



HESSISCHER LANDTAG

13. 06. 2000

*Zur Behandlung im Plenum
vorgesehen*

Antrag der Fraktion der SPD

betreffend Anforderungen zur Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt am Main

Das von den Mediatoren im Februar vorgelegte Ergebnis des noch von der Regierung Hans Eichel ins Leben gerufenen Mediationsverfahrens stößt insgesamt in der Region auf große Zustimmung und ist eine positive Grundlage für die Diskussion über die künftige Entwicklung des Rhein-Main-Flughafens.

In Würdigung aller nachzuvollziehenden Argumente für weiteres Wachstum des Flughafens auf der Basis der vorliegenden wirtschaftlichen und verkehrlichen Prognosen gilt es jedoch andererseits, die Grenzen der Belastung der Rhein-Main-Region und seiner Menschen zu erkennen und entsprechend zu gewichten.

Dabei kann Akzeptanz für die notwendige Weiterentwicklung von Rhein-Main nur durch vollständige Transparenz und Klarheit aller zu treffenden Entscheidungen erreicht werden.

Der Landtag wolle beschließen:

Der Ministerpräsident und die Landesregierung werden aufgefordert, vor der Festlegung auf eine Ausbauvariante folgende Einzelpunkte aufzuarbeiten:

1. Landesentwicklungsplanung

Der im Anhörungsverfahren befindliche Landesentwicklungsplan ist zu korrigieren. Ausgestaltung und Umsetzung eines Nachtflugverbotes und des Anti-Lärm-Paktes sind im Rahmen eines raumordnerischen Vertrages nach § 13 Raumordnungsgesetz in den Landesentwicklungsplan als Ziel aufzunehmen. Bei der Ausarbeitung dieses Vertrages ist das Regionale Dialogforum zu beteiligen.

Die Arbeitsergebnisse und Eckpunkte einer Arbeitsgruppe der Raumordnungsministerkonferenz zur Umsetzung von Flughafen-Kooperationen aus dem November 1999 müssen fachlich gewürdigt und im Dialogforum aufgearbeitet werden.

2. Regionales Dialogforum

"Der im Mediationsverfahren begonnene Dialog mit der Region muss in geeigneter Weise fortgeführt und intensiviert werden. Die Mediationsgruppe empfiehlt die Einrichtung eines Regionalen Dialogforums, das nicht nur die Details von Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt gemeinsam erarbeitet und die Selbstverpflichtung der FAG diskutiert und begleitet, sondern auch regelmäßig die Fragen zur Entwicklung des Flugverkehrs und der ökonomischen Entwicklung des Flughafens diskutiert.

Auch über die langfristigen Perspektiven des Frankfurter Flughafens ist die Diskussion mit der Bevölkerung zu beginnen, damit entsprechend dem in den Niederlanden entwickelten 'No-Regret-Grundsatz' Entscheidungen erst getroffen werden, wenn ihre Folgen ausreichend bekannt sind und nicht vorher, sodass man sie später bedauern muss.

Die FAG, die Fluggesellschaften und die Landesregierung sollten ihre Bemühungen um Akzeptanz des Flughafens bei der Bevölkerung verstärken.

Klagen über Belastungen dürfen nicht unbeachtet zur Seite geschoben und als Belästigung empfunden werden. Zum fairen und offenen Dialog zwischen dem Flughafen und seiner Nachbarschaft gehört auch der Aufbau eines effizienten Beschwerde- und Kommunikationsmanagements." (Auszug aus dem Mediationsbericht, Seite 144.)

Das Regionale Dialogforum ist unter breiter Beteiligung betroffener Gebietskörperschaften einzuberufen und arbeitsfähig zu konstituieren. Alle Maßnahmen, die seit der Vorlage des Abschlussberichtes der Mediatoren durchgeführt und/oder geplant wurden bzw. werden, müssen im Dialogforum einer fachlichen Würdigung und Qualitätssicherung unterzogen werden.

Es ist sicherzustellen, dass der Sachverstand der Fluglärmkommission in das Regionale Dialogforum Eingang findet.

