

Änderungsantrag zum Entwurf des SPD Landtagswahlprogramm 2013 (Thema Flughafen Frankfurt)

Bei ihren Entscheidungen über die Entwicklungen des Frankfurter Flughafens hat sich die hessische SPD immer von der Idee einer nachhaltigen zukunftsfähigen Entwicklung leiten lassen, bei der ökonomische, ökologische, gesundheitliche und soziale Ziele zusammengeführt werden. Wir wollen eine leistungsstarke Wirtschaftsstruktur mit einer positiven Entwicklung guter Arbeit und gute Lebensqualität.

Unser Anliegen ist es einen Ausgleich zwischen den wirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrsindustrie und der Gesundheit der im Rhein-Main-Gebiet lebenden Bevölkerung zu schaffen.

Die Mediationsgruppe hatte ein fünf Aspekte umfassendes Gesamtpaket vorgelegt. Es bestand aus den Komponenten Optimierung des Systems, Kapazitätserweiterung durch Ausbau, Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Pakt und dem Regionalen Dialogforum.

Dieses Gesamtpaket ist jedoch durch die CDU/FDP-Landesregierung und die Fraport nur schleppend und noch immer nicht umfassend umgesetzt worden.

Die durch den Betrieb der Nordwestlandbahn reale Mehrbelastung der Bevölkerung und ein breiter Protest gegen den Betrieb der Landebahn Nordwest zeigen, dass die Maßnahmen der Mediation weder ein ausreichendes Maß an Beschränkung des Fluglärms schaffen noch eine Befriedung der Region erreicht wurde.

Unser Ziel ist es daher sowohl die Beschränkung des Fluglärms auf ein gesundheitlich unbedenkliches Maß als auch die Befriedung der Region.

Die Maßnahme, welche wir ergreifen werden sind notwendig um gesundheitliche Schäden der Fluglärm betroffenen Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet abzuwenden. Sie stellen einen gesundheitlich gebotenes Schutzmaß sicher. Für die Wiederherstellung der Lebensqualität ist die Außerbetriebnahme der Landebahn Nordwest unerlässlich.

Weil eine Mehrbelastung durch die neue Landebahn absehbar war, hätten aus unserer Sicht schon vor Jahren bereits mit dem Beginn des Ausbaus die Lärmschutzmaßnahmen in Gang gesetzt und Transparenz über die Flugrouten hergestellt werden müssen.

Deshalb hat für uns jetzt der Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor der Lärmbelastung Priorität. Das betrifft nicht nur die Landespolitik. Wir wollen ein gesamteuropäisches Flughafensystem und die Einführung einer Kerosinsteuer, ebenso wie eine bundesdeutsche Lärmschutzgesetzgebung, die die Nachtstunden besser schützt.

Kern des Ausgleichs für die zunehmende Gesamtzahl der Flugbewegungen und die damit verbundene Lärmbelastung ist ein absolutes Nachtflugverbot. Um die Gesundheit der Bevölkerung effektiv zu schützen muss dieses 8 Stunden umfassen d.h. zwischen 22 und 6 Uhr. In dieser Zeit dürfen keine Flüge stattfinden, es sei denn es handelt sich um eine Notsituation. Um die Einhaltung der Ruhezeit zu gewährleisten werden wir auch die im Planfeststellungsbeschluss getroffenen Ausnahmenregeln überprüfen.

Darüber hinaus wollen wir die Kontingentierung von Fluglärm und eine lokale Lärmobergrenzen von 55 dbA (Dauerschallpegel). Auch müssen die sensiblen Tagesrandstunden entlastet werden.

Wir wollen den Vorrang von aktivem vor passivem Schallschutz. Die lärmabhängigen Landegebühren müssen zu einem wirksamen Instrument werden, um besonders laute Flugzeugtypen gänzlich von Frankfurt fernzuhalten und in den Tagesrandstunden Entlastung zu schaffen.

Auch Flugverfahren und Routen müssen in Hinblick auf Lärmschutz optimiert werden. Wir wollen passiven Schallschutz für die gesamten betroffenen Gebäude und ein Immobilienmanagement für Bewohner der Lärmschutzzonen sowie eine Ausweitung des CASA-Programms auf dieses Gebiet. Darüber hinaus wollen wir die Grenzen der Lärmschutzzonen zeitnah durch Messungen überprüfen und gegebenenfalls anpassen. Für soziale Einrichtungen wollen wir ein Lärmschutzsofortprogramm.

