

Wie stehen Sie zum geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens, Herr Landtagskandidat?

Die B!MS präsentiert und kommentiert die Antworten
der Landtagskandidaten des Wahlkreises Groß-Gerau West
auf 10 Fragen zur Erweiterung des Frankfurter Flughafens

Dazu: Informationen von B!MS und IGF (Interessengemeinschaft zur
Bekämpfung des Fluglärms e.V.)

Montag, 20. Januar 2003 · 20 Uhr

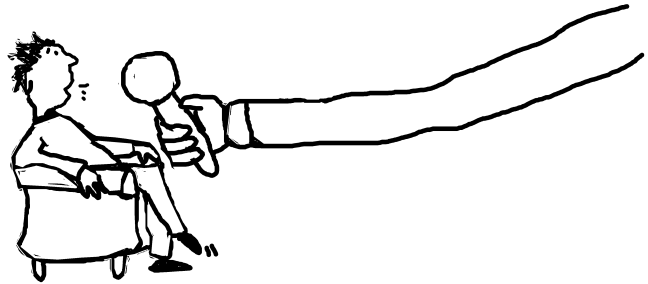
Bürgerhaus Ginsheim

**Bürgerinitiative
MainSpitze gegen
Flughafenausbau
Postfach 2029
65456 Ginsheim
Tel.: (0 61 44) 3 14 70
Fax: (0 61 44) 36 77
info@bi.mainspitze.de
www.bi.mainspitze.de**



Zum Hintergrund der Veranstaltung:

Wie stehen Sie zum geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens, Herr Landtagskandidat?



Die B!MS hat in Zusammenarbeit mit der IGF (Interessengemeinschaft zur Bekämpfung des Fluglärms e.V.) 10 Fragen an die Landtagskandidaten von CDU, FDP, Bündnis 90/Die Grünen und SPD verschickt, also an diejenigen, die uns als Bürgerinnen und Bürger in der Mainspitze zukünftig im Landtag vertreten wollen: Peter Engemann (FDP), Dirk Langolf (Bündnis 90/Die Grünen), Roger Lenhart (CDU) und Wolfgang Schneider (SPD). Die B!MS bat um eine kurze schriftliche Beantwortung des Fragenkataloges bis zum 19.01. mit dem Ziel der Veröffentlichung.

Die Bemühungen eine Podiumsdiskussion am 20.01. mit den Politikern zu veranstalten waren im Vorfeld aus Terminüberschneidungen gescheitert. Herr Lenhart sah sich bei einem vollen Terminkalender generell zu einer solchen Veranstaltung außerstande. Die anderen Kandidaten gingen auf Alternativtermine der B!MS und IGF umgehend ein, konnten jedoch dann nur noch Paarweise „unter einen Hut“ gebracht werden. Aus diesem Grunde verzichtete die B!MS auf eine Podiumsdiskussion und verschickte die Fragen.

Die Antworten der Politiker und die Positionen der B!MS/IGF zum Thema Flughafenausbau haben wir im Folgenden zusammengestellt. Herr Lenhart gab zu unseren Fragen eine Gesamtstellungnahme ab, beantwortete also nicht die Fragen einzeln von 1 bis 10.

Wir haben seinen kompletten Text den Fragen entsprechend zugeordnet. Nicht zu jeder Frage fand sich in seiner Stellungnahme eine Antwort.

Herzliches Dankeschön an alle Kandidaten!

» Für jeden Bürger bedeutet das Kreuz auf den Wahlzetteln für eine Partei und einen Kandidaten auch das JA oder NEIN zum weiteren Ausbau des Flughafens. Es bedeutete ein JA oder NEIN zu einer Verdoppelung der Überflüge, zu weiteren Lärmbelastungen mit gesundheitlichen Schäden, zu weiterem Verkehrszuwachs auf den Straßen, zu weiterer Waldrodung und besonders für die Menschen in Gustavsburg bedeutet es ein JA oder NEIN zu einem Leben unter der direkten Einflugschneise! «



1. Wie stehen Sie zum geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens?



Engemann (FDP): Ich stehe zu allen 5 Punkten der Mediation, also Ausbauoption bei gleichzeitigem Nachtflugverbot.