3. Anti-Lärm-Pakt

"Die Mediationsgruppe fordert ein verbindliches Programm zur Lärmminde- rung und Lärmvermeidung, dessen Bestandteile vor allem sind:

- Kontingentierung von Fluglärm und Festlegung von lokalen Lärm- obergrenzen;
- wirtschaftliche Anreize, die sich am tatsächlich entstandenen Lärm orien- tieren und die schnellere Modernisierung der alten Flugzeugflotten durch leisere Maschinen fördern;
- Anreize zur Einhaltung der 'minimum noise routes' durch die Piloten und zur häufigeren Anwendung bzw. zur Weiterentwicklung lärmarmer An- und Abflugverfahren;
- Programm zum künftigen passiven Schallschutz an Gebäuden, das nicht nur Fenster, sondern das gesamte Gebäude betrifft und durch eine ent- sprechende Erhöhung der Landegebühren finanziert wird. Die Media- tionsgruppe hält einen Betrag von 5 DM pro Passagier für möglich, so- dass eine Gesamtsumme von mindestens 1 Milliarde DM allein in den ersten zehn Jahren zur Verfügung stünde;
- Immobilienmanagement als Hilfestellung für besonders betroffene Bür- ger;
- Aufbau eines systematischen und transparenten Lärmmonitoring- Systems, das regelmäßig den entsprechenden Lärm an besonders belaste- ten Punkten misst und diese Daten auch der Politik und den betroffenen Bürgern zur Verfügung stellt;
- eine Selbstverpflichtung der FAG zur kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung. Die FAG sollte mit Nach- druck das Ziel verfolgen, sich im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung von Fluglärm zu entwickeln." (Auszug aus dem Mediationsbericht, Seite 143.)

Zur Reduzierung der Lärmbelastung sind unverzüglich absolute Obergrenzen für den zumutbaren Lärm - differenziert für den Tag und für die Nachtzeit - festzulegen, die wesentlich unterhalb der gegenwärtigen Grenzwerte liegen und die nicht überschritten werden dürfen. Für die Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr ist schnellstmöglich ein striktes Nachtflugverbot einzuführen, und darüber hinaus sind Maßnahmen zur Lärmreduzierung in besonders sensiblen Zeitbe- reichen zu ergreifen. Dabei ist die Senkung des Dauerschallpegels mittelfris- tig tagsüber auf den Schwellenwert lt. Mediaton von 62 dB(A) und langfris- tig (bis 2015) auf den Vorsorgewert lt. Mediation von 60dB(A) zu senken, der entsprechende Wert für die Nacht beträgt 32 dB(A). Die Einzelschaller- eignisse sind zahlenmäßig nach Tag (70 dB(A)) und Nacht (52 dB(A)) diffe- renziert zu begrenzen.

Die einzelnen Schritte zur Umsetzung eines Nachtflugverbotes und seiner dauerhaften rechtlichen Absicherung sind unverzüglich zu erarbeiten.

Die Einhaltung der Zumutbarkeitsgrenzen ist nach dem Verursacherprinzip in erster Linie durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (Reduzierung des Lärms an der Quelle) und nachrangig durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes (z.B. durch bauliche Maßnahmen) zu erreichen.

Das Messnetz zur konkreten Feststellung der realen Lärmentwicklung ist auszubauen, die Messdaten sind regelmäßig zu veröffentlichen.

Ausgehend vom Status des Jahres 1999 ist ein Lärminderungsplan zu erarbeiten, der Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms zu einem optimalen Ergebnis verknüpft. Solche Einzelmaßnahmen sind:

- Die kontinuierliche Reduzierung des Dauerschallpegels und damit die Reduzierung der Zahl der von diesem Schallpegel betroffenen Wohnungen.
- Der Vorsorgewert von 60 dB(A) aus dem Mediationsbericht (LAI, leq 3), der heute lediglich für die Siedlungsbeschränkung gilt, ist perspektivisch für bereits bewohnte Gebiete zu erreichen. Hierzu müssen stetige Lärmreduzierungen sichergestellt werden. Kurzfristig ist in den Bereichen der 62 dB(A) und höher belasteten Gebieten (LAI, leq 3) passiver Schallschutz durch die Verursacher zu finanzieren.
- Überprüfte Optimierung der An- und Abflugverfahren mit dem Ziel, durch Bündelung und Streuung vorgegebene Lärmkontingente nicht zu überschreiten.
- Optimierung aller Abläufe auf dem Rhein-Main-Flughafen mit dem Ziel der Entlastung der betroffenen Bevölkerung, z.B. durch moderne Radaranlagen, Verbesserung der Abfertigungsabläufe etc.
- Betriebsverbot der besonders lauten Kapitel-2-Flugzeuge und Neuaufteilung der Kapitel-3-Flugzeuge nach Lärmkriterien sowie Reduzierung des Anteils der lauterer Maschinen.
- Eine am gemessenen Fluglärm orientierte Abgabe, wie beispielsweise Lärmtaler, Umweltabgabe, als finanzielles Steuerungsinstrument für den Einsatz modernen Fluggerätes.
- Triebwerksprobeläufe nur in abgeschirmten Zonen.