Die Lärmschutzstudie NORAH soll belastbare Daten für eine Weiterentwicklung des Lärmschutzes liefern. Darüber hinaus werden wir die Schadstoffmessungen rund um den Frankfurter Flughafen ausweiten, an die von der EU vorgegebenen Messverfahren anpassen und Hinweisen für eine Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung nachgehen.

Begründung:

Die Mediation ist durch den fehlenden Umsetzungswillen der Akteure ad absurdum geführt worden. Bei den Betroffenen wurde durch die Mediation der Eindruck erweckt, dass die Belastung durch den Betrieb der neuen Landebahn Nordwest sehr begrenzt ist und alles erdenklich getan wird um die Belastung zu senken.

Seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest leiden laut dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie 355.700 Hessen unter Fluglärm (Dauerschallpegel von über 55 dbA). Im Jahr 2007 waren es nur 238.700, obwohl die Anzahl an Flugbewegungen gegenüber 2007¹ sogar leicht abgenommen hat.

Selbst der Flughafenbetreiber Fraport hat in seiner Zeitschrift START-frei 03/2012 dokumentiert, dass bereits jetzt eine Lärmbelastung im Frankfurter Süden, die gemäß den Berechnungen für das Planfeststellungsverfahren erst für das Jahr 2020 bei voller Auslastung der Nordwest-Landebahn prognostiziert war, erreicht ist.

Die Realität seit Inbetriebnahme und das Verhalten sowohl der Landesregierung als auch der Fraport zeigen, dass die Mediation nur als „Stillhalte-“ und „Befriedigungs-“ Medium fungiert hat um den Ausbau zu ermöglichen. Hierin liegt die Ursache für den breiten Protest seit Inbetriebnahme der Landebahn. Die Menschen fühlen sich von den genannten Akteuren „für dumm verkauft“ und „im Stich gelassen“.

¹ Im Jahr 2007 fanden 492.569 Flugbewegungen statt; im Jahr 2011 waren es 487.162.

Dies stellte eine große Chance zur Profilierung dar. Wir haben die Möglichkeit jene enttäuschten Menschen für unsere Politik zu gewinnen.

Wir werden diesen Menschen aber nur erreichen, wenn wir aus den aufgezeigten Gründen über die Ergebnisse der Mediation hinaus gehen. Kern unseres Vorhabens muss die Einführung eines echten Nachtflugverbotes von 22 – 6 Uhr und einer Lärmobergrenze von 55 dbA sein.

Der Mensch braucht zu einem gesunden Leben mindestens 8 Stunden Schlaf². Zur Realisierung müssen daher auch die Ziffer 4 und 5 des Planfeststellungsbeschlusses (A Verfügender Teil II) dahingehend geändert werden, dass Ausnahmen vom Nachtflugverbot nur noch in Notfällen zulässig sind.

Auch ist erwiesen, dass eine dauernde Lärmbelastung von mehr als 55dbA³ zu gesundheitlichen Beeinträchtigung wie Stress, Konzentrationsstörungen, Depression, Bluthochdruck, Herzinfarkt und Schlaganfall führt.

Die prognostizierten Gesundheitskosten werden über die erwarteten Gewinne hinaus gehen.

Eine solche Positionierung führt nicht zur Abkehr von unserer Linie „Ausbau nur im Rahmen der Mediation“, sondern ist nur logische Konsequenz des Verhaltens der Akteure und den Ergebnissen neuerer Gesundheitsstudien.

Darüber hinaus werden wir in den betroffenen Gebieten eine erhebliche Anzahl an Wählern verlieren, falls wir unsere Positionierung „Ausbau im Rahmen der Mediation“ nicht weiter entwickeln.

Es ist jetzt die Zeit Verantwortung zu Übernehmen - auch im Gedenken an die Worte Börners 1981 „kein Ausbau außerhalb des Zauns“ - und der Mediation endlich den Sinn zu geben, mit welchem Hans Eichel sie 1998 ins Leben zu Rufen - nämlich einen Ausgleich zwischen den durch einen Ausbau des Flughafens erwarteten wirtschaftlichen Vorteilen und der Gesundheit/Lebensqualität der im Rhein-Main-Gebiet lebenden Bevölkerung zu schaffen.

² <http://www.schlafmedizin-aktuell.de/Schlafbedurfnis/schlafbedurfnis.html>.

³ Vgl. Erwägungsgründe zur TA-Lärm.