

A U S Z U G

aus der Niederschrift über die Sitzung
des Stadtrates am 2. Februar 2000

Punkt 2

Antrag Nr. 111/1999 betr. Kein Ausbau des Frankfurter Flughafens
- BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
und Änderungs- und Ergänzungsantrag der SPD
und Änderungs- und Ergänzungsantrag von CDU / F.D.P.

Oberbürgermeister Beutel teilt mit, dass sich die Fraktionen darauf verständigt haben, die bestehende Verwaltungsvorlage zu verabschieden. Damit werden der Antrag von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und die Änderungs- bzw. Ergänzungsanträge von SPD und CDU / F.D.P. nicht behandelt.

Gleichzeitig hat man sich darauf verständigt, dass zur Entwicklung des Flughafens Frankfurt der Oberbürgermeister eine Erklärung abgibt, die nachfolgend zur Kenntnis gebracht wird (es gilt das gesprochene Wort) :

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
verehrte Ratsmitglieder,

Mainz lebt vom Weifflughafen Rhein-Main, seine Bewohnerinnen und Bewohner leiden jedoch zunehmend unter den Auswirkungen, die diese Spitzenposition mit sich bringt.

Kaum ein anderes Projekt, wie die Kapazitätssteigerung des Flughafens hat in den vergangenen Jahren so im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion gestanden. Es wirft weitreichende ökologische, ökologische und soziale Fragen zur Entwicklung einer ganzen Region auf.

Die hessische Landesregierung hat im Frühjahr 1998 zur Aufbereitung der Entscheidungsgrundlagen mit dem Mediationsverfahren ein innovatives Beratungs- und Informationssystem ins Leben gerufen, dessen Ergebnis uns seit vorgestern in Form des Abschlussberichtes vorliegt:

Die Aufgabenstellung war, abzuklären, unter welchen Voraussetzungen der Flughafen Frankfurt dazu beitragen kann, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein-Main im Hinblick auf Arbeitsplätze und Strukturelemente dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ohne die ökologischen Belastungen für die Siedlungsregion außer acht zu lassen.

Es darf kein Spagat sein, der nicht zu bewältigen ist; auf der einen Seite das Erfordernis, einen Wirtschaftsraum zukunftsfähig zu entwickeln, auf der anderen Seite diese Entwicklung dauerhaft raumverträglich und sozialverträglich zu gestalten.

Der Flughafen Rhein-Main ist nicht nur der größte Arbeitgeber in der Bundesrepublik, sondern auch ein bedeutender und unschätzbare Standortvorteil für die Region und damit für die Stadt Mainz. Es liegt somit im elementaren Mainzer Interesse, die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens zu erhalten.

Die Weiterentwicklung und Sicherung der Wirtschaftskraft des Flughafens darf jedoch nur im Einklang mit der Lebensqualität aller Mainzer Bürgerinnen und Bürger erfolgen. Mainz ist bereits jetzt durch Fluglärm erheblich belastet. Eine Zunahme des Lärms kann von uns nicht toleriert werden.

Die sachgerechte Einbeziehung der Mainzer Interessen in das Verfahren war schlecht! Mainz war ausgegrenzt in dieser wichtigen Frage: bei der Auswahl der Kommunen, die in der Mediationsrunde einbezogen wurden, wurde die rheinland-pfälzische Landeshauptstadt trotz vielfacher Interventionen schlichtweg ignoriert.

Der Rhein, seit Jahrhunderten Jahren Lebensader beider Städte, hat sich als Tellerrand entpuppt, der für jede hessische Landesregierung zu hoch war. Eine spätere Mitgliedschaft in der Mediationsgruppe wurde Mainz, trotz mehrerer Anläufe, verwehrt. In der Fluglärmkommission muß sich Mainz mit Wiesbaden immer noch einen schmalen Sitz teilen.

Die politische Mitsprache wurde der Stadt Mainz verweigert. Erst nach mehrmaligem hartnäckigen Bohren ist es gelungen, wenigstens auf der Arbeitsebene Informationen aus erster Hand zu erhalten.

