

Stellungnahme der Mitglieder der  
**Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Hessischen Landtag  
zu den Forderungen des Bündnisses der Bürgerinitiativen  
KEIN FLUGHAFENAUSBAU – FÜR EIN NACHTFLUGVERBOT**

### **Vorbemerkung**

Das Bündnis der Bürgerinitiativen – die Vereinigung der Bürgerinitiativen gegen Fluglärm im Rhein-Main Gebiet – hat die hessischen Landtagsabgeordneten um eine Stellungnahme zu seinen Forderungen sowie um Vorschläge zur Verringerung der Fluglärmbelastung gebeten. Die Abgeordneten der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN haben dazu nach intensiver Beratung beschlossen, die geforderte Stellungnahme als gemeinsam getragenen Text zu formulieren.

Es sei daran erinnert, dass Bündnis 90 / DIE GRÜNEN in der 1997 begonnenen Debatte um den neuerlichen Ausbau des Frankfurter Flughafens von Anfang an eine eindeutige Ablehnung formuliert haben, und zwar auf allen politischen Ebenen. Die Landtagsfraktion hat in ungezählten parlamentarischen Initiativen das Thema auf die Tagesordnung gebracht und stets gegen ungebremste Expansion und für den Schutz der Lebensqualität im Rhein-Main-Gebiet gestritten. Seit diesem Zeitpunkt haben wir GRÜNE den Flughafenausbau und die daraus resultierenden Belastungen immer wieder auch zum Thema in Wahlkämpfen gemacht und um Stimmen der AusbaugegnerInnen geworben. Als Resultat muss festgehalten werden, dass die Frage des Flughafenausbaus offensichtlich bei den Wahlentscheidungen keine relevante Rolle gespielt hat – selbst in Gemeinden, die von Ausbau und wachsender Fluglärmbelastung unmittelbar betroffen sind, waren keine signifikanten Abweichungen der Wahlergebnisse zugunsten unserer Position gegenüber unbelasteten Bereichen feststellbar. So fehlte uns bislang im Ergebnis die hinreichende politische Unterstützung, um unsere Ziele durchzusetzen, so dass letztlich der Ausbau nicht verhindert werden konnte.

Das konnte und kann uns nicht daran hindern, auch weiterhin mit Nachdruck unsere Position zu vertreten und für eine Reduzierung der Belastungen der Menschen im Rhein-Main Gebiet zu streiten. In dieser Auseinandersetzung sehen wir uns durchaus als Partner der Bürgerinitiativen, Erfolge in der Sache werden sich dabei umso eher und besser einstellen, je mehr jede Seite ihre spezifischen Möglichkeiten einsetzt und ausschöpft.

Da die Auseinandersetzungen um wirksamen Schutz der Menschen im Rhein-Main Gebiet vor den Belastungen durch den Flugverkehr weitergehen werden, weisen wir über die nachfolgend beschriebenen Positionen hinaus auch auf unsere weiteren Aktivitäten hin, über die Sie sich jederzeit unter der Adresse <http://www.gruene-hessen.de/themen/frankfurter-flughafen/> im Netz informieren können.

Wir haben uns bewusst dafür entschieden, nicht lediglich plakativ zu Ihren Forderungen Stellung zu nehmen, sondern unsere Ziele, Forderungen und

Handlungsoptionen ausführlicher darzustellen, um auf diesem Weg einen weiterführenden Dialog zu ermöglichen, den wir unsererseits gern anbieten.

### **Forderung 1**

*Verringerung der Flugbewegungen auf 380.000 und Reduzierung der bestehenden Belastungen durch Fluglärm, Luftverschmutzung und Bodenverbrauch durch Flugverkehr im Rhein-Main Gebiet.*

Eine Begrenzung des Flughafens auf sein bestehendes Areal („Entwicklung nur innerhalb des Zauns“) war eine von uns GRÜNEN in der Koalition mit der SPD (1991 bis 1999) durchgesetzte Vorgabe, die von der Regierung Koch rasch aufgegeben wurde. Auch die Reduzierung der Belastung der Menschen im Rhein-Main Gebiet durch den Flugverkehr fordern wir GRÜNE seit Jahren; bereits zu Beginn der Ausbaudebatte hatten wir dies klar und deutlich formuliert verbunden mit der Forderung: „Umdenken statt Ausbauen“.

Aktuell, nach etlichen Jahren weiteren Zuwachses an Flugbewegungen ist diese Forderung umso dringlicher, zumal die Belastungen insgesamt in dieser Zeit keineswegs abgenommen haben. Wir halten es – ebenso wie Sie – für richtig, die Forderung der Reduzierung an der Zahl der Flugbewegungen festzumachen – diese ist einfach zu kontrollieren und kann nicht manipulativ kleingerechnet werden, wie es etwa bei Lärmbelastungswerten häufig der Fall ist.

Für eine Fixierung einer Obergrenze an zulässigen Flugbewegungen fehlt es derzeit an einer unmittelbaren gesetzlichen Grundlage; sie könnte ggf. durch Änderung des Luftverkehrsgesetzes (Bundesrecht) geschaffen werden, soweit EU-Rahmenbestimmungen dem nicht entgegen stehen. Eine weitere Möglichkeit zur Vorgabe einer solchen Begrenzung könnte aus erkannten gesundheitlichen Schäden hergeleitet werden, sofern diese wissenschaftlich nachgewiesen sind. In diesem Kontext gewinnt die nicht zuletzt von uns GRÜNEN im Landtag durchgesetzte NORAH-Studie eine wichtige Bedeutung; sie ist so angelegt, dass ihre Ergebnisse dann kaum mehr in Zweifel gezogen werden können, so wie dies Prof. Greiser erleben musste. Insoweit setzen wir – trotz durchaus vorhandener Mängel - auf diese Arbeit und erwarten uns von ihr Unterstützung. Auf der Grundlage von klaren, wissenschaftlich gesicherten Erkenntnissen über Gesundheitsschäden durch Fluglärmbelastung könnte dann nämlich mit den Mitteln des Ordnungsrechts – in Kompetenz des Landes – eine Reduzierung der Flugbewegungen durchgesetzt werden.

Für Ihre in der Forderung genannte Zahl von maximal 380.000 fehlt uns Ihre inhaltliche Begründung. Wenn man von den aktuell rund 500.000 Flugbewegungen als Konkretisierung des „Verkehrsinteresses“ ausgeht, lassen sich theoretisch durch Verschiebung aller Kurzstreckenflüge auf den Verkehrsträger Schiene bis zu 120.000 Flugbewegungen im Jahr einsparen und somit könnte man Ihre Zahl rechnerisch erreichen. Voraussetzung dafür wäre zwingend, dass ein weiterer Ausbau der Schnellbahnstrecken in näherer Zukunft realisiert wird, um den Reisenden attraktive Angebote machen zu können und dafür zu sorgen, dass immer mehr Ziele mit der Bahn in unter vier Stunden zu errei-

chen sind. Allerdings wird man nach unserer Auffassung dem Flughafen im Hinblick auf interkontinentale Flugverbindungen auch für die Zukunft eine Entwicklungsperspektive geben müssen, so dass die Reduzierung der Zahl der Flugbewegungen zu einem Teil wieder aufgehoben wird.

Insgesamt halten wir GRÜNE ebenso wie die Bürgerinitiativen eine Begrenzung der Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt für dringend nötig. Die für 2020 von FRAPORT geplanten 701.000 Flugbewegungen sind absolut unzumutbar. Wir wollen uns deshalb dafür einsetzen, dass im ersten Schritt endlich ein Deckel auf die Zahl der Flugbewegungen kommt. Die Verlagerung von immer mehr Kurzstreckenflügen auf die Schiene würde dann sowohl Lärmreduzierung als auch Kapazität für nicht ersetzbare Interkontinentalflüge schaffen können.

## **Forderung 2**

*Stilllegung der Landebahn Nord-West.*

Wie bereits dargestellt, waren und sind die GRÜNEN stets gegen den Flughafen ausbau eingetreten; die Tatsache, dass die neue Landebahn Nord-West als wesentlicher Teil dieses Ausbau zwischenzeitlich in Betrieb genommen wurde, hat an unserer ablehnenden Position und an unserem Engagement nichts verändert. Wir wünschen uns natürlich, dass diese Landebahn nicht existierte und bleiben dabei, dass es besser gewesen wäre, wenn die Bahn nie gebaut worden wäre, wohl wissend, dass wir die Bahn nicht einfach wieder wegzaubern können.

Die Forderung nach Stilllegung der neuen Landebahn – bei den Montagsdemonstrationen mit dem Ruf „DIE BAHN MUSS WEG!“ rhythmisch skandiert – ist eine sehr plakative Forderung, die das Problem gut auf den Punkt bringt. Sie ist als Willensbekundung des Protestes auch in dieser zugespitzten Form richtig. Als politisch programmatische Position einer Landtagsfraktion kann sie allerdings nur eingeschränkt dienen. Die Bürgerinnen und Bürger erwarten von den Abgeordneten einer Fraktion zu recht, dass sie nicht nur sagen, was sie sich wünschen, sondern auch Wege aufzeigen können, wie sie das politisch und rechtlich umsetzen werden.

Bevor wir ein solches Versprechen in die Welt setzen könnten, müssen wir also erst die Frage beantworten, wie dies denn verwirklicht werden könnte. Grundsätzlich bedarf es für die Schließung der Landebahn nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht nur eines entsprechenden politischen Willens, sondern auch der rechtlichen Möglichkeiten dazu.

Die Betrachtung der rechtlichen Möglichkeiten zur Stilllegung der Landebahn zeigt momentan leider mehr Probleme als Lösungswege. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 04. April 2012 sind Bau und Betrieb der Bahn zunächst einmal vom höchsten deutschen Verwaltungsgericht bestätigt; der Verwaltungsgerichtszug ist damit beendet und der Planfeststellungsbeschluss

ist somit bestandskräftig. Ein rechtlicher Angriff auf ihn wäre nur noch über eine Verfassungsklage möglich; eine solche wird von einzelnen Kommunen, z.B. der Stadt Offenbach und auch Privatleuten derzeit vorbereitet – dies ist ein rechtlich möglicher Weg, der im Erfolgsfall die Stilllegung der Landebahn zur Folge hätte. Unsere besten Wünsche begleiten die Kläger bei ihrem Weg nach Karlsruhe.

Inwieweit über das Verwaltungsverfahrenrecht – Stichwort Rücknahme eines begünstigenden Verwaltungsaktes – sich eine weitere rechtliche Möglichkeit zur Stilllegung ergeben könnte, werden wir intensiv prüfen lassen, sobald die schriftliche Urteilsbegründung aus Leipzig vorliegt. Den dafür notwendigen Gutachtensauftrag haben wir bereits in der Landtagsfraktion beschlossen. Zu einem Gespräch mit unserem Gutachter hatten wir die Mitglieder des Bündnisses der Bürgerinitiativen am 22. Mai 2012 eingeladen.

Insgesamt bedeutet dies, dass wir weiter der Meinung sind, dass es besser gewesen wäre, wenn die Bahn nie gebaut worden wäre. Die Forderung nach Stilllegung der neuen Nord-West Landebahn ist jedoch leider durch den Erlass den Planfeststellungsbeschluss und dessen Bestätigung durch das Bundesverwaltungsgericht nicht nur eine Frage des politischen Willens, sondern auch des rechtlich möglichen. Welche rechtlichen Möglichkeiten wir haben, werden wir nach Vorliegen der Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichtes in einem rechtlichen Gutachten prüfen lassen. Die Ergebnisse wollen wir auch gemeinsam mit den Bürgerinitiativen erörtern.

### **Forderung 3**

*Schaffung von rechtlich einklagbaren Grenzen der Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger.*

Die derzeitige Gesetzeslage bevorzugt insbesondere den Fluglärm gegenüber allen anderen Formen anthropogenen (von Menschen gemachten) Lärms. Für Lärm aller Art und auch für sonstige Emissionen gilt grundsätzlich das Regelwerk des Bundesimmissionsschutzgesetzes, welches nach dem Prinzip verfährt, dass bei Überschreiten von Grenzwerten der Belastung eine Betriebsbeschränkung greift, die bis zum Nutzungsverbot reichen kann.

