und zu realisieren. Ausgehend von den bereits hohen Belastungen der Menschen in den Anrainerkommunen fordert die Kommunale Arbeitsgemeinschaft, die im Mediationsbericht vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen umgehend umzusetzen. Das bedeutet: Eine Optimierung des Flughafens in seinen jetzigen Grenzen darf nur dann erfolgen, wenn ein wirksames Nachtflugverbot erlassen und ein verbindliches Programm zur Lärmvermeidung und Lärminderung umgesetzt wird. Gleichzeitig ist das von den Mediatoren geforderte regionale Dialogforum baldmöglichst einzurichten – allerdings noch ohne präjudizierende Entscheidung in Bezug auf den Flughafen ausbau, sondern als Fortsetzung zum unvollständigen Mediationsbericht.

Da die Abgasemissionen des Luftverkehrs und ihre Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sehr gravierend sind, fordern wir, eine Umweltafgabe für Flugzeugemissionen einzuführen.

Die von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft seit Jahren geforderte Belastungsstudie für die Menschen in der Region ist auch im Mediationsbericht nicht enthalten. Es gibt nur einen Bruchteil objektiver Daten, wie sich die Emissionen vonseiten des Flughafens – Schadstoffe, Kerosingerüche und Lärm – tatsächlich bei den Menschen auswirken. Es fehlen Untersuchungen an Schulkindern und viele weitere medizinische Belastungsindizes zum Mediationsbericht. Noch bleibt Zeit, auf den Rat der Umweltmediziner zu hören und vor einem Ausbau die jetzige Belastung ausreichend zu ermitteln. Nur so kann man unseres Erachtens nach über einen Flughafen ausbau in seiner ganzen Tragweite entscheiden.

Doch auch die ökologische Belastung hat in den letzten Jahren so stark zugenommen, dass ein ungebremster weiterer Ausbau der Infrastruktur die Lebensqualität nachhaltig beeinträchtigen würde. Die noch im Rhein-Main-Gebiet verbleibende Landschaft stellt die Mindestgröße für Erholung, Lebensraum für Pflanzen und Tiere sowie Kulturlandschaft dar. Deshalb wurde der an die Siedlungen und an die Verkehrsflächen angrenzende Wald zum Bannwald oder Schutzwald erklärt. Die Kommunen haben dies in ihrer Siedlungsentwicklung berücksichtigt und einer weiteren schleichenden Zersiedlung eine Absage erteilt. Die nach dem Bau der Startbahn verbleibenden Waldflächen wurden nach dem Hessischen Forstgesetz zum höchsten Schutzgut erklärt. Damit soll die ohnehin angegriffene Schutzfunktion für Klima, Grundwasser, Lärmschutz und Luftqualität gesichert werden. Weiterhin soll der Wald für bedrohte Pflanzen und Tiere unersetzlichen Lebensraum darstellen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, das alles soll nunmehr nicht mehr gelten. Man könnte fast meinen, der Schutzgrund sei gar nicht mehr vorhanden. Welch katastrophaler Eindruck entsteht bei der Bevölkerung, wenn nur aus wirtschaftlichen Interessen, die ebenfalls nur ungenügend belegt sind, der Schutzgrund aufgehoben und der Wald gerodet wird? Um eines klarzustellen: Es gibt für jeden gefälltten Baum im Rhein-Main-Gebiet keine Ausgleichsfläche mehr. Und im Hunsrück, im Odenwald oder woanders brauchen wir keinen Ausgleich, denn wir leben hier im direkten Umfeld.

Es darf doch nicht nur eine Vision sein, ein koordiniertes Verkehrsmanagement auf nationaler und europäischer Ebene herbeizuführen, um Synergieeffekte zu erzielen und auch die Bedeutung von regionalen und internationalen Flughäfen zu definieren. Es ist endlich Zeit für intelligente Mobilitätsstrategien. Und es ist Zeit, das Herz des Rhein-Main-Gebietes nicht zu einem Flughafen mit einem Gewerbehinterhof verkommen zu lassen, sondern Verkehrsströme und Lebensqualität sinnvoll zu vereinen.

Ich bin auf Ihrer Liste der letzte Redner. Gestatten Sie mir deshalb die Feststellung, dass sich nach der erfolgten Anhörung die überwältigende Mehrheit der Kommunen gegen die Erweiterung des Flughafens ausgesprochen hat. Wir bitten Sie deshalb, vor einer Entscheidung die Argumente zu prüfen und weitere Untersuchungen in Auftrag zu geben.

Ein Letztes zu den Ausführungen des Landrates des Rheingau-Taunus-Kreises. Ich halte es für eine völlige Verdrehung der Tatsachen, wenn gesagt wird, dass die Kommunen in die einzelnen Start- und Landebewegungen hineingebaut haben. Es ist eher umgekehrt: Seit Jahren werden wir komplett verlärm. Und seit Jahren haben wir das Problem, dass die Kommunen in ihrer Planungshoheit eingeschränkt werden. – Danke schön.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Danke schön, Herr Ockel. – Ist noch jemand im Saal, der ein Statement abgeben sollte, könnte oder müsste? – Das ist nicht der Fall.

Dann eröffne ich die Fragerunde der Abgeordneten. Für jede Fraktion ist eine halbe Stunde vorgesehen. Die CDU fängt an, das Wort hat der Herr Kollege Milde.

Abg. **Gottfried Milde (Griesheim)** (CDU): Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zunächst einmal möchte ich im Namen der CDU-Fraktion ganz herzlich für die Stellungnahmen danken, die wir natürlich schon vorher gelesen

haben. Es ist mir aufgefallen, dass es auch bei den Kommunen im Umfeld des Frankfurter Flughafens eine Unterscheidung gibt zwischen denen, die näher dran und stärker betroffen sind, und jenen, die weniger nah dran und weniger stark betroffen sind. Dafür habe ich Verständnis. Ich selbst komme aus Griesheim, das ist eine Stadt, die nach den Plänen nicht so fluglärmgeplagt ist, wie es in Wahrheit aussieht. Insofern habe ich Verständnis, dass viele Menschen kritische Fragen stellen.

Ich wende mich an die Kommunen, die sich sehr vehement gegen den Ausbau gewandt haben. Das geschah auch mit dem Argument der Grundstückspreise. Ich frage ganz konkret den Vertreter der Stadt Flörsheim: Gibt es Baugebiete, die in den letzten Jahren ausgewiesen wurden, obwohl man wusste, dass ein Ausbau des Frankfurter Flughafens ansteht? Und wie war die Nachfrage nach solchen Gebieten?

Eine ähnliche Frage richte ich an die Kommunen Rüsselsheim und Raunheim: Wie haben sich bei Ihnen die Grundstückspreise entwickelt? Es wurde gesagt, dass ein Ausbau massive – auch wirtschaftliche – Nachteile habe.

Auf der anderen Seite frage ich als Südhessen aber auch: Wie kommt die Stadt Frankfurt dazu zu sagen: "Wir sind grundsätzlich für den Ausbau, er sollte aber im Süden erfolgen"? Für meinen Wahlkreis in Südhessen ist die Südvariante natürlich interessanter, weil die Startbahn West wegfällt oder fast wegfällt. Ich frage aber trotzdem die Stadt Frankfurt, wie sie dazu kommt zu meinen, dass die Südbahn-Variante die beste Ausbauvariante ist.

Ich frage Herrn Landrat Walter aus dem Kreis Offenbach, wie denn die offizielle Beschlusslage des Kreistages ist. Er sprach von einer persönlichen Stellungnahme. Wenn er sich dafür ausspricht, dass ausgebaut werden soll, und wenn er die beiden Varianten im Norden und im Süden ablehnt, dann frage ich, wo er denn noch Spielraum für einen Ausbau des Frankfurter Flughafens sieht. – Herzlichen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Meine Damen und Herren, ich schlage vor, dass die Gefragten zunächst einmal die Fragen beantworten. Für Flörsheim hat Herr 1. Stadtrat Krebs das Wort.

1. Stadtrat **Ulrich Krebs**: Herr Landtagspräsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich nehme gerne die Gelegenheit wahr, dazu Stellung zu nehmen. Es geht um die Flörsheim besonders beeinträchtigende Nordwest-Variante, die auch ein Neubaugebiet der Stadt streift. Ich kann dazu nur sagen,

dass sämtliche Planungen in Abstimmung mit der Flughafen Frankfurt/Main AG erfolgt sind. Es sind jedes Mal – das ist ja auch planungsrechtlich vorgesehen – entsprechende Stellungnahmen eingeholt worden. Insofern entbehrt dieser Vorwurf jeder Grundlage.

Was die Entwicklung betrifft, so darf ich sagen: Die Leute haben gewusst, wo sie hinziehen. Das ist richtig. Aber sie haben nicht gewusst, dass es Ausbauplanungen gibt und dass sie in einer Höhe von 239 m überflogen werden.

Herr Abg. Milde hat die Startbahn 18 West angeführt. Da hilft ein Blick in den Planfeststellungsbeschluss, wo es – ich zitiere wörtlich – heißt:

Die Befürchtungen, dass später eine weitere Start- und Landebahn – etwa parallel zur 18 West – errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt.

Insofern muss ich den Ball zurückspielen. Deshalb trifft uns – das kann ich für alle hier angesprochenen Städte und Gemeinden sagen –, was die Planung betrifft, keine Schuld.

Was die Immobilienpreise insgesamt betrifft: Natürlich spielt – das ist aber von keinem der heutigen Redner in Abrede gestellt worden – auch die günstige Lage im Rhein-Main-Gebiet eine Rolle; aber das heißt nicht, dass für den Flughafen alles erlaubt ist. – Herzlichen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Für Raunheim hat Herr Bürgermeister Jühe das Wort.

Bürgermeister **Thomas Jühe**: Herr Milde, unsere Entwicklungsmöglichkeiten sind ohnehin mehr als begrenzt. Wir hatten ein Baugebiet im Südwesten der Stadt, das seit Jahrzehnten von allen Vertretern der politischen Parteien – und zwar aus nachvollziehbaren Gründen – für eine Bebauung vorgesehen war. Die Stadt ist in den Sechzigerjahren förmlich explodiert. Die Leute, die dort hingezogen sind, sind mittlerweile in etwas höherem Alter. Um überhaupt eine halbwegs vernünftige Sozialstruktur – auch hinsichtlich der demographischen Entwicklung – hinzubekommen, war es notwendig, dieses Baugebiet zu erschließen. Wir haben das extra für junge Menschen getan, damit wir die entsprechende Mischung hinbekommen. Das ist auch mehrfach ausgezeichnet worden. Das war politischer Wille, den wir realisiert haben. Und die Pläne zum Ausbau des Frankfurter Flughafens – das muss man einmal deutlich sagen – kamen deutlich danach. Wir haben uns also an der Stelle nichts vorzuwerfen.

Ich komme zu den Grundstückspreisen: Wir haben derzeit ein Niveau von 640 DM pro Quadratmeter. Überlegen Sie sich einmal, wo Sie so etwas im Rhein-Main-Gebiet bekommen. Das hat nicht nur etwas mit der Situation Fluglärm in Raunheim zu tun, sondern auch mit dieser städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, in deren Rahmen wir die Preise gesenkt haben. Beziehungsweise wir haben die Preise insgesamt gesenkt. Aber das Entscheidende ist, dass wir derzeit aufgrund des geplanten Flughafenausbaus immer größere Schwierigkeiten haben, freie Grundstücke im Baugebiet loszuwerden. Daraus machen wir gar kein Hehl. Die Situation ist eingetreten. Und das merken auch die privaten Eigentümer, die ihre Wohnungen bzw. Häuser veräußern wollen. Das ist momentan in Raunheim mehr als schwer. Ich hoffe, dass Ihnen das als Antwort reicht. – Danke.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank. – Für Rüsselsheim spricht Herr Oberbürgermeister Gielowski.

Oberbürgermeister **Stefan Gielowski**: Herr Abg. Milde, soweit Sie unterstellt haben, dass das Stadtgebiet von Rüsselsheim auf den Flughafen zuge wachsen sein könnte, will ich dem widersprechen. Der Flughafen wächst auf uns zu, nicht wir auf ihn. In Rüsselsheim sind keine Baugebiete im Rahmen der Diskussion um die Flughafenerweiterung ausgewiesen worden. Wir befürchten, dass bei einer Erweiterung vorhandene Stadtteile und Siedlungsgebiete in Bezug auf die Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigt werden. Wir müssen befürchten, dass zukünftig vorgesehene Baugebiete – die Stadt Rüsselsheim verfügt nur noch über eine nennenswerte Fläche – nachhaltig beeinträchtigt werden, insbesondere wenn die Südvariante zum Zuge käme. Dann würde dieses Baugebiet in 310 m Höhe überflogen werden. Sie können sich vorstellen, dass das keine Einladung ist, sich dort wohnsitzmäßig niederzulassen.

Ich kann Ihnen keine konkreten Auskünfte über Immobilienpreise geben. Allerdings kann ich Folgendes sagen: Seitdem die Diskussion eingesetzt hat – erkundigen Sie sich bei örtlichen Notaren sowie auf dem Grundbuchamt des Amtsgerichtes –, gehen die Zahlen in Sachen Grundstücksgeschäfte drastisch zurück.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Ist ein Vertreter der Stadt Frankfurt anwesend? – Das ist nicht der Fall. Dann gebe ich Herrn Landrat Walter das Wort.

Landrat **Peter Walter**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die erste Frage bezog sich auf die gegenwärtige Beschlusslage unserer parlamentari-

schen Gremien. Der Kreistag hat am 16.02.2000 mehrheitlich einen Beschluss gefasst und am 05.04.2000 eine Resolution verabschiedet. Am 29.12. haben die Bürgermeister des Kreises Offenbach ebenfalls eine Resolution verabschiedet. Tenor ist, dass es bei der gegenwärtigen Diskussionslage darum geht, die Variante bei einem Ausbau am Standort Frankfurt am Main zu wählen, die die geringstmögliche Belastung nach den fünf Punkten darstellt, die heute Morgen schon aufgeführt worden sind. Nachdem aber im Moment eine Reihe von Parlamenten bei uns in den einzelnen Städten und Gemeinden eine grundsätzliche Debatte begonnen hat und auch unterschiedliche Diskussionen hierzu geführt worden sind, gehe ich davon aus, dass sich der Kreistag zumindest noch einmal mit dieser Beschlusslage befassen und gegebenenfalls neu orientieren wird.

Ich habe allerdings diese Beschlusslage mit Datum vom 05.04.2000 an den Landtagspräsidenten übersandt. Schon damals habe ich – aus der Diskussion in den parlamentarischen Gremien heraus – insgesamt 19 offene Fragen angehängt. Diese 19 offenen Fragen sind für uns im Anhörungsverfahren nur zum Teil beantwortet worden. Die entscheidenden Fragen – insbesondere die Frage nach den wirtschaftlichen Effekten, aber auch die nach den gesundheitlichen Auswirkungen –, sind nach unserer Auffassung, wie ich es heute Morgen schon darstellte, im Anhörungsverfahren nur kurz gestreift, aber letztendlich nicht beantwortet worden.

Sie fragen dann nach der Variante. Ich glaube, dass ich mich heute Morgen klar genug ausgedrückt habe. In Bezug auf den Standort Frankfurt am Main sehe ich im Moment keine Möglichkeit, einen weiteren Ausbau zu befürworten. Wenn, dann bleiben uns nur außerhalb des Standorts Frankfurt Alternativen. Da liegen jetzt in der Prioritätenrangfolge andere Alternativen sehr, sehr nahebei. Eine habe ich genannt, nämlich Hahn.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank, Herr Walter. – Jetzt fragt Herr Kollege Wintermeyer für die CDU.

Abg. **Axel Wintermeyer** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich habe drei Frage. Die erste richte ich an den Vertreter der Stadt Flörsheim, Herrn Stadtrat Krebs. Wie viele Menschen wohnen in Flörsheim, die von einer Nordwest-Variante betroffen wären?

Zweitens. Wie sehen Sie das Problem, dass NAT 70 bei der Nordwest-Variante offensichtlich wesentlich stärker als bei einer Südvariante Flörsheim betreffen würde?

Ich frage Sie weiter, Herr Krebs: Wie wird sich der Verkehr, der im Rahmen einer Erweiterung zum Flughafen hinkommen würde, in Zukunft aus der Sicht von Flörsheim entwickeln?

Dann frage ich den Landrat des Main-Taunus-Kreises bezüglich der Beteiligung der Landkreise sowie der Städte und Gemeinden im entsprechenden regionalen Diskussionsforum: Glauben Sie, dass die kommunale Seite ausreichend berücksichtigt ist?

Des Weiteren habe ich eine Frage an den Vertreter der Stadt Hattersheim, Bürgermeister Franssen: Eddersheim wird in einer Höhe von 119 m überflogen. Können Sie uns sagen, wo wir das heute schon am Frankfurter Flughafen beobachten können? Okrifitel ist, wie ich sehe, nicht in der Lärmkarte aufgeführt. Woran liegt das?

Präsident **Klaus Peter Möller**: Das Wort zur Beantwortung hat zunächst Herr 1. Stadtrat Krebs.

1. Stadtrat **Ulrich Krebs**: Herr Landtagspräsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Wintermeyer, Sie können das ja anhand der Karten soweit nachvollziehen. Das ist in erster Linie die eingezeichnete Landelinie, die den Norden Flörsheims betrifft. Aber wenn Sie von einer entsprechenden Verlärmung ausgehen, die für das gesamte Stadtgebiet zu unterstellen ist und sicher bis weit über den Main abstrahlen wird, dann können wir von einer Einwohnerzahl in Höhe von 12.000 für die Kernstadt von Flörsheim ausgehen.

Wir werden heute, zumindest was die Anflüge bei Ostwetterlage angeht, nicht direkt überflogen, sondern wir bekommen das Abstrahlen von Raunheim – auch mit entsprechenden Werten – mit. Insofern möchte ich hier einmal, da Flörsheim und Wicker 2 km voneinander entfernt sind, fragen, was 219 m in Wicker bedeuten. Das sind sicher ähnliche Belastungen, wie wir sie in Eddersheim haben würden, wenn die entsprechende Variante käme. Insgesamt, kann man sagen, sind sicherlich rund 15.000 Menschen davon betroffen.

Herr Wintermeyer fragte nach der Südvariante. Das Stadtparlament hat sich dazu eindeutig geäußert. Wir wollen anderen nicht das zumuten, was wir im Falle einer Nord-Variante selbst zu erdulden hätten. Außerdem kann ich dazu nur sagen: Es ist in dem Sinne keine Erleichterung. Wir würden auf der heutigen Taunusroute mehr Abflüge bekommen. Wie ich Ihnen in meinem Eingangsstatement heute Morgen dargestellt habe, gäbe es direkte Überflüge über den Stadtteil Wicker und den Osten der Kernstadt. Insofern würden wir etwas weniger Möglich-

keiten der Weitersiedlung verlieren. Bei einer Nord-Variante sind es annähernd 97 %. Da können Sie sich ausmalen, was das für die Stadtentwicklung bedeutet. Im Falle einer Südvariante wäre das etwas weniger. Aber auch ich habe den Ausführungen, was das Sankt-Florians-Prinzip betrifft, nichts hinzuzufügen.

Ich möchte dann noch zur Verkehrssituation kurz Stellung nehmen. Schon heute wird der Zubringerverkehr aus der Region zum Flughafen über die Städte und Gemeinden des Umlandes abgewickelt. Dazu können meine Kollegen sicherlich auch noch eine Menge sagen. Ich kann dazu nur sagen: Wir warten seit annähernd 30 Jahren auf eine Ortsumgehung: B 40/B 519. Die Leute haben Probleme damit, dass in annähernd fünf Jahren gelandet werden soll, aber dass solche anderen Projekte offensichtlich nicht durch Land und Bund umsetzbar sind. Auf der B 519 haben wir in 24 Stunden 23.600 Fahrzeuge mit einem entsprechenden LKW-Anteil gezählt. Sie können sich vorstellen, dass man im Stadtteil Weilbach Mühe hat, die Hauptstraße zu überqueren.

Die Verkehrsfrage ist heute schon in verschiedenen Statements angesprochen worden. Egal wie groß die Kapazitätserweiterung sein wird, es ist die Frage, wie es mit dem Verkehr weitergehen soll. Die Frage ÖPNV ist auch schon angeklungen. Dazu fehlt eigentlich eine eindeutige Aussage. Unabhängig davon, wie nun entschieden wird: Das ist ein Problem, das wir heute schon haben. Und dazu dürfen wir, glaube ich, auch von Ihnen als Landtagsabgeordnete eine entsprechende Antwort bzw. endlich die Lösung unserer Probleme erwarten. – Danke schön.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank, Herr Krebs. – Es wurde dann der Landrat des Main-Taunus-Kreises, Herr Gall, angesprochen.

Landrat **Berthold Gall**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Man kann es relativ kurz machen, denn wir stehen ja erst am Anfang. Das regionale Dialogforum, das sich mit diesen Fragen beschäftigen soll, ist erst formuliert worden. Wir sind gespannt auf die Vorschläge, die gemacht werden. Das muss wirklich gut vorbereitet werden. Wir brauchen dafür Zeit. Auch brauchen wir ein schlagkräftiges Gremium, das die Argumente in diesem Raum wirklich vertreten kann. Es darf nicht nur – das Wort ist heute Morgen gefallen – eine Alibiveranstaltung werden. Herr Präsident, Sie haben das heute Morgen ja auch für diese Veranstaltung zurückgewiesen.

Vielmehr wollen wir unsere Position im Interesse der Bürgerinnen und Bürger deutlich machen. Ich habe es vorhin schon einmal gesagt, dass die Menschen in diesem Raum im Hinblick auf die Interessenvertretungen, die ihnen nicht gerecht werden, immer besorgter werden. Insofern brauchen wir, was die Darstellung von Argumenten angeht, Offenheit, Transparenz und, wenn es um den Flughafen Frankfurt geht, endlich einmal eine Strategie, die als solche bezeichnet werden kann.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Danke schön. – Dann wurde Herr Bürgermeister Franssen aus Hattersheim gefragt.

Bürgermeister **Hans Franssen**: Herr Wintermeyer, Sie haben mir zwei Fragen gestellt. Eine Frage lautete: Wo noch gibt es eine Überflughöhe von 119 m? – Alle Gemeinden, deren Vertreter hier anwesend sind, können Ihnen sagen – wir müssen sie nur der Reihe nach abfragen –, wo es eine Überflughöhe von 119 m gibt; das betrifft alle miteinander. Es ist aber so, dass in der Vergangenheit bei uns in der Gemeinde die Mindestflughöhen nie eingehalten worden sind. Mein Bruder ist Zahnarzt in Eddersheim. Es gibt Tage, wo er seinen Bohrer abstellen muss, weil er ihn wegen des Fluglärms nicht mehr hören kann.

Zweitens wurde nach Okriftel gefragt. Okriftel hat erst sehr spät eine Messstation bekommen. Das, was Sie festgestellt haben, stellen auch wir in verstärktem Maße fest, dass insbesondere in der letzten Zeit in den Stunden, wo die Leute schlafen – nämlich von 23 Uhr bis in die Nacht hinein –, ein unwahrscheinlich großer Fluglärm bei uns in Okriftel entstanden ist.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Für die CDU hat Herr Abg. Klein das Wort.

Abg. **Armin Klein** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich habe zwei kurze Fragen. Zunächst einmal haben die Südgemeinden als Hauptbetroffene sehr differenziert und sicherlich nachvollziehbar Stellung genommen. Sie haben grundsätzlich die Südvariante abgelehnt. Mich wundert aber etwas, und deswegen habe ich eine Frage an den Frankfurter Bürgermeister, Herrn Vandreike. Weshalb fordern die Frankfurter die Südvariante, ohne sie in irgendeiner Weise begründen zu können?

