

Gesellschaft für humane Luftfahrt Mainz e.V.

Gemeinnütziger Verein gegen Fluglärm seit 1996

Geschäftsstelle : 55126 Mainz, Domitianstr. 40 ; Tel. : 06131/478247
E-mail: st.ma-geowiss@web.de ; Bankverbind. : 588574012 Mainzer Volksbank

Anmerkungen zu den einführenden Aussagen im Dialogpapier "Infrastruktur-Konsens" (jetzt „Flughafenstruktur in D im Konsens mit den Bürgern..“) der SPD-Bundestags-Fraktion

Liest man auf den ersten Seiten dieses Infrastrukturkonsens-Papiers der SPD-Bundestags-Fraktion, gewinnt man u.E. - zuweilen - den Eindruck, in einer Werbebroschüre der Luftverkehrs-Industrie zu blättern. (Eine von vielen Kostproben : "Luftverkehr als Motor für den Wohlstand")

Es wird u.a. angemerkt, dass man mit den Flughafenkonzepten 2000 und 2009 "entscheidende Schritte" zu einer nachhaltigen Strategie unternommen habe.

Weiter wird ausgeführt : Die Novelle des Fluglärmgesetzes 2007 habe zu einer "deutlichen Verbesserung" für die jeweilige Umgebung der großen Flugplätze geführt.

Im Dialogpapier stellte man noch die Grundfrage,

ob man den "Mobilitätsbedürfnissen der Menschen und Unternehmen freien Raum lässt" oder ob man "den Luftverkehr in seiner Entwicklung beschränkt".

Die Beantwortung erfolgt nun im jetzt vorgelegten „Konzept“ der SPD-Fraktion.

Die Politik müsse sich - als Leitbild - in gleicher Weise an dem Mobilitätsbedürfnis und der Sicherung des Wirtschaftsstandortes orientieren wie an Nachhaltigkeit, Gesundheits-, Lärm- und Klimaschutz. Überhaupt : viele Menschen seien von Fluglärm gar nicht betroffen, wird festgestellt.

Von Rücksichtnahme der Nicht-Betroffenen auf die "Noch-Minderheit" der Betroffenen ist nicht die Rede.

Die SPD-Bundestagsfraktion, so wird schließlich angemerkt, habe immer auf die Anerkennung des Ergebnisses der Mediation gedrängt. Dies soll wohl, bezogen auf FRA heißen: auf die Anerkennung von 700.000 Flugbewegungen - oder auch mehr.

Man wolle eine "signifikante Reduzierung des Fluglärms" erreichen, dabei wird aber übersehen - oder nicht erwähnt - dass in früheren Jahren die Steigerungsraten bei der Anzahl der Flugbewegungen die in ihrer lärmreduzierenden Wirkung sehr begrenzten Maßnahmen, wie lärmgünstigere Flugverfahren oder Einsatz sogenannter leiserer (d.h. aber nicht leise) Flugzeuge restlos kompensierten.

Das "Mobilitätsbedürfnis" der Bürger müsse anerkannt werden, Mobilität müsse gesichert werden, wird geschwärmt.

Stehen nicht eben solche Thesen auch in den Programmen von CDU und FDP ?

Weiterhin ist zu lesen : Luftverkehr sei ein "wichtiger Bestandteil für Wachstum".

Luftverkehrskreuzer werden besonders hervorgehoben und nicht in Frage gestellt.

De-zentrale Flughafenstrukturmodelle (etwa jenes aus 2000) werden in diesem Zusammenhang überhaupt nicht erwähnt.

Man hebt besonders hervor, dass mittlerweile auch Menschen mit niedrigem Einkommen "das Flugzeug regelmäßig nutzen könnten" - ohne gleichzeitig zu sagen, dass die Ticketpreise - bezogen auf die wahren Kosten – oft reine Scheinpreise darstellen.

Beantworten wir doch einmal selbst die Fragen (11 und 12) aus dem alten Dialogpapier :

Was ist rechtlich, organisatorisch und technisch möglich, die Lärm- und Schadstoffbelastung bis zum Jahre 2030 in Deutschland deutlich zu reduzieren ?

Wie kann der Widerspruch zwischen den Zielen der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs und den umweltpolitischen Anforderungen "aufgelöst" werden ?

Die erste Frage sollten wir den SPD-Abgeordneten umfassend beantworten.

Bei der zweiten Frage sollte man den Mut haben festzuhalten : der Widerspruch ist prinzipiell unauflösbar.

Für den Vorstand der GhL
Friedrich Herzer