

Thorsten Schäfer-Gümbel, MdL
SPD-Spitzenkandidat

Günter Rudolph, MdL
Mitglied der Mannschaft für den
Wechsel für Verkehr und
Infrastruktur

Neue Balance in der Region

Moratorium für das Terminal 3 ist Voraussetzung für Flughafen-Dialog

Der Vertrauensverlust der Bürgerinnen und Bürger in den Gestaltungswillen und die Gestaltungskraft von Parteien und staatlichen Institutionen hat sich in den vergangenen Jahren deutlich vergrößert. Wahlenenthaltung ist dafür nur ein Kriterium. Gerade der Konflikt um die Weiterentwicklung des Frankfurter Flughafens ist dafür ein besonders gutes Beispiel. Der Vertrauensverlust trifft dabei alle Parteien ohne Unterschied.

Der Vertrauensverlust rund um den Flughafen ist aber nicht nur das Ergebnis des Konflikts und des Wortbruchs um die neue Landebahn Nordwest. Auch die Debatten und die Konflikte um die Startbahn 18 West, das Mediationsverfahren selbst und die politische Festlegung auf den Standort der neuen Landebahn durch die CDU-Landesregierung haben jeweils dazu beigetragen, dass sich der Vertrauensverlust gegenüber politischen Absichtserklärungen verstärkt hat.

In der Region stehen sich dauerhaft zwei Standpunkte gegenüber. Auf der einen Seite lärmgeplagte Bürgerinnen und Bürger, insbesondere Neubetroffene durch die neue Landebahn Nordwest sowie ihre Kommunen und auf der anderen Seite die Luftverkehrswirtschaft und die Beschäftigten. Beide Seiten haben gegenseitige Vorbehalte und Sorge.

Die Vertreter/innen der Bürgerinitiativen und betroffene Kommunen sehen sich dabei als Verlierer, weil aus ihrer Sicht die Interessen der Luftverkehrswirtschaft einseitig durchgesetzt werden. Das Misstrauen gegenüber jeder Form des Dialogs ist auch deshalb hoch.

Die Luftverkehrswirtschaft sieht sich hingegen durch betriebliche Einschränkungen bedrängt und die Beschäftigten in der Zukunftsfähigkeit ihrer Arbeitsplätze bedroht.

Das Vertrauen in einen neuen Dialog, um Wege zu einem besseren Interessensausgleich zu kommen, ist derzeit noch nicht gegeben. Insbesondere die gutachterlichen Stellungnahmen der jüngeren Zeit, die von SPD und Bündnis90/Die Grünen eingeholt wurden, werden von den BIs als Instrument des Versteckens und nicht als Klärung rechtlicher Rahmenbedingungen verstanden. Für uns ist aber klar, dass es um Klärung rechtlicher Fragen geht. Die Kraft politischer Gestaltung reduziert sich damit aber nicht auf null. Im Gegenteil, ein anderer Ausgleich ist nur über politische Gestaltung möglich. Dazu ist die hessische SPD bereit.

Ich werbe für einen neuen Dialog, an dem alle Seiten gleichberechtigt teilnehmen und wo die Spielregeln des Respekts und des gegenseitigen Verständnisses gelten. Die Dialogpartner müssen sich bereit erklären, sich auf die andere Seite einzulassen und

die Argumente des Anderen anzuhören und abzuwägen. Jeder neue Dialog muss so gestaltet werden, sonst ist er schon gescheitert, bevor das erste Gespräch geführt wurde. Die Federführung und Leitung eines solchen Dialogs sollte in der Staatskanzlei verankert sein.

Ein neuer Dialog muss auch das ernsthafte Bemühen um einen neuen Ausgleich in der Region deutlich machen. Dabei kann der höchstrichterlich festgestellte Planfeststellungsbeschluss nicht aus der Welt geschafft werden. Die Debatte muss aber die konkrete Lage, aktualisierte Prognosen und Erkenntnisse aufnehmen und weiterentwickeln. Die Sorgen und Einschätzungen müssen gleichberechtigt aufgegriffen werden. Die Voraussetzung für einen ernsthaften Start eines neuen Ausgleichs muss ein starkes Signal in die Region sein: Planung und Bau des Terminal 3 sollten für diesen Dialog mit einem Moratorium versehen werden.

1. Moratorium zum Bau des Terminal 3

Das Terminal 3 ist angesichts der aktuellen Entwicklungen im Luftverkehr absolut überdimensioniert und birgt sogar ein wirtschaftliches Risiko für die Fraport AG. Deshalb ist Fraport gefordert, alle Maßnahmen zum Bau des Terminals 3 auf der Grundlage neuer Gutachten zu überprüfen und keine Fakten zu schaffen. Die Kapazitätsentwicklung am Frankfurter Flughafen gibt derzeit keine Grundlage für das T 3 und damit entsteht auch eine Chance für den Dialog. Dies wäre ein klares Signal an die Region. Ein Moratorium heißt nicht, dass die Planungen einige Monate ausgesetzt werden und dann so weiter geplant wird wie bisher. Es geht hier darum, die Grundlagen noch einmal genau zu prüfen und den aktuellen Zahlen anzupassen.

2. Nachhaltige Verkehrspolitik

Wachstum ist in den vergangenen Jahren zentrale Kategorie der Wirtschaftspolitik gewesen, insbesondere seit den Berichten des Club of Rome sowie der Enquete-Kommission „Nachhaltiges Wachstum“ des Deutschen Bundestages verstärkt sich die Einsicht, dass die Art und Weise des Wachstums neu definiert werden muss. Nicht nur vor dem Hintergrund der Diskussion der Gesamtbelastung der Region (Flughafen, Schiene, Straße), sondern auch vor dem konkreten Hintergrund der Energiewende und des Lärmschutzes sowie der Hinweise der Enquete-Kommission brauchen wir eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik insgesamt. Wir brauchen einen Paradigmenwechsel: Die Verlagerung, insbesondere von Inlandsflügen auf die Schiene, muss auf der Grundlage einer besseren Vernetzung forciert werden.

3. Lärmobergrenzen und aktiver Lärmschutz

Das Mediationsergebnis ist bis heute, unabhängig der ablehnenden Haltung der BIs und Kommunen, nicht umgesetzt. Dies gilt insbesondere für die Einführung der Lärmobergrenzen. Diese stellen aber unabhängig von den Flugbewegungen einen objektiven Standard für die Be- und Entlastung der Region dar. Daher müssen sie eingeführt werden. Sie werden erhebliche Auswirkungen auf den aktiven Lärmschutz haben. Dies gilt auch für die Prüfung sogenannter Lärmpausen im Bahnsystem.

4. Luftverkehrsabgabe gegen Neuinvestition verrechnen

Unabhängig von der Debatte über die Subventionierung der Luftverkehrswirtschaft, befindet sich die deutsche Luftverkehrswirtschaft in einer angespannten wirtschaftlichen Situation durch die internationale Konkurrenz mit hohen Subventionstatbeständen, die in einem solchen Dialog ebenfalls eine Rolle spielen muss. Innovationsschübe durch Forschungsintensivierung sowie der schnellere Austausch leiserer Flugzeuge können beschleunigt werden, auch im Interesse der Entlastung der Region. Beispielsweise könnte über europarechtlich konforme Erleichterungen für die deutsche Luftverkehrswirtschaft nachgedacht werden, wenn die Airlines sich verpflichten, im gleichen Umfang in zusätzliche neue verbrauchs- und lärmgeminderte Flugzeuge zu investieren.

5. Rechtliche Stärkung des Lärmschutzes und nationales Luftverkehrskonzept

Bereits in den ersten 100 Tagen einer sozialdemokratischen Regierung wollen wir gemeinsam mit Rheinland-Pfalz Bundesratsinitiativen für eine Verbesserung des Lärmschutzes im Luftverkehrsrecht insbesondere mit Blick auf die DFS erreichen. Darüber hinaus wollen wir ein nationales und europäisches Flughafenkonzept forcieren, in dessen Rahmen auch die Verbesserung des Lärmschutzes in der gesetzlichen Nacht geregelt werden sollen.

6. Respekt vor harter Arbeit

Aus unserer Sicht muss zwingend auch die Situation der Beschäftigten im Dialog aufgerufen werden. Die Art und Weise des Wettbewerbs führt dazu, dass er auf dem Rücken insbesondere der Mitarbeiter der Sicherheitskontrolle und der Bodenverkehrsdienste sowie der weiteren Servicebereiche (Küche, Reinigung) ausgetragen wird. Dies muss anders werden. Es geht um gute Arbeitsbedingungen am und um den Flughafen.

Voraussetzung für eine Lösung ist die Transparenz und Offenheit aller Akteure, zu der sie sich bekennen und verpflichten müssen. Eine Lösung, bei der jeder der Beteiligten seine Forderungen vollständig umsetzen kann, wird es nicht geben können.