Ein solcher Lärminderungsplan für den Flughafen muss verbindlicher Bestandteil eines regionalen Lärminderungsplanes unter Einbeziehung aller Lärmquellen werden. Die Fluglärmkommission bleibt bestehen. Beschwerden aus der Bevölkerung müssen jederzeit entgegengenommen, schnellstmöglich und qualifiziert bearbeitet, und eine größtmögliche Transparenz muss hergestellt werden.

4. Weitere ökologische Anforderungen

- Die technischen, organisatorischen und ordnungspolitischen Möglichkeiten zur Minimierung der Schadstoffemissionen sind in Zusammenarbeit mit der FAG und dem Dialogforum zu realisieren.
- Eingriffe in vorhandene Waldbestände der Rhein-Main-Region sind auf das unabdingbare Mindestmaß zu beschränken. In den wenigen Fällen, in denen eine Ausnahme unvermeidbar ist, muss möglichst schnell und in räumlicher Nähe Ersatz erfolgen. Ziel ist, den Waldbestand der Region zu stabilisieren und, wo immer möglich, anzuheben. Bei einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Auswertung von zwei Vegetationsperioden vorzusehen.
- Negative Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung der Rhein-Main-Region müssen ausgeschlossen werden.
- Gefahren durch Flugzeugabstürze für angrenzende Wohn- und Gewerbegebiete sind zu analysieren und zu bewerten.
- Eine permanente Umweltbetriebsprüfung für den Flughafen nach der Umweltauditverordnung der EU (EMAS) ist einzuführen.

5. Weiterentwicklung integrierter Verkehrskonzeptionen

- Initiativen zur Verlagerung von Flugverkehr auf andere Flughäfen und auf die Bahn, insbesondere von Urlaubs- und Frachtverkehr, sind zu ergreifen. Hierzu bedarf es auch bundesweiter Initiative zur Schaffung eines integrierten Verkehrskonzeptes und verstärkter Anstrengungen der Deutschen Bahn AG, unter anderem durch verstärkte Check-in-Möglichkeiten in Bahnhöfen.
- Die rechtlichen Möglichkeiten zur Reduzierung von insbesondere Kurzstreckenflügen sind aufzuarbeiten.

- Unternehmerische Möglichkeiten zur Reduzierung von insbesondere Kurzstreckenflügen sind zu erarbeiten und mit den betroffenen Unternehmen zu moderieren.
- Unabhängig von den konkreten Maßnahmen am Frankfurter Flughafen sind bestehende rechtliche Grundlagen (Fluglärmsgesetz, Erlasse des Luftfahrtbundesamtes bezüglich Anflugverfahren und Zulassung neuer technischer Möglichkeiten, Vorschriften der Postbeförderung (E+1), sonstige Regelwerke) zu überarbeiten.

6. Einflussnahme der öffentlichen Hand - Eigentümerstruktur

Wegen der großen Bedeutung des Flughafens für die Infrastruktur in der Rhein-Main-Region und darüber hinaus muss die öffentliche Hand - Bund, Land, Stadt Frankfurt am Main - künftig Mehrheitseigner bleiben. Dies muss mit den beteiligten Gesellschaftern sichergestellt werden.

Beim Gang der FAG an die Börse muss die Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Flughafen im Vordergrund stehen.

7. Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung

Es ist ein regionales Siedlungskonzept im Rahmen der Regionalplanung mit dem Ziel einer kontinuierlichen Entwicklung von Arbeit, Erholung und Wohnen, insbesondere auch zur Sicherstellung von arbeitsplatznahen Wohnstätten vorzulegen. Dabei muss zwischen den Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens und lokalen gewerblichen Entwicklungsmöglichkeiten abgewogen werden. Modelle im Sinne der Agenda 21 sind zu fördern.

8. Qualität der Arbeitsplätze

Die Landesregierung hat ihren Einfluss innerhalb der FAG dahingehend geltend zu machen, dass entsprechend dem Verkehrswachstum des Flughafens die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze zum Unternehmensziel der FAG wird.

Hierbei sind zur Sicherung zusätzlicher Beschäftigung mindestens 1.000 Stellen pro Million zusätzlicher Passagiere als Ziel zu formulieren. Alle Arbeitsplätze müssen tarifbestimmt sein.

Die FAG soll am Standort und in ihren europäischen Aktivitäten Standards setzen im Hinblick auf die Sicherheit des Luftverkehrs, auf die Qualifizierung der Beschäftigten und die Qualität der Arbeitsbedingungen.

Die Landesregierung hat weiterhin ihren Einfluss in der FAG geltend zu machen, dass diese als Flughafenbetreiberin und Dienstleisterin im Luftverkehr auch in Zukunft operativ in einer einheitlichen Konzernstruktur tätig bleibt.

Die Landesregierung ist gefordert, auf die Deutsche Lufthansa AG einzuwirken, ihre Standortzusage für den Fall einer Kapazitätserweiterung einzulösen und einen weiteren Beitrag zur Beschäftigung in der Region zu leisten.

9. Für die Rhein-Main-Region sind folgende Kompensationsmaßnahmen vorzubereiten und im Regionalen Dialogforum zu verhandeln:

- baulicher Schallschutz für private und öffentliche Gebäude;
- ein Generalverkehrsplan für durch den Flughafen verursachten motorisierten Verkehr;
- für die Beantwortung der in der Mediation offen gebliebenen Fragen zur gesundheitlichen Belastung der in der Region lebenden Menschen sind die Vorbereitungen zu treffen und die finanziellen Mittel bereitzustellen;
- vorhandene vergleichende Informationen anderer europäischer Flughäfen sind einzubeziehen.
- Zur Finanzierung regionalpolitisch bedeutsamer Infrastrukturmaßnahmen im Rhein-Main-Gebiet, insbesondere der unmittelbaren Anlieger-Gemeinden, beispielsweise zur Förderung eines großen Regionalparks Rhein-Main und gegebenenfalls unter Einbeziehung bereits existierender Parkprojekte, ist ein Fonds einzurichten.
Dabei bietet sich unter Berücksichtigung notwendiger Investitionskosten sowie der dann folgenden Pflege- und Bewachungs-/Haftungskosten ein privatrechtlicher Objektträger an, der feste Absprachen mit den Kommunen und den Naturschutzbehörden trifft.

10. Offene Punkte

Es muss sichergestellt werden, dass die von den Mediatoren im Hearing des Landtags als "offene Punkteliste" bezeichneten Sachverhalte zusammen mit dem Regionalen Dialogforum zügig abgearbeitet werden.

11. Folgerungen

Der Hessische Landtag erwartet von der Landesregierung und der Flughafen Frankfurt Main AG, dass bereits jetzt umsetzbare Maßnahmen, insbesondere zur Lärmreduzierung, sofort ergriffen werden und darüber hinaus ein Stufenplan zur Abarbeitung aller weiteren Punkte vorgelegt wird.

Die Landesregierung als Gesellschaftervertreterin muss sicherstellen, dass die FAG eine Entwicklungsplanung für den Flughafen Rhein-Main vorlegt, die insgesamt den vorstehenden Kriterien entspricht.

Der Landtag erwartet von der Landesregierung deshalb entsprechende Initiativen. Das Mediationsverfahren sowie die beiden Anhörungen zum Mediationsergebnis haben gezeigt, dass es dringend der Erarbeitung einer nationalen und europäischen Luftverkehrskonzeption bedarf, die längerfristig in ein globales Luftverkehrskonzept einmünden muss.

Wiesbaden, 13. Juni 2000

Der Fraktionsvorsitzende:
Armin Clauss