Langolf (Grüne): Bündnis 90 / DIE GRÜNEN lehnen den Ausbau des Frankfurter Flughafens strikt ab. Eine weitere Landebahn, wie sie jetzt geplant ist, wird es unter grüner Regierungsverantwortung in Hessen nicht geben. Diese Position ist mehrfach beraten – sowohl innerhalb der Landtagsfraktion als auch in der gesamten Partei – und wird von allen Ebenen einhellig getragen und unterstützt. Diese klare Haltung der hessischen GRÜNEN gegen den Flughafenausbau ist somit kein Schall und Rauch, weder vor dem 2. Februar 2003 noch danach, und wurde bestätigt durch einstimmige Beschlüsse auf mehreren Parteitag, u.a. bei der Verabschiedung des Regierungsprogramms 2003 am 25. Mai 2002 in Rüsselsheim.

Lenhart (CDU): 18 Jahre habe ich in der Einflugschneise des Flughafens gelebt. Aus dieser Erfahrung heraus kann ich einem Ausbau des Flughafens nicht zustimmen. Mein beruflicher Schwerpunkt liegt in wirtschaftlichen Themen. Damit begegne ich automatisch Fragen zur Infrastruktur- und zwangsläufig der Frage zum Ausbau des Flughafens. Wir leben in einem Wirtschaftszentrum von Deutschland. Der Flughafen Frankfurt steht nicht in Konkurrenz zu München, Düsseldorf oder Köln – er steht in Konkurrenz zu London, Paris oder Schiphol. In dieser Situation geht es nicht alleine um den Zubau von Arbeitsplätzen, sondern es geht auch darum, das bestehende zu erhalten. Mit der Vernetzung zu Hahn – die hessische Landesregierung wendet 20 Mio. EURO hierfür auf – und die geplante Verlagerung der Militärflüge nach Ramstein bis 2005, sind für mich ein Kompromiß der mich nicht glücklich macht. Auf dieser Basis kann ich aber mit dem Ausbau des Flughafens leben.

Schneider (SPD): Ich wider-stehe dem Ausbau des Frankfurter Flughafens.

B!MS / IGF: Wir lehnen jeglichen weiteren Ausbau ab, da die Lebens- und Arbeitsqualität in der MainSpitze sowie im gesamten Rhein-Main-Gebiet erheblich beeinträchtigt würde. Das sog. Mediationsverfahren war kein ergebnisoffenes Verfahren, da es ausschließlich um die Gestaltung des Ausbaus ging. Selbst unter dieser Zielsetzung wurde festgestellt, dass der Ausbau die Gesundheit der Menschen schädigen und die Umwelt belasten würde. Für den Ausbau sprach lediglich das Arbeitsplatzargument, das mittlerweile nicht mehr haltbar ist. Außerdem ist das im Mediationspaket vorgeschlagene Nachtflugverbot von 23.00 bis 5.00 Uhr ungenügend.



2. Wie können Sie ihre Position zum Flughafenausbau in der zukünftigen Landtagsfraktion durchsetzen?



Engemann (FDP): Dies ist die Position der Landtagsfraktion und des FDP Wirtschaftsministers. Die Festlegung auf das Nachtflugverbot haben wir bereits als Anlieger durchgesetzt.

Langolf (Grüne): Als Landesgeschäftsführer meiner Partei bin ich für die programmatische Weiterentwicklung des Landesverbandes zuständig. In dieser satzungsgemäßen Funktion werde ich dafür Sorge tragen, dass die Ablehnung des Ausbaus des Frankfurter Flughafens sowohl in der Partei als auch in der zukünftigen Landtagsfraktion die Position von Bündnis 90/DIE GRÜNEN bleibt und als programmatische Position festgeschrieben wird.

Lenhart (CDU):

Schneider (SPD): Aus der Landtagswahl wird die Gruppe der Ausbaueegner innerhalb der SPD-Landtagsfraktion gestärkt hervorgehen. Mit diesem neugewonnenen politischen Gewicht werden wir auf eine Revision der politischen Beschlüsse zur Flughafenerweiterung hinarbeiten.

3. Befürworten Sie den Bau der A 380-Halle und der damit verbundenen Infrastruktur am Frankfurter Flughafen?



Engemann (FDP): Ja, denn der neue A3xx ist leiser und umweltfreundlicher als der „alte“ Jumbo und gleichzeitig lassen sich ohne Mehrbelastungen der Anlieger Kapazitäten schaffen.

Langolf (Grüne): Der Bau von Flughafeneinrichtungen außerhalb des derzeitigen Areals wird von uns abgelehnt, dies betrifft auch die geplante Wartungshalle für den A 380. Da wir grundsätzlich nicht den Flughafen Frankfurt als Ganzes infrage stellen, verweigern wir uns allerdings auch nicht technischen Weiterentwicklungen. Uns ist klar, dass der A 380 durch seine große Kapazität an Sitzplätzen den Ruf nach Zubringerflügen und damit die Zahl der Flugbewegungen steigern kann, dennoch würden wir eine Wartungsanlage auch für den A 380 auf dem bestehenden Areal akzeptieren.



Lenhart (CDU):

Schneider (SPD): Schon Alt-Bundespräsident Gustav Heinemann hat bei der Einweihung des damals neuen Flughafen-Terminals vor „Gigantomanie“ gewarnt. Diese Warnung vor technologischem und politischem Größenwahn gilt heute mehr denn je.

B!MS / IGF: Wir lehnen den Bau einer Wartungshalle ab. Die Auswirkungen des Hallenbaus und die Stationierung des A 380 werden u.a. sein:

- Viele neue Zubringerflüge, um die riesigen A380 zu füllen.
- Verstärkung der HUB-Funktion mit vermehrtem Verkehrsaufkommen (auch auf der Straße!) und einer weiteren Steigerung der Lärm- und Schadstoffbelastungen
- 200.000 qm Bannwald müssen zusätzlich fallen.
- Der Flughafen wächst über den bestehenden Zaun, das Vorfeld und sonstige Betriebsflächen werden erweitert.
- Die Wartungshalle führt zu erheblichem zusätzlichen Bodenlärm.
- Der A 380 wird mindestens so laut sein, wie der Jumbo (Boeing 747).

4. Wie stehen Sie zur Einführung eines Nachtflugverbots von 22.00 bis 6.00 Uhr am Frankfurter Flughafen?



Engemann (FDP): Siehe Nr.1. Ausbau nur mit Nachtflugverbot

Langolf (Grüne): Uneingeschränkt fordern Bündnis 90 / DIE GRÜNEN ein Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Die entsprechende Forderung ist in unser Landtagswahlprogramm an prominenter Stelle aufgenommen.

Lenhart (CDU):

Schneider (SPD): Das Nachtflugverbot muss kommen – und zwar unabhängig von der Frage einer Flughafenerweiterung.

B!MS / IGF: Das Nachtflugverbot von 23.00 bis 5.00 Uhr, wie im Mediationsbericht gefordert, ist ungenügend. Notwendig ist ein sofortiges Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung – unabhängig von der Ausbaudiskussion.



5. Welche gesetzlichen Vorgaben werden Sie durch eine Bundesratsinitiative unterstützen, um in der neuen Legislaturperiode zu einer umfassenden Gesamtlärmreduzierung zu kommen (Verkehrslärm, Bahnlärm, Fluglärm, Gewerbe- und Industrielärm)? Sind die von der EU in letzter Zeit erlassenen Lärm-Richtlinien ausreichend, diese Problematik zu lösen, oder sind weitergehende Initiativen notwendig? Wenn ja, welche?



Engemann (FDP): Eine Gesamtlärmanalyse ist notwendig – gerade in unserer Region, in der mit Fluglärm, ICE-Neubaustrecken, alten (lauten) Bahnstrecken, Autobahnen und Gewerbe viele Lärmquellen zusammenkommen. Hier ist jedoch der Bundesgesetzgeber gefordert. Ob das Land Hessen eine eigenen Initiative starten soll und diese aussichtsreich wäre, kann ich derzeit nicht beantworten.

Langolf (Grüne): Eine gewisse Abhängigkeit von der Art der Lärmquelle kann bei der Wahrnehmung von Lärmbelastungen nicht geleugnet werden. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass gerade Fluglärm besonders belastend wirkt, weil man ihm am schlechtesten entgehen kann. Deshalb sollte die TA Luft und die neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung hier der Maßstab sein. Eine Bevorzugung des Luftverkehrs gegenüber anderen Lärmverursachern darf es nicht geben. Deshalb muss eine grundlegende Novellierung des Fluglärmgesetzes kommen, die in der Koalitionsvereinbarung auf Bundesebene ja auch verankert ist. So begrüßenswert die Aktivitäten auf EU-Ebene sind, sie reichen nicht aus, zumal bislang die Vereinheitlichung der Bewertungsverfahren im Vordergrund stehen. Es ist notwendig, hier zu Grenzwerten und Minimierungsgeboten zu kommen, nicht zuletzt um weitere technische Innovationen anzuregen.

Lenhart (CDU):

Schneider (SPD): Die derzeit geltenden Grenzwerte sind auf keiner Ebene ausreichend. Lärm ist ein Angriff auf die körperliche Unversehrtheit der Menschen und damit grundgesetzwidrig.

B!MS / IGF: Wir fordern eine verkehrsübergreifende Entwicklungsplanung bzw. -koordination durch den Bund auf Basis eines integrierten Verkehrskonzeptes. Fluglärm ist zu behandeln wie jeder andere Lärm auch und gehört in das Bundesimmissionsschutzgesetz. Die Grenzwerte für Fluglärm müssen stark abgesenkt werden; grundsätzliche Nachtflugverbote müssen eingeführt werden und gesetzlich verbindlich festgelegt werden. Entsprechende Regelungen sind vom Bund auf EU-Ebene zu unterstützen und durchzusetzen.



6. Sind Sie für eine Kerosinbesteuerung des Flugverkehrs? Halten Sie eine Umweltabgabe für den Flugverkehr bezogen auf den Lärm und die Luftschadstoffe für sinnvoll und wenn ja, wie soll dies geregelt werden?



Engemann (FDP): Die Besteuerung halte ich im EU-Zusammenhang für sinnvoll. Einen Alleingang nicht. Eine zusätzliche Abgabe – neben einer Besteuerung – halte ich für nicht sinnvoll; der Lärm wird schon bei den Landegebühren berücksichtigt.

Langolf (Grüne): Wir sind für eine Kerosinbesteuerung des Flugverkehrs. Die Forderung der Bundesregierung nach einer europaweiten Kerosinsteuer und die Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung für EU-Flüge wird außerdem dazu beitragen, die Attraktivität der Schiene weiter zu erhöhen. Grundsätzlich sind Lärmabgaben im Flugverkehr sinnvoll, wobei allerdings Vorrang die Beseitigung bzw. Reduzierung der Belastungen haben muss (Minimierungsgebot). Eine Staffelung der Landegebühren nach dem Maß der Lärmentwicklung ist grundsätzlich sinnvoll; es wurde ja auch bereits unter rot-grüner Regierungsverantwortung eingeführt. Verbesserungsbedürftig sind die Regeln, nach denen die Bemessung erfolgt. Dabei müssen tatsächliche, gemessene Lärmwerte zugrunde gelegt werden, und zwar nicht nur am Flughafen sondern auch in unter den An- und Abflugstrecken.

Lenhart (CDU): Eine Kerosinsteuer betrifft nicht die Fraport, sondern die jeweiligen Fluggesellschaften. Ein Alleingang in Deutschland würde den deutschen Fluggesellschaften international einen erheblichen Nachteil zufügen. Eine Kerosinsteuer halte ich deshalb nur im Rahmen einer internationalen Vereinbarung für vertretbar.

Sinnvoll erachte ich in jedem Fall, dass Gebühren für Starts und Landungen an der Umweltverträglichkeit der einzelnen Flugzeuge gemessen werden.

Schneider (SPD): Selbstverständlich muss Flugbenzin besteuert werden, eine Regelung auf europäischer Ebene wird ja von der Bundesregierung bereits angestrebt. Diese, wie auch andere Abgabe-Regelungen, sind nur wirkungsvoll, wenn sie international, zumindest aber europäisch koordiniert werden.

B!MS / IGF: Wir fordern die Einführung von Entgelten für die Nutzung globaler Gemeinschaftsgüter. Eine Umweltabgabe für den Flugverkehr bezogen auf den Lärm und die Luftschadstoffe sind erforderlich. Eine Besteuerung des Flugbenzins ist überfällig.



7. Wie stehen Sie zum Abbau von Subventionen für den Flughafen, insbesondere zugunsten von anderen zukunftsfähigen wirtschaftlichen Subventionen?



Engemann (FDP): Halte ich für sehr sinnvoll – nur sehe ich keine Subvention am Flughafen Frankfurt. Dies kann also in Hessen im wesentlichen nur KS-Calden treffen. Hier handelt es sich jedoch eher um die Stärkung einer strukturschwachen Region.

Langolf (Grüne): Subventionen für den Flughafenbetrieb darf es nicht geben. Dazu gehören auch die versteckten, in dem die öffentlichen Eigentümer des Flughafens auf Gewinnentnahmen o.ä. verzichten oder Infrastrukturinvestitionen, die den Flughafenbetrieb erforderlich machen, übernehmen. Die derzeit bestehenden Subventionen für den Flugbetrieb, wie der Verzicht auf Kerosinbesteuerung und die Mehrwertsteuerbefreiung müssen zurück genommen werden. Die rot-grüne Koalitionsvereinbarung auf Bundesebene hat diese Ziele aufgenommen; die Umsetzung ist überfällig.

Lenhart (CDU): Flughäfen haben bis heute keine staatlichen Subventionen erhalten. Es sind rein privatwirtschaftliche Unternehmen. Die Beteiligungen der öffentlichen Hand ändern nichts an dieser rechtlichen Situation.

Schneider (SPD): Eine börsennotierte Aktiengesellschaft braucht keine Subventionen.

B!MS / IGF: Steuerbefreiungen und Subventionen (die verdeckt geleistet werden) verzerren den Wettbewerb zugunsten des Luftverkehrs, wie z.B. durch: keine Mineralölsteuer auf Kerosin, keine Mehrwertsteuer auf Kerosin, Flugtickets und Flugzeuge, kostenlose Verkehrsanbindungen für Flughäfen, Befreiung von Grundsteuer und Ökosteuer.

Zu indirekten Subventionen gehören auch z.B. die 20 Millionen EURO, die das Land Hessen für eine bessere Infrastruktur zwischen den Flughäfen Frankfurt und Hahn zahlen will oder die Übernahme der Sicherheitsmaßnahmen durch den Bundesgrenzschutz, die der Steuerzahler finanziert.



8. Befürworten Sie die Vereinfachung von Genehmigungsverfahren für Flughafenausbauten, Straßenneubauten und andere Infrastrukturmaßnahmen?



Engemann (FDP): Ja – ohne Qualitätsverlust kann hier vieles gestrafft werden. Auch die Bürgerbeteiligung kann effizienter gestaltet werden. Aber 20–40 Jahre für die Realisierung von Umgehungsstraßen sind unerträglich.

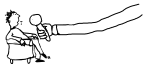
Langolf (Grüne): Eine Vereinfachung von Genehmigungsverfahren für größere Infrastrukturmaßnahmen lehnen wir ab. Eine umfassende und detaillierte Überprüfung der möglichen Folgewirkungen der geplanten Maßnahme ist ebenso unverzichtbar wie eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit.

Lenhart (CDU):

Schneider (SPD): Nein.

B!MS / IGF: Wir schließen uns den Positionen von Herrn Langolf und Herrn Schneider an.

9. Unterstützen Sie die Änderung des Forstgesetzes (Aufhebung von Bannwaldausweisungen) und die Änderung des Hessischen Naturschutzgesetzes?



Engemann (FDP): Ja – man darf nicht alles unter dem Gesichtspunkt Flughafen Frankfurt sehen – Hessen hat auch noch andere Regionen. Was den Bannwald angeht, so ist die Änderung in Realität nicht so erheblich, wie immer dargestellt. Demokratisch gewählte Mehrheiten müssen auch die Möglichkeit der Gestaltung haben.

Langolf (Grüne): Die Änderung des Hessischen Forstgesetzes mit der Aufhebung des Bannwaldschutzes und damit zur Vorbereitung des Flughafenausbaus wurde und wird von uns nachdrücklich abgelehnt. Wir streben die Wiederherstellung des alten Rechtszustandes an. Auch die Veränderung des Hessischen Naturschutzgesetzes (insbes. Abschaffung der Verbandsklage auf Landesebene) durch schwarz-gelb lehnen wir ab, zumal sie den Intentionen und Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes zuwider laufen. Auch hier wird von uns eine Revision angestrebt.

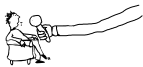


Lenhart (CDU):

Schneider (SPD): Auf keinen Fall. In § 22 (2) des Hessischen Forstgesetzes heißt es: „Die obere Forstbehörde kann Wald zu Bannwald erklären, soweit er wegen seiner besonderen Bedeutung für das Gemeinwohl unersetzlich ist. Die Rodung und Umwandlung von Bannwald in eine andere Nutzungsart ist verboten.“ Dem ist nichts hinzuzufügen.

B!MS / IGF: Der Frankfurter Stadtwald, der Mönchbruchwald und der Stadtwald Kelsterbach sind Bannwald. Sie wurden unter diesen besonderen Status gestellt, um vor Eingriffen, Veränderungen und Bewirtschaftung geschützt zu sein. Diese Wälder sind unerlässlich für: Klimaschutz, Luftreinhaltung, Wasserschutz, Bodenschutz, Biotop- und Artenschutz. Die Änderung des Hessischen Forstgesetzes, die eine Aufhebung des Bannwaldschutzes ermöglicht und damit den Ausbau des Frankfurter Flughafens erleichtert, muss rückgängig gemacht werden.

10. Welche wirtschaftlichen Standortfaktoren sind für Sie in Ihrem Wahlkreis zukunftsweisend?



Engemann (FDP): In Zukunft wird es das Zusammenspiel aus einer sehr guten Infrastruktur, guter Wohnverhältnisse und ein hoher Freizeitwert sein. Es ist bezeichnend, dass der Kreis Groß-Gerau in Hessen die meisten Autobahnausfahrten und gleichzeitig die beiden größten Naturschutzgebiete und die meisten Stochenpaare hat.

Langolf (Grüne): Als wirtschaftlicher Standortfaktor ist nicht nur eine günstige Verkehrsinfrastruktur wichtig, sondern zunehmend wird die Lebensqualität wichtig, die sich u.a. aus Aspekten des Freizeitangebots, der Qualität der natürlichen Umgebung, des Lärmschutzes und der Luftgüte ergibt. Eine Abwertung der Rhein-Main Region zum mehr und mehr verödenen Flughafenumfeld wäre eine deutliche Reduzierung der Attraktivität auch als Wirtschaftsstandort. Grüne Wirtschaftspolitik zielt auf sozial und ökologisch nachhaltiges Wachstum, das Arbeitsplätze schafft. Dadurch wird die Teilhabe aller am wirtschaftlichen Leben ermöglicht und die Regionen Hessens gestärkt. Umwelt und Wirtschaft können effizient zusammenwirken. Denn Umweltschutz schafft Arbeitsplätze!



Lenhart (CDU):

Schneider (SPD): Die optimale Lage im Herzen des Ballungsraumes Rhein-Main, die Anbindung an herkömmliche Verkehrswege (Schiene, Straße, aber auch Wasserstraßen), die Verfügbarkeit gut ausgebildeter Fachkräfte, aber auch sekundäre Standortfaktoren wie Freizeitangebote und vor allem die kulturelle Infrastruktur werden dem Kreis Groß-Gerau auch ohne Flughafenerweiterung eine wirtschaftliche Spitzenposition in Hessen garantieren.

B!MS / IGF: In einer Region, in der hunderttausende von Menschen verlärmert leben und arbeiten müssen, ist eine gesunde, zukunftsweisende Entwicklung nicht möglich. Diese Situation verhindert auch wirtschaftliche Investitionen in hochwertige Arbeitsplätze.

Menschen müssen sich in ihrer Lebens- und Arbeitswelt wohlfühlen. Wir wollen eine lebenswerte, gesunde, vielfältige, lebendige Region Rhein-Main, in der zufriedenes Leben, produktives Arbeiten und nachhaltiges Wirtschaften möglich sind.