(Heiterkeit)

Irgendwie fragt man sich – ich bin als Wiesbadener sicherlich auch betroffen; ich wohne im Osten –, ob da nicht doch Sankt Florian eine gewisse Rolle

spielt. Ich wäre schon dankbar, Herr Vandreike, wenn Sie es ein bisschen mehr begründen würden. Ansonsten habe ich auch Sie, Herr Grandke, nicht ganz verstanden. Es wäre gut, wenn Sie das ein bisschen besser begründen würden. Sie haben den Mediatoren vorgeworfen, sie hätten hier zu wenig Varianten vorgestellt. Also bei aller Liebe: Es gab 13 Varianten, und von denen aus ist man dann auf vier bzw. drei gekommen. Können Sie einmal konkretisieren, wo Sie sich noch weitere Varianten vorstellen könnten? Ich möchte nur, dass wir, wenn wir hier herausgehen, ein bisschen konkreter wissen, was Sie wollen. Es sollten nicht nur die schwarzen Peter hin- und hergeschoben werden. Das reicht uns – als diejenigen, die zu entscheiden haben – jedenfalls nicht aus. Das ist, glaube ich, erst einmal ausreichend.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Ich glaube, das reicht, um die Veranstaltung bis zum Abend zu bestreiten. Das Wort hat Herr Bürgermeister Vandreike.

Bürgermeister **Joachim Vandreike**: Die Frankfurter haben sich nicht nur wegen des Sankt-Florians-Prinzips – oder überhaupt nicht wegen dieses Prinzips –, wie man meinen könnte, für den Süden entschieden, sondern es gibt eine ganz einleuchtende und sinnhafte Begründung: Nach unserer Auffassung ist für die Entwicklung des Frankfurter Flughafens ausschließlich ein Parallelbahnsystem zukunftssträchtig. Wir sehen Kreuzungsverkehr sowohl auf dem Flughafen als auch in der Luft als Behinderung an. Das ist ja auch mehrfach im Bereich der Mediation diskutiert worden. Und eine Nordbahn – das kommt noch hinzu; es ergibt sich auch aus dem Mediationsbericht – hat zur Folge, dass wir ungewöhnlich lange Rollzeiten haben, dass wir die Flugzeuge über schwierige Brückenkonstruktionen führen müssen und dass es eine unglaubliche Menge an Bodenlärm gibt.

Ich fasse zusammen. Erstens. Zukunftssträchtig ist – aus flugtechnischer Sicht und im Hinblick auf die Entwicklung des Flughafens – nur ein Parallelbahnsystem. Zweitens. Eine Bahn im Norden würde einen ungewöhnlich hohen Aufwand und eine noch größere Verlärmung bringen, als bisher diskutiert wurde. Das sind die zwei entscheidenden Punkte gewesen, warum wir uns für ein Parallelbahnsystem entschieden haben. Das bedeutet zwangsläufig: Südbahn.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank. – Das Wort hat Herr Oberbürgermeister Grandke für die Stadt Offenbach.

Oberbürgermeister **Gerhard Grandke**: Sehr geehrter Herr Klein, natürlich sind das nur Subvarianten, die entsprechend untersucht wurden. Wir haben die Mediatoren bzw. ihre Vertreter gefragt: Habt ihr denn eine Diskussion innerhalb der Mediationsrunde wie z. B. in München geführt? Macht es Sinn, einen Flughafen im unmittelbaren Wohngebiet oder an Wohngebieten zu entwickeln? Oder ist es notwendig zu überlegen, wie man in weniger stark besiedelten Gebieten einen Flughafen aufbauen kann? Oder sollte es eine Entwicklung in relativer Nähe zum Flughafen geben?

(Zuruf)

– Natürlich. Da müssen Sie einmal gegenrechnen. – Sie sagen Nein. Das war politisch nicht gewollt. So haben die das gesagt. Aber das kann nicht sein. Wir werden das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens prüfen. Da geht es nicht nur nach politischem Willen, sondern auch um die Frage: Ist richtig abgewogen worden? Dann treffen wir uns wieder, und dann muss man sich überlegen: Ist es vielleicht die Wetterau oder wo auch immer? – Das haben nicht wir zu machen, sondern das ist der Job der FAG. Ich will jetzt nicht den Frankfurtern das Wort reden. Da hinten sehe ich jemanden winken, der in Zeppelinheim wohnt. Ich verstehe die Betroffenheit.

Insofern haben wir sehr unterschiedliche Varianten. Wenn man dann den Geldeinsatz – die Milliarden – im Verhältnis zu anderen Standorten rechnet, wie es die Bayern auch gemacht haben, wird man im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gucken: Ist das eine richtige Möglichkeit oder nicht? Erst in diesem Kontext wird das die zentrale Rolle spielen. Aber wir haben hier nicht die Hausaufgaben der FAG zu machen. Das hat die FAG dort einzubringen – und zwar nicht nur von denen interessengeleitet, sondern auch entwicklungsgeleitet von der Region.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Als letzter Abgeordneter für die CDU fragt Herr Hermanns.

Abg. **Rüdiger Hermanns** (CDU): Ich möchte doch noch einmal an den Bürgermeister der Stadt Frankfurt eine Frage stellen. Er hat in Sachen Südbahn von einer Parallelbahn gesprochen. Ist Ihnen bekannt, dass die Nordbahn ebenfalls eine Parallelbahn ist? Wie erklären Sie sich dann den Unterschied?

Ein Punkt ist noch viel wichtiger. Wenn man die Beurteilungen der einzelnen Bahnen betrachtet, dann ist es nachweisbar und sehr, sehr deutlich, dass die Südbahn – was die Menschen, die Umwelt

und insgesamt die Bedürfnisse angeht – bei weitem schlechter dasteht als jede Nordbahn. Ich plädiere jetzt nicht dafür, sondern stelle das nur fest. Wie kann ich dann als Vertreter einer großen Stadt sagen: „Ich partizipiere vom Frankfurter Flughafen, bin aber auch bereit, dann eben die Nachbarschaft – und hier insbesondere den Kreis Offenbach-Land – zu belasten“?

Ich möchte Herrn Landrat Walter eine zweite Frage, die mir wichtig erscheint, stellen. Wir sind persönlich sehr befreundet, aber er weiß auch – deswegen bin ich über das, was er heute Morgen gesagt hat, ein wenig irritiert –, dass in den Städten und Gemeinden des Kreises Offenbach die Diskussion eigentlich um folgende Frage geht: Sollte ein Beschluss für einen Ausbau des Frankfurter Flugplatzes getroffen werden, dann ist bei den Gesichtspunkten, die hier genügend diskutiert wurden, unter allen Umständen darauf zu achten, dass eine Südbahn nicht in Frage kommt. Ich möchte nur ganz gerne wissen, ob diese Botschaft, die bis jetzt vom Landkreis Offenbach in Gänze ausgeht, auch vom Landrat des Kreises Offenbach-Land aufrechterhalten wird.

Ich möchte dann noch eine Frage an den Bürgermeister der Stadt Dreieich richten. Er hat in seinem Statement davon gesprochen, dass die Optimierung eine ganz bedeutende Rolle spielt. Er hat unter anderem die GRÜNEN zitiert, die gesagt haben: In den bestehenden Grenzen ist eine Optimierung auf 560.000 Bewegungen möglich. Ist Ihnen bekannt, wie die GRÜNEN der Bevölkerung erklären wollen, dass es in Zukunft eine weitere Erhöhung in denselben Räumen geben soll, wo es eh schon eine Überbelastung gibt?

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Hermanns, fragen Sie uns doch lieber selber!)

Präsident **Klaus Peter Möller**: Die Abgeordneten fragen sich nicht gegenseitig, das machen wir dann bei anderen Gelegenheiten. – Das Wort hat Herr Bürgermeister Vandreike.

Bürgermeister **Joachim Vandreike**: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich will zunächst einmal feststellen, dass natürlich auch mit der Südvariante Frankfurter Bürgerinnen und Bürger enorm belastet werden. Es ist ja nicht so, dass das ausschließlich zulasten der Bürgerinnen und Bürger im Süden, Westen oder Osten geht. Wer sich die Lärmmessungen genau ansieht, erkennt natürlich, dass auch die Frankfurter Bürgerinnen und Bürger ganz enorm belastet sind. Ich glaube aber, dass die Südvariante in ungewöhnlichem Ausmaß weiter optimiert werden kann. Nach

meiner Auffassung muss es z. B. nicht sein, dass nach Westen startende Flugzeuge Rüsselsheim überfliegen. Das ist nicht zwingend nötig. In Richtung Osten ist das ganz ähnlich. Es findet sich aber in den Lärmgutachten wieder, dass die Flugbahnen so gelenkt werden, dass sie über die bewohnten Bereiche führen. Das heißt, aus meiner Sicht sind auch für die Südbereiche Optimierungen durchaus denkbar und möglich, und das muss auch gemacht werden.

Ich will noch etwas zur Frage des Parallelverkehrs sagen. Natürlich bedeutet – das ist ja auch im Mediationsergebnis enthalten – eine Parallelbahn im Süden die Einstellung der Startbahn West. Das steht ausdrücklich im Mediationsgutachten so drin. Deswegen ist das auch Parallelverkehr. Es kommt hinzu, dass die Bahn im Süden – nach den Vorstellungen, die auch in der Mediation erarbeitet worden sind – eine Start- und Landebahn sein soll. Insoweit gibt es aus meiner Sicht gute Gründe zu sagen: Es ist eine vernünftige Zukunftsvision dieses Flughafens, wenn es ein Parallelbahnsystem gibt. Und Optimierungen, die notwendig sind, müssen auch vorgenommen werden. Das bedeutet natürlich, dass bei der Südvariante eine Reduzierung von Belastungen für die Bevölkerung rund um den Flughafen durchaus möglich, wünschenswert und auch nötig ist.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Das Wort hat Herr Landrat Walter.

Landrat **Peter Walter**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Auf die Frage des Herrn Abg. Hermanns, ob der Grundtenor – so wie er vor längerer Zeit schon in unterschiedlichsten Gremien des Kreises Offenbach formuliert wurde – auch von mir getragen wird, antworte ich mit einem Ja. Aber jetzt komme ich zum einem Bereich, zu dem ich etwas nähere Ausführungen machen möchte. Herr Präsident, das Verfahren heute Morgen mit den Fünf-Minuten-Abständen war zwar recht gut, aber man konnte den komplexen Sachverhalt – jedenfalls was Teilbereiche anbelangt – nicht so deutlich aus dem jeweiligen Blickwinkel der Gebietskörperschaft heraus beleuchten.

Erstens. Ich habe heute Morgen gesagt, dass uns das Mediationsverfahren, über das wir grundsätzlich dankbar sein können, viele Erkenntnisse gebracht hat, die wir naturgemäß im Laufe des Verfahrens, weil wir ja nicht Mitglieder der Mediationsrunde waren, so nicht mitverfolgen konnten. Das heißt, uns oblag es, erst nach Bekanntgabe des Ergebnisses uns Stück für Stück in das vorliegende Material einzuarbeiten und Fragen zu stellen. So gibt es unter anderem einen Katalog von insgesamt

43 Fragen, die in der Mediation wegen unterschiedlichster Faktoren und Gründe nicht abschließend behandelt werden konnten.

Zweitens. Im Zuge der dann folgenden Diskussion wurde deutlich, dass die betroffene Bevölkerung auch heute schon unter einem nicht unerheblichen Lärmpegel leidet, dieses aber so hingenommen hat, weil man natürlich auch zum Flughafen steht. Ich glaube, das ist heute Morgen bei den einzelnen Diskussionsbeiträgen sehr deutlich geworden. Es ist aber auch deutlich geworden, dass die Frage der Kapazitätserweiterung am Standort Frankfurt am Main bei den Menschen Ängste, Sorgen und Nöte hervorruft. Wir als handelnde Kommunalpolitiker befinden uns nicht irgendwo im luftleeren Raum, sondern wir haben das, was Sie in der Landespolitik beschließen, letztendlich – ob knurrend oder nicht knurrend – umzusetzen. Das hat in einem demokratischen Staatswesen zumindest so zu geschehen, dass wir es den Menschen mit gutem Glauben vermitteln können und dass sie auch in diesen Teilbereichen der Argumentation folgen können. Es ist nicht möglich, jemanden immer 100-prozentig zufrieden zu stellen.

Für mich und viele andere haben sich gerade in den letzten Wochen die Fragestellungen gehäuft, ob es denn nicht noch Alternativen gibt, die aufgrund des eng umgrenzten Auftrages der Mediationsrunde so nicht abgeprüft werden konnten. Das lag nicht an der Fachkunde der Menschen, die dort vertreten waren, sondern grundsätzlich am Auftrag. Es ist auch die Frage, ob wir es uns denn heute erlauben können, an einem Standort in einem dicht besiedelten Bereich in Europa ein Bahnsystem auszubauen, von dem man heute schon – ich zitiere nur Herrn Weber und Herrn Hahn – sagt, dass es, wenn man sich für eine Bahn entscheidet, in 10 oder 15 Jahren schon wieder viel zu eng ist und man dann die nächste Entscheidung treffen muss.

Meine Damen und Herren, glauben Sie mir, ich bin in Bezug auf diesen Teilbereich betroffen. Das ist nicht deshalb so, weil ich – wie viele Tausend andere Menschen auch – unter anderem in einem belasteten Gebiet wohne, sondern ich bin deshalb betroffen, weil ich in meinem ehemaligen Beruf als Polizeibeamter auf der anderen Seite des Zauns der Startbahn West stand und weiß, was es bedeutet, Entscheidungen durchzusetzen, die nicht von großen Teilen der Bevölkerung im Konsens getragen werden.

Deshalb ist mein Petitum – abgesehen von der grundsätzlichen Einstellung – das folgende: Wenn wir eine Entscheidung vermitteln wollen – und das

wollen wir –, dann legt bitte Alternativen vor und prüft diese.

Es wurde heute Morgen auch schon gesagt: Jeder führt das Wort Europa im Munde. Sogar der amerikanische Präsident ist mittlerweile für seine europäischen Tätigkeiten geehrt worden. Aber wenn wir nur auf den Standort Frankfurt gucken, ist zu fragen: Entwickelt sich denn ein Flugverkehrssystem zumindest erst einmal innerhalb Deutschlands und dann in Europa? Sie brauchen doch nur die Zeitungen der letzten Tage aufzuschlagen, dann sehen Sie: Jedes Bundesland diskutiert im Moment über den Ausbau von Flughäfen. Herr Clement möchte gleich vier ausbauen. Das ist ja eine tolle Sache. Aber ich frage: Ist das denn so richtig? Brauchen wir nicht ein intelligenteres System, das auch der Zukunft Rechnung trägt und den gesamten Standort Deutschland nach vorne bringt?

Zur Stellungnahme des Kollegen Vandreike. Herr Vandreike, ich weiß nicht, wie ich mich verhalten würde, wenn ich Aktionär der FAG wäre. Wir haben da nun einmal unterschiedliche Positionen. Aber ich werbe darum, dass wir es nicht nur bei einem Regionalforum im Frankfurter Römer belassen. Wir sollten grundsätzlich einen Konsens über verschiedene, die Region betreffende Dinge finden. Darauf könnte man stolz sein. Auch in Bezug auf diese sehr wichtige Frage – wo es Spannungsverhältnisse zwischen den Einzelnen gibt und auch geben muss – sollten wir uns zusamm tun, um eine auch im Sinne der FAG vernünftige Lösung zu finden. Denn das Unternehmen, denke ich, leidet im Moment am meisten darunter, dass es sein Image aufgrund einer unklug und handwerklich nicht gut geführten Diskussion verliert. – Danke sehr.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Danke schön. – Die letzte Frage ging an Herrn Bürgermeister Abeln der Stadt Dreieich.

Bürgermeister **Bernd Abeln**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Herr Hermanns, in Bezug auf die Binnenoptimierung muss man einen Satz im Vergleich zu anderen Varianten sagen. Ich will deshalb zu der Variante, die hier besprochen wurde, etwas sagen, nämlich zur optimierten Südbahn-Variante. Die optimierte Variante, fast einen halben Kilometer südwärts, war nicht Gegenstand des Mediationsverfahrens. Zum Vergleich zu den anderen Varianten ist das eine Variante, die auch nach der Optimierung immer noch nicht das Ausbauziel, nämlich 120 Flugbewegungen nach dem neuen Flottenmix in der Stunde, erreicht.

Eine optimierte Variante kann es nur dann geben, wenn man weiterdenkt. Das würde eine zweite Parallelbahn im Süden bedeuten. Das heißt Atlanta-Variante. Es wird einmal klar, einmal weniger klar ausgesprochen, ist aber unter den Prämissen, unter denen die Ausbaubefürworter angetreten sind, nicht hinnehmbar. Das ist eine einzige Katastrophe und – dieser Ausdruck ist hier schon einmal verwandt worden – der größte anzunehmende Unfall in der Ausbaudiskussion überhaupt. Es ist mit dem, was bisher da war, nicht zu vergleichen.

Wenn man es also ehrlich meint und hinzunimmt, dass die Südbahn in der Tat eine Start- und Landebahn ist, die die Belastungen jeweils auf beiden Seiten – denn man startet und landet nach verschiedenen Seiten im Gegensatz zu einer Nur-Landebahn – bringt, dann ist das eine Variante, der man im Ernst nicht das Wort reden kann, zumal wenn man noch bedenkt, dass kein Mensch mehr glaubt, dass die Startbahn 18 West in Natur zurückgebaut wird. Sie wird mindestens als Rollweg bestehen bleiben. Das heißt, all das, was man für diese Südbahn als optimierte Variante anführt, ist – ich will das einmal sehr vorsichtig sagen – überhaupt nicht tragfähig. Eigentlich blickt auch immer das durch, was in Wirklichkeit dahinter steht, dass man da wirklich eine Radikallösung für die Zukunft anstrebt, die Belastung ausschließlich in den Süden des Mains zu verschieben.

Ähnliches passiert mit der Binnenoptimierung, einer Variante, die man so schlichtweg als positiv kennzeichnet. Im Moment sind wir ungefähr, wenn ich das richtig in Erinnerung habe, bei 440.000 bis 450.000 Flugbewegungen im Jahr. Angestrebt werden mit einem Ausbau 660.000 Flugbewegungen. Das ist eine Vergrößerung um die Hälfte. Bei der Binnenoptimierung sind immerhin Werte von über 560.000 bzw. zwischen 500.000 und 540.000 Flugbewegungen im Jahr im Gespräch. Was das auf den bisherigen Flugrouten bedeutet, muss man sich einmal vorstellen. Es ist ja nicht so, dass der Lärm geringer wird. Der Lärm wird um diese Werte höher. Das heißt, das alles, was bisher in Bezug auf die Belastung der Menschen in diesem Raum – was die gegenwärtigen Flugrouten angeht – gesagt wurde, gilt auch für die Binnenoptimierung. Das bedeutet, dass wir – das gilt auch für den Westen bzw. für den Kreis Groß-Gerau, für Rüsselsheim und Raunheim usw. – unter der binnenoptimierten Flugbewegungs- bzw. Fluglärmsteigerung zu leiden haben werden. Eigentlich ist also auch die Binnenoptimierung ohne weitere Maßnahmen nicht hinnehmbar.

Wir brauchen die von der FAG angekündigten Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms. Ich

kann das nur unterstützen; das gilt auch für meine Stadt. Es geht dabei um Nachtflugverbot und um die Maßnahmen, die zur Lärmreduzierung beitragen. Auch geht es dabei um zusätzliche Belastungen durch lautere Flugzeuge. Man kann auch ein Start- und Landeverbot für Chapter-II-Flugzeuge aussprechen. Das alles muss eigentlich im Vorfeld passieren, ehe man darangehen kann, die Steigerung der Flugbewegungen auf dem Flughafen zu akzeptieren.

Die Rollzeiten im Süden und der Umstand, dass ein neues Terminal gebraucht wird, wenn man einer Südbahn das Wort redet, all das spricht gegen eine Südbahn. Und all das, was ich eben gesagt habe, spricht auch gegen eine Binnenoptimierung ohne begleitende Maßnahmen.

Eines ist eigentlich aus den Statements fast aller betroffenen Gemeinden deutlich geworden: Die Entwicklung, wie wir sie bisher hatten, kann so nicht weitergehen. Wenn der Flughafen – das sagen ja die Flughafenvertreter, und ich bin überzeugt davon, dass sie es ernst meinen – in Frieden mit der Region leben will, ist klar, dass es vorher Zeichen geben muss, mindestens in Sachen Reduzierung des Fluglärms in der Nacht. Ich nenne in diesem Zusammenhang aber auch ein vorzeitiges Nachtflugverbot. Herr Bender hat angekündigt, dass er das mit den Airlines verhandeln wird. Darauf warten wir eigentlich.

Um die Frage jetzt endgültig zu beantworten: Eine Binnenoptimierung ohne irgendwelche begleitenden Maßnahmen ist nicht nur keine Lösung, sie stellt auch eine Verschlimmerung des gegenwärtigen Zustandes für die im Süden des Mains liegenden Gemeinden dar.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank, Herr Bürgermeister. – Jetzt beginnt die Fragerunde der SPD. Das Wort für die SPD-Fraktion hat Herr Polster.

Abg. **Harald Polster**: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wenn wir in dieser Minute das Einvernehmen der hier versammelten Regionen in Bezug auf den Ausbau abfragen müssten oder wollten, dann würde es ein solches mit überwiegender Mehrheit nicht geben. Das war die Quintessenz des heutigen Tages. Trotzdem haben die Statements in Nuancen durchaus unterschiedliche Qualität. Deshalb habe ich Nachfragen.

Ich knüpfe zunächst an den letzten Punkt an, weil auch mich das interessiert. Der Einzige, der sehr deutlich gesagt hat: "Das, was uns jetzt schon belastet, ist mehr als genug, selbst die Binnenoptimie-

„ung wollen wir nicht“, war Herr Bürgermeister von Neumann. Deshalb frage ich stellvertretend für die anderen Herrn Bürgermeister Quilling aus Neu-Isenburg und Herrn Engisch. Ist das die Position, die wir hier zur Kenntnis zu nehmen haben, dass Sie nämlich einvernehmlich sagen: „Wir wollen die Binnenoptimierung haben, aber mit dem gesamten Empfehlungspaket der Mediation“? Das hat ja eine völlig andere Qualität, als wenn man sagt: Dieses Empfehlungspaket ist ein Ausbaupaket.

Ich komme zweitens zum regionalen Dialogforum. Es macht nur Sinn, in ein regionales Dialogforum, das als dauerhafte Einrichtung gedacht ist, einzutreten, wenn all die Maßnahmen, die in der Mediation erarbeitet wurden, gegenseitig handfest verhandelbar sind. Das heißt, es muss den festen Willen geben, zu konstruktiven Lösungen zu kommen. Ich frage den gleichen Kreis, an den ich eben schon meine Fragen gerichtet habe, nämlich die Bürgermeister Engisch und Quilling, ob man bereit ist, in diesem regionalen Dialogforum auch zu konstruktiven Ergebnissen zu kommen.

In dem Zusammenhang habe ich eine Frage an die Landesregierung: Sind die beteiligten Gemeinden beim Dialogforum ausreichend beteiligt?

Ich habe dann noch eine Frage an den anwesenden Mediator, Herrn Oeser. Vorhin ist ja ein Eckpunkt Papier der Raumordnungsminister genannt worden. Die Vertreterin der Regionalen Planungsversammlung Süd hat hier gesagt bzw. unterstellt: Wenn dieses Papier rechtzeitig bekannt gewesen wäre, hätte das in Bezug auf die Mediation eine andere Qualität bewirkt. – Ich frage also Herrn Oeser, sofern er in der Lage ist, das zu beantworten: Ist das so, und in welcher Form wäre da etwas Anderes herausgekommen?

Nehmen Sie mir in Bezug auf meine letzte Frage bitte ab, dass ich sie auch so meine, wie ich sie stelle. Sie geht an die Landräte Walter und Siehr. Sie sind direkt gewählte Landräte und unterliegen – das ist vollkommen klar – den Beschlüssen Ihrer Gremien. Ich frage Sie in Ihrer Eigenschaft als direkt gewählte Landräte: Sind Sie der Überzeugung, dass eine überwiegende Mehrheit der Bevölkerung im Landkreis Offenbach dem Ausbau positiv oder negativ gegenübersteht?

Präsident **Klaus Peter Möller**: Das Wort hat Herr Bürgermeister Quilling aus Neu-Isenburg.

Bürgermeister **Dirk-Oliver Quilling**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Herr Polster, wir – die Kollegen in der Mediation, die sozusagen ein Minderheitsvotum ohne Ausbau abgegeben haben –

haben dem Ergebnis des Mediationspapiers zugestimmt, mit Optimierung und gleichzeitig mit Nachtflugverbot. Dem kann ich auch so zustimmen, obwohl wir in unserer Stadt die ganz klare Beschlusslage "Keine weitere Lärmbelastung" haben. Denn was die Lärmprognose für die Zukunft angeht, bedeutet das Nachtflugverbot eine Entlastung gegenüber dem Istzustand. Insofern konnte ich das Ergebnis mittragen. Ich nehme an, dass es dem Kollegen Engisch genauso ging.

Was die konstruktiven Ergebnisse angeht, muss ich erst einmal zurückfragen: Was verstehen Sie darunter? Wahrscheinlich sehen Ihre anders aus als meine. Natürlich werden wir keine Destruktion im regionalen Dialogforum betreiben, aber ich kann natürlich auch dort einen Ausbau nicht mittragen. Ich habe meine Position, und die werde ich auch im regionalen Dialogforum so vertreten. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Dieselben Fragen wurden an Herrn Bürgermeister Engisch aus Kelsterbach gerichtet.

Bürgermeister **Erhard Engisch**: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Kollege Quilling hat im Grunde die Position Kelsterbachs beschrieben. Wir haben natürlich auch über die Binnenoptimierung gesprochen und sind der Meinung, dass wir auch hier mit denen solidarisch sind, die schon jetzt von den An- und Abflügen sehr betroffen sind. Diese Menschen dürfen nicht noch mehr Belastungen erfahren.

Wenn ich das für meine Stadt ins Verhältnis setze, muss ich zugestehen, dass wir im Moment von An- und Abflügen verschont sind. Aber wenn eine von mir befürchtete Variante kommt, wird sich das natürlich schlagartig ändern. Also, ich bleibe bei der Aussage: Binnenoptimierung im Paket so, wie es der Kollege Quilling beschrieben hat.

Ein regionales Dialogforum macht sicherlich nur Sinn, wenn ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den berechtigten Sorgen und Nöten der Anwohnerschaft und den geschäftlichen Interessen des Unternehmens hergestellt wird. Im Hinblick auf die Gespräche, die schon im Hinblick auf die Herstellung eines regionalen Dialogs geführt wurden, sind bis jetzt die Kompetenzen nicht klar. Aber mein Signal an dieses Gremiums ist: Wir arbeiten mit, weil es im Interesse unserer Bürger geschieht.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Für die Landesregierung antwortet Herr Staatsminister Dr. Jung.

Minister **Dr. Franz Josef Jung:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Im Hinblick auf das regionale Dialogforum darf ich mich auf die grundsätzlichen Ausführungen beziehen, die ich schon im Rahmen der Anhörung in den Rhein-Main-Hallen gemacht habe. Aber Ihre konkrete Frage bezog sich auf die Teilnahme der Gemeinden.

Wir haben bereits im Hauptausschuss die Frage des Verfahrens noch einmal erläutert und dargelegt. Wir vonseiten der Landesregierung haben jetzt sowohl den Hessischen Städte- und Gemeindebund als auch den Städtetag angeschrieben, um entsprechende Vorschläge zu machen. Sie wissen, dass wir uns, was den Umfang anbelangt, in etwa verständigt haben, dies ähnlich zu machen wie beim Mediationsverfahren. Insofern haben wir dort das gleiche Verfahren eingehalten.

Wir werden nach der Anhörung, denke ich, alsbald zur Umsetzung kommen. Ich bin ganz hoffnungsvoll, dass über das hinaus, was die Frage der kommunalen Ebene anbelangt, wir auch im regionalen Dialogforum noch diejenigen mitbeteiligen können, in Bezug auf die wir die Einladung ja schon ausgesprochen haben. Das betrifft Naturschutzverbände und Bürgerinitiativen.

Im Übrigen hatten wir uns darauf verständigt, dass wir gegebenenfalls, wenn es dort weiteren Bedarf gibt, noch weitere Möglichkeiten haben. Wir sollten sehen, dass wir, was das regionale Dialogforum anbelangt, ein ausgewogenes Verhältnis haben, aber handlungsfähig bleiben. Wie gesagt, die Vorschläge des Hessischen Städte- und Gemeindebundes und des Städtetages liegen jetzt noch nicht im Einzelnen vor, aber wir haben die Verbände entsprechend angeschrieben und um Vorschläge gebeten.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Das Wort hat jetzt Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich bin in einer etwas schwierigen Situation. Die Mediationsrunde wurde am 31. Januar beendet. Die beiden Mitmediatoren sagen, dass sie ihre Aufgabe als erledigt ansehen. Und jetzt soll ich zu Papier Stellung nehmen, die uns leider, muss ich sagen, in der Mediationsrunde nicht bekannt waren.

Vielleicht aber noch eine grundsätzliche Anmerkung: Es gab bisher – das ist schon mehrfach gesagt worden – noch kein Mediationsverfahren dieser Größenordnung. Deshalb konnte damals, als der damalige Ministerpräsident zu dem Gesprächskreis

einlud, auch niemand absehen, was alles an Themen auf uns zukommt und wie viel Zeit wir dafür brauchen. Es hat sich eindeutig gezeigt, dass wir immer mehr unter Zeitdruck gerieten – nicht weil wir so faul waren, sondern weil der Themenkreis sich so erheblich veränderte und weil es auch zu Veränderungen bzw. Verzögerungen kam, die die Mediationsrunde nicht zu verantworten hatte.

Ich will nur ein Beispiel gerade im Hinblick auf die Arbeit bringen, die Bürgermeister Brehl betraf. Er leitete die Arbeitsgruppe "Siedlung und Soziales". Da haben sehr lange die Fakten gefehlt. Wir haben nicht frühzeitig genug all das im Einzelnen berechnen können, was notwendig gewesen wäre.

Sie haben dann sehr konkret gefragt, Herr Abgeordneter, was für Auswirkungen es gehabt hätte, wenn uns das Papier vorher bekannt gewesen wäre. Ich kann Ihnen das nicht beantworten, sondern nur vermuten, dass das Papier eine wichtige Rolle bei unseren Überlegungen gespielt hätte. Denn in diesem Papier enthaltene Gedanken sind ja auch bei uns vorgekommen. Ich wundere mich jetzt im Nachhinein sehr, wieso ein Papier vom November 1999 nicht noch in die Mediationsrunde gebracht werden konnte. Dass es eine ganze Reihe von Fragen gab, die offen bleiben mussten, haben wir gesagt. Das betraf z. B. das Thema "Untersuchungen der Auswirkungen des Fluglärms auf Kinder". Ich will das jetzt nicht alles wiederholen. Dafür gibt es eine Liste. Aber wir haben bei jedem Abschnitt deutlich gesagt, was auf jeden Fall weiter untersucht werden muss.

Ich komme abschließend zu meiner persönlichen Stellungnahme. Ich hatte aber keine Gelegenheit, mit den beiden Mitmediatoren darüber zu reden oder mit der Mediationsrunde. Allerdings sind eine ganze Reihe von Mitgliedern aus der Mediationsrunde hier. Ich vermute, dass das auf jeden Fall kein Papier gewesen wäre, das so unter "ferner liefen" zur Kenntnis genommen worden wäre, sondern wir hätten darüber, denke ich, schon eingehend gesprochen. Die Positionen dieses Papiers sind uns ja nicht ganz fremd. Aber dass es ein so wichtiges Gremium gefordert hat, ist der Mediationsrunde leider nicht bekannt geworden. – Danke.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Jetzt haben zwei Landräte das Vergnügen, sich in zwei Teile zu spalten. Gefragt wurde nicht der Organvertreter des Landkreises, sondern die Person. Geht das? Der direkt gewählte Landrat Walter hat das Wort.

Landrat **Peter Walter:** Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Dass das geht, sehen Sie an meinem heutigen Auftreten hier. Wir

haben eine Beschlusslage der Gremien des Kreises Offenbach, und ich habe zu der Beschlusslage in der letzten Woche zusammen mit dem Kollegen Gall unsere persönlichen Meinungen artikuliert. Denn ich glaube, es gehört zu der Verantwortung eines direkt gewählten Bürgermeisters oder Landrats, dass er auch Stimmungsbilder innerhalb der Bevölkerung auf der einen Seite reflektiert, auf der anderen Seite kritische Fragen stellt und diese dann, so es jetzt noch zu geschehen hat, an die parlamentarischen Gremien weiterleitet.

Ihre konkrete Frage aber war: Wie ist das Bild in der Bevölkerung? – Ich habe keine eingehenden Untersuchungen angestellt, aber ich kann Ihnen etwas sagen, was ich vorhin in meinem Statement, glaube ich, kurz deutlich gemacht habe: In der ersten Runde – d. h. im Mediationsverfahren – herrschte verhältnismäßig Ruhe. Nach Abschluss des Mediationsverfahrens kam es natürlich zu Diskussionen insbesondere innerhalb der betroffenen Ortschaften. Dazu kann der Kollege Quilling wesentlich Deutlicheres sagen, weil Neu-Isenburg natürlich schon immer betroffen war und zukünftig noch betroffener sein würde.

Ich komme zu meiner Kritik an den unterschiedlichen Verfahrensgängen. Es gab beispielsweise die eindeutige Betonung einer Südvariante, als das gesamte Datenmaterial noch gar nicht ausgeschöpft war. Das brachte natürlich auch wieder Emotionen hinein. Die unterschiedlichen Variantendiskussionen, das Drehen und plötzliche Optimieren von Dingen sowie auch die Aussage der Mediatoren, dass sie mit dem nichts zu tun hatten, das alles sind Dinge, die jetzt natürlich auch bei der vorher unkritisch gewesenen Bevölkerung Unsicherheiten erwecken. Über diese Unsicherheiten kommt es zu Misstrauen, und über Misstrauen kommt es zu Betroffenheit. So setzt sich das wellenförmig innerhalb der einzelnen Ortschaften fort. Zumindest ist es so, dass wir heute im Kreis Offenbach 13 Bürgerinitiativen in 13 Städten und Gemeinden haben. Das heißt, Sie können davon ausgehen, dass fast in jeder Stadt bzw. Gemeinde bei uns Bürgerinitiativen an dem Thema dran sind, interessiert sind und auch in der unterschiedlichsten Weise ihre Betroffenheit äußern.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Dieselbe Frage ging an Herrn Landrat Siehr.

Landrat **Enno Siehr**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Auch für den Kreis Groß-Gerau trifft vieles zu, was Herr Landrat Walter sagte. Allerdings gibt es bei mir kein Auseinanderklaffen zwischen meiner persönlichen Meinung und der Meinung meiner Bürgermeister bzw. meines Kreista-

ges. Ich möchte aber auf zwei Dinge hinweisen, die bei uns im Kreis Groß-Gerau besonders prägnant sind. Deshalb glaube ich auch, Herr Polster, dass der Kreis Groß-Gerau mit überwiegender Mehrheit gegen den Ausbau ist.

Wir haben die Erfahrung in Bezug auf die Startbahn West in den Knochen. Wenn wir einmal davon ausgehen, dass jemand mit 15 bzw. 16 Jahren Politik wahrnimmt, dann ist festzustellen, dass die überwiegende Mehrheit der über 36-jährigen Menschen gegen den Ausbau ist. Bei den Jüngeren gibt es ein paar, die zum Teil eiern. Da ist die Mehrheit nicht so groß. Es gibt immerhin Zusagen des damaligen Ministerpräsidenten – das hat er mir in die Hand versprochen –, dass es bei dieser Startbahn bleibt und nichts Weiteres kommt. Wir alle haben diese Erlebnisse hinter uns. Auch die Auseinandersetzungen, die Herr Walter aufseiten der Polizei erlebt hat, kennen wir. Deswegen sage ich ganz klar und eindeutig: Der Kreis Groß-Gerau war auch schon vor dem Mediationsverfahren gegen diesen Punkt, und das Mediationsverfahren hat uns natürlich noch einmal zusätzlich enttäuscht. Denn uns wurde ja gesagt, das sei ein ergebnisoffenes Verfahren. In diesem Verfahren solle geklärt werden, um welche Fragestellungen es geht.

Diese Mediation hat überhaupt nichts in Bezug auf die Fragestellungen geklärt. Die Fragestellung bei der Mediation ist auf die Ausbauvariante – welche Ausbauvariante ist möglich? – verengt worden. Zumindest kommt es draußen so an. Es wurde überhaupt nicht gefragt: Wie können wir die Sicherung der FAG, die Sicherung unserer Verkehrsinfrastruktur und unseres Wirtschaftsstandortes mit allen möglichen anderen intelligenten Mitteln erreichen?

Das ist doch überhaupt nicht diskutiert worden, sondern es wurde auf 13 oder 14 Varianten verengt. Es wurde nicht angedacht – das hat auch der Kollege Grandke vorhin sehr deutlich gemacht –, dass man auch andere Instrumente in die Hand nehmen kann. Das hat uns zusätzlich enttäuscht. Deswegen ist der Kreis Groß-Gerau mit großer Mehrheit gegen diesen Ausbau.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Das Wort hat der Kollege Pawlik für die SPD-Fraktion.

Abg. **Siegward Pawlik** (SPD): Ich habe drei kurze Fragen. Die erste richte ich an Herrn Landrat Siehr. Herr Siehr, wir haben bei der Anhörung in den Rhein-Main-Hallen erfahren, dass es schwierig ist, im Rahmen einer Gesamtbelastungsstudie die einzelnen Teilbereiche – z. B. Lärmbelastung, Waldverlust und Grundwasserbeeinträchtigung – gegen-

einander abzuwägen. Das ist dort schlichtweg als nicht darstellbar hingestellt worden.

Deshalb frage ich Sie: Ist der Begriff "Gesamtbelastungsstudie" bei Ihnen im Grunde genommen als Forderung zu verstehen, die Summe der Teilbereiche eingehend zu untersuchen? Oder haben Sie darüber hinaus als Kreis die Vorstellung, dass hier auch Wertungen – in Form eines Punktsystems oder wie auch immer – für die Teilbereiche einfließen müssen? Das wäre natürlich ein komplizierter Prozess.

Die zweite Frage richte ich an den Oberbürgermeister der Stadt Rüsselsheim, Herrn Gieltowski. Mit Blick auf die anstehende Novellierung des Fluglärmsgesetzes frage ich ihn: Gibt es bei Ihnen Betrachtungen, Informationen oder Einschätzungen, wie sich die jetzigen und künftigen Belastungen, soweit bisher bekannt, eventuell reglementierend auch auf die Weiterentwicklung oder Weiterführung vorhandener industrieller oder gewerblicher Tätigkeit auswirken würden?

Meine letzte Frage richte ich an die Gemeinden Flörsheim und Raunheim. Ersatzweise geht diese Frage, falls sie von den Gemeinden nicht beantwortet werden kann, stellvertretend auch an die Landräte Siehr und Gall. Einige von uns haben beim Besuch in Amsterdam-Schiphol gelernt, dass es Kriterien in Bezug auf den Tatbestand "theoretisches Absturzrisiko" gibt. Dort gab es die Konsequenz, dass innerhalb definierter Risiken keine Neuansiedlung bzw. Neuausweisung möglich ist. Darüber hinaus werden in einem deutlich reduzierten Bereich auch vorhandene Gebäudebestände abgerissen – nach welchem Zeitplan auch immer. Meine Frage an Sie – auch mit Blick auf die Flughöhen, über die wir hier heute verschiedentlich diskutiert haben – lautet: Gibt es bei den betroffenen Gemeinden Flörsheim und Raunheim Betrachtungen, die in diese Richtung gehen? Ersatzweise geht diese Frage auch an die Landräte: Gibt es entsprechende Überlegungen bei den Landkreisen? – Schönen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat Herr Landrat Siehr.

Landrat **Enno Siehr:** Ich beantworte die Frage nach der Gesamtbelastungsstudie. Wir verstehen das genau so, wie Sie es gesagt haben. Ich akzeptiere, dass es äußerst schwierig ist, alle Bereiche gleichmäßig zu erfassen. Aber wir müssen den Einstieg in diesen Bereich schaffen, und die, die darüber zu entscheiden haben, müssen das auch werten. Das ist der Punkt, der nachher für uns interessant sein wird. Wir haben im Rahmen des demokratischen Verfah-

rens weder ein Mediationsverfahren noch ein regionales Dialogforum, sondern das muss hinterher bei einer entsprechenden Planfeststellung standhalten. Da müssen all die verschiedenen Dinge untersucht sein. Ich meine, es gilt da, Belastungen zu untersuchen.

Das, was ich vorhin mit der Gesamtbelastungsstudie meinte, zeigt, dass immer mehr Belastungen aus den unterschiedlichsten Bereichen am Flughafen kumulieren. Wir werden das werten müssen. Wir müssen also nicht nur den Flugverkehr anschauen, sondern auch die anderen Verkehre, die da auch noch zusammenkommen. Es müssen auch alle anderen Belastungen betrachtet werden, die diese Region zu tragen hat. Das ist dabei zu beachten und zu bewerten.

Ich komme zur Absturzzone, in der es keine Neuansiedlungen geben soll. Wenn Sie in Amsterdam waren, wissen Sie, dass das keine Frage ist, die wir an die Gebietskörperschaften stellen müssen, sondern es geht um die Frage, ob der jeweilige Flugbetreiber so solvent ist, dass er in der Lage ist, die Regionen um den Flughafen aufzukaufen. Das ist doch die Frage, die sich im Amsterdam stellt. Die Amsterdamer kaufen halt die Gegend auf, damit sie ordentlich Gelände für die Zukunft haben. Das ist der Unterschied zu uns heute. Bei uns lässt man die Städte und Gemeinden im Glauben, dass in den nächsten Jahren nichts mehr kommt. Sie entwickeln dann entsprechend, und dann sagt man ihnen: Ihr habt das Absturzrisiko zu tragen. – Das kann doch nicht gemeint sein.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort Herr Oberbürgermeister Gieltowski aus Rüsselsheim.

Oberbürgermeister **Stefan Gieltowski:** Herr Präsident! Herr Abg. Pawlik, an mich war die Frage gerichtet, wie es in Bezug auf die Weiterführung industrieller Tätigkeiten steht. Wir betrachten natürlich – das muss ich voranstellen – alle Ausbaupvarianten zuvörderst unter dem Gesichtspunkt der Gefährdung der Wohnqualität in der Stadt. Aber Sie greifen mit Ihrer Fragestellung auch einen Aspekt auf, den wir nicht außer Acht lassen können. Wenn ich auf diese Frage eingehe, dann beschreibe ich gleichzeitig ein Dilemma, in dem ich mich befinde. Ich muss darauf hinweisen, dass ein Ausbau unsere Stadtentwicklung – auch was die Frage der industriellen Ansiedlung angeht – nachhaltig beeinträchtigt. Wenn ich dies mache, betreibe ich Antiwerbung für den Standort Rüsselsheim. Die Diskussion um den Flughafenausbau bringt uns in dieses Dilemma. Das, was ich jetzt betreibe, ist also kein Marketing. Ich will aber trotzdem darauf eingehen.

Wir haben nach Fertigstellung der Startbahn West und lange bevor überhaupt eine Erweiterung des Flughafens erneut in die Diskussion gebracht wurde, die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass wir jetzt in die Erschließung eines 27 ha großen Gewerbegebietes gehen können. Wir suchen nach ansiedlungswilligen Unternehmen im Bereich Rüsselsheim. Die Planungen sind also vorgenommen worden, lange bevor die Erweiterungsdiskussion begann.

Wir sind auch darauf angewiesen, weil wir als typischer industrieller Standort – es gibt eine Monostruktur: Automobilindustrie – einen Umbruch in der Wirtschaftsstruktur der Stadt Rüsselsheim erleben. Es ist bekannt, dass die Adam Opel AG, der Betrieb vor Ort, sich umstrukturiert bzw. Produktionsstraßen neu entwirft. Sie wird sich mittelfristig aus Teilen des bisherigen Werksareals zurückziehen. Deswegen ist es die Zielsetzung der Entwicklungspolitik von Rüsselsheim, weiteres Gewerbe in die Stadt zu holen, um aus dieser Monostruktur herauszukommen.

(Abg. Armin Clauss (SPD): Das beste Argument ist die Lage des Flugplatzes!)

– Nein, Herr Abg. Clauss, damit können wir wahrlich nicht überzeugen. Wer Gespräche über Ansiedlung führte, weiß, dass das ein nachrangiges Argument ist.

Wir müssen befürchten, dass das Gewerbegebiet, das wir seit zehn Jahren planen, im Rahmen einer Südbahn-Variante entstehen würde. Ich hatte vorhin schon in meinem Statement von 310 m Höhe gesprochen. Das heißt, die Flugzeuge kommen so nah heran, dass man den Eindruck hat, man könne nach ihren Rädern greifen. Diese Flughöhe über dem Gewerbegebiet ist wahrlich keine Einladung für ansiedlungswillige Unternehmen. Deswegen betrachten wir den Ausbau im Rahmen dieser Variante unter Arbeitsplatzgesichtspunkten und auch unter dem Gesichtspunkt der Verbesserung unserer örtlichen Wirtschaftsstruktur sehr skeptisch.

Ich muss ein Zweites hinzufügen. Wenn es richtig ist, dass sich die Adam Opel AG aus Teilen ihres Werksareals weiter zurückzieht und sich davon trennt – und das ist so –, dann ist es städtisches Interesse, mit dafür zu sorgen, dass dieses Gebiet neu besiedelt wird, möglichst auch gewerblich. Dieses Unterfangen ist dann natürlich auch eingeschränkt, wenn weitere Stadtteile und damit auch Teile des Werksareals der Adam Opel AG von Fluglärm überzogen werden. Fluglärm ist auch für industrielle Betriebe keine Einladung zur Ansiedlung.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke schön. – Jetzt die beiden Städte Flörsheim und Raunheim. Herr 1. Stadtrat Krebs.

1. Stadtrat **Ulrich Krebs:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Pawlik, Sie haben den Sicherheitsaspekt angesprochen. Der Sicherheitsaspekt bezieht sich, glaube ich, in erster Linie auf die Sicherheit der darunter wohnenden Bürgerinnen und Bürger. Das heißt, dass die Stadt natürlich ein Interesse hat, konkrete gesundheitliche Auswirkungen untersuchen zu lassen, und dies insbesondere in Bezug auf Auswirkungen auf Kinder auch machen wird. Das ist selbstverständlich.

Aber ich vermag nicht zu erkennen, dass wir – ich hatte es vorhin bei der ersten Fragerunde ausgeführt – dort, wo auch die Planungen mit Zustimmung der FAG erfolgt sind, für den Sicherheitsaspekt Sorge tragen müssen, wenn auf einmal eine Flughöhe von 239 m vorgesehen ist. Das vermag ich weiß Gott nicht zu erkennen. Aber ich nehme das gerne auf, weil Sie das angesprochen haben.

Auch das ist ein Punkt, der der näheren Untersuchung bedarf. Ich meine, das ist in zwei, drei kurzen Hinweisen erwähnt worden. Sie haben Amsterdam-Schiphol angesprochen. Aber auch das ist doch ein Punkt, dem, glaube ich, der Flughafenbetreiber nachgehen muss und nicht die Gemeinden, die plötzlich diesen – darf ich es mal so ausdrücken? – Segen von oben bekommen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke schön. – Herr Bürgermeister Jühe, Stadt Raunheim.

Bürgermeister **Thomas Jühe:** Den Punkten, die eben von Herrn Krebs angesprochen wurden, kann ich mich nur anschließen. Aber mir ist durch die Frage auch deutlich geworden, dass es da ganz offensichtlich nach wie vor auch Missverständnisse gibt.

Auf Raunheim bezogen – ich habe das vorhin im Eingangsstatement einmal erwähnt – muss man sagen: Das gesamte Stadtgebiet – das gesamte Stadtgebiet! – ist betroffen, wenn die Landungen bei Ostwetterlage erfolgen. Dann werden Nord- oder Südbahn angeflogen, und damit sind die gesamten Stadtbereiche betroffen. Das heißt also: Hier eine Schneise einzurichten, um möglichen Unfällen vorbeugen zu können bzw. keine Gefahr für die Bevölkerung entstehen zu lassen, würde bedeuten, dass man Raunheim komplett evakuieren müsste. Darauf wollte ich nur noch einmal aufmerksam machen.

Ich glaube auch nicht, dass sich die Raunheimer darauf einlassen würden. Denn man muss ja auch verstehen: Raunheim ist eine historisch gewachsene Stadt, und sie war da, bevor der Flughafen da war. Das wird auch immer gern vergessen.

Ich möchte noch einmal auf eine Legende eingehen – das ist mir jetzt erst wieder richtig deutlich geworden –: Ganz offensichtlich gibt es die Legende, dass quasi die Städte permanent auf den Flughafen zuwachsen würden und sich ihre Probleme damit selbst geschaffen hätten. Letztlich – das kann ich resümierend feststellen – zielte auch die Frage vorhin zur Erschließung des Baugebiets in Raunheim in diese Richtung. Ich sage dazu noch einmal: Das letzte Baugebiet, das wir erschlossen haben, war eine Baulücke, die sich im Südwesten Raunheims befindet, d. h. flughafenabgewandt befindet. Das muss man einfach an dieser Stelle auch einmal sagen. Außerdem gehe ich davon aus, dass die Städte sehr wohl ein Recht darauf haben, ihre sozialstrukturellen Voraussetzungen in einem gesunden Verhältnis zu haben. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank. – Herr Pawlik, reicht das? – Ja.

Dann hat Herr Abg. Bökel (SPD) das Wort zur Frage.

Abg. **Gerhard Bökel** (SPD): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir haben von Herrn Oeser eben zum wiederholten Mal und auch von anderen schon gehört, dass wir gemeinsam – und insbesondere die Landespolitik – noch nie so viele Materialien, Gutachten und Unterlagen für ein Großprojekt zur Verfügung hatten, wie es jetzt der Fall ist.

Wenn wir ehrlich sind – ich sage das als einer, der im Main-Taunus-Kreis Wahlkampf gemacht hat –: Vor einem halben, dreiviertel Jahr hätte niemand von uns nur zu hoffen gewagt, dass das, über was wir heute diskutieren, als Ergebnis der Mediation auf breiter Basis herauskommt: von Nachtflugverbot bis zu den Lärmreduzierungen, was die Tagesbelastungen betrifft. Das schicke ich voraus, weil das etwas mit meinen Fragen zu tun hat.

Das Ganze ist in der Region von Misstrauen – ich glaube, Herr Landrat Siehr hat es eben angesprochen – bei den über 36-Jährigen geprägt, also denen, die die Startbahn West miterlebt haben. Ich gehöre zu den relativ wenigen Abgeordneten, die auch schon dabei waren, als wir die Arme gehoben haben, als es um die Startbahn West ging.

Ich frage jetzt wirklich: Wenn wir sicher wären – Sie und die Menschen in der Region –, dass das Nachtflugverbot wirklich kommt, einklagbar käme, auch für den Interkontinentalverkehr, der auch ausgelagert werden kann – das ist eine Frage der Logistik –, wenn wir wirklich gemeinsam davon überzeugt wären und wir als Politik es sicherstellen können – und Politik gestaltet hier; andere stellen Anträge –, dass auch die Tagesbelastungen, sowohl was die Einzelschallbelastung betrifft als auch was den Dauerschall betrifft, so reduziert werden können, wie die Mediation es als Voraussetzung für eine Erweiterung vorsieht, wenn wir also versu-

chen, das Misstrauen beiseite zu nehmen – intellektuell muss es möglich sein –, wenn also all das umgesetzt werden kann; nicht nur nachts, sondern auch tagsüber, bis hin zu dem, was an Kompensation erfolgen kann – Gesamtverkehrsplanung, Gesamtbelastung durch den Lärm, der ja nicht nur oben stattfindet; man könnte auch im Landratsbereich das eine oder andere überlegen, was man da tun kann –, frage ich, ob dann nicht in der Region auch die Chance gesehen wird – Flugverkehr und Flughafen werden immer Belastungen mit sich bringen – oder auch nicht gesehen wird, zu einer verbesserten Situation für die Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet zu kommen. Ich frage, weil ich nach vielen Gesprächen mit Vertretern der Bürgerinitiativen der tiefen Überzeugung bin. Die glauben uns nur nicht.

Deswegen die Frage an die Kommunalvertreter: Können wir, wenn wir es gemeinsam sicherstellen können – auch im Rahmen eines solchen Dialogforums; da kann man über vieles reden, über vertragliche Vereinbarungen, Vertragsstrafen und vieles andere; das will ich völlig offen lassen –, wenn wir das, was Herr Oeser und andere als unauflösbare Kriterien für eine Erweiterung vorgesehen haben, gemeinsam hinkommen können, nicht zu einer anderen Haltung kommen, als sie heute verständlicherweise von Ihnen präsentiert wird?

Das müsste eine Frage an alle sein, vielleicht an Mörfelden, vielleicht an Neu-Isenburg, vielleicht auch an den Offenbacher Landrat, um einfach nicht alle zu fragen. Es können ja nicht alle antworten. Aber ich habe den starken Eindruck: Wenn wir das hinkommen würden, wäre die Antwort eine andere als die, die teilweise von Ihnen heute gegeben wird.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Dann leite ich die Frage zunächst einmal weiter an den Bürgermeister der Stadt Mörfelden. Herr Brehl, jetzt ist die Chance.

Bürgermeister **Bernhard Brehl**: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Abg. Bökel, wir haben natürlich gemeinsam diese 18-West-Zeit erlebt, und ich habe damals sowohl in Person als auch als Kommunalpolitiker für die damalige Landesregierung meine Prügel bezogen, im wahrsten Sinne des Wortes, auch politisch in Mehrheitsverhältnissen meine Prügel bezogen.

(Zuruf des Abg. Armin Clauss (SPD))

– Herr Abg. Clauss, ich habe es überstanden, aber nur mit Not

(Heiterkeit)

und auch mit vielen Schmerzen.

Natürlich, die Menschen haben ein abgrundtiefes Misstrauen, weil im Grunde genommen zu 18-West-Zeiten eine ähnliche Diskussion mit ähnlichen Diktionen geführt wurde, und wenn man sich – ich habe das vor einigen Tagen getan – den 18-West-Planfeststellungsbeschluss mit seinen Begündungen ansieht, kann man sagen – ich will es ein bisschen salopp sagen –: Man bräuchte nur das Datum verändern, und man hätte die gleiche Situation. Wenn man sich das vergegenwärtigt, muss die Politik gegenüber der Bevölkerung viel, viel leisten,

(Zuruf: Vorleisten!)

damit tatsächlich eine andere Diskussionsgrundlage sachlicher Art herbeigeführt werden kann. Das bedarf aber in der Tat noch sehr viel Überzeugungsarbeit, und ich greife einfach einmal ganz pragmatisch die Aussage des Vorstandsvorsitzenden Weber auf. Wenn Herr Weber – die Lufthansa – ab morgen sein praktikables Nachflugverbot fliegen lassen würde, dann könnte man einmal schauen, welchen Wert diese Aussage hätte, und dann schauen wir weiter, wobei Nachflugverbot immer noch die Ausgangslage 22 bis 6 Uhr ist. Das Mediationsverfahren ist ja schon ein Kompromiss. Das muss man ganz einfach sehen.

Solche Hinweise sind notwendig, damit auch unsereiner in Mörfelden-Walldorf, aber auch der Kollege Vandreike in Frankfurt geglaubt bekommt: Die Politik meint es diesmal tatsächlich abschließend ehrlich mit uns. – Aber bis dahin ist es noch ein weiter Weg. Erst dann können wir uns auf der Basis treffen, Herr Abg. Bökel.

Was ist zu tun? Die FAG, der Flughafenbetreiber, die Lufthansa, aber auch die Politik in Wiesbaden haben für die Bevölkerung Vorleistungen zu erbringen, damit eine glaubhafte sachliche Diskussion möglich wird. Das heißt also: Umsetzung des Mediationsergebnisses nicht erst dann, wenn die Bagger schon am Flughafen stehen, sondern jetzt und sofort muss etwas passieren. Dann haben wir eine andere Ebene. – Danke schön.

(Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller**: Danke schön. – Herr Bürgermeister Quilling, Stadt Neu-Isenburg.

Bürgermeister **Dirk-Oliver Quilling**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Herr Bökel, Sie haben in der Tat Recht. Das Vertrauen ist erschüttert. Ich kann Ihnen auch sagen, woran das liegt. Wenn Sie sich den Planfeststellungsbeschluss zur 18 West anschauen, sehen Sie, darin stehen zwei elementare Dinge: dass es durch Bau der 18 West zu einer deutlichen Entlastung für die Region kommen wird. Das Gegenteil war in den letzten 15 Jahren der Fall. Wir haben eine Steigerung: Dezember 1985: 240.000 Flugbewegungen; Dezember 1999: 440.000 Flugbewegungen.

Zum damaligen Zeitpunkt – Planfeststellungsbeschluss zur 18 West von 1971 – ist man mal von 40 Flugbewegungen ausgegangen. Mittlerweile haben wir über 160. Das steht alles in der Begründung drin. Das steht leider nicht im Beschluss drin; denn dann könnten wir wegen der Flugbewegungen den Flughafen abschließen.

Heute beginnt wieder eine ähnliche Diskussion, dass sozusagen versucht wird, den Leuten zu vermitteln, es könne ja eigentlich alles viel besser werden. Der Beweis hierfür ist aber bisher noch nicht angetreten, und der Nachweis ist noch nicht geführt. Ich bitte Sie um Verständnis, dass wir da alle sehr, sehr misstrauisch sind.

Sie können so viel Nachflugverbot einrichten oder Anti-Lärm-Pakte oder sonstige Dinge beschließen, was jetzt die persönliche Betroffenheit anbelangt. Bei einer Südbahn Neu-Isenburg können wir auch nach dieser optimierten Version das gesamte Stadtgebiet nach der neuen Landesplanung aus der Planung herausnehmen. Über 5.000 Menschen wären mit 67 dB(A) und mehr belastet. Zur Erinnerung: In der Mediation haben wir uns einen Alarmwert von 65 dB(A) gesetzt. Über diesem Bereich sollte niemand mehr wohnen, weil mit Gesundheitsbeeinträchtigungen zu rechnen ist. Da können Sie drum herum viel beschließen, an Nachflugverboten, an Anti-Lärm-Pakten und wie das alles heißt: Sie werden keinem Bürger in unserer Stadt verständlich machen können, dass es mit einem Ausbau für ihn besser wird.

Deswegen wird sich an unserer Haltung gegen den Ausbau auch nichts ändern können, auch wenn Sie noch so sehr versuchen, mit gutem Willen hier Vertrauen zu vermitteln, aber – um noch einmal auf den Anfang zurückzukommen – hier ist in der Tat sehr, sehr viel Vertrauensarbeit nötig; denn in der Vergangenheit ist sehr, sehr viel Vertrauen verletzt worden.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank. – Herr Landrat Walter.

Landrat **Peter Walter**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Direkt, Herr Bökel, auf die Frage: „Werden wir es hinkriegen?“: Wenn wir es hinkriegen, dann glaube ich – auch nachdem ich die Diskussion heute hier verfolgt habe –, dass wir auch innerhalb der Bevölkerung eine große Zustimmung bekommen könnten. Aber ich schließe nahtlos an das an, was Kollege Quilling gesagt hat und was auch Kollege Brehl gesagt hat: Es ist nicht nur ein Grundmisstrauen insgesamt vorhanden, sondern wir haben innerhalb dieses Jahres auf einer guten Grundlage beginnend auch sehr viel Porzellan zer schlagen.

Wenn wir in ein abgestuftes Verfahren hineingehen, das z. B. das aufnimmt, was dankenswerterweise Dr. Bender in der Anhörung als sein Zehn-

Punkte-Programm dargestellt hat, welches nach meiner Auffassung bisher sehr wenig in der Öffentlichkeit als Angebot der FAG diskutiert wurde, dann könnten Sie schon einmal große Chancen sehen, auf die bisherige Situation, die wir haben, Einfluss zu nehmen und den Menschen, die wirklich unmittelbar betroffen sind – ob das Isenburg, Raunheim, Flörsheim oder sonst wo ist –, zu zeigen: Die meinen es ernst, und die wollen es auch umsetzen.

Wenn man dann auf die Dinge eingeht, die auch in dem Zehn-Punkte-Papier stehen und die heute auch schon angesprochen worden sind, nämlich das Nachdenken über Verlagerungen und intelligente Verkehrssysteme, und den Menschen glaubhaft machen kann, dass es hier zu Effekten kommt, dann glaube ich auch – ich bin persönlich davon überzeugt –, dass man eine Diskussion um einen Ausbau nicht nur des Standorts Frankfurt, sondern des Flughafens allgemein in einer wesentlich entspannteren Atmosphäre führen kann.

Denn das Wichtige dabei ist – das hatte ich, glaube ich, in meinem vorherigen Statement gesagt –, dass wir die Mittler zu den Menschen sind und dass man es nie schaffen wird, eine solche Situation an die Menschen heranzutragen – die ja wissend von dem, was Kollege Quilling gerade gesagt hat, sagen: „Es ist ja nie irgendetwas zu unserem Wohl passiert“ – und noch mehr von ihnen abzufordern.

Noch schlimmer – das sind die negativen Seiten, aber das sind auch die Chancen, die wir in dem Bereich hier als Politik hätten – ist das, was ich in der letzten Woche in einer Diskussion mit Jugendlichen erfahren habe, die ich fragte: „Wie steht ihr jetzt dazu: wirtschaftliche Entwicklung, Arbeitsplätze, Rhein-Main-Gebiet, Flughafen?“ Die Jugendlichen haben eine sehr differenzierte Haltung eingenommen, aber was mich betroffen machte, war die Äußerung von einigen, die sagten: „Was interessiert uns das? Das habt ihr doch sowieso schon entschieden.“

Ich glaube, mit einer solchen Haltung sollten wir uns nicht zufrieden geben. Wir sollten aktiv die Menschen einfordern, aber sollten, wie gesagt, auch davon ausgehen, was die Menschen eigentlich im Moment haben möchten. Sie möchten einen Dialog haben, sie möchten mitdiskutieren, und sie möchten auch transparent sehen, wohin die ganze Sache läuft. Aber das können wir nur, wenn wir vernünftige Module anbieten, und die Grundlage dafür, denke ich mal, die ist da. Deshalb: Lassen Sie uns das beginnen.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank. – Noch eine Frage, Herr May?

Abg. **Jürgen May** (SPD): Meine Frage an die Landesregierung: Welche Konsequenzen gedenkt sie denn aus diesem Positionspapier des Hauptaus-

schusses der Ministerkonferenz für Raumordnung, das heute schon mehrfach zitiert wurde, zu ziehen?

Eine Frage an Herrn Dr. Oeser: Wie realistisch ist es denn, bei prognostizierten Flugbewegungen von 600.000 und mehr pro Jahr die im Anti-Lärm-Pakt enthaltene Forderung nach Reduzierung des Fluglärms insgesamt – gemessen vom heutigen Niveau aus – zu erfüllen und diese Entlastung tatsächlich hinzubekommen? Denn damit wäre ja eine der Bedingungen erfüllt, die im Rahmen des Mediationsergebnisses an eine Erweiterung gestellt wäre.

Eine dritte Frage, und zwar an Herrn Bürgermeister Vandreike: Es gibt von Ihrer Oberbürgermeisterin die Spekulation über das, was noch zur Optimierung der Südbahnvarianten gehören könnte, nämlich die zweite Südbahn, die Atlanta-Variante. Ist das die Lösung, die Sie für Mitte dieses Jahrzehnts anvisieren, wenn die Kapazitätsgrenze bei einer neuen Bahn wieder erreicht wäre?

Präsident **Klaus Peter Möller**: Kurze, schwere Fragen. Wer antwortet für die Landesregierung? – Herr Minister Posch.

Minister **Dieter Posch**: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Es handelt sich bei dem mehrfach zitierten Papier um Überlegungen im Hauptausschuss der Raumordnungsminister. Darin sind teilweise Dinge enthalten, die im Prinzip nichts Neues sind, wie beispielsweise die Frage der Einbindung des Bundes in eine Flughafenkonzeption. Wir werden die Dinge, die in diesem Papier enthalten sind, soweit sie für die Landesplanung von Bedeutung sind, mit Sicherheit im Zusammenhang mit der Aufstellung des Landesentwicklungsplans zu prüfen haben. Eine detaillierte Festlegung im Hinblick auf dieses interne Papier kann ich jetzt noch nicht vornehmen. Denn es ist ein Papier, das, glaube ich, wenn ich das richtig sehe, auch im Wirtschaftsausschuss unlängst eine Rolle gespielt hat, und zwar im Zusammenhang mit der Frage: Was kann im Landesentwicklungsplan im Hinblick auf ein Nachtflugverbot einbezogen werden oder nicht einbezogen werden? Dieses Papier wird bei der Willensbildung der Landesregierung eine entsprechende Rolle spielen.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank. – Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser**: Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte mir noch einen Hinweis erlauben, den ich bereits gegeben habe, der mir aber doch jetzt wichtig erscheint. Die Zusammenfassungen sind in der Mediationsgruppe jeweils einzeln durchgesprochen, beraten und beschlossen worden. Darin lagen dann die Grundlagen für das Fünf-Punkte-Paket. Wir haben nichts Neues erfunden. Sie können zu allen Teilen dieses Fünf-Punkte-Pakets in den Zusammenfas-

sungen etwas finden, was gemeinsam beschlossen worden ist.

Zum Anti-Lärm-Pakt. Herr Abg. May, wenn wir es nicht als realistisch erachtet hätten, das, was hier steht, umzusetzen, hätten wir es nicht formuliert. Aber im Anti-Lärm-Pakt liegen auch die Begrenzungen des Flughafens und seiner Möglichkeiten. Wenn es – vielleicht im Unterschied zu anderen Meinungen, die man hört –, richtig ist, dass das Fünf-Punkte-Paket nicht erst dann zu wirken anfängt, wenn die Genehmigung für eine Bahn vorliegt, sondern sofort anfangen muss und dass Optimierung eben genauso mit den anderen Punkten verbunden ist wie der Teilausbau, wenn das richtig ist, dann ist in der konkreten Arbeit des regionalen Dialogforums jeweils festzustellen, was die einzelnen Punkte des Fünf-Punkte-Pakets jeweils bedeuten, auch für die Optimierungsphase. Das muss ich klipp und klar noch einmal sagen. Wenn wir das so prüfen, dann sehen wir – sonst hätten wir es nicht geschrieben – die Chancen der Verwirklichung. Aber hier sind auch die Grenzen des Wachstums aufgezeigt. – Danke sehr.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Danke schön. – Abschließend Herr Bürgermeister Vandreike.

Bürgermeister **Joachim Vandreike**: Herr Abg. May, eine kurze, präzise und klare Antwort auf Ihre Frage: Weder im Frankfurter Magistrat noch an anderer Stelle in Frankfurt ist bisher in politischen Gremien über zwei Südbahnen geredet, diskutiert oder entschieden worden. Wir haben über e i n e Südbahn geredet, wir haben uns auf e i n e Südbahn festgelegt, und das wird zukünftig so bleiben.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Danke. – Jetzt geht das Fragerecht über auf BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Kollege Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst möchte ich mich – ein bisschen Ermüdung scheint ja zu drohen – ganz herzlich bei denjenigen, die bis jetzt ausgeharrt haben, bedanken. Wir als Abgeordnete – zumindest gilt das für meine Fraktion; ich nehme an, für die Kolleginnen und Kollegen auch – sind den vielen Kommunalvertretern sehr dankbar, dass sie mit uns diskutieren. Mir scheint in der Tat neben der Sammlung der Statements, die heute Morgen einen überwältigenden Eindruck der Ablehnung unterstrichen haben, auch sehr wichtig zu sein, jetzt die Nuancen herauszuhören und auch festzustellen, dass die Betroffenen, wenn sie einander aufmerksam zuhören, noch zusätzliche wichtige Erkenntnisse gewinnen.

Meine Damen und Herren, ich will eine zweite Bemerkung machen: Mich erfreuen die wohlthuende Nüchternheit und die klaren Aussagen der Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen, die sich ganz

anders als das darstellen, was wir bei der so genannten Expertenanhörung insbesondere von den Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft über den Frankfurter Flughafen zu hören bekamen.

Insoweit ist es sicherlich im Nachhinein noch einmal zu bedauern, dass Sie als Kommunalvertreter nicht auch noch in der Anhörung der Experten Platz gefunden haben. Denn eines ist sicher: In Fragen des Flugverkehrs sind zum einen etliche von denen, die heute hier sind, nicht weniger Experten als manche, die wir im Mai gehört hatten.

Zum anderen kann man ganz sicher sagen, dass Sie die Expertinnen und Experten für die Frage der Empfindungen, der Belastungen und der Zumutbarkeiten sowie dafür sind, was die Bürgerinnen und Bürger in ihren Gemeinden, in unserem Land Hessen wirklich denken und für nötig halten. Insoweit sind Sie, denke ich, für die politische Entscheidung ganz wichtige Experten.

Meine Damen und Herren, angesichts dieser Problemlage will ich mit meinen Fragen, den ersten, die von uns kommen, ein bisschen nachhaken. Natürlich ist das eine oder andere schon gefragt worden, was man selber sonst auch gefragt hätte. Wir wollen Doppelungen aber möglichst vermeiden.

Mir scheint ein deutlicher Gegensatz – und den möchte ich gern noch deutlicher unterstrichen haben oder aufgeklärt haben – zwischen den Positionen der Städte Frankfurt und Offenbach zu existieren.

Herr Bürgermeister Vandreike – und Sie frage ich damit als Ersten – hat zu der Südbahnfavorisierung deutlich gesagt, es gehe darum, dass ein Parallelverkehr der günstigste sei. Wir wissen aber nicht nur aus dem Planfeststellungsbeschluss zur 18 West, sondern auch aus dem Anti-Lärm-Pakt, den auch Sie befürwortet haben, zur Kontingentierung von Fluglärm und zur Festlegung lokaler Lärmobergrenzen, dass – und das Amsterdamer Beispiel ist nur eines dafür – Parallelbahnen eine Kontingentierung und eine Verteilung des Lärms erschweren, weil man nämlich immer in der gleichen Richtung startet bzw. landet.

Insoweit ist dann die Forderung der Stadt Offenbach, vertreten durch den Oberbürgermeister, umgekehrt. Wie würden Sie denn – Sie haben gesagt: relativ die Südbahn; das ist auch eine Parallelbahn – dann sozusagen in die Verteilung der Belastungen gehen, wenn man weiterhin am Parallelbahnsystem festhält?

Da ich diese Frage stelle, möchte ich an dieser Stelle noch eine provokante Frage an Herrn Grandke nachschieben. Herr Grandke, wären Sie vielleicht bereit, bei dieser Gelegenheit – es wäre eine schöne Gelegenheit – das von mir so genannte Unwort der Demokratisierung des Lärms zurückzu-

nehmen? Ich bin gern bereit, über eine gerechte Verteilung von Lärmbelastungen zu diskutieren, und die ist im Rahmen des Anti-Lärm-Pakts auch erwähnt und notwendig. Aber, meine Damen und Herren, zumindest wir halten Demokratie für etwas ausgesprochen Positives und Unterstützenswertes, und Fluglärm halten wir für das Gegenteil. Deshalb sollte man unserer Meinung nach beide Worte nicht miteinander in Verbindung bringen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Bürgermeister Vandreike, Frankfurt.

Bürgermeister **Joachim Vandreike:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Frage Bündelung des Lärms oder Nichtbündelung des Lärms war ein Punkt, der in der Mediation ganz ausführlich behandelt worden ist. Dazu hat Prof. Oeser eine Arbeitsgruppe geleitet, die sich unter anderem auch mit diesem Schwerpunkt befasst hat, und dazu sind meines Wissens auch sehr umfangreiche gutachterliche Stellungnahmen gegenüber der Mediation abgegeben worden.

Das Ergebnis dieser Untersuchungen, wo es durchaus renommierte Wissenschaftler gegeben hat, die sich entsprechend geäußert haben, hatte zur Konsequenz, dass der Mediation empfohlen wurde, den Lärm eher zu bündeln, als ihn zu verteilen, weil – und jetzt müsste mir Prof. Oeser helfen; ich habe das aus den Gutachten nicht mehr im Detail in Erinnerung – sich Bürgerinnen und Bürger ähnlich hoch belastet fühlen, wenn die Zahl der Überflüge auch verhältnismäßig gering ist. Das war wohl das entscheidende Argument – auch der wissenschaftlichen Gutachten –, warum es eine Empfehlung für die Bündelung des Lärms gegeben hat.

In diesem Sinne ist durchaus auch unser Votum für eine Südvariante denkbar und als Begründung heranzuziehen, und wir stehen da ganz im Sinne des Ergebnisses der Mediation.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke. – Herr Oberbürgermeister Grandke, Offenbach.

Oberbürgermeister **Gerhard Grandke:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich versuche, die Fragen von Herrn Kaufmann zu beantworten.

Was ist die Strategie von Offenbach? Wir haben den heroischen Beschluss von Frankfurt in dem Part begrüßt, dass die Frankfurter eingesehen haben, dass die Nordbahnvarianten der Umwelt-GAU für den Teil der Region sind, für den wir Verantwortung tragen. Insofern unterstützen wir das.

Wir haben keine Positionierung per Beschlussfassung, was die Südbahn betrifft, Herr Kaufmann, sondern unsere Linie ist die, dass wir sagen: Wir müssen schauen, wie man Flughafenentwicklung mit Möglichkeiten in Verbindung bringt. Drei

Punkte will ich Ihnen nennen, die dann unterschiedlich diskutiert werden können. Das Erste ist Verkehrsverlagerung, das Zweite wäre die Entwicklung von anderen Varianten – das ist aber eine Aufgabe, die die FAG auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens untersuchen muss und dann mit einbringen muss, und dann werden wir rechtlich würdigen, ob die das auch vernünftig gemacht haben –, und der dritte Bereich ist natürlich der der Lärmkontingentierung. Das ist ein Punkt, der jetzt schon rechtzeitig eingeführt werden kann. Das ist genau der Aspekt, Herr Kaufmann. Sie wollen wissen, wie das dann ist, und Sie fordern immer die Binnenoptimierung. Die Binnenoptimierung hat bei uns ohne Lärmpaket dazu geführt, dass wir von 240.000 Flugbewegungen 1985 auf 440.000 Flugbewegungen im Jahr 2000 gekommen sind, und da haben wir als Region nicht mitgestalten können – das läuft sozusagen außerhalb des Planungsrechts –, sondern das kann innerhalb dessen gemacht werden.

Insofern ist Ihre Forderung, die Binnenoptimierung zu machen, im Prinzip ein Verrat der Interessen derjenigen, die heute die hauptbelasteten Städte sind.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Och!)

– Sagen Sie nicht „och“. Das ist es, weil Sie sich von den Frankfurter GRÜNEN haben vorführen lassen. Die haben natürlich die Interessenslage – ich sage es jetzt mal so – und haben das damals durchgesetzt. Die Binnenoptimierung oder „innerhalb des Zauns“ heißt Mehrbelastung aller heute belasteten Städte in Ost-West-Richtung. Das muss man einfach offen sagen.

Ich diskutiere gern mit Ihnen, Herr Kaufmann, über den Aspekt Demokratisierung des Lärms. Das diskutiere ich mit Ihnen aber nur dann offen, wenn Sie genauso offen mit mir diskutieren, dass die GRÜNEN faktisch einem Flughafenausbau zugestimmt haben, indem sie das Mediationsverfahren inauguriert haben – das muss man nämlich auch sagen –, und diese Form von Heuchelei akzeptiere ich überhaupt nicht, weil Sie jetzt eine konsistente Strategie von Wiesbaden bis zur Kommune vorgaukeln, und das ist nicht so.

(Lachen des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Wenn es tatsächlich eine existenzielle Frage gewesen wäre, dann hätten Sie damals unter allen Umständen die Einführung des Mediationsverfahrens verhindern müssen. Das haben Sie nicht gemacht. Nur nachdem sich hier sozusagen Machtverhältnisse verändert haben, führen Sie das auf einmal ein. Wenn Sie das mit mir öffentlich diskutieren, dann diskutiere ich mit Ihnen auch den Aspekt Demokra-

tisierung des Lärms. Solange das aber nicht geschieht, bleibt der Begriff im Raum. – Danke.

(Heiterkeit und Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller**: Jetzt sind Sie froh, dass Sie das Wort haben, Kollege Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich will jetzt die Anhörung – so sehr es mir großen Spaß machen würde, Herr Grandke – nicht dazu missbrauchen, jetzt in eine politische Auseinandersetzung, einen Schlagabtausch, einzutreten.

Nur, eines muss man korrigieren; wenn Sie die Unwahrheit sagen, dann muss ich das zurückweisen: Wir haben zu keinem Zeitpunkt die Binnenoptimierung allein gefordert, sondern immer gesagt: Das Paket, so wie es die Mediationsrunde produziert hat – ohne den Ausbau – ist genau die richtige Antwort.

Deswegen schiebe ich das als Frage noch einmal nach, und ich möchte diese Frage ganz gezielt an das Mitglied der Mediationsgruppe, Herrn Bürgermeister Brehl, richten. Wir haben so viel vom Problem des Vertrauens gehört, und es geht doch ganz ohne Zweifel um Vertrauen schaffende Maßnahmen. Nun ist im Mediationsbericht – für meinen Geschmack etwas klein, aber immerhin – auch das No-Regret-Prinzip enthalten. Es ist dort nicht nur enthalten, sondern auch unterstrichen, und zum No-Regret-Prinzip – was ja heißt, man darf Entscheidungen erst dann treffen, wenn man ihre Folgen hinreichend übersieht und wenn sie notwendig sind – frage ich Sie: Wäre es nicht die richtige Vertrauen schaffende Maßnahme, jetzt genau mit den Teilmaßnahmen der Optimierung, die z. B. auch Verlagerung bedeuten, die Überprüfung der Flugverfahren bedeuten, Einführung verbesserter Techniken und anderes mehr, und mit den einzelnen Maßnahmen des Anti-Lärm-Pakts – Kontingentierung etc. pp. – sowie mit dem Nachtflugverbot mindestens im Sinne des so genannten durchführbaren Nachtflugverbots – das ist eine neue Vokabel, die wir gelernt haben, die Herr Weber in die Welt gesetzt hat – unverzüglich Schritt für Schritt zu beginnen und, wenn überhaupt, erst wesentlich danach eine Ausbauentscheidung zu treffen?

Ich richte die Frage deshalb an Sie, weil Sie an den Diskussionen so intensiv beteiligt waren und ich zweitens heute Morgen, obwohl ich mir einbilde, sehr genau zugehört zu haben, von Ihnen, Herr Brehl, eine so klare Aussage wie von Ihren Nachbarkollegen aus Kelsterbach und Raunheim nach dem Motto: „Auch in Mörfelden-Walldorf wird ein Ausbau abgelehnt unter Beibehaltung des Restes des Pakets“ nicht gehört habe. Deswegen würde ich Sie noch einmal bitten, auch dazu Stellung zu nehmen, wie Sie zu der Frage des Baus einer neuen Bahn generell stehen.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Herr Bürgermeister Brehl.

Bürgermeister **Bernhard Brehl**: Herr Präsident, Herr Abg. Kaufmann, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Kaufmann, Ihre Fragestellung No-Regret-Prinzip liegt in gleicher Linie mit der Frage des Herrn Abg. Bökel. Es gab heute Morgen in den unterschiedlichsten Stellungnahmen große Übereinstimmung: Es ist noch so viel ungeklärt und nicht untersucht, dass gegenwärtig keine Entscheidung über einen Ausbau getroffen werden kann. Ich habe heute Morgen im Grunde genommen bis auf zwei Stellungnahmen aus dem kommunalen Bereich zu dieser Frage völlige Übereinstimmung zur Kenntnis genommen. No Regret steht beim regionalen Dialogforum. Im Mediationsbericht kommt auch Schiphol vor. Vorhin wurde es angesprochen: Ein Ausschuss des Landtags war in Schiphol.

(Zurufe)

– Jedenfalls Landtagsabgeordnete.

Wir haben in der Fluglärnkommision – ich mahne es deshalb einmal öffentlich an – seit drei Jahren versucht, eine Fahrt nach Schiphol zu unternehmen, und uns wurde immer gesagt – von der FAG, aber auch von anderen –: In Schiphol sind wir nicht willkommen.

Deswegen greife ich das für die Fluglärnkommision einfach einmal auf. Vielleicht sind wir, nachdem offenbar die Zusammenarbeit zwischen FAG und Schiphol mittlerweile funktioniert, jetzt willkommen und können bestimmte Hintergründe, die wir so genau nicht kennen können, einmal vor Ort hinterfragen. Denn mir wird von Niederländern immer wieder gesagt – wir haben ja auch Partner, die in Sachen Flughafenausbau durchaus auch fit sind –, dass die Situation so einfach, wie es bei uns in Frankfurt dargestellt wird, in Schiphol dann doch wieder nicht ist. Ich hatte vor 14 Tagen so ganz am Rande mit dem niederländischen Ministerpräsidenten Kok, den ich in unserer Partnerstadt getroffen habe, ein Gespräch und habe gesagt: „Uns wird immer erzählt, wie hervorragend die Zusammenarbeit der Niederlande, der niederländischen Staatsregierung, zum Ausbau des niederländischen Flughafens in Schiphol läuft.“ Darauf sagte Ministerpräsident Kok zu mir: „Umgekehrt wird uns genauso erzählt, wie gut das in Frankfurt läuft.“ Also: Die Ausgangslagen scheinen in etwa gleich zu sein.

Aber noch einmal ganz klar, Herr Abg. Kaufmann, zu No Regret: Wir haben gegenwärtig den Sachverhalt – und ich spreche auch noch einmal den Landesentwicklungsplan an –, dass auch im Landesentwicklungsplan und überhaupt eine Ausbauentscheidung gegenwärtig unverantwortlich sei. Herr Kaufmann, wenn die GRÜNEN in Mörfelden-Walldorf Ihnen etwas anderes zugeflüstert haben: Ich habe einen ganz klaren Standpunkt, den ich im

Mediationsverfahren auch ganz klar dargelegt habe. Nach unserer Auffassung ist die Obergrenze der Belastung beim gegenwärtigem Bahnsystem und dem, was sich aus dem Bahnsystem noch an Flugbewegungen zusätzlich entwickeln wird, längst erreicht, und es werden aller Voraussicht nach über 500.000 Flugbewegungen sein. 550.000, 530.000, aber es werden auf jeden Fall mehr als 500.000 Flugbewegungen sein. Das bedeutet – Kollege Quilling hat es sehr klar formuliert – zusätzliche Belastungen über das, was heute ist, hinaus. So kann es einfach nicht mehr weitergehen. Die Belastungen müssen verringert werden. Erst dann haben wir eine Basis, wieder vernünftig zu reden. Sagen Sie Ihren GRÜNEN in Mörfelden-Walldorf: Ich habe einen klaren Standpunkt, und unsere BI hat mich ja in der vorigen Woche zu diesen Fragen etwas vernommen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Frau Kollegin Hammann, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Grandke, Sie haben eben die Aussage „Umwelt-GAU, wenn die Nordbahn käme“ gemacht. Sie haben aber in Ihren Ausführungen heute Morgen deutlich gemacht, dass Sie einer Südbahn nicht abgeneigt sind, und auch Herr Oberbürgermeister Vandreike hat gesagt, dass die Südbahn etwas wäre, was man akzeptieren könne. Wenn man aber die Nordbahn als Umwelt-GAU bezeichnet und auf der anderen Seite genau weiß, dass die Südbahn einen erheblichen Eingriff bedeuten würde – also, in der schlimmsten Variante, der Atlanta-Variante, wären es über 5 Millionen m<sup>2</sup> Wald, die dort fallen würden –, frage ich Sie: Was haben diese ökologischen Auswirkungen bei Ihren Überlegungen überhaupt für einen Stellenwert? Denn Sie haben sich ja schon einwandfrei festgelegt – gerade Herr Vandreike –, was die Südbahn angeht.

Wenn man jetzt die Ökologie betrachtet, sollte man natürlich die gesundheitlichen Probleme nicht außer Acht lassen. Heute Morgen wurde schon von verschiedenen Bürgermeistern darauf hingewiesen, dass bei der Bevölkerung erhebliche Gesundheitsbelastungen zu verzeichnen sind, gerade was die Herz-Kreislauf-Problematik angeht. Wir hatten in der Mediation von hyperaktiven Kindern gehört, und ich möchte einmal Herrn Müller nennen, der heute Morgen gesagt hat, dass bei ihm auch festzustellen ist, dass gerade die Kinder vermehrt belastet sind.

Wenn also all diese Gefahren bekannt sind, dann frage ich Sie: Welchen Stellenwert haben bei Ihnen die gesundheitlichen Auswirkungen einer Startbahn oder Landebahn? Denn das ist doch das, was uns alle hier beschäftigt: Was passiert, wenn irgendwo eine neue Bahn gebaut wird? Welche Auswirkungen hat das im Hinblick auf die Ökologie und auf

den Gesundheitsbereich? Dazu möchte ich von Ihnen wirklich eine dezidierte Stellungnahme bekommen.

Herr Schindler, der Bürgermeister aus Hochheim, hat gesagt, er stehe einem Ausbau nicht strikt ablehnend gegenüber, sagte aber dann am Ende: Im Zweifel aber für die menschliche Gesundheit. Wenn wir aber jetzt die ganzen Auswirkungen gehört haben – und auch das Mediationsverfahren hat dankenswerterweise noch einmal gesagt: Lärm macht krank –, dann muss ich fragen: Was kann Sie dazu bringen, diese Zweifel in diese Richtung dann noch zu verstärken, dass man sagt, man lehne den Ausbau generell ab? Denn wenn Sie schon Zweifel in den Raum stellen und damit auch eine Öffnung darstellen, die möglicherweise einen Ausbau ablehnt, dann möchte ich von Ihnen wissen, was Sie darunter konkret verstehen. Ab wann würde bei Ihnen ein Ausbau auch abgelehnt werden können?

Dann habe ich noch eine letzte Frage, und zwar an Herrn Bersch von der Gemeinde Bischofsheim. Sie haben gesagt: Der Wirtschaftsstandort ist in Gefahr. Da ich weiß, dass Sie einen Ausbau ablehnen, glaube ich nicht, dass Sie den Wirtschaftsstandort Frankfurt in Gefahr sehen, sondern natürlich den Ihrer Gemeinde. Ich möchte Sie auch dazu um ein paar Worte bitten. – Danke schön.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke. Gehe ich recht in der Annahme, dass Sie zunächst Herrn Oberbürgermeister Grandke fragten? – Ja. Herr Oberbürgermeister Grandke.

Oberbürgermeister **Gerhard Grandke:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Beschlussfassung von Offenbach ist klar. In Offenbach gibt es eine Beschlussfassung, auf keinen Fall die beiden Nordbahnen zu akzeptieren, weil das der umweltpolitische GAU in dieser Stadt ist. Wir können das begründen. Das ist nicht Sankt Florian. Dadurch, dass wir in über 70 % des Jahres Westwindlage haben, bedeutet das eine Bündelungsfunktion, weil sich die landenden Maschinen über dem Knoten Offenbach sozusagen stärker verdichten würden. Das ist die Beschlussfassung.

Ich habe gesagt: Wir begrüßen die heroische Beschlussfassung von Frankfurt in dem Punkt, als dass sie auch unserer Auffassung sind, dass die Nordbahn nicht tragbar ist. Es gibt aber keine politische Aussage, dass wir uns für die Südbahn positioniert hätten. Es gibt innerhalb des politischen Spektrums von Offenbach Teile, die sich für die Südbahn entschieden haben. Das ist aber nicht Beschlussfassung im Parlament.

Der Punkt ist allerdings der, dass man schon heute Verkehr reduzieren kann, und wenn man sagt: „Ich will den Flughafen sich entwickeln lassen können“, wenn man das will und gleichzeitig diejenigen, die heute hoch belastet sind, entlasten will, dann geht

das nur, indem diejenigen, die heute minderbelastet oder gar nicht belastet sind, einen Teil der Belastungen übernehmen. Das ist unser Ansatz, dass wir fragen – Schiphol ist genannt worden; das ist auch der Punkt –: Wie kommen wir zu Lärmkonten? – Zu Lärmkonten komme ich aber nicht, wenn ich zwei Bahnen in Ost-West-Richtung so nebeneinander habe, dass ich dann gar kein Konto machen kann. Ich kann nur dann etwas auf Konten bewegen, wenn ich eines aufmache. Auf diesen Konten kann ich etwas bewegen. Wenn ich kein Konto aufmache – d. h., wenn ich nicht sozusagen unterschiedliche Modifikationen zulasse –, komme ich nicht zum Lärmkontenmodell und damit nicht zu einer Demokratisierung des Lärms oder zu einer – nennen Sie es so – Belastungsgerechtigkeit innerhalb der Region.

Das ist der entscheidende Ansatzpunkt. Sie können nicht alle Konten zumachen und gleichzeitig sagen: „So, jetzt will ich die Entlastung der Bevölkerung mit vorantreiben.“ Dann müssen Sie sagen, dass Sie den Flughafen zumachen wollen – das müssen Sie öffentlich äußern –, und dann werden wir – nicht wir; wir sind Dorfschultheiß –, dann werden andere sozusagen politisch darüber richten, wie dann Ihre Position ist. Das müssen Sie dann zu Ihrem Widerspruch mit der Aufnahme des Mediationsverfahrens in Verbindung bringen.

Das ist nicht meine Rolle, sondern der entscheidende Punkt ist: Wenn ich Belastungsgerechtigkeit herstellen will, dann muss ich die Chancen zur Aufteilung der Belastung nutzen. Dann können wir das auch wägen, zählen und messen; dann können wir schauen, wer weniger hat und in Zukunft etwas nimmt, und da können wir Vorschläge machen, wie man die Belastung derjenigen, die heute hoch belastet sind, etwas reduziert und die Belastung anderer etwas erhöht. Wir haben bei diesem Modell die Chance, dass sich der Flughafen entwickeln kann – wenn er es begründet. Das nimmt nämlich nicht den Vorwurf an die FAG weg, dass sie im Mediationsergebnis kein Bedarfsnachweis für den Ausbau vorgelegt hat, der einem Planfeststellungsverfahren Rechnung trägt und das in einem rechtlichen Verfahren durchhält.

Da müssen die Hausaufgaben noch gemacht werden, und das werden wir dann rechtlich würdigen. Wenn das die FAG nicht auf die Beine bringt, ist das deren Job. Das können wir als Dorfschultheiße nicht machen. Das muss die FAG machen, und dann reden wir darüber, wie diese Belastung aufgeteilt wird.

(Abg. Ursula Hammann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben aber jetzt nur auf den Lärm argumentiert und nicht auf die ökologische Belastung, sprich Waldeinschläge!)

– Beim Waldeinschlag muss man natürlich auch sehen – wenn Hahn entwickelt wird –: 25 % der

heutigen Abwicklungen können schon außerhalb des Rhein-Main-Gebiets gemacht werden, sind nicht strategisch unabdingbar, nach den eigenen Definitionen eines Hubs, die dort gemacht werden. Wenn Sie andere Varianten nehmen: Natürlich ist auch Erbenheim in der Diskussion. Einschränkungen von Natur und Landschaft sind dort geringer, je nachdem, was man macht.

Aber das Entscheidende ist, dass man Lärmkonten baut, und welche Start- und Landebahnkonfiguration das dann ist – man kann das auch in anderen Teilen der Region darstellen –, das ist etwas, was im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens von der FAG geleistet werden muss und nicht von der Stadt Offenbach oder von irgendeiner anderen Stadt. Das muss dort geleistet werden. Da können Sie auch Ihren Beitrag dazu liefern.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Herr Bürgermeister Vandreike.

Bürgermeister **Joachim Vandreike**: Herr Präsident, meine verehrten Damen und Herren! Ich will, weil das Stichwort wieder gefallen ist, noch einmal klarstellen: Wir reden nicht über Atlanta, nicht über vier Bahnen. Wir reden über eine Südbahn. Im Bericht der Mediatoren ist diese Südbahn verbunden mit der Einstellung der Startbahn West und zumindest mit der Wiederaufforstung des südlichen Teils der Startbahn West, und dann sieht auch die ökologische Bilanz, nämlich Waldeinschlag, in Zahlen ein Stück anders aus als das, was Sie gerade genannt haben.

Ich will zum zweiten Teil – Belastung der Bürger – etwas sagen. Ich verrate sicherlich kein Geheimnis, dass die Südvariante zumindest bei der Deutschen Flugsicherung wie auch bei der Flughafen AG keine beliebte Variante gewesen ist. Meine Vermutung ist nach wie vor – und das bestätigt sich in der weiteren Diskussion um Optimierungsmöglichkeiten –, dass für diese Südvariante Flugrouten gewählt worden sind, die über dichtest besiedeltes Gebiet führen. Ich habe es vorhin gesagt: Ich glaube, dass es auch in dieser Frage eine weit gehende Optimierungsmöglichkeit gibt. Daran wird ja im Moment auch gearbeitet. Ich will jetzt nicht allein die Verschiebung nach Süden diskutieren, sondern z. B. auch die Veränderung von An- und Abflugrouten. Da hat auch ein Umdenkungsprozess bei der Deutschen Flugsicherung eingesetzt. Von dieser Optimierung verspreche ich mir, dass es noch eine ganze Menge an Entlastungseffekten auch für die Bevölkerung gibt, und dann sieht die Bilanz nicht mehr so aus wie das, was im Moment auf dem Tisch liegt.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Danke. – Herr Bürgermeister Schindler, Stadt Hochheim.

Bürgermeister **Harald Schindler**: Herr Präsident, Frau Abg. Hammann, meine Damen und Herren!

Ich habe absichtlich formuliert: Wir lehnen einen Ausbau nicht strikt ab. Aus gutem Grund; denn die Gesundheit – wie auch schon von Ihnen ausgeführt – hat bei uns einen hohen Stellenwert. Aber wenn morgen unsere Forderungen erfüllt würden – d. h., die Verlagerungen nach Hahn erfolgt wären und dann auch noch der Lärm auf die Region verteilt würde, sodass er für alle erträglich wäre –, dann wäre die Gesundheit der Menschen insgesamt gesehen ein Stück weit unter einem anderen Aspekt zu betrachten, als Sie es vielleicht heute tun müssen.

Wer in unserem Ballungsraum – d. h. in den Abflug- und Landerouten – erkennen muss, dass ein Flugzeug so laut ist, dass es seine Gesundheit gefährdet, und das pro Stunde vielleicht 30-mal tun muss, der ist richtiggehend in seiner Gesundheit beeinträchtigt. Wenn dies aber nur fünfmal wäre, wäre das unter anderen Gesichtspunkten zu sehen.

