

Der Unterbezirksparteitag möge beschließen:

Die Frankfurter SPD fordert die SPD-Landtagsfraktion und die SPD-Bundestagsfraktion dazu auf, sich für die Schließung der Landebahn Nordwest am Frankfurter Flughafen einzusetzen.

Begründung:

Politik muss dafür sorgen, dass nicht zur bloßen Ware wird, was nicht zur Ware werden darf: Recht, Sicherheit, Bildung, Gesundheit, Kultur, natürliche Umwelt. (aus dem SPD - Grundsatzprogramm, Hamburg, 2007)

Deshalb solidarisiert sich die SPD mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern im Frankfurter Süden aber auch mit denen aus den betroffenen Kommunen der gesamten Rhein-Main-Region.

Die Erweiterung des Frankfurter Flughafens sollte der Region ökonomische Vorteile bringen. Diesen Vorteilen stehen die Lasten der Ökologie und die Gesundheitsminderung der Menschen gegenüber, die in den Ein- und Abflugschneisen leben. Die sozialen Folgen sind in ihrem Ausmaß erst allmählich absehbar.

Eine Entlastung der Bevölkerung durch technische Lösungen ist bei einem Weiterbetrieb ausgeschlossen.

- Die Anflugrouten über Frankfurt sind bereits optimiert. So nah vor der Landebahn sind Änderungen in den Anflugrouten technisch nicht möglich.
- Lärmoptimierte Flugzeugflotten sind zum einen derzeit nicht vorhanden, zum anderen verpuffen solche Maßnahmen durch die Ausweitung der Kapazitäten. Diese Ausweitung führt im Gegenteil zur weiteren Zunahme der Belastungen.

In den südlichen Frankfurter Stadtteilen, wie in den benachbarten Kommunen, leiden die Menschen unter dem massiven Lärm. Die Gesundheit der Menschen, die schulische Entwicklung der Kinder und die gewöhnliche Nutzung des Lebensraumes sind bedroht.

- Tausende Wohnungen, Kindergärten, Horte, Schulen, aber auch Senioreneinrichtungen liegen nun im Siedlungsbeschränkungsbereich. Neubauten werden hier nicht mehr genehmigt.
- Für die Landebahn Nordwest gilt mit Planfeststellungsbeschluss 2007 ein sechsstündiges Nachtflugverbot. 6 Stunden Schlaf reichen niemandem!
- Die Lärmbelastungen haben tagsüber ein unzumutbares Ausmaß erreicht. In den Randstunden von 22:00 bis 23:00 und 05:00 bis 06:00 Uhr finden vermehrt Überflüge statt.
- Seit dem 21. Oktober 2011, dem Tag der feierlichen Eröffnung der Landebahn ist unerträglicher Lärm am Tag zum ständigen Begleiter geworden für die Menschen, die ihren Alltag zu Hause verbringen - besonders hart trifft es die Kinder, die in den Schneisen leben müssen und Kindergärten oder Schule besuchen müssen, die unter dem Lärmteppich liegen.
- Eltern, Lehrer und Schüler beklagen sich über massive lärmbedingte Störungen des Unterrichts. Die Konzentrationsfähigkeit der Schüler lässt nach.
- Die Luftschadstoffe, die von den Flugzeugen ausgehen, können lokal nicht gemessen werden. Die Luftmessstation in Niederrad wurde 1998 aus dem Betrieb genommen.

Aussagen über die Vorher- Nachher Situation sind nicht mehr möglich. Der Kerosin-Geruch über den Schienen ist auch ohne Messgeräte feststellbar.

- Die gesundheitliche Bedrohung ist bereits nach 6 Monaten Dauerlärm nicht mehr abzustreiten. Ärzte berichten von Folgeschäden des Dauerlärms, von physischen Erkrankungen, Bluthochdruck und Schlafstörungen bei Erwachsenen und Kindern sowie von psychischen Belastungen bis hin zu Depressionen.
- Frankfurter Erholungsgebiete sind wertlos geworden. Der Frankfurter Stadtwald mit seinen bundesweit vorbildlichen Spielplätzen, Scherwald, Goetheturm, Louisa, Weinberg-Park, die Oberschweinstiege und das Stadtwaldhaus sind für die Erholung verloren.

Der Vertrauensverlust der Bevölkerung in Politik und Wirtschaft kann nicht mit einem „Weiter so!“ wiederhergestellt werden.

- Frankfurt war niemals eine leise Stadt. Auch die südlichen Stadtteile waren vor Oktober 2011 von großstädtischem Lärm, von Straßen-, Schienen- und Fluglärm belastet. Die neue Dimension der Belastungen schlägt umso härter zu Buche. Die Menschen wurden auf diesen Lärm nicht vorbereitet. Die Informationspolitik im Vorfeld der verantwortlichen Stellen in Politik und Unternehmen wird als ungenügend empfunden.
- Ein Rückzug auf die Ergebnisse der „Mediation“, ist nicht mehr möglich. Obwohl deren einzelnen Punkte als untrennbare Einheit formuliert waren, haben Politik und Wirtschaft, insbesondere Fraport und Lufthansa, dies von Anfang an torpediert. Es wurden Nachtflüge genehmigt, die Verlagerung von Fracht- und Charterflügen unterlassen, die Gelder zur Sicherung von Schallschutzmaßnahmen mit einer Gesamtsumme von 1 Milliarde DM nicht wie versprochen bereitgestellt, das Umwelthaus und Dialogforum für einseitige Information missbraucht.
- Die für die Akzeptanz der Bevölkerung versprochenen und der Planungsbeurteilung zugrundegelegten 100.000 zusätzlichen Arbeitsplätze haben sich nicht nur nicht realisiert, es ist seit der Planfeststellung ein Stillstand und die Verlagerung in billige Arbeitsverhältnisse festzustellen.
- Mit Parolen wie Wiederherstellung der Rechtssicherheit wurden die Bürger noch verhöhnt, als der Lärm nicht mehr wegzudiskutieren war.

Die Stilllegung ist auch wirtschaftlich zu vertreten.

- Die bisher insbesondere von Fraport getätigten Investitionen zum Ausbau des Flughafens erfolgten auf unzureichender rechtlicher Grundlage. Dieses wirtschaftliche Risiko ist vom Management zu vertreten und nicht der Allgemeinheit anzulasten.
- Die gesamtwirtschaftlichen Kosten betragen ein Vielfaches der getätigten Investitionen. So werden die zusätzlichen Kosten für die Bürgerinnen und Bürger infolge der Gesundheitsbeeinträchtigungen in den nächsten zehn Jahren mit 1,8 Mrd. beziffert. Hinzu kommen die Wertverluste für Immobilien in der Rhein-Main Region bedingt durch den Fluglärm, diese werden auf ca. 5 Mrd. EUR beziffert.
- Im Falle des weiteren Ausbaus und Wachstums des Frankfurter Flughafens mit einer Erhöhung der Flugbewegungen von gegenwärtig ca. 480.000 p.a. auf ca. 700.000 p.a. im Jahre 2020 wird sich die Belastung der Anwohner dramatisch erhöhen und die damit einhergehenden Gesundheitsschäden und Gesundheitskosten weiter ansteigen lassen.

Die Dimension der ökologischen Katastrophe für Frankfurt und die Rhein-Main-Region dringt allmählich in das Bewusstsein der Entscheidungsträger. Alle Schichten sind vom Lärm aus der Luft betroffen. Die sozialen und wohnungspolitischen Folgen sind vorhersehbar. In großen Teilen der betroffenen Bevölkerung setzt eine Fluchtbewegung in ruhigere Stadtteile ein.

Einer Stadt, der es an Flächen für Wohnbebauung mangelt, wird ein großer Teil an bewohnbarer Fläche entzogen, die Folge wird in steigender Nachfrage in den nördlichen Stadtteilen bestehen. Mietsteigerungen sind die Folge. Planung, Genehmigung und Bau der Landebahn Nordwest haben sich als milliardenschwere Fehlentscheidung erwiesen.

Es widerspricht elementaren sozialdemokratischen Grundsätzen die Schäden als Marginalien abzutun, quasi als Kollateralschäden, die gegen Arbeitsplätze aufgewogen werden könnten. Die Durchsetzung des Projektes Flughafenerweiterung ist gescheitert, da sie ohne ausreichenden Blick auf den Gesamtzusammenhang erfolgte.

Die ökologische Katastrophe trifft direkt mehr als eine Viertelmillion Betroffene in Frankfurt und im Rhein-Main-Gebiet. Dies in einem Ausmaß, das den meisten Bürgerinnen und Bürgern in einem Rechtsstaat des 21. Jahrhunderts vor Oktober 2011 schlicht unvorstellbar schien.

In den Oberbürgermeisterwahlen setzten zehntausender Frankfurter Bürgerinnen und Bürger ihre Hoffnungen auf den sozialdemokratischen Kandidaten. Stimmresultate um die 70% in den Lärmzonen 1 und 2 zeigen die Unterstützung für eine verantwortungsvolle Politik. Die Bürgerinnen und Bürger in den Siedlungen setzen ihre Hoffnungen auf die Solidarität der SPD.