Einzig für den Fluglärm wurde eine grundsätzlich völlig andere Denkweise gesetzlich normiert: hier wird nicht mehr der Mensch vor der Lärmbelastung geschützt, sondern der Lärm wird privilegiert und der Mensch muss weichen. Diese verkehrte Welt kodifiziert das Fluglärmgesetz, auch Fluglärmschutzgesetz genannt, weil es den Lärm schützt. Dieses Gesetz sieht bestenfalls Entschädigungsleistungen für Lärmopfer vor, aber keinerlei Maßnahmen zur wirksamen Reduzierung der Lärmbelastung. Es sei denn, man halte den sog. passiven Lärmschutz, über den Schallschutzfenster und ggf. auch Lüfter bezuschusst werden, für eine geeignete Maßnahme zur Sicherstellung von Lebensqualität in Flughafennähe. Selbst wenn Betroffene im Einzelfall dankbar sind, sich in der Wohnung wenigstens normal unterhalten und nachts schlafen zu können,

selbst wenn sie dazu wie im Aquarium eingesperrt sind; für den Außenbereich gibt es bislang gar keine Regelungen, so dass Gartenbenutzung und Freiluftvergnügen generell entfallen.

Selbstverständlich fordern wir GRÜNE, dass auch die Emissionen des Luftverkehrs unter die Regie des Bundesimmissionsschutzgesetzes gestellt und wie sonst auch üblich über entsprechende Ausführungsverordnungen mit Grenzwerten versehen werden. Auf diese Weise werden die Belastungen kontrollierbar und sanktionierbar und für den Bürger entsteht die Möglichkeit, ihre Einhaltung gerichtlich überprüfen zu lassen. Für die notwendigen Gesetzesänderungen wäre der Bundesgesetzgeber zuständig, dies könnte aber auch über den Bundesrat von einer Landesregierung angestoßen werden, vorausgesetzt, sie findet eine Mehrheit im Bundesrat.

Mit Sorge sehen wir GRÜNE in diesem Zusammenhang die von der EU aktuell betriebene Einführung von bindenden Vorschriften zum Thema Betriebsbeschränkung und Lärmschutz, die unter dem Deckmantel vermeintlicher Reduzierung der Belastungen und unter dem propagierten Ziel EU-einheitlicher Grenzwerte in Wahrheit eine eindeutige Priorität bei den wirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrsunternehmen setzen. Auf diese Weise könnten nicht nur die geforderten Klagerechte Betroffener verhindert, sondern obendrein das bisschen Nachtflugverbot, was wir derzeit haben, wieder beseitigt werden. Obwohl zwischenzeitlich der erste Entwurf überarbeitet wurde, orientiert er sich weiterhin zuallererst an den wirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrswirtschaft. Deshalb geht unser Engagement für einklagbare Grenzwerte einher mit einem engagierten Kampf gegen eine mögliche Verwässerung durch EU-Vorschriften; wir bitten auch die Bürgerinitiativen, hier ebenfalls weiterhin wachsam und aktiv zu bleiben.

Insgesamt deckt sich die Forderung nach einklagbaren Belastungsgrenzen vollständig mit unseren politischen Zielen und programmatischen Aussagen.
--

#### **Forderung 4**

*Grundsätzliches Umdenken: Stopp des weiteren Ausbaus des Frankfurter Flughafens, kein Bau des Terminal 3, sowie die Verlagerung von innerdeutschen Flügen auf die Bahn.*

Die Parole „Umdenken statt Ausbauen“ fasst – wie oben bereits angemerkt – unsere GRÜNE Position zum Thema Flughafenausbau zusammen, wie wir sie von Beginn der Debatte an bezogen und propagiert haben und wie sie auch heute noch gilt. Wenn wir (siehe Forderung 1) eine Obergrenze von Flugbewegungen durchsetzen wollen, folgt daraus logisch, dass auch weitere Ausbaumaßnahmen zur Kapazitätssteigerung der Passagierabfertigungsanlagen sich erübrigen. Selbst wenn zukünftig sämtliche Flugbewegungen mit größeren Flugzeugen (Heavy) durchgeführt würden, stießen die vorhandenen Terminalanlagen nicht an ihre Grenzen.

Die im Rahmen der Planfeststellung des Flughafenausbaus ebenfalls genehmigte Planung des Terminal III legt Zuwächse bei den Passagierzahlen auf bis zu 88 Millionen im Jahr zugrunde; sie wurde in den Gerichtsverfahren nicht verworfen, obwohl sie den landseitig induzierten Verkehr überhaupt nicht bewältigen kann. Insoweit könnte Fraport den Bau des Terminals III ohne weiteres umsetzen, ist aber keineswegs dazu gezwungen. Da die gesamte Baumaßnahme sich innerhalb der planungsrechtlich als Flughafen (Sondergebiet Luftverkehr) ausgewiesenen Flächen befindet und es keine unmittelbaren Nachbarn gibt, kann u. E. weder über Planungs- noch über Bauaufsichtsrecht der Bau des Terminal III jetzt noch verhindert werden. Ein Verzicht auf die Realisierung von Terminal III wäre natürlich dennoch möglich und läge jedenfalls auch im Interesse der Steuerzahler, die bislang die Verkehrserschließung des Flughafens stets bezahlen mussten. Allein die erforderliche Schienenanbindung (S-Bahn Anschluss) des Terminal III müsste mit mehreren 100 Millionen Euro veranschlagt werden.

Die Zahl der innerdeutschen Flüge von und nach Frankfurt, die innerhalb einer Bahnfahrzeit von vier Stunden abgewickelt werden könnten, beträgt nach Aussage der Bundesregierung derzeit ca. 16 % der Gesamtzahl der Flüge und würde auf ca. 25 % also ein Viertel aller Flugbewegungen ansteigen, wenn die Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene realisiert sind. Damit bekäme die Forderung nach Verlagerung dieser Flüge auf die Bahn unter dem Aspekt des Reisekomforts und der Gesamtreisezeit eine realistische Perspektive. Das gegenwärtig bestehende Problem der deutlichen Preisunterschiede zulasten der Bahn müsste dazu allerdings gelöst werden; aus GRÜNER Sicht vor allem durch die Beendigung der Subventionierung des Flugverkehrs (u. a. Steuerbefreiung für Kerosin) und eine Weiterentwicklung der Luftverkehrsabgabe, die vor allem für Kurzstrecken deutlich erhöht werden sollte.

Insgesamt fordern wir ebenfalls ein Umdenken und einen Abschied von der Ausbauplanung sowie die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn.

### **Forderung 5**

*Schaffung von nächtlicher Ruhe durch ein absolutes Nachtflugverbot von 22.00Uhr bis 6.00 Uhr.*

Die Forderung nach einem Flugverbot für die gesamte Nacht – und zwar unabhängig vom Flughafenausbau – gehört zu den programmatischen Grundforderungen der GRÜNEN: „KEIN AUSBAU – NACHTFLUGVERBOT JETZT“ haben wir nicht nur in unser Programm sondern auch vielfach auf Plakate und Flugblätter geschrieben. Wir sehen mit Genugtuung, dass diese Forderung aktuell immer mehr kompetente Unterstützung findet. Sowohl das Umweltbundesamt als auch die Bundesärztekammer sind mit ihren Erkenntnissen in die Öffentlichkeit getreten, dass für den Erhalt der Gesundheit der Menschen eine grundsätzlich ungestörte Nachtruhe von acht Stunden Dauer zwingend erforderlich ist. Längst hat nämlich auch die Wissenschaft ebenso wie tausende betroffener Menschen erkannt, dass ein „Nachtflugverbot“ in einer sog. Mediations-

nacht völlig unzureichend ist. Jetzt ist es an der Politik und der Rechtsprechung, diese Erkenntnisse ebenfalls aufzunehmen und in entsprechende Regelungen bzw. Urteile umzusetzen.

Wenn der letzte Flieger um 22.59 Uhr startet und der erste bereits um 5.00 Uhr wieder landet, dann beträgt die Zeit der Abwesenheit von Fluglärm nur rund 5,5 Stunden, da in den ca. 15 Minuten nach 23.00 Uhr die startenden und bis zu 20 Minuten vor 5.00 Uhr die anfliegenden Flugzeuge in der Region störend zu hören sind; wenn auch noch etliche verspätete Flugbewegungen dazu kommen, kann von ungestörter Nachtruhe überhaupt keine Rede mehr sein. Deshalb sind wir GRÜNE auch der Auffassung, dass es einer dringenden Erweiterung des Nachtflugverbots sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht bedarf. So drängen wir kontinuierlich darauf, geplante Spätabflüge vorzuziehen und Zeitreserven für den Fall von Störungen einzuplanen.

Da während der Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht im März 2012 das Thema Nachtflugverbot einen breiten Raum eingenommen und der Vorsitzende auch Überlegungen zur Verbesserung des Lärmschutzes (Stichwort An- und Abschwellen der Flugbewegungen) in der Nacht vorgetragen hat, erwarten wir uns von der schriftlichen Urteilsbegründung noch eine Reihe von Hinweisen und Ansatzpunkten, wie wir möglichst zeitnah dem geforderten Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr näher kommen können. Deshalb werden wir auch zu dieser Fragestellung eine intensive Prüfung der rechtlichen Hinweise und Möglichkeiten in Auftrag geben, sobald die schriftlichen Urteilsgründe vorliegen.

Neben dem Streit um die notwendigen generellen Regelungen betrachten wir auch die aktuelle Praxis des hessischen Verkehrsministers (Luftaufsicht) im Hinblick auf die geradezu inflationär erteilten Ausnahmegenehmigungen für verspätete Starts und die mangelhafte Kontrolle der verspäteten Landungen mit Sorge. Eine hinreichende Sensibilität für die Belange der Lärmbetroffenen ist hier nicht zu erkennen. Bei Minister Posch (FDP), der ja gern zugunsten der Initiative „Die Fracht braucht die Nacht“ öffentlich aufgetreten ist, konnte dies auch nicht verwundern. Was uns und den Lärmbetroffenen jetzt bevorsteht, ist noch unklar; deshalb werden wir mögliche Änderungen der Praxis unter der Verantwortung von Minister Rentsch (FDP) kritisch begleiten.

Wenn man die aktuellen Beschwerden und Drohungen der Luftverkehrswirtschaft über die schädliche Wirkung des Nachtflugverbots auf ihr Geschäft betrachtet, erkennt man, dass der Kampf um die Ausweitung des Nachtflugverbots auf die gesetzliche Nacht erst einmal ein Abwehrkampf ist, der sehr kompromisslos geführt werden muss. Die Airlines fordern noch mehr großzügige Ausnahmen bei den Starterlaubnissen und beschwören den Niedergang des Flughafens, wenn nicht wenigstens einige geplante Nachtflüge erlaubt werden. Dabei wird immer klarer, dass die Formel der Ausbaubefürworter, „kein Ausbau ohne Nachtflugverbot“, von der Luftverkehrswirtschaft offenbar nie ernst genommen worden war. Vielleicht gab es sogar entsprechende Absprachen und die Airlines klagen jetzt deshalb so laut, weil sie sich betrogen

fühlen; damit wären sie aber allerhöchstens in der Rolle der betrogenen Betrüger.

Insgesamt fordern wir GRÜNE genau wie die Bürgerinitiativen ein absolutes Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.

### **Forderung 6**

*Mehr Sicherheit vor Abstürzen.*

Generell gehen wir GRÜNE davon aus, dass auch die Luftverkehrswirtschaft ein großes Interesse an maximaler Sicherheit im Luftverkehr hat. Dessen ungeachtet bleibt die Steigerung der Sicherheit eine dauernde Aufgabe, die von allen Seiten unterstützt werden sollte. Aus der bisherigen Unfall-Statistik am Flughafen Frankfurt lässt sich jedenfalls nicht ableiten, dass ein Crash unmittelbar bevorsteht. Natürlich wächst mit zunehmendem Flugverkehr rechnerisch auch die Anzahl von Schadensereignissen, jedoch gibt es keine Hinweise darauf, dass für FRA das Risiko in signifikanter Weise gestiegen ist.

So ist bei aller berechtigten Kritik an der Flugsicherung (DFS) von uns auch niemals in Frage gestellt worden, dass der Sicherheit im Luftverkehr oberste Priorität einzuräumen ist; wir verlangen nur, dass in der Aufgabendefinition der DFS unmittelbar danach der Lärmschutz der Bevölkerung kommt. Aus unserer Sicht wäre es allerdings auch Aufgabe der Flugsicherung, wirkliche Transparenz in ihre Arbeit zu bringen, d. h. mehr konkrete Informationen über ihre Tätigkeit, insbesondere auch über die betriebenen Verfahren und mögliche Zwischenfälle öffentlich bereitzustellen. Wenn Informationen immer erst auf drängende Nachfragen aus der Bevölkerung oder aufgrund von Presseberichten bröckchenweise gegeben werden und nachvollziehbare Begründungen für Entscheidungen völlig ausbleiben, dann führt dies zu berechtigter Kritik und nährt Zweifel an der Qualität der Arbeit der DFS insgesamt.

Die Problematik des Vogelschlagrisikos ist ein Beispiel für die kritikwürdige Informationspolitik der DFS; entsprechende Vorfälle wurden regelmäßig totgeschwiegen oder gar geleugnet und erst dann eingeräumt, wenn Initiativen Nachweise veröffentlicht haben. Dabei ist ein Vogelschlagrisiko zweifelsfrei vorhanden und insbesondere durch die Beseitigung des schützenden Waldgürtels rund um die Landebahn Nord-West auch deutlich angestiegen, da nunmehr keine Barriere gegenüber den Wasserflächen mehr existiert. Durch Nachfragen stellte sich obendrein heraus, dass die Vorkehrungen gegen Vogelschlag (Installation des Systems MIVOTHERM ®) zumindest abweichend von der Planung umgesetzt wurden und ihre Funktionsfähigkeit mindestens zweifelhaft ist.

Allerdings sind nach unserer Bewertung die seit Eröffnung der Landebahn Nord-West bislang protokollierten Vogelschlagereignisse kein Hinweis auf eine



gewachsene Gefahr von Flugzeugabstürzen. Die Vorfälle wurden sämtlich im Rahmen der vorgesehenen Routinen sicher bewältigt und liefern deshalb keine sachlich zutreffende Begründung der Forderung nach Schließung der neuen Bahn aus Sicherheitsgründen. Selbst wenn ein Ereignis, wie es am 18. Januar 2009 in New York geschah, also ein Totalausfall beider Triebwerke durch Vogelschlag, angenommen werden müsste, fände dies bei BR 07 L in der letzten Landephase in unmittelbarer Nähe zum Aufsetzpunkt statt. In einem solchen Fall wäre eine sichere Landung auch ohne Triebwerksleistung noch gut zu bewältigen, sodass es nicht zu Opfern kommen müsste.

Insgesamt unterstützen wir GRÜNE alle Bemühungen die Sicherheit des Flugbetriebs am Flughafen Frankfurt weiter zu steigern; wir fordern eine umfassende Transparenz der Vorgänge und Entscheidungsprozesse in Regie der Flugsicherung, denn dies wäre ein wichtiger Beitrag für das Sicherheitsempfinden der Menschen, die rund um den Flughafen leben.

### **Vorschläge**

*wie die Situation der betroffenen Menschen in der Region nachhaltig verbessert werden könnte.*

Ergänzend zu den vorstehend beschriebenen Forderungen und unserer Kommentierung seien hier noch einige unserer Vorschläge aufgeführt, mit denen wir erreichen wollen, dass die Interessen der Luftverkehrswirtschaft nicht länger regelmäßig über die Belange der rund um den Flughafen lebenden Menschen gestellt werden. Über diese Vorschläge sind wir auch mit unseren Kolleginnen und Kollegen in der Bundestagsfraktion und in den Ländern im Gespräch.

#### (1) Änderung gesetzlicher Vorgaben

Wir fordern, dass das Luftverkehrsgesetz durch den Bundesgesetzgeber möglichst umgehend zugunsten wirksamen Lärmschutzes der Bevölkerung geändert wird, dass nämlich:

- die Flugsicherung (DFS) schon in ihrer Aufgabenbeschreibung in § 27 c LuftVG darauf verpflichtet wird, neben der Flugsicherheit als Priorität nicht mehr die „Flüssigkeit des Verkehrs“, sondern den Lärmschutz als Vorgabe und das Gebot der Minimierung des Fluglärms bei ihren Entscheidungen zu beachten;
- eine Beteiligung der Öffentlichkeit zumindest bei grundlegenden Entscheidungen über Flugrouten und Flugverfahren durch Ergänzung der bisher geltenden Vorschriften (etwa in § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 8 LuftVG) sichergestellt wird;

Außerdem wollen wir alles daransetzen, dass die in der Koalitionsvereinbarung auf Bundesebene formulierte Absicht von CDU/CSU und FDP, durch Gesetzesänderung ein faktisches Verbot von Nachtflugverboten einzuführen, verhindert wird.

## (2) Veränderungen in den betrieblichen Verfahren

Die im Bereich des aktiven Schallschutzes bislang diskutierten Maßnahmen können sinnvoll zur Reduzierung der Belastung für vom Flughafen weiter entfernt Wohnende sein, im Endanflug ist die Wirkung dieser Maßnahmen deutlich geringer. Dennoch unterstützen wir diese Vorhaben, soweit nachgewiesen ist, dass sie nicht nur eine Verschiebung der Belastungen, sondern eine echte Reduzierung der Schallimmissionen bewirken.

Für den Bereich des Endanflugs können als – auch kurzfristig wirksame – Maßnahmen die gezielten Bahn- und Routennutzungen (DROps) so gestaltet werden, dass zusätzliche Zeitabschnitte für Bahnsperren entstehen.

Darüber hinaus halten wir die Umwidmung des Runways (RWY 25C bzw. 07C nur noch für Starts), die zusätzliche Störungen der Nachtruhe dadurch verursacht, dass Verzögerungen im Betriebsablauf z. B. durch Wettersituationen nur über längere Zeiträume abgebaut werden können, für falsch und fordern die Rücknahme. Wir verlangen von Fraport eine betriebliche Optimierung der Bahnnutzung, die insbesondere den Schutz der Nachtruhe in den Vordergrund stellt und den permanenten Nachweis, dass alle diesbezüglichen Möglichkeiten ausgereizt sind.

Mit Eröffnung der neuen Landebahn soll das Start- und Landebahnsystem am Flughafen Frankfurt einen Koordinierungseckwert von 126 ermöglichen; wenn derzeit (nur) knapp mehr als 90 Flugbewegungen koordiniert werden, ist es nämlich überhaupt nicht nachvollziehbar, dass über den Tag entstehende Verzögerungen im Betriebsablauf nicht in der Folgezeit wieder aufgeholt werden können, damit die Nachtruhe der Anwohner dadurch nicht zusätzlich gestört werden müsste.

## (3) Veränderung von Gebühren und Abgaben

Die vom Bund eingeführte Luftverkehrsabgabe wird von uns GRÜNEN grundsätzlich begrüßt, da sie die Subventionierung des Luftverkehrs (Steuerbefreiung) ein klein wenig verringert. Allerdings sind die Beträge viel zu gering und obendrein falsch dimensioniert. Gerade Kurzstreckenflüge müssten mit der höchsten Abgabe versehen werden, da sie am besten auf die Bahn verlagert werden können.

Natürlich fordern wir GRÜNE schon immer die Beendigung der Steuerprivilegierung des Luftverkehrs, zumal die Luftverkehrswirtschaft immer behauptet, man betreibe ein Geschäft ohne Subventionen – wir meinen, dass man ihnen diese Chance wirklich geben sollte.

Für den Flughafen fordern wir eine deutlich stärkere Spreizung des Gebührensystems mit deutlicher Erhöhung der Entgelte für lautere Flugzeuge, damit diese den Flughafen Frankfurt möglichst meiden und die Airlines in modernes und

leiseres Fluggerät investieren. Wir wollen diese Spreizung vor allem durch Aufschläge auf die Regelgebühren erreichen, damit die sogenannten leisen Flugzeuge nicht ungerechtfertigte Vergünstigungen erfahren: auch diese sind immer noch laut genug, um viele Menschen aus dem Schlaf zu reißen. Schließlich fordern wir den bereits im Mediationsverfahren diskutierten „Lärmtaler“, also einen generellen Aufschlag auf den Ticketpreis zur Finanzierung von Lärmschutz rund um den Flughafen. Eine Belastung aller Steuerzahler mit diesen Kosten, wie es der sogenannte Regionalfonds darstellt, den CDU und FDP jetzt schaffen, halten wir GRÜNE jedenfalls nicht für den richtigen Weg. Hier wird das Verursacherprinzip mal wieder völlig auf den Kopf gestellt und somit der Luftverkehr mit weiteren Beiträgen subventioniert.

Selbstverständlich können an dieser Stelle nicht alle Vorschläge zur Verbesserung der Situation der Menschen im Detail dargestellt werden, zumal wir auch an langfristig wirksame Richtungsentscheidungen denken müssen. Im Hinblick auf die Dynamik der Entwicklung im Luftverkehr sehen wir es auch als eine Herausforderung an, uns nachhaltig für diese Aufgabe zu engagieren. Wir nehmen diese Aufgabe gerne auch weiterhin an und werden umso mehr erreichen können, als wir auf Unterstützung z. B. auch bei Wahlen zählen dürfen.