Solange nicht der Nachweis erbracht ist, dass man über die Veränderung von An- und Abflugrouten etwas bewirken kann, lehnen wir einen Ausbau nicht strikt ab. Wir sagen aber ganz deutlich: Die Nordbahn kann nicht in Frage kommen, und über die Südbahn wissen wir zu wenig. Es gibt vielleicht auch intelligente andere Lösungen. Aber bevor wir die Diskussion führen, müssen wir, denke ich, alle Verlagerungsmöglichkeiten nach Hahn und an andere Orte prüfen und auch umsetzen. Nur so kann es gehen, und da ist die Flughafen AG gefordert, Vorschläge zu unterbreiten und nicht zu sagen: Wir müssen jetzt den Ausbau haben; wir stehen unter so erheblichem Zeitdruck, dass alles andere keine Rolle mehr spielen kann. – Es müssen Fakten auf den Tisch, die uns in die Lage versetzen, hier gegebenenfalls noch das Interesse der Bevölkerung so zu sichern, wie es notwendig ist.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Danke. – Jetzt noch Herr Bürgermeister Bersch, Gemeinde Bischofsheim.

Bürgermeister **Reinhard Bersch**: Herr Präsident! Frau Abg. Hammann, warum habe ich vorhin in meinem Statement gesagt, dass die mittelfristig erwartete Belastung für Wirtschaftsbetriebe nicht so attraktiv sein wird? Ich denke, wir müssen eine Kommune wie Bischofsheim und vielleicht sogar eine Kommune wie Rüsselsheim – in dieser Größe, denke ich, stimmt das immer noch – ganzheitlich sehen. Wir können nicht sagen: Hier sind Menschen, dort sind Arbeitsplätze, dort ist ein Stück Wald, dort ist ein Stück Altrheinufer oder sonst irgendwas. – Eine Kommune wie Bischofsheim hat in der Woche einige Anfragen von Wirtschaftsbetrieben, und ich kann Ihnen verraten – es ist kein Geheimnis –: Es sind Betriebe, von denen wir schon eine Menge haben. Da sind Speditionen, die am Flughafen die Dinge abholen, umverteilen und sonst wohin fahren. Da sind Großkinos, die vielleicht Menschen für irgendwelche Dinge begeis-

tern. Aber es sind keine Wirtschaftsbetriebe, die eine konzentrierte Arbeit erfordern.

Wenn wir von Lärm sprechen – ich habe das den ganzen Tag über gehört –, dann ist es immer der Zusammenhang, dass eine hoch qualifizierte Tätigkeit in einer recht ruhigen und konzentrierten Art vonstatten gehen muss. Sie kennen das bestimmt selbst: Da hängt ein Schild an der Tür: „Bitte Ruhe! Abitur.“ Da leuchtet ein Signal auf: „Bitte nicht stören! Wir sind auf Sendung.“ Für all diese Dinge, wo Menschen kreativ sind, wo etwas ganz Besonderes geschaffen wird, ist eine bestimmte Ruhe vonnöten. Sie können eine Treppe putzen, Sie können ein Auto waschen, Sie können in relativer Beschallung sonstige Dinge machen – das ist nicht das Problem –, aber Menschen, die kreativ sein wollen, und Firmen, die kreative Menschen brauchen, fragen in der Mainspitze nur bescheiden an. Ich möchte jetzt für das Zentrum in Ginsheim-Gustavsburg keine Negativmeldungen verbreiten, aber sie fragen nur bescheiden an. Wir sollten uns von dem Gedanken trennen, dass auf der einen Seite etwas passiert, wo man arbeitet, und an einem anderen Standort etwa gewohnt oder spazieren gegangen wird.

Noch eines: Wenn wir sagen, wir bekommen diese Verkehrsbelastung, von der auch heute gesprochen wurde, in den Griff – es wird schon angefangen; bei uns ist es der Nordausbau der A 60 –, dann wird natürlich deshalb ausgebaut, dass der Verkehr stärker fließen kann, die Weisenauer Brücke wird auf sechs Spuren ausgebaut, damit der Verkehr stärker fließen kann, aber es wird doch so ausgebaut, dass kein aktiver Schallschutz für die Gemeinde Bischofsheim gebaut wird. Man macht aus einer Betonbahn eine Asphaltbahn, und damit hat man drei Spuren. Das ist doch in die Tasche gelogen. Damit können die Leute bei uns, die 400 m von dieser A 60 entfernt wohnen, nicht zurechtkommen. Das kann ich ihnen nicht vermitteln. Ich bin ein Bürgermeister, der keiner Partei angehört, aber auch mir nimmt man das nicht ab, nicht als Person, nicht als Politiker.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Abg. Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Da wir gerade beim Thema Arbeitsplätze waren, würde ich insbesondere an die Stadt Darmstadt, weil Herr Oberbürgermeister Benz das heute Morgen erwähnt hat, eine konkrete Nachfrage richten. Vielleicht könnten Sie es noch mit ein paar Daten unterfüttern. Wir hatten auch immer die Kritik an den ganzen Arbeitsplatzuntersuchungen und -prognosen – wir nennen sie eher Utopien oder Fantasien –, dass die potenziellen Negativentwicklungen in der Region, z. B. Siedlungstätigkeitseinschränkung durch erwartete oder schon vorhandene Verlärmung oder Ähnliches, überhaupt nicht unter-

sucht sind. Mir schien aus Ihren Worten heute Morgen herauszukommen, dass Sie in Darmstadt mit Arheilgen-West und anderem dafür ein Beispiel sind. Insoweit hätte ich gern noch einmal präzisiert, inwieweit der Flughafen und sein Betrieb sich negativ auf die Siedlungs- und damit auch Arbeitsplatzentwicklung auswirken kann, vielleicht am Beispiel Darmstadt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Oberbürgermeister Benz.

Oberbürgermeister **Peter Benz:** Frau Vizepräsidentin, Herr Abg. Kaufmann, meine Damen und Herren! Ich habe heute Morgen in Bezug auf den Regionalen Raumordnungsplan aus dem Jahr 1995 ausgeführt, dass die dort festgelegte Siedlungsentwicklung klare Zielvorgaben gemacht hat. Städte und Gemeinden, private Investoren und damit also auch diejenigen, die wirtschaftlich investieren wollen, Grundstückseigentümer und die Bewohner in der Region haben im Vertrauen auf diesen Regionalen Raumordnungsplan 1995 bereits Investitionen getätigt, sie haben infrastrukturelle Vorbereitungen getroffen, und mit dem jetzt vorliegenden Raumordnungsplanentwurf würde dies alles zunichte gemacht werden.

Aus diesem Grund haben wir als Stadt Darmstadt unser Veto gegen den Entwurf des Raumentwicklungsplans vorgenommen und wollen deutlich machen, dass die Freihaltezone für die Fluglärmentwicklung über bestehende Siedlungen und Siedlungsentwicklungsgebiete hinweg im krassen Widerspruch zu dem Raumordnungsplan von 1995 steht.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Benz. – Herr Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Damen und Herren! Wir wollen einen letzten Komplex ansprechen, und das ist das Schaffen von Vertrauen. Jetzt schaue ich mich um; langsam verschwinden all die, die ich fragen will. Hoffentlich ist das kein Dauerzustand.

Zunächst einmal wollte ich nämlich gern den Vorstand der FAG fragen, wie Sie sich nach dem, was Sie heute hier gehört haben, vorstellen, Vertrauen zu schaffen. Nun stelle ich, wenn ich mich nicht ganz irre, fest, dass der Vorstand der FAG schon seit einigen Stunden nicht mehr vertreten ist.

(Beifall – Zurufe)

– Aber die FAG war heute auch eingeladen, und heute Morgen hat dankenswerterweise Herr Michel das auch angehört. Es ist bedauerlich, wenn er nicht mehr vertreten ist. Dann kann man ihn sozusagen nichts fragen. Das tut mir Leid.

Ich denke, dass die FAG an der ganzen Fragestellung schon ein relativ großes Interesse haben dürfte. Wenn sich hier etliche hauptamtliche Wahlbeamte aus Kreisen und Kommunen den ganzen Tag Zeit nehmen, um die Probleme zu diskutieren, finde ich, sollte man bei einem vierköpfigen Vorstand auch erwarten können, dass mindestens ein Vorstandsmitglied durchgängig hier vertreten ist. Ich finde schon, dass das eigentlich zumindest der Anstand gebietet.

Insoweit kann man leider die Frage nach dem Schaffen von Vertrauen jetzt nicht stellen, und deswegen wollte ich abschließend – – Aber leider habe ich jetzt auch Herrn Oeser den Raum verlassen sehen. Oder irre ich mich da? Jetzt bin ich etwas vom Pech geschlagen. Dann werde ich vielleicht, wenn das möglich ist, Frau Präsidentin, die Frage zurückstellen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich darf einmal unterbrechen. Ich sehe eben wieder jemanden von der FAG hereinkommen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, aber ich war an einem Vorstandsmitglied interessiert.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Eben betritt auch Herr Prof. Oeser den Raum. So ganz schlimm ist es also nicht.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herrn Oeser wollte ich auch keinen Vorwurf machen. Jeder Mensch hat bisweilen ein menschliches Bedürfnis. Das ist völlig unstrittig.

Herr Oeser, ich wollte Sie noch fragen. Wir haben unter verschiedenen Aspekten das Thema Vertrauen angesprochen. Sie sind einer der Mediatoren, die, sagen wir einmal, mit ihrer Tätigkeit auch sehr viel Positives und neue Erkenntnisse gebracht haben. Wir hätten, denke ich, diese Diskussion heute hier so nicht führen können, wenn nicht die Mediationsrunde gearbeitet hätte und viel Material auf den Tisch gelegt hätte. Sie sind, auch als Person, andererseits auch mit Kritik bedacht worden, wie alle, die sich dem Verfahren stellen.

Ich frage Sie jetzt zu dem Aspekt Vertrauen: Wie würden Sie – jetzt als Person, als Prof. Oeser, der in der Mediation und darüber hinaus vielfältige Erfahrungen hat – sich denn vorstellen, wie Vertrauen geschaffen werden könnte? Welche Pflichten würden Sie dafür als Erstes der Flughafengesellschaft und als Zweites vielleicht auch der Politik nennen, die wir jeweils erfüllen müssten?

Die zweite Teilfrage: Wie bewerten Sie das, was Sie heute hier erlebt haben, sprich den Umgang der Kommunalvertreterinnen und Kommunalvertreter mit den Mediationsergebnissen und der Problematik, vielleicht auch im Vergleich mit den Experten,

die die Wirtschaft bei der Anhörung in den Rhein-Main-Hallen präsentiert hatte?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Prof. Oeser, bitte.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser**: Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Sie, Herr Abgeordneter, haben mir eine Frage gestellt, über die ich mich jetzt gern intensiv mit Ihnen unterhalten würde. Das in zwei, drei Sätzen zu tun, wird einfach der Sache nicht gerecht.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben noch mehr Zeit! Sie dürfen gern!)

Ich fange mit dem zweiten Teil Ihrer Frage zur persönlichen Wertung an. Ich habe es nicht nur für dringend notwendig gehalten, dass diese Anhörung heute stattfindet, sondern ich messe ihr eigentlich eine andere Qualität bei. Ich habe den Eindruck, dass heute zum Teil sehr gezielt, mit sehr viel Unterlagen und Wissen aus der konkreten Situation heraus gefragt worden ist. Das unterscheidet sich natürlich von einer allgemeinen Anhörung, bei der jeder ein Statement abgibt, und insofern, finde ich, führt diese Anhörung ein ganzes Stück weiter. Wenn Sie mich persönlich nach meinen Schlüssen, etwa auch im Blick auf das, was wir formuliert haben, fragen, dann möchte ich doch noch einmal klarstellen, dass es einen Unterschied gibt zwischen den fünf Punkten, die die Mediationsrunde beschlossen hat, und dem Text, den wir drei Mediatoren beschlossen haben, zwar auch nicht willkürlich oder aus dem Bauch heraus oder so in letzter Sekunde aus der Tasche gezogen – wir haben das schon angekündigt –, aber das ist ein Unterschied.

Zu dem Text, den die Mediationsrunde beschlossen hat, meine ich, können wir nach wie vor stehen. Allerdings sind jetzt die Punkte noch einmal angereichert und konkretisiert, und Teile sind notwendigerweise in der Form angesprochen, als sie weiter geklärt werden müssen.

Ich persönlich – das kann jetzt unfair klingen, weil meine beiden Mitmediatorenkollegen nicht da sind – bin zu dem Eindruck gekommen, ich müsste die von mir und den beiden anderen mitgetragene Erklärung etwas anders formulieren

(Zuruf des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

– ja, doch; das habe ich aber schon angekündigt –, etwa bei dem missverständlichen Begriff der Optimierung. Da wird nämlich Optimierung in unserer Aussage gleichgesetzt mit Optimierung vorn. Wir hatten eigentlich nur versucht, herauszufinden, wo unter Lärmvermeidungs- und -verminderungsgesichtspunkten Verbesserungen möglich sind, und haben dazu gleich gesagt: Wenn bei der von uns

damals ins Auge gefassten Südbahn – das war eine der Varianten, die die amerikanische Luftfahrtbehörde vorgelegt hat – nur die Belastung zustande käme, die auf der ersten, gewissermaßen Grobzeichnung der Flugsicherung in Rüsselsheim und Neu-Isenburg zustande gekommen wäre, dann ist sie nicht vertretbar, was aber für die nun optimierte Südbahn mit ihren 400 m Verlegung nicht gilt; denn wir hatten keine Gelegenheit, uns damit eingehend zu befassen.

Von daher gesehen würde ich mir an dieser Stelle wirklich noch einmal überlegen, wie wir das nach all dem, was wir jetzt gelernt haben, was wir gehört haben, was auch an Missverständnissen entstanden ist, neu zu formulieren hätten. Umso dringender bitte ich, unseren Text als Mediatoren zu trennen von dem, was Ergebnis der Mediationsrunde ist, und das vielleicht in Zukunft zu beachten.

Das andere – die Frage nach dem Vertrauen – ist von einem, der seit über 40 Jahren in dieser Region lebt, der in dieser Region vieles erlebt und erlitten hat, gerade auch im Zusammenhang etwa mit dem Konflikt um die Startbahn West, nun sehr schwer zu beantworten. Hier kann ich nur sagen – und kann mich dem anschließen, was auch schon ausgeführt worden ist; ich wiederhole mich jetzt leider an dieser Stelle –: Wenn man mit bestimmten Dingen erst warten will, bis eine Genehmigung für den Ausbau vorliegt, ist es zu spät.

(Zuruf: Richtig!)

Vertrauen kann nur wachsen, wenn bestimmte Dinge Stück für Stück jetzt entwickelt werden. Ich möchte unter keinen Umständen von unserem Kompromiss 23 bis 5 Uhr beim Nachtflug abrücken. Das war schon ein sehr mühsamer Kompromiss, und er ist nur deshalb zustande gekommen, weil sich die Hälfte des Nachtflugs in der Zeit von 22 bis 23 Uhr und in der Zeit von 5 bis 6 Uhr abspielt und es von daher für den verbliebenen Zeitraum eher Möglichkeiten gegeben hat, zum Nachtflugverbot zu kommen. Davon möchte ich unter keinen Umständen abrücken; denn aus gesundheitspolitischen Gründen müsste es von 22 bis 6 Uhr dauern.

Uns war auch klar, dass wir das nicht über Nacht realisieren können. Das war uns auch klar, und insofern haben wir es auch als Aufgabe des Dialogforums angesehen, in Zusammenarbeit mit der Frankfurter Fluglärnkommision – das möchte ich hier noch einmal betonen – diese Dinge zu entwickeln.

Nur, bei allem Verständnis für die Schwierigkeiten bei der Umsetzung einer solchen Forderung: Wenn dauernd nur die Probleme in den Vordergrund gestellt werden und nicht das Bemühen, es umzusetzen, dann wächst kein Vertrauen. Wir können – das wurde auch gesagt – noch so viel beschließen:

Wenn es nicht wirklich Zeichen des Vertrauens gibt und auch nicht auf rechtlichem und vertraglichem Wege Möglichkeiten gesucht werden, das zu realisieren, dann teile ich die Sorgen von Herrn Landrat Walter, die er auch aus seiner damaligen Position heraus, wo er ja auch seine Erfahrungen gemacht hat, hier vorgetragen hat, und ich kenne viele, viele Polizeibeamtinnen und -beamte, die ähnliche Sorgen haben. Wir dürfen ihnen nicht noch einmal zumuten, dass auf ihren Schultern abgeladen wird, was nur nach einem sorgfältigen Klärungsprozess politisch herauskommen kann.

Dann ist es halt nicht möglich, dass man Aussagen macht wie: „auf der Startbahn West kein Nachtflug“, und dann gibt es doch den Nachtflug auf der Startbahn West. Ich will das jetzt nicht weiter ausführen und vertiefen, aber eines steht fest: Wichtiger als alles, was wir wissenschaftlich klären konnten – wir haben eine ganze Menge geklärt, wenn auch nicht alles –, wichtiger als das, was wir dann auch formuliert haben, sind die erkennbaren Schritte in die richtige Richtung. Wenn auch vieles, was Dr. Bender am 10.05. in seinem Zehn-Punkte-Programm vorgetragen hat, auch schon wieder negativ beschieden wird: Ich meine, dieses Zehn-Punkte-Programm vorzulegen ist ein Schritt, der vor ein, zwei Jahren auch nicht möglich gewesen wäre, und damit muss angefangen werden. Einen anderen Weg sehe ich nicht.

Ich weiß nicht, was am Ende stehen wird, aber am Ende darf nicht noch einmal ein ähnlicher Konflikt wie bei der Startbahn West stehen. Dafür steht zu viel auf dem Spiel, und das nicht nur für die, die 36 Jahre und älter sind, weil sie das damals miterlebt haben, sondern auch für die jungen Menschen. Herr Landrat Walter hat ja vorhin schon ausgeführt, dass sie gesagt haben: „Ihr habt ja doch schon entschieden.“ Hier geht es nicht nur um Parteienverdrossenheit, sondern hier geht es wirklich um die Glaubwürdigkeit der Demokratie.

Vom Mediationsverfahren her muss ich noch einmal sagen: Grundlage ist das Win-Win. Da müssen dann alle zugestehen, dass sie nur einen Teil ihrer Forderungen erfüllen können und dass alle auch Federn lassen müssen. Aber dass die Betroffenen in der Region – sprich, die Menschen dort, die Landschaft, der Lebensraum und all das – wieder nur einseitig angegangen werden sollten, das kann nicht der Fall sein.

Daher bin ich dankbar, dass diese Frage gestellt worden ist. Sie ist die zentrale politische Aufgabe über die Parteigrenzen hinweg, und es ist auch für uns, die wir draußen leben, die Aufgabe, das zu vermitteln. Aber vermitteln kann man es nur, wenn es wirklich deutlich sichtbare Zeichen gibt. Anders geht es nicht. – Danke schön.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Danke schön, Herr Prof. Oeser. – Ich sehe, die Fraktion

der GRÜNEN hat keine Fragen mehr. Die F.D.P. ist am Zug. Herr Denzin.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Nach den Ausführungen von Herrn Prof. Oeser müssen wir bei der Fragerei jetzt wieder einen Einschnitt machen. Es ist eigentlich schade, dass er nicht ganz zum Schluss kam. Herr Prof. Oeser, diese Gelegenheit hätte ich Ihnen gern mit einem anderen Aufhänger gegeben.

Ich darf mich auf jeden Fall sehr herzlich bedanken, dass Sie als – Sie haben vorhin darauf hingewiesen – im Verfahren gar nicht mehr Drinstehender, sondern als einer der Väter des Mediationsverfahrens heute hier gewesen sind und uns auch heute wiederum Anregungen gegeben haben. Ich darf mich auch für meine Fraktion bedanken, dass Sie gekommen sind. Ich halte es nach dem heute Gehörten für richtig, dass wir die Einteilung so vorgenommen haben, wie sie jetzt gelaufen ist, dass wir erst diejenigen hatten, bei denen man mehr oder weniger technisch nachfragen konnte, das eine oder andere noch einmal aufgreifen, noch einmal aufarbeiten oder auch überhaupt zur Kenntnis nehmen konnte, und dass wir das heute doch in einem anderen Anhörungsverfahren – oder nehmen wir auch einmal die Qualität der Aussagen; ich will da keine Bewertung vornehmen, aber es gab einen anderen Stil vom Ablauf her – jetzt aus dem politischen Raum in der örtlichen Verantwortung gehört haben.

Da will ich anknüpfen und – so schwer es auch ist, jetzt thematisch wieder ins Konkrete herunterzugehen – die Frage Dialogforum aufgreifen. Das war mir in verschiedenen Äußerungen etwas ambivalent. Der Bogen ging von „gut, wenn es sein muss, machen wir mit“ bis hin zu der Wahrnehmung einer Chance, Lärmkontingentierung und solche Dinge, wie sie auch vorgeschlagen sind, oder den Anti-Lärm-Pakt insgesamt dort zu diskutieren.

Es gibt bei diesem Dialogforum auch eine andere Überlagerung: Das ist die Einladung jetzt, die aber sehr stark auf der Zeitschiene, ausbaubegleitend liegt. Hier stellt sich meine erste Frage – und daraus können Sie auch unsere Position entnehmen –, das Dialogforum über diese Ausbaubegleitung, die sehr notwendig wäre, hinaus als Dauereinrichtung zu nutzen, als Keimzelle auch für genau die Fragestellungen, die eben noch einmal von Herrn Prof. Oeser aus seiner Sicht beleuchtet wurden, aber auch das, was heute Morgen vielfältig diskutiert worden ist.

Was ist denn eine Be- und Entlastungsverteilung in der Region? Dazu hätte ich gern einmal etwas von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft gehört, ob es da schon Vorstellungen gibt. Herr Schmitt konnte wohl leider nicht da sein. Aber es ist ja hier vorgetragen worden. Das ist immerhin die Repräsentanz von 40 beteiligten Kommunen. Ich hätte aber vielleicht auch von Ihnen, ohne dass ich jetzt einzelne Namen nenne, den einen oder

zelne Namen nenne, den einen oder anderen Hinweis dazu, vor allem aber auch von denen, die sagen: „Das Dialogforum interessiert mich nicht. Wir sind gegen den Ausbau, und deshalb gehen wir da nicht hinein.“ Mich würde interessieren, ob es das gibt.

Einen Schritt weiter, über diese Überlegungen hinaus. Wir sprechen sehr viel vom regionalen Ausgleich und haben alle unsere Probleme: Wie fassen wir einen regionalen Ausgleich? Bei der Belastung reden wir über Lärmverteilung. Das sind dann wieder spezielle Fragen; darauf komme ich aber noch zu sprechen. Ich habe dazu noch eine Frage an Herrn Grandke und andere.

Zur Belastungsverteilung und Vorteilsverteilung: Wir haben immer wieder Diskussionen. Da gibt es eine große Gebietskörperschaft, Herr Vandreike, Ihre wunderschöne Stadt, die hat sehr viele Vorteile, z. B. im Stadtsäckel, und es gibt viele Betroffene, die haben die Belastungen.

Frage – und die geht zuerst an Herrn Vandreike, die geht aber auch an die anderen Beteiligten, soweit interessiert, hier etwas zu sagen, ohne dass ich sie namentlich bitte; aber ich habe dann auch noch ein paar spezielle Fragen, die sie dann auch mit aufgreifen können –: Wäre es vorstellbar, dass wir in dieser Region außerhalb des bisherigen Erfassungssystems – ich weiß, dass das alles sehr problematisch und schwer zu fassen ist; ich will es nur vom politischen Willen her wissen – auch zu einem Ausgleich im Aufkommen kommen könnten? Aber nicht – weil ich Herrn Quilling und den Anwalt der Stadt Neu-Isenburg da sehe, will ich das gleich abwehren – unter dem Gesichtspunkt des Kaufs von Zustimmung, sondern auch unter Status-quo-Gesichtspunkten. Völlig egal, ob Status quo oder Zukunftsentwicklung.

Dann habe ich eine sehr konkrete Frage an Herrn Vandreike zu den Arbeitsplätzen. Herr Kaufmann hat kritisch nachgefragt, und ich frage andersherum kritisch nach. Hier wurde eben vom Herrn Bürgermeister von Bischofsheim dargestellt, die qualitativ hochwertigen Dauerarbeitsplätze seien wohl unabhängig oder würden sich im Gegenteil eher nicht ansiedeln. Wir haben auch andere skeptische Äußerungen gehört. Herr Quilling hat sich heute Morgen mit den Prognosen auseinander gesetzt. Ich will das jetzt nicht auf dieser Ebene machen, sondern Sie, Herr Vandreike, als Vertreter unserer großen Metropole Frankfurt fragen: Wo folgen nach Ihrer täglichen Erfahrung und Einschätzung die Arbeitsplätze dem Flugplatz, bzw. wo wären sie gefährdet? Ist das über die Messe hinaus der Bankenbereich, der ganze Bereich der neuen Medien usw.? Wie sieht es da bei Ihnen aus? Wie weit haben Sie aus der Stadt Erkenntnisse oder auch Informationen über die Abhängigkeit zwischen Ansiedlungen oder auch Dortbleiben von Arbeitsplätzen und dem Flughafen erhoben? Herr Oberbürgermeister Diehl, die Frage

hätte ich auch gern von der Stadt Wiesbaden beantwortet.

Die Grundstücksentwicklungen will ich nicht noch einmal aufgreifen. Das ist wiederholt hier gefragt und zum Teil auch beantwortet worden. Aber da kommen wir sicher nicht viel weiter.

Eine Frage hätte ich – und da nenne ich auch die Namen derjenigen, die ich bitte, dazu etwas zu sagen –: Es gibt ja auch eine Diskussion darüber, wie dieser Entscheidungsprozess jetzt läuft. Auch hier konnte man wieder den Eindruck haben, die Politik entscheide, stimme hier ab, und dann werde da gebaut. Sie alle wissen, dass wir rechtsstaatliche Verfahren haben, dass wir Raumordnungsverfahren haben, dass wir Verfahren nach dem Luftverkehrsrecht haben usw. und dass am Ende einer sehr intensiven und langen Prüfung dann irgendwo ein Ergebnis kommt. Das kann Zustimmung oder Zustimmung mit Variationen oder wie auch immer sein. Auf jeden Fall muss ein Antragsteller einen Antrag stellen, und dann geht das auf den Weg.

Nun wissen wir aber auch, dass wir politische Verknüpfungen haben, dass die FAG eben auch eine von öffentlichen Trägern getragene Gesellschaft ist. Also kommt die Politik nicht heraus. Aber jetzt die Frage an Sie im unmittelbaren Umkreis und auch an die Landräte – Herr Gall, Herr Walter, Herr Siehr –: Was halten Sie denn jetzt vom weiteren Verfahrensablauf her für richtig?

Es gibt die These, dass der Druck örtlich so stark ist, Klarheit zu haben, wo denn – mehr als Antragstellung geht ja nicht – der Antrag hingehen sollte: also quasi Vorentscheidung, das sehr schnell zu machen. Es gibt aber auch eine andere Meinung, die sagt: Raumordnungsverfahren, alle Varianten prüfen. In diesem Raumordnungsverfahren ist ja abzuwägen; auch das ist vorgetragen worden, und heute Morgen wurde gesagt, es gibt noch sehr viele offene Fragen. Es wurde hier auch vorgetragen, das abzuwarten. Dann sehe ich natürlich: Die Politik kann sich nicht nebendranstellen; sie muss irgendwo auch Meinungen dazu äußern. – Dazu hätte ich gern eine Antwort, auch von allen, die ich bisher gebeten habe, und wenn darüber hinaus noch jemand speziell dazu etwas sagen will, dann bitte.

Herr Grandke, Sie haben gesagt – und das knüpft da an –: In dem Verfahren könnte es auch sein, dass in der Abwägung noch einmal eine Aufforderung kommt, eine komplette Verlagerung zu prüfen. Ich hätte gern konkretisiert, Herr Grandke, wie Sie das meinen. In diesem Zusammenhang muss man natürlich auch wieder reflektieren, dass der Flughafen keine Frage in sich ist, sondern es auch wieder Auswirkungen hätte – d. h. auf Arbeitsplätze usw. –, wenn das dann woandershin ginge.

Ich glaube, Frau Präsidentin, das ist erst einmal genug.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Ich denke, Herr Denzin, es ist erst einmal reichlich. – Gut, wir fangen an mit der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft. Es war Herr Ockel, der sich dazu geäußert hatte.

Herr **Manfred Ockel**: Herr Abg. Denzin, die Kommunale Arbeitsgemeinschaft ist zum Ersten noch gar nicht so sicher, ob sie überhaupt an dem regionalen Dialogforum teilnehmen kann. Sie hat zwar bereits geäußert, dass sie gern daran teilnehmen möchte, aber ein Sitz steht wohl noch nicht fest.

Zum Zweiten zur Verteilung der Lärmbelastung. Da muss ich sagen: Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft hat sich in den letzten Monaten nicht mit einer Lärmbelastungsverteilung auseinander gesetzt, sondern eher damit, wie Lärm reduziert werden kann. Wir haben also an die Adressen Bundesgesetzgeber und Landesgesetzgeber viele, viele Vorschläge gerichtet, wie man versuchen kann, die jetzt schon bestehende Belastung zu vermindern, beispielsweise Start- und Landeverbot für Kapitel-2-Flugzeuge, beispielsweise Abstufung der Grenzwerte bei Kapitel-3-Flugzeugen, beispielsweise Nachtluftpoststern ausschließen, beispielsweise Charterverkehr aus den Nachtstunden herausnehmen, beispielsweise lärmbezogene Landegebühren, Besteuerung von Kerosin und, und, und.

All das sind Themen, mit denen wir uns detailliert befasst haben und zu denen wir Vorschläge gemacht haben. Wenn man das alles abgearbeitet hat, dann kann vielleicht auch einmal an die Thematik: „Wie belaste ich wen?“ gehen, aber erst einmal geht es um Entlastung. – Danke schön.

(Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Danke schön, Herr Ockel.

Wenn ich Herrn Denzin richtig verstanden habe, dann wollte er noch jemanden hören, der nicht am Dialogforum interessiert ist. Aber ich meine, mit der KAG war der größere Teil abgedeckt. Wenn es noch jemanden gibt, der sich speziell zu diesem Thema äußern möchte, dann sollte er das jetzt tun. – Das scheint nicht der Fall zu sein. Dann hat Herr Ockel auf diese Fragen geantwortet.

Dann erhält Herr Vandreike zu den Themen Belastungsverteilung, Vorteilsverteilung und Arbeitsplätze das Wort.

Bürgermeister **Joachim Vandreike**: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich will zu beidem, was Herr Denzin hier angesprochen hat, gern Stellung nehmen. Ich glaube, dass es sinnvoll ist, Vor- und Nachteile in der Region für die einzelnen Gemeinden in ihren unterschiedlichen Betroffenheitssituationen sorgfältig zu analysieren.

Dann kann man aus meiner Sicht natürlich sagen, die Stadt Frankfurt sei der alleinige Nutznießer des Flughafens und des Flughafenausbaus, aber das bestreite ich. Die ganze Region ist Nutznießer dieses Flughafens, und jede einzelne Gemeinde zieht auch jeweilige Vorteile aus dieser Lage in der Region. Wir wären anders strukturiert, wir würden anders aussehen, wir hätten einen anderen Wohlstand – und zwar in der gesamten Region –, wenn es diesen Flughafen nicht gäbe.

Deswegen kann man bei Interessenausgleich nicht nur über Gewerbesteuer reden, sondern man muss Vor- und Nachteile der einzelnen jeweiligen Gebietskörperschaften fair miteinander diskutieren. Dann muss man natürlich z. B. auch über die Belastungen der Kernstadt in der Region reden, dann muss man auch darüber reden, dass sich die Sozialhilfeausgaben für die Stadt Frankfurt in den Neunzigerjahren verdoppelt haben. Dann muss man klären, wie das in anderen Gebietskörperschaften ist.

Das heißt, es müssen Vor- und Nachteile miteinander diskutiert werden, und dann kann man am Ende z. B. auch über die Frage, wie Kommunalen Finanzausgleich in der Region aussieht, reden, diskutieren und sich möglicherweise auch verständigen, aber dann in einem umfassenden Prozess und nicht nur gucken, weil wir im Jahr 1999 zufällig eine gute Gewerbesteuereinnahme haben, wie die Region an diesen Einnahmen partizipieren kann. Das will ich doch noch einmal ganz deutlich und in aller Klarheit sagen. Das bedeutet aber natürlich auch, dass wir uns an einer solchen Diskussion eines umfassenden Interessenausgleichs in der Region gern beteiligen wollen.

Dazu will ich noch einen Punkt ansprechen: Ich fände die Organisation der Region, wenn sie etwas anders gestaltet würde, als es die Landesregierung bisher auf ihrem Programm hat, sehr sinnhaft. Vom gebietlichen Zuschnitt her und auch von der inneren Struktur, d. h. der Verfassung der Region her könnte ich mir nämlich anderes vorstellen, damit die Region handlungsfähiger und diskussionsfähiger ist. – Das zum ersten Teil der Frage.

Den zweiten Teil der Frage – Arbeitsplätze – will ich unterteilen in Entwicklung der Arbeitsplätze direkt am Flughafen und mit dem Flughafen verbundener Dienstleistungen oder industrieller Bereiche.

Zum ersten Teil gibt es eine aus meiner Sicht einigermaßen brauchbare Begutachtung im Rahmen des Mediationsverfahrens.

Zum zweiten Teil – was macht es in der Region an Arbeitsplätzen aus? – gibt es offensichtlich unterschiedliche Einschätzungen. Aus der Sicht der Stadt Frankfurt und aus meiner Sicht ist ziemlich klar, dass diese Funktion Flughafen für viele andere

Bereiche, die innerhalb der Stadt und innerhalb der Region angesiedelt sind, ob das jetzt Banken sind, Versicherungen sind, Werbung ist, IT ist, ein zentraler Standortvorteil ist. Wenn dieser Standortvorteil für diese Bereiche nicht weiter nutzbar ist, auch in einer sich weiterentwickelnden Wirtschaft, dann werden wir nach meinem Eindruck und nach meiner Einschätzung in Frankfurt und in der Region nicht sofort, aber mittelfristig mit Verlusten von Arbeitsplätzen zu rechnen haben.

Insoweit ist die Ausbauentcheidung – das habe ich heute Morgen schon gesagt – unumgänglich notwendig, zumindest nach unserer, nach meiner Einschätzung, weil wir die wirtschaftliche Stärke der Region erhalten müssen und weil wir die Arbeitsplätze auch in der Region brauchen. Wenn der Flughafen eine andere Struktur bekommt, dann sehe ich diese Entwicklung gefährdet.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Diehl war zu dem Thema Arbeitsplätze ebenfalls gefragt.

Oberbürgermeister **Hildebrand Diehl**: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Denzin, Sie haben nach Arbeitsplätzen und damit nach Firmenansiedlungen im Bereich der Stadt Wiesbaden gefragt. Konkrete Zahlen haben wir nicht. Aber die meisten Unternehmen, insbesondere dann, wenn sie internationale Geschäftsbeziehungen haben, und das sind in Wiesbaden nicht wenige, suchen die Nähe des Flugplatzes, und in Gesprächen, warum denn Firmen nach Wiesbaden kommen, spielt insbesondere bei solchen Firmen, die internationale Beziehungen haben, die Flugplatznähe doch eine große Rolle. Wir haben in der nächsten Woche den Spatenstich für die Firma Ploenzke, ein Unternehmen, das sich hier in der Größenordnung von 1.000 bis 1.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ansiedelt. Wenn der Flughafen nicht in der Nähe wäre, würde Ploenzke auch nicht nach Wiesbaden gehen. Das steht ganz eindeutig fest.

Für Messebesucher, für Kongressbesucher, für Ausstellungsbesucher, wenn es sich um internationale Veranstaltungen handelt, ist der Flugplatz geradezu Mitvoraussetzung.

Hier wird immer nur die Belastung durch den Flugplatz, die eine große ist, in den Vordergrund gestellt. Aber in einer so attraktiven Region wie der Rhein-Main-Region und hier auch der Stadt Wiesbaden gibt es auch vielfältige andere Belastungen. Für so manche Gemeinde gibt es halt nur die Flugbelastung, aber in den Städten gibt es eine ganze Menge Belastungen, die nicht nur aus dem Flugverkehr, sondern auch aus dem Straßenverkehr sowie aus Gewerbe und Industrie herrühren, und das müssen die Menschen hier auch ertragen. Wenn gesagt wird, dass dies gegebenenfalls auch negative Auswirkungen auf Grundstückspreise hat, dann fragen Sie einmal, warum denn hier in Wiesbaden

unter 1.000 DM kein Grundstück mehr zu bekommen ist. Das hat alles etwas damit zu tun, dass es eine unheimlich attraktive Region ist, und eine attraktive Region ist letztlich nur dann zu erreichen, wenn man auch bereit ist, Belastungen zu übernehmen. Ich sage: Die Stadt Wiesbaden trägt Belastungen, aber sie profitiert mehr von diesem Flughafen Rhein-Main, als sie profitieren würde, wenn dieser Flughafen 300 oder 400 km weiter entfernt wäre.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Jetzt muss ich einmal fragen: Herr Krebs, Sie hatten sich gemeldet. War das zum Thema Arbeitsplätze oder Verfahrensablauf?

(1. Stadtrat Ulrich Krebs: Zum Verfahrensablauf und zu Fragen, die Herr Denzin aufgeworfen hat! Er hat ja die kommunale Runde gefragt!)

– Gut. Dann komme ich jetzt zu der anderen Runde. Dann kommt erst Herr Landrat Gall, auch zum Thema Verfahrensablauf.

Landrat **Berthold Gall**: Frau Präsidentin, Herr Denzin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Frage, die Sie, Herr Denzin, aufgeworfen haben – Vorentscheidung schnell oder Zeit lassen? – kann man eigentlich mit einem Satz beantworten: Gut Ding will Weile haben. All die Fragen, die wir heute im Laufe des Tages auch von kommunaler Seite gehört haben, machen doch eines deutlich – und das haben auch wir in Übereinstimmung festgestellt; wenn ich „wir“ sage, dann war das, denke ich, die gesamte kommunale Familie hier –: dass aus dem Verfahren noch genügend Fragen zu klären sind – ich nenne nur das Thema Gesundheit –, die wirklich sorgsam vorbereitet werden müssen, wobei, glaube ich, im Interesse der Landesregierung oder auch hier des Hessischen Landtags Wert darauf gelegt werden muss, dass diese Fragen deziert und eindeutig beantwortet werden.

Wenn hier über die Region, über all die Fragen und auch über Arbeitsplätze gesprochen wird, dann gibt es hier überhaupt niemanden, der will, dass Arbeitsplätze in dieser Region vernichtet werden. Nur: Man darf aber auch keiner Schimäre nachlaufen. Wir machen hier auch keine Sirenenrufe, dass wir sagen, hier werde mit Arbeitsplätzen gedroht, aber man muss doch feststellen, dass in dieser Welt die Globalisierung fortschreitet und dass die Unternehmen – auch die FAG ist jetzt schon eine globale Unternehmung – in der Zukunft nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen, und das ist auch richtig so, weil ein Unternehmer so denken muss. Das wird uns die Zukunft zeigen. Jeder Vorstand wird sich daran messen lassen müssen, ob er die Zahlen, die er in einer Fünfjahresplanung vorgibt, realisiert oder nicht. Verspricht er zu viel und hält er es nicht, wird er von der Aktionärsgemeinschaft verprügelt. Oder er wird mit einer Tantieme

versehen. Aber in der Regel sieht das etwas anders aus.

Meine Damen und Herren, zum Verfahren möchte ich noch sagen: Die FAG bereitet einen Börsengang vor. Das muss man ganz nüchtern sehen. Ich frage mich auch hier einmal: Hätten wir auch bei der Hoechst AG seinerzeit so entschieden, wäre es mit der Hoechst AG sicherlich anders gewesen. Nur: Wo machen wir denn die Unterschiede, und was geschieht letztlich bei einem Unternehmen, das in der öffentlichen Hand ist, in dem eben auch angestrebt wird, Unternehmenserfolge zu erzielen? Sicherlich gehören auch die Arbeitsplätze dazu. Das muss man sich mit Ruhe und Gelassenheit und auch mit gesicherten Prognosen einmal darlegen lassen, und es ist unsere Position – jedenfalls meine, auch als Landrat des Main-Taunus-Kreises –, dass man nichts übers Knie brechen muss.

Ihr Kollege, Abg. Hahn, hat in der letzten Woche gerade dazu Fragen gestellt. Wir kommen doch an das Ende der Fahnenstange. Wir haben doch andere Entwicklungen. Wir erleben das doch im Moment, auch was die Benzinpreisentwicklung und die Zukunft der Bevölkerung angeht. Wir müssen auf andere kommerzielle und auch Kommunikationswege gehen. All das ist doch erst am Anfang. Wir leben doch in einem Umbruch. Wer hätte denn vor fünf, sechs Jahren gedacht, wie wir das Internet heute hier nutzen? Ich sehe, dass der eine oder andere Abgeordnete auch während dieser Veranstaltung mit diesen Instrumenten arbeitet. Das wäre doch vor einigen Jahren undenkbar gewesen.

Meine Damen und Herren, diesen Prozess, dass sich die Welt schneller verändert und sich sozusagen schneller vollendet, müssen wir mit unseren Mitteln nachvollziehen und den Damen und Herren und unseren Bürgern transparent machen, und damit bin ich beim Thema der Glaubwürdigkeit. Hier ist viel, viel verbrannt worden. Auch ich habe seinerzeit, als es um die Südbahn ging, wie auch andere hier aus der Flörsheimer Kollegenschaft und aus dem Main-Taunus-Kreis dafür vehement gekämpft. Aber all das – das wurde heute auch gesagt – ist doch mehrfach übertroffen worden, und jede Diskussion, auch am Flughafen in Frankfurt – noch vor einigen Jahren sprach man, die FAG befinde sich in einer schlechten Verfassung, auch finanziell –, hat sich doch im Laufe von wenigen Jahren überholt.

Insofern stehen wir auch hier vor einem Prozess, bei dem wir heute sagen müssen: Wenn die Nordbahnvariante kommt – ich füge heute hinzu: auch die Südvariante; das war auch das Thema, welches ich mit meinem Kollegen Walter einvernehmlich besprochen habe –, kann es passieren, dass wir bereits in ganz kurzer Zeit über andere Folgen als die heutigen nachdenken müssen, und das ist das Problem. Das müssen Sie einmal den Menschen rüberbringen. Das ist die Aufgabe, die wir vor Ort haben, und insofern kann ich nur hoffen

und wünschen, dass wir uns dafür Zeit nehmen und nicht unter einem vermeintlichen Erfolgsdruck diese für die Region entscheidende Frage kurzfristig behandeln wollen. – Danke schön.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Danke schön. – Herr Landrat Siehr als Nächster.

Landrat **Enno Siehr**: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Zur Frage, wie es jetzt aus Sicht der Kommunen, aus Sicht des Kreises, weitergehen soll:

Erstens vertrauensbildende Maßnahmen. Herr Denzin, soll ich, wenn ich die Zwischentöne Ihrer Frage richtig gehört habe – Sie haben gefragt, welche der Städte und Gemeinden nicht bereit seien, am regionalen Dialog teilzunehmen, weil sie grundsätzlich gegen den Ausbau seien – das umkehren und so verstehen, dass Sie sagen, dieses regionale Forum komme nur dann, wenn der Ausbau schon beschlossene Sache ist? Das ist die Interpretation, die da im Raum steht, und ich hoffe, dass Sie die nicht gesehen haben, sondern dass Sie das regionale Dialogforum als etwas verstehen, damit wir die Dinge, die noch abzuarbeiten sind, wirklich auch abzuarbeiten haben.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Darf ich einmal unterbrechen? Denn ich glaube, Herr Denzin möchte das gleich aufklären.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Es ist genau umgekehrt, Herr Landrat. Wir hätten – das ist im Übrigen auch eine Kritik von mir an den Abläufen in der Vergangenheit – schon lange ein Dialogforum haben müssen. Dann wäre vielleicht das eine oder andere an Misstrauen nicht entstanden und vielleicht auch das eine oder andere anders gelaufen.

Landrat **Enno Siehr**: Gut. Verstehen wir das regionale Dialogforum als eine Vorleistung, als das, was wir gefordert haben, dass wir mit der Region in einen engeren Dialog kommen, also das, was wir gemeinsam unter vertrauensbildende Maßnahmen verstehen.

Zweitens die Entscheidungen vorbereiten. Meine Damen und Herren, es gibt diese schöne Geschichte dieses Generaldirektors von GM, Sloan, der 40 Jahre lang das Unternehmen geführt hat, der dann, als – um die Einführung eines Dieselmotors ging das, glaube ich – alle einstimmig der Meinung waren, dass sie das machen sollten, gesagt hat, jetzt gehe er erst noch einmal weg, das sei doch keine Entscheidung.

Das ist genau der Punkt. Das, was wir hier permanent diskutieren, ist der Ausbau. Die Fragen sind doch noch gar nicht klar: Was wollen wir denn mit dem Ausbau erreichen? Das muss doch erst mal auf den Tisch; das ist doch überhaupt noch nicht genannt, und das müsste z. B. aus meiner Sicht auf

diesem regionalen Dialogforum laufen. Denn was wir momentan haben, ist eine permanente Ablenkungsdiskussion über Varianten. Wir merken das dauernd. Wir kommen dauernd dazu: Würden Sie diese oder jene Variante akzeptieren?

Es geht doch erst einmal darum, zu fragen: Ist der Ausbau die intelligente Antwort auf die Fragen, die wir heute stellen? Das ist doch genau der Punkt. Da müssen wir ran, und wenn diese Entscheidung erst einmal steht, dann käme der dritte Schritt, das wäre dann das rechtsstaatliche Verfahren, nämlich das Planfeststellungsverfahren, und dann, meine Damen und Herren, müsste es auch mit den entsprechenden Gutachten losgehen, nicht vorher. Denn das verwirrt und irritiert die Menschen.

Das sind die drei Punkte: erstens vertrauensbildende Maßnahmen, zweitens die Entscheidung vorbereiten und drittens das rechtsstaatliche Verfahren.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön. – Herr Landrat Walter war als Nächster gefragt.

Landrat **Peter Walter:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Lassen Sie mich meine Antwort in zwei Blöcke fassen:

Erster Block – ganz kurz und ganz salopp formuliert –: In zunehmendem Maße sehe ich nicht ein, warum wir innerhalb von kürzester Zeit eine Entscheidung treffen sollen, die eine Misere, die über 20 Jahre hinweg entstanden ist, in diesem Jahr innerhalb von drei Monaten löst und die Bevölkerung gegen uns aufbringt. Das ist kurz gefasst der Punkt. Denn wir erkennen doch anhand der Gesamtentwicklung, dass es z. B. eine Fehlentscheidung war, die Startbahn West zu bauen. Denn ohne das hätten wir, meine Damen und Herren, doch heute nicht diese Diskussion. Das müssen wir doch eindeutig anerkennen.

Wir erkennen aber auch, dass es über das Verfahren hinweg Steigerungsraten gibt, die die FAG als Unternehmen dazu bringen, irgendwann zwar nicht die Pforten zu schließen, aber doch zu sagen: Jeden Flieger, der neu kommt, weisen wir ab, der kann irgendwo anders landen, aber nicht mehr am Frankfurter Flughafen.

