

**Kreismitgliederversammlung Bündnis 90/DIE GRÜNEN,  
KV Groß-Gerau, am 9. April 2013**

**Antragsteller:** Walter Astheimer, Jo Dreiseitel, Gernot Lahm,  
Ursula Hammann, Maria Schmitz-Henkes, Benjamin Weiß

**Fluglärm endlich wirksam reduzieren – Luftverkehrswende jetzt**

In Hessen und im Bund ist es Zeit für eine ökologische Wende in der Verkehrs- und Flughafenpolitik. Nur mit einem Politik- und Regierungswechsel am 22. September 2013 ist dies möglich.

Die Grünen waren von Beginn an gegen den Ausbau des Flughafens Frankfurt und den Bau der Landebahn Nord-West. Insgesamt nimmt die Verlärmung der Umwelt aufgrund steigender Verkehrszahlen, durch Straßen, Schienen und Flugverkehr immer weiter zu. Eine Reduktion des Lärms ist dringend notwendig, denn inzwischen ist unbestritten, dass Lärm krank macht und die Lebensqualität erheblich reduziert. Immer mehr Menschen sind vom Lärm betroffen und haben fast keine Möglichkeit dem Lärm zu entgehen. Die Vermeidung von Lärm ist eine zentrale Herausforderung für die Politik der kommenden Jahre und muss ein Schlüsselprojekt einer neuen Bundesregierung werden.

Aufgabe der Politik muss sein, die Bürger und Bürgerinnen vor Lärm zu schützen. Diese Politik muss einen wesentlich höheren Stellenwert als bisher bekommen.

Wir fordern daher:

1. Ein absolutes Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr, d. h. die Ausweitung des Nachtflugverbotes auf die gesetzliche Nacht. Ein echtes An- und Abschwellen der Flugbewegungen in der Zeit von 20 Uhr bis 22 Uhr und von 6 Uhr bis 8 Uhr.
2. Die Einführung bzw. weitere Spreizung lärmabhängiger Start- und Landegebühren und strenge Lärmobergrenzen bei der Slot-Vergabe, so werden für die Luftverkehrswirtschaft „laute“ Flugzeuge unattraktiver und aktiver Schallschutz am Flugzeug angeregt.
3. Die Deckelung der derzeitigen Zahl der Flugbewegungen und Verschiebung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene, wodurch mittelfristig bis zu 120.000 Flugbewegungen entfallen könnten; Voraussetzung ist der weitere Ausbau der Bahnstrecken. Zur Fixierung einer Bewegungskontingentierung wird eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes (Bundesrecht) erforderlich.
4. Die Einführung von gesetzlichen Lärmobergrenzen in das Bundesimmissionsschutzgesetz und das Fluglärmgesetz. So schaffen wir endlich rechtlich einklagbare Lärmobergrenzen. Bei Überschreitungen von Grenzwerten der Belastung müssen Bußgeldverfahren und Betriebsbeschränkungen greifen, die bis zum Nutzungsverbot reichen können.

5. Lärmobergrenzen entsprechend der TA Lärm von max. 50 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten als Ziel. Begrenzung der Höchstwerte der Einzelschallereignisse. Bei Überschreitung dieser Werte müssen wirksame Schallschutzmaßnahmen vom Verursacher finanziert werden.
6. Wesentlich stärkere Bemühungen um aktiven Schallschutz, wie die Einführung der gesetzlichen Pflicht eines Minimierungsgebotes für Fluglärm bei Planung und Durchführung von Flugrouten, Flugverfahren und Fluggeräte-Entwicklung auch im Einzelfall (Verkehrskontrollfreigaben).
7. Keinen weiteren Ausbau des Flughafens Frankfurt, insbesondere den Verzicht auf den Bau des Terminals 3.
8. Der Bau der Landebahn Nordwest war, ist und bleibt ein Fehler. Wir wollen politisch und rechtlich prüfen, wie dieser Fehler korrigiert werden kann. Die Auswirkungen auf die Region durch eine eventuell mögliche Stilllegung der Landebahn sind darzustellen.
9. Die falschen Subventionierungen und steuerlichen Unterstützungen des Flugverkehrs müssen beendet werden, wie etwa mit der Wiedereinführung der Besteuerung von Kerosin.
10. Die Überprüfung und gegebenenfalls die Ausweitung der Lärmschutzzonen auf Grund der aktuellen Messwerte für Lärm nicht erst nach fünf Jahren.
11. Eine stärkere Transparenz und Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Festlegung von Flugrouten und Flugverfahren. Flugverfahren und Flugrouten müssen in einem Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung analog zum Planfeststellungsverfahren festgelegt werden, das eine angemessene Bürgerbeteiligung sicherstellt.
12. Zu prüfen wie für die Kommunen, die massiv in ihrer städtebaulichen wie ökonomischen Entwicklung beeinträchtigt werden, ein finanzieller Lastenausgleich eingeführt werden kann.
13. Der Regionalfonds ist nach dem Verursacherprinzip finanziell aufzustocken und nachhaltig auszustatten. Darüber hinaus muss die Gruppe der Betroffenen deutlich ausgeweitet werden. Einmalige Zahlungen können nicht eine dauerhafte Fluglärmbelastung kompensieren.
14. Wirksame Schutzmaßnahmen gegen Auswirkungen und Schäden von Wirbelschleppen sind zu ergreifen.