Ich möchte die Gelegenheit nicht versäumen, zu betonen, daß sich Frau Fenn vom Umweltamt in dieser kurzen Zeit in Frankfurt einen Namen gemacht hat und das Thema Lärmschutz im Bericht der Mediationsgruppe auch ihre Handschrift trägt. Die gewachsene Sensibilität für Mainzer Belange ist innerhalb der Arbeitsgruppe nicht zuletzt auf ihr beharrliches Pochen und ihre engagierte Arbeit zurückzuführen, was sie so manches Wochenende gekostet hat. Hierfür gebührt ihr Anerkennung. Obwohl die Mainzer Interessen praktisch erst durch die Hintertür eingebracht werden konnten, haben wir viel erreichen können: Themen wie das Nachtflugverbot, die Aktivierung des Flughafens Hahn oder die Optimierung der Flugrouten sind Mainzer Initiativen, die immer wieder für lange Diskussionen in der Mediationsgruppe gesorgt haben.

Dennoch sitzt die Landeshauptstadt Mainz bei der hessischen Landesregierung nur in zweiter Reihe. Diese Benachteiligung muß ein Ende haben!

In den folgenden Beratungen und Gesprächen erwarte ich, daß der Stadt Mainz, als der Stadt außerhalb Hessens, die am stärksten von zusätzlichem Fluglärm betroffen ist, im weiteren Verfahren eine gleichberechtigte Vertretung eingeräumt wird. Verehrte Damen und Herren, wir vertreten 200.000 Menschen, die ein Recht auf Lebensqualität haben!

In Frankfurt Ruhe, den Lärm für's Umland ??

Verehrte Ratsmitglieder, für den Mainzer Oberbürgermeister hört Zukunftsfähigkeit nicht an der Stadtgrenze auf!

Mit einem derartigen Sankt-Florians-Prinzip schaden wir der Rhein-Main-Region und damit letztlich uns selbst.

Der nunmehr vorliegende Abschlussbericht ist eine gutachterliche Empfehlung - er ist keine Entscheidung! Es wäre mit demokratischen Prinzipien nicht vereinbar, wenn wir stets mehr demokratischen Einfluß und stärkere Beteiligung in Planungsverfahren fordern und dann das Ergebnis oder gar die Seriosität des Verfahrens ablehnen würden, weil die Resultate nicht unseren Erwartungen entsprechen. Formal ist der Bericht daher als Beratungsgrundlage zunächst zu akzeptieren.

Inhaltlich bedeutet die Empfehlung der Mediatoren für eine Südbahn für Mainz, daß eine nicht mehr tolerable Zunahme des Fluglärms zu erwarten ist: zu dem vermehrten Landeverkehr käme der derzeit über die Startbahn West abgewickelte Startverkehr. Die Folge ist, daß insbesondere die südlichen Mainzer Stadtteile bei Ostwind und bei Westwind von einem Fluglärmteppich überdeckt werden.

I. Herrn Bj. Beckel / M.B.G. /
 m. d. B. um : Kenntnisnahme
 weitere Veranlassung
 II. Z. d. A. / Z. d. Rd. A. / Wvl.
 Mainz, 16. FEB. 00
 10 04 - Hauptamt
 Im Auftrag

Zur Beglaubigung :
 Schnittkühn

Termin:		Wvl:	
Einw.	Zw.V.	R.	Entwurf
Kopie		Komm z.d.A.	
Vorzl.	Neuhaus.	Weber	Muslier
weiter an: 17. Feb. 2000			
Stadtvverwaltung Mainz			
Beigeordneter Wolfgang Reichel			

17-Umweltamt	
Eing. 22. Feb. 2000	
Abk.	ZK / ZW
R	JIDA

Die Verwaltungsvorlage vom 02.02.2000 war Gegenstand der Beratung und dieser Entscheidung.
 Oberbürgermeister Beutel bedankt sich für die Einnützigkeit, die den gemeinsamen Willen des Mainzer Stadtrates demonstrierte.

– Ohne weitere Aussprache verabschiedet der Stadtrat einstimmig die vorgeschlagene Resolution zur Verringerung des Fluglärms über Mainz
 Ich bin zuversichtlich, daß die Erklärung einstimmig beschlossen wird, damit der Wille der Stadt auch nach außen als ein einheitlicher und geschlossener erkannt wird.

Wir sind entschlossen, den Rechtsweg zu beschreiten, wenn diese Forderungen nicht berücksichtigt werden.
 ♦ ein Nachtflugverbot und weitere technische Maßnahmen zur Lärminderung
 ♦ Schallschutzmaßnahmen und deren Finanzierung durch die FAG
 ♦ Entschädigung und Kompensation für Lärmbelastung,
 ♦ Finanzierung der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur,
 ♦ Ausschluss zusätzlicher Start- und Landebahnen in den nächsten Jahren
 Der Mainzer Stadtrat lehnt mit der vorliegenden Erklