

PK der vier Oberbürgermeister von Frankfurt, Mainz, Offenbach, Hanau

Wir verurteilen den Wortbruch der hessischen Landesregierung, denn die Missachtung der in der Mediation gemachten Vorgaben hat dem Flughafen und den Menschen in der Region schweren Schaden zugefügt und Vertrauen verspielt. Die zögerliche Umsetzung des passiven und aktiven Schallschutzes verärgert viele Menschen zu Recht. Das Wachstum des Flughafens Rhein-Main wird nur mit und nicht gegen die Menschen in der Region zu erreichen sein. Das Ziel ist gute Nachbarschaft. Gute Nachbarschaft setzt Verlässlichkeit voraus. Der Betrieb des Flughafens muss daher innerhalb verlässlicher Lärmobergrenzen verlaufen.

Nicht nur der Spitzenlärm bei den Höchstbelasteten, auch der Lärm für die stark Belasteten zwischen Bingen und Hanau, zwischen Darmstadt und dem Taunus muss reduziert werden. Die von Fluglärm geplagten Menschen dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Wir treten ein für:

Die Ausweitung des Nachtflugverbotes auf die gesetzliche Nacht, verlässliche Lärmobergrenzen, verstärkte Anreize für lärmärmere Maschinen, länderübergreifende Kooperation, stärkere Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und eine nationale Luftverkehrsstrategie.

1. Nachtflugverbot

Gemeinsam fordern die Oberbürgermeister ein Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen von 22 bis 6 Uhr. Drehkreuzverkehre finden schon heute in Frankfurt nicht in der Nacht statt. Fracht- und andere Verkehre, die laut den Angaben der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaften die Nachtrandzeiten brauchen, können auf den Flughafen Hahn verlagert werden; so wie es der Landesentwicklungsplan Erweiterung Flughafen Frankfurt Main vom 27.07.2007 (Seiten 416 linke, Spalte und 416 rechte Spalte) empfiehlt. Wir fordern eine enge Vernetzung der Flughafenstandorte Frankfurt/Main und Frankfurt/Hahn durch ein echtes Kooperationsmodell. Der Flughafen Hahn ist ein wichtiger Baustein für die Entlastung der fluglärmbelasteten Menschen im Rhein-Main-Gebiet. So kann mit den Instrumenten der Landesplanung ein erster Schritt Richtung Reduzierung des Nachtflugverkehrs beschritten werden.

Weiterhin fordern die Oberbürgermeister die beiden Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz auf, entweder bereits bestehenden Gesetzesinitiativen anderer Bundesländer im Bundesrat für die Einführung von standortbegründenden Nachtflugbeschränkungen oder einem Nachtflugverbot zu unterstützen, oder eine eigene Bundesratsinitiative zu starten.

Weiterhin wird der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgefordert eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes dahin gehend einzuleiten, dass bei vorhandener starker Betroffenheit durch nächtlichen Fluglärm örtliche Nachtflugbeschränkungen oder Nachtflugverbote eingeführt werden können.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Revisionsklausel des Planfeststellungsbeschlusses, wonach nach Absatz 16 eine „ [...] nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen insbesondere zum Schutz der Bevölkerung [...]“ vorbehalten bleibt.

2. Lärmobergrenze

Gemeinsam setzen sich die Oberbürgermeister der vier Städte für eine Lärmobergrenze ein. Mit festen Lärmobergrenzen würde erstmalig eine planbare gemeinsame Lärmzone für Fraport und die Region erreicht und ein weiteres Wachstum des Lärm-Footprints verhindert. Für beide Seiten, die Region und die Fraport AG würde eine solche Lösung eine dauerhafte Planungssicherheit bieten. Dabei soll die Lärmobergrenze den vorhandenen Fluglärm mindern und so den betroffenen Menschen Entlastung vom vorhandenen Fluglärm ermöglichen. Dort wo diese Lärmobergrenze überschritten wird – also innerhalb der festgelegten Zone des äquivalenten Dauerschallpegels – wird die Fraport verpflichtet qualitative gute passive und aktive Schallschutzmaßnahmen zu bezahlen.