Wenn all das stimmt, was heute Morgen hier reingetragen wurde – und ich glaube ja auch daran – gibt es viele, viele offene Fragen, und es ist von einigen auch gesagt worden, dass diese offenen Fragen, wenn sie heute nicht beantwortet werden, spätestens in einem Gerichtsverfahren beantwortet werden.

Aus diesem Grund ist es hier genauso wie bei der Frage nach der Henne und dem Ei: Entweder wir beantworten die Fragen jetzt und gehen geschlossen und möglichst einvernehmlich im Konsens in eine

Entscheidung – ob pro oder kontra – hinein, wissend, dass wir dann in einer vorher bestimmbar Zeit ein normales rechtliches Verfahren durchlaufen können, oder wir beantworten diese Fragen nicht, und eine Entscheidung wird getroffen, weil man jetzt schnell eine Entscheidung treffen will, um vielleicht Signale nach draußen zu geben, und alle diese Fragen werden dann im Verfahren hochgespült. Das kostet auch erheblich Zeit, und dann kommt wieder die Frage, wie die FAG mit der Expansion, die man ja heute ständig vorrechnet, dann umgeht, wenn ein Verfahren eventuell bis 2008, 2010 dauern würde.

Das ist die Entscheidungsfrage, vor der man steht, ganz einfach und simpel, und ich denke mir, heute Morgen und heute Mittag ist klar geworden, was ein Großteil der Kolleginnen und Kollegen, die hier sind, denkt und welche Möglichkeiten sie sehen.

Ich darf es wiederholen – es sind drei Punkte –:

Erstens Einforderung des Zehn-Punkte-Programms, das die FAG bei der Anhörung auf den Tisch gelegt hat. Dies ist eine vertrauensbildende Maßnahme, und dies ist auch wichtig für das Unternehmen FAG, welches – das möchte ich einmal zur Ehrenrettung der FAG sagen – heute für Dinge geprügelt wird, die andere gestern gesagt haben.

Zweitens Klärung der offenen Fragen, die hier auf den Tisch gekommen sind, insbesondere auch der Frage nach der Gesundheitsgefahr, die jetzt schon besteht oder zukünftig auf uns zukommt, und die Suche nach intelligenten Systemen. Denn, meine Damen und Herren Abgeordnete, die Bevölkerung, die sich jetzt intensiv mit dem Thema beschäftigt, nutzt auch die neuen Kommunikationstechnologien, die wir in der öffentlichen Verwaltung teilweise schon nutzen – habe ich gehört –, und die haben internationale Netze. Die können uns in vielen Teilen schon etwas vormachen bei den Fragen und den Dingen, die wir heute hier diskutieren. Die sagen uns nämlich, wo, an welchem Flughafen der Welt, was wie gelaufen ist und welche Systeme dort funktionieren.

Dann ist die Zeit der Entscheidung gekommen. Das ist in der Demokratie immer so. Dann muss man sich entscheiden: Wollen wir den Ausbau hier, oder brauchen wir ihn eventuell zukünftig nicht, weil es andere Möglichkeiten gibt, dass wir uns beispielsweise verkehrspolitisch, luftfahrtpolitisch bundesweit einigen.

Letzter Punkt – lassen Sie mich das nur einmal so aus der Seele des Gemüts heraus sagen –: Kollege Diehl, als ich Ihr Eintreten für den Standort Wiesbaden und auch die Arbeitsplätze dort verfolgt habe, habe ich etwas lächelnd den Kollegen Grandke angeschaut, weil ich es heute in der Diskussion vermieden habe, irgendwo eine Standortfrage zu bestimmen. Wenn Wiesbaden so viele Vorteile hat

– das hätte ich jetzt sagen wollen, aber ich sage es jetzt nicht so offiziell, sondern ich sage es im Konjunktiv –, dann hätte ich heute Morgen sagen können: Dann baut doch Wiesbaden-Erbenheim aus, dann könnt ihr noch mehr Industrie ansiedeln

(Beifall bei den Anzuhörenden)

– denn das ist dann unmittelbar vor Ihren Toren –, und dann reden wir über eine gerechte Lastenverteilung.

Zum Argument Arbeitsplätze noch eines: Es ist wichtig, Kollege Vandreike, und, glauben Sie mir, auch bei uns im Kreis gibt es Unternehmen, die unter anderem auch nur deshalb hierher gekommen sind, weil sie unmittelbar am Flughafen dran sind. Aber ich kenne nicht nur die Region Frankfurt. Ich kenne die Region Stuttgart, und ich kenne Hamburg – gut, Berlin hat ein bisschen eine Sonderstellung – und andere Regionen hier in Deutschland, aber auch in Europa. Deren Flughäfen sind nicht so groß, und trotzdem entwickeln sie sich. Meine Damen und Herren, das hat etwas mit kluger Politik vor Ort zu tun, warum z. B. eine Region Stuttgart eine Hightech-Region geworden ist, bevor wir hier in der Region überhaupt an manche Dinge haben denken können. Bayern will ich jetzt nicht in die Diskussion bringen, weil wir uns heute Morgen über die Parteigrenzen hinweg einig waren.

Zusammengefasst einfach gefühlsmäßig die Empfehlung: Lassen Sie uns die Hausaufgaben richtig machen, auf der Grundlage dessen, was die Mediationsgruppe erarbeitet hat, und dann, denke ich mir, bekommen wir auch eine Entscheidung hin, die Konsens hat.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Danke schön, Herr Walter. – Jetzt hatten sich zumindest noch zwei Teilnehmer gemeldet, die auch noch etwas dazu sagen wollten. Herr Krebs.

1. Stadtrat **Ulrich Krebs**: Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte – Herr Denzin hat hier so im Kreis herumgezeigt – einmal die große kommunale Familie aufgreifen. Die Großstädte werden immer gesondert angesprochen, und der ganze Block, der mittendrin heute Morgen sprechen durfte, ist dann die große Familie.

Zum Thema Dialogforum: Es hat zwei Aspekte. Der eine Aspekt ist die Frage der Teilnahme und der andere die der Inhalte. Da kann ich schlicht und einfach sagen: Für die betroffenen Kommunen ist es lebensnotwendig, beteiligt zu sein. Denn das Land Hessen und die Stadt Frankfurt sind Anteilseigner und haben daher andere Möglichkeiten, auch über die Probleme, die mit dem Flughafen entstehen, mitzureden. Diese Möglichkeit haben wir nicht. Ich will das auch am Beispiel der Mediation noch einmal deutlich machen.

Wenn Sie überlegen, dass auch die Stadt Flörsheim, die ich heute hier vertrete und die durch eine Variante am meisten betroffen ist, durch ihren Bürgermeister erst über die Hintertür mit in die Gruppe hineingekommen ist, dann können Sie doch sehen, wie wichtig das ist. Ich darf das auch über die Maingrenze hinweg sagen: Dass, auch wenn uns der Main trennt, die große Stadt Rüsselsheim da nicht beteiligt ist, ist sicherlich ein Konstruktionsfehler. Das muss man, glaube ich, dabei auch berücksichtigen.

Was die Inhalte betrifft – den Ball möchte ich für die kommunale Seite auch einmal aufnehmen –: Natürlich wollen wir da ein Stück weit auch beteiligt sein und auch das, was an Untersuchungen noch zu machen ist, mit einbringen dürfen. Ich spreche den ganzen Bereich Gesundheit an. Diese Dinge müssten, denke ich, aufgegriffen werden, und hier muss es Möglichkeiten geben, das von kommunaler Seite einzubringen.

Sie hatten dazu, wie wir einen Ausgleich schaffen sollen, als Stichworte Lärmausgleich und -kontingentierung genannt. Ich denke, da ist es ganz wichtig, sowohl beim Istzustand als auch bei den diskutierten Ausbauvarianten neben dem Aspekt der Quantität, der auch im Mediationsbericht enthalten ist und der heute hier mehrfach bemüht wurde, den Aspekt der Qualität von Lärmbelastung zu berücksichtigen. Denn, wie gesagt – ich glaube, Kollege Jühe hat das heute sehr deutlich gemacht –, in Raunheim hat das, auch wenn es weniger Einwohner sind, sicherlich eine andere Qualität als in weiter entfernt gelegenen Gebieten. Ich glaube, da ist es dringend notwendig – und das kann ich auch nur an Sie als Verantwortliche auf Landesebene weitergeben –, hier einen Weg zu finden, diesen Qualitätsaspekt mit hineinzubringen. Die Mediation hat ja den Ansatz gefunden, in dem auch Einzelschallereignisse berücksichtigt wurden. Das kommt auch mehrfach darin vor. Denn was helfen Ihnen alle Hochrechnungen, wenn Sie bei nur einem Überflug mit einem NAT 70-Wert nachts geweckt werden? Dann ist es um die Nachtruhe geschehen, um das einmal zuzuspitzen.

Was den Ausgleich betrifft: Herr Kollege Vandreike, ich will da gar nicht auf die Stadt Frankfurt gucken, sondern ich will das an einem Beispiel im Main-Taunus-Kreis deutlich machen. Da gibt es im Speckgürtel von Frankfurt eine Gemeinde, die macht Werbung „flughafennah, aber nicht überfliegen“, und das können Sie in allen Anzeigen lesen.

(Heiterkeit)

Daran können Sie doch – der Gemeindevertreter von dort lacht da hinten; der weiß es dann auch – sehen, wie schwierig das ist, und wir stehen, glaube ich, erst am Anfang eines solchen Prozesses. Insofern war es richtig und gut, dass die Mediationsgruppe das angesprochen hat.

Zum Entscheidungsprozess hat, glaube ich, Landrat Walter das Wichtigste gesagt. Ich denke schon, dass das, was die FAG zu den vertrauensbildenden Maßnahmen gesagt hat, ein Einstieg ist. Aber wir haben sicherlich einen Anspruch darauf, dass die konkreten Fragen, die wir gestellt haben – und die hat die kommunale Seite, glaube ich, sehr umfangreich gestellt –, abgearbeitet werden. Wenn das geschehen ist, kann man sich, glaube ich, über das weitere Verfahren unterhalten, aber – das nehme ich von hier mit, und das nimmt von der kommunalen Seite zumindest der große Block in der Mitte mit – diese Fragen sind bei weitem noch nicht beantwortet.

Deshalb auch unser Appell an Sie: Setzen Sie hier im Landtag sich politisch dafür ein, dass das geklärt wird. Die Gesundheitsfrage ist sicherlich keine Frage, die unter ferner liefen zu behandeln ist. Diese Frage ist ja auch als offene Frage im Mediationsbericht genannt worden. Ich glaube, wir haben einen Anspruch darauf, dass Sie das klären. – Danke schön.

(Beifall bei den Anzuhörenden)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Krebs. – Zu diesem Komplex wollte Herr Brehl noch etwas sagen.

Bürgermeister **Bernhard Brehl:** Frau Präsidentin, Herr Abg. Denzin, meine Damen und Herren! Herr Denzin, bei Ihnen hat man immer den Eindruck, dass Sie tatsächlich in Ihrem Kopf nur den Ausbau haben, aber nicht die Voraussetzungen, die notwendig sind, damit es überhaupt zu einer Entscheidung kommen kann. Das haben jetzt in diesem Schlussakkord die drei Landräte und auch Kollege Krebs aus Flörsheim, wie ich meine, noch einmal sehr eindrucksvoll wiedergegeben. Es muss Ihnen doch klar sein, dass gegenwärtig und absehbar keine Entscheidungsreife gegeben ist, und da hilft es auch nichts – schade, dass Ihr Kollege Hahn nicht mehr da ist –, ständig neue Varianten ins Spiel zu bringen, sonst müssen wir das Mediationsverfahren neu aufmachen. Ich hätte gern Herrn Abg. Hahn gesagt: Wir machen einmal die neue Variante Ersatzflughafen Wetterau oder Ähnliches, mal gucken, wie es in seiner Argumentation dann aussieht. Dann sieht es vielleicht ganz anders aus.

Aber vielleicht zum regionalen Dialogforum, damit es da eine ganz klare Aussage gibt. Ich habe für den HSGB erklärt, dass wir, die Städte und Gemeinden des HSGB, teilnehmen werden. Das Problem liegt darin, dass viel mehr Städte und Gemeinden teilnehmen wollen, als in diesem Fünfplatzkontingent der Kommunalen Spitzenverbände unterzukriegen sind. Herr Minister Jung hat vorhin eine Aussage gemacht, dass es da vielleicht Spielräume gibt. Darüber wird man reden müssen, weil wir, die kommunalen Vertreter, schon wegen der durchaus sehr unterschiedlichen örtlichen Betroffenheit dies-

seits und jenseits des Mains Wert darauf legen, auch beteiligt zu sein. Denn die kommunalen Vertreter haben ihre Bevölkerung im Kreuz, ich meine 32.000 Einwohner genauso wie Engisch seine 16.000.

Gehen Sie einmal davon aus, dass wir nicht leichtfertig im Moment sagen: „Eine Entscheidung kann nicht getroffen werden“ oder: „Das Maß ist bereits voll“. Am Flughafen arbeiten nahezu 4.000 Menschen aus Mörfelden-Walldorf, aber es ist in der Tat so, dass nicht jeder Pilot, der bei uns wohnt, den Fluglärm, wenn er zu Hause ist, als Mozartmusik betrachtet. Also, auch da gibt es sehr viel Differenzierung.

(Unruhe)

– Das ist so. – Deshalb zum regionalen Dialogforum noch einmal die Bitte, dass wir, die Städte und Gemeinden, mehr Plätze erhalten, als gegenwärtig in dem Fünf-Plätze-Kontingent drin ist, und dass wir uns in erster Linie und absehbar, Herr Denzin, erst einmal nicht ausbaubegleitend unterhalten, sondern darüber unterhalten werden – und das ist ganz klar die Meinung der kommunalen Vertreter –, welche Voraussetzungen überhaupt noch geschaffen werden müssen, damit eine Ausbauentcheidung möglich wird.

Über das Geld möchte ich nicht reden. Aber dazu möchte ich für den Kommunalen Spitzenverband, wenn auf der Koalitionsebene in Wiesbaden schon darüber nachgedacht wird, wie es möglicherweise mit Geldverteilung geht, zumindest sagen: Eines geht garantiert nicht: über den Kommunalen Finanzausgleich solche Regelungen treffen zu wollen. Darüber ist überhaupt nicht zu reden. Da schließe ich mich eher dem Kollegen Vandreike an. Dann müssen wir, wenn überhaupt, zu einer anderen Kommunalverfasstheit der Region kommen, bevor man an eine solche ganz heikle und schwierige Thematik herangeht. Auch bei uns hat sich die Zahl der Sozialhilfeempfänger, Herr Kollege Vandreike, in den letzten zehn Jahren verdoppelt. So sehr unterscheiden wir uns im direkten Umfeld von Frankfurt nicht.

Abschließend: Es wird natürlich auch ein Unterschied deutlich. Der Oberbürgermeister aus Wiesbaden war mein linker Kollege im Mediationsverfahren. Daher kenne ich die flammenden Reden pro Flughafen. Aber jedes Mal, wenn ich Erbenheim angesprochen habe, war er genauso flammend dagegen. – Herzlichen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Brehl. – Jetzt ist noch die Frage an Herrn Grandke zur kompletten Verlagerung offen.

Oberbürgermeister **Gerhard Grandke:** Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Denzin, ich will Ihre Frage beantworten. Aber in Ihrem Fragenkomplex

habe ich sozusagen immer den Eindruck gewonnen, dass das, was wir heute hier machen, im Prinzip ein ergebnisoffenes Verfahren ist und dass wir sozusagen unseren ganzen Sachverstand der kommunalen Familie zusammentragen, um dann zu sehen, dass wir noch positive Ergebnisse in das Verfahren einbringen können.

Das finde ich gut, vor allem deswegen, weil wir vorhin darüber diskutiert haben, wie man seitens der Landesregierung und derjenigen, die hier Verantwortung tragen, Vertrauen generieren kann, wie man Vertrauen überhaupt in diese Region hineinbringen kann, damit die Menschen das, was die politischen Entscheidungsträger ihnen sagen, glauben. Das ist, finde ich, ein richtiger Ansatz. Denn nur so besteht Politik über einen längeren Zeitraum.

Deswegen möchte ich zu Ihrem Ansinnen, auch Vertrauen zu schaffen, einen Punkt ansprechen, der mich im Kampf – auch von Ihrer Seite – um das Finden des Vertrauens etwas irritiert, und zwar insofern: Wir haben die Anzeige von der FAG gemäß § 45 der Luftverkehrszulassungsordnung, und in dieser Anzeige steht, dass das Mediationsverfahren zum Ausbau seinen Abschluss gefunden hat – das ist richtig –, aber es steht auch darin, dass nach Abwägung aller Gesichtspunkte das Mediationsergebnis einen Ausbau vorsieht.

Das bestreiten wir, weil das Mediationsergebnis nicht alle Komponenten erarbeitet hat, die einen Ausbau nach der immanenten Logik des Flughafens rechtfertigen. Dennoch stellt die FAG den Antrag, und wir reden hier über zig Varianten, die ins Spiel gebracht worden sind. Meine Damen und Herren, das ist nicht so. Nach dem Antrag der FAG ist es entschieden. Es sind innerhalb der Anzeige drei Varianten zur Genehmigung vorgelegt worden, nämlich die Landebahn Nordwest – Kelsterbacher Wald –, die Landebahn Nordost – Schwanheimer Wald – oder eine Start- und Landebahn Süd – Markwald, Gundwald.

Das sind die drei Varianten, und alles andere ist Diversifikation, ist aber gar nicht angezeigt worden, und das Ministerium antwortet darauf – und fordert die FAG auf –: „Das Vorhaben ist bereits im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für alle eingebrachten Standortalternativen einer inhaltlich detaillierten und umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Sie“ – die Datenerhebung – „sollte in dieser Phase bereits dieselbe Qualität aufweisen, wie sie in der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung erforderlich ist.“ Diese drei Varianten sollen sozusagen bearbeitet werden. Das steht in Ihrem Bescheid.

Wenn es so ist, dass diese drei Varianten beschieden und nur noch bearbeitet werden sollen, dann diskutieren wir hier völlig umsonst. Denn dann ist das kein ergebnisoffenes System, und insofern glaube ich nicht, dass Sie damit die Glaubwürdig-

keit von Politik im Raum derjenigen, die das dann umsetzen wollen, erhöhen können.

In diesem Kontext will ich noch einmal präzise auf die Frage von Herrn Denzin eingehen. Es geht nicht darum, den Flughafen zu verlagern, sondern es geht darum, die Flughafenplanung so professionell voranzutreiben, dass man weiß, wo der Flughafen im Jahr 2015 steht und ob er dann noch eine Wettbewerbsposition hat, die ihn überlebensfähig macht, oder es so ist, dass jetzt schon gesagt wird: Leute, ihr müsst euch daran gewöhnen; im Jahr 2010 führen wir genau die gleiche Debatte, die wir heute führen, nur um die Varianten 35, 36, 37, 38, 39. Doch die – das ist eine strategische Entscheidung, die bei der FAG getroffen werden muss, die man auch hier im politischen Raum diskutieren können muss – sind durch die Varianten, die in diesem Mediationsergebnis drin sind, nicht berücksichtigt. Es gibt keine Antwort auf die Frage, wohin sich der Flughafen über den Zeitraum, der für planungsrechtliche Vorgaben notwendig ist, hinweg entwickelt.

Ich meine es wirklich gut. Gehen Sie davon aus, dass Sie, weil hier so starke Rechtsmängel drin sind, aufgrund dieser Basis nicht in der Lage sein werden, das planfeststellen zu können. Das schwöre ich Ihnen. Sie halten unter diesen Dimensionen mit diesen unzureichenden Voraussetzungen auch keinen Zeitplan ein. Bei uns in den Ämtern würde man das im Prinzip zurückgeben: schlampig gearbeitet.

(Zurufe)

– Ja, Sie können das verantworten, Herr Hahn. Das ist nicht mein Problem. Sie werden sehen, welche Vorteile so ein rechtsstaatliches Verfahren hat, wenn z. B. – ich habe es schon genannt – der Standort Wetterau diskutiert wird. Da werden Sie heilfroh sein, dass es rechtsstaatliche Verfahren gibt, nach denen man so etwas prüfen muss, mit einer strategischen Perspektive. Insofern ist das, denke ich, für uns eigentlich auch jetzt sinnvoll; denn wir halten vor Ort die Köpfe hin und müssen dann sagen, wo es langgeht.

Ich will es noch einmal sagen: Wenn schon die langfristige Standortsicherung des Flughafens nicht inhaltlich gefüllt ist, ist das die erste Aufgabe, die zu klären ist, weil das Grundlage sein muss, um ein Planfeststellungsverfahren tatsächlich ordnungsgemäß abwickeln zu können. Insofern stellt sich nicht die Frage einer Komplettverlagerung – das ist nicht der Punkt –, sondern die Frage: Welche Voraussetzungen müssen wir schaffen – Sie haben hier nicht jemanden, der sozusagen den Flughafen verdammt, sondern ich erwarte eine vernünftige Arbeit –, um die strategischen Entwicklungsmöglichkeiten des, oder eines, ökonomischen Herzmuskels der Rhein-Main-Region über einen längeren Zeitraum auch zur Wirklichkeit werden zu lassen?

Es sollte nicht alle fünf Jahre eine neue Sau durchs Dorf getrieben werden, sozusagen mit einer neuen Entwicklungsstudie. Das ist unverantwortbar und mit unserer Seite nicht zu machen. Das werden wir juristisch begleiten, und dann werden Sie scheitern, wenn Sie das an diesem Punkt machen.

Ich will Ihnen noch einen weiteren Punkt mitgeben: Wenn Sie Vertrauen von uns haben wollen und wir Ihnen das entgegenbringen wollen, dann würde ich Sie bitten, dass wir als kommunale Vertreter beim Scopingtermin beim Regierungspräsidium – das ist jetzt die nächste Stufe – die Terms of Trade mitbestimmen dürfen, und dann reden wir – ja, da schütteln Sie den Kopf – darüber, welche Gutachten dort eingebracht werden, und zwar wir als kommunale Familie, und dann reden wir natürlich darüber, den Untersuchungsraum zu definieren, weil der Untersuchungsraum die entscheidende Voraussetzung ist.

Ich sage Ihnen: Gehen Sie davon aus, wir werden, wenn Sie im Untersuchungsraum etwas vergessen, in der juristischen Würdigung diesen Mangel sichtbar machen, und dann werden Sie wieder von vorn anfangen. Gehe auf Los zurück, ziehe nicht 4.000 DM ein. Sie kennen das Spiel. Dann müssen wir das weitermachen.

Ich meine nur, Sie sind sozusagen unzureichend in der Vorbereitung dieser wichtigen Aufgabe, Sie – diejenigen, die das sozusagen machen wollen – zerstören damit selbst Vertrauen, weil eine unzureichende Vorarbeit gemacht worden ist. Hier sind die Hausaufgaben noch zu machen, und dann unterhalten wir uns unter den Aspekten, die ich im Eingangsstatement genannt habe, über die sozusagen akzeptablen Standortalternativen. – Danke.

(Beifall bei den Anzuhörenden)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Grandke.

Ich sehe keine weiteren Fragen mehr. Damit, meine Damen und Herren, sind wir am Ende unserer Anhörung. Ich möchte mich recht herzlich bei den Anzuhörenden bedanken, die hier engagiert und hautnah die Probleme aufgezeigt haben. Ich bedanke mich aber auch bei den Anhörenden. Sie haben durch die Fragen gesehen, dass auch da Engagement dahinter stand und nicht der Eindruck entstehen konnte, es wäre nur eine gute Übung. Wir haben uns alle engagiert, und ich denke, es war ein gutes Gespräch, das wir geführt haben. – Vielen Dank.

(Beifall – Schluss: 16.40 Uhr)