3. Lärm-Thaler

Etwa 800 Mio. Euro pro Jahr nimmt die Fraport AG an Landeentgelten ein. Ausbaubedingt wird die Fraport AG in den kommenden Jahren in der Tag-Schutzzone 1 und der Nachtschutzzone etwa 300 Mio. Euro, also 30 Mio. Euro pro Jahr aufwenden, um den gesetzlichen Mindestansprüchen zu genügen. Allein in der Tagschutzzone 2 müssen private Hausbesitzer und Träger schutzbedürftiger Einrichtungen in der gesamten Region mehr als 1 Mrd. Euro für passiven Lärmschutz aufwenden. Die 4 Oberbürgermeister halten deshalb die Ausweitung des gegründeten Regionalfonds für dringend geboten, auch auf betroffene linksrheinische Gebiete. Der Regionalfond sollte so ausgestattet werden, dass alle Maßnahmen des passiven Schallschutzes innerhalb der Schutzzonen aus diesem Fond finanziert werden. Weiterhin sollte der Regionalfond auch Mittel für die Förderung des Strukturwandels beinhalten, mit

dem besonders stark betroffene Kommunen finanzielle Mittel zur strukturellen Verbesserung ihrer Ausstattung erhalten. Der Regionalfond sollte durch Erhebung eines Lärm-Thalers je Verkehrseinheit (dabei stellt ein Passagier eine Verkehrseinheit – VE - oder 100kg Fracht eine VE) finanziert werden. Bei derzeit rund 58 Mio. Passagieren und 2 Mio. Tonnen Fracht würden 78 Mio. VE und einem Euro je VE jährlich mindestens 78 Mio. Euro für Maßnahmen des Schallschutzes (passiv und aktiv) und des Strukturwandels zur Verfügung stehen. Um eine schnellere Umflottung auf neue und leisere Flugzeuge zu erreichen, sollte dieser Lärm-Tahler auch nach Lärmklassifizierungen der Flugzeuge erhoben werden.

Die einseitige Belastung der öffentlichen Haushalte für passiven Schallschutz lehnen wir ab.

4. Lärmabhängige Gebühren statt Luftverkehrssteuer

Im Gegenzug zur Einführung eines lärmklassifizierten Lärmthalers sollte die von der Bundesregierung eingeführte Luftverkehrssteuer abgeschafft werden. Der Lärmthaler ist eine sinnvolle Ergänzung zur LVSt. Diese hat keine unmittelbare lärmmindernde Funktion und kommt ausschließlich dem Bund zu Gute. Dies widerspricht dem Ziel wirtschaftliche Anreize für eine zügige Umrüstung auf leisere Maschinen zu setzen. Darüber hinaus werden die Einnahmen nicht für den Schutz besonders von Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürgern eingesetzt. Die Steuer hat aber eine allg. luftverkehrsbeschränkende Funktion.

5. Modifizierung des Fluglärmschutzgesetzes

Mit dem aktuellen Fluglärmschutzgesetz verbunden ist ein Bauverbot von Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen. Diese im Prinzip für einen Flughafen auf der grünen Wiese errichteten Flughafen, richtige Planungsinstrument, führt aber bei erweiterten Bestandsflughäfen innerhalb von Siedlungsräumen zu erheblichen strukturellen Versorgungsproblemen in den betroffenen Kommunen. Diese Kommunen können nicht mehr dauerhaft ihrer Aufgabe der wohnortnahen Versorgung der Bevölkerung und der pädagogisch begründeten Erweiterung oder der Erneuerung dieser Einrichtungen nachkommen. Sozio-kulturell gewachsene Strukturen drohen so auszutrocknen.

6. Beteiligung bei der Festlegung von Flugrouten

Wir fordern eine Regelung im Luftverkehrsgesetz, die sicherstellt, dass Flugrouten in einem beteiligungsorientierten und demokratisierten Verfahren festgelegt werden, das die Bürgerbeteiligung sicherstellt. Es muss zukünftig

sichergestellt sein, dass auch Flugrouten und Flugverfahren Gegenstand eines Plangestellungsverfahrens sind.

Die Einflussnahme des Landes Hessen auf die Benennung kommunaler Vertreter in die Fluglärmkommission lehnen wir entschieden ab.

7. Nationale Luftverkehrsstrategie statt Standortkonkurrenz

Die (Mehr)Belastungen der Menschen in der Region werden mit dem nationalen und internationalen Konkurrenzdruck zwischen den Flughäfen begründet. Fraglos braucht eine exportorientierte Industrie, wie die deutsche, international konkurrenzfähige Flughäfen. Dies liegt in unserem wirtschaftlichen Interesse. Diese internationale Konkurrenzfähigkeit bedarf einer nationalen Strategie statt einem Standortwettbewerb regionaler Flughäfen. Die Ablehnung des Ausbaus des Münchner Flughafens, wie die dauerhaften Proteste in der Rhein-Main-Region zeigen, dass sich diese Herausforderung nicht regional meistern lässt. Es bedarf nationaler Kooperation und Planung, um die berechtigten Interessen der Wirtschaft mit den berechtigten Interessen der Anwohner in einen verträglichen Ausgleich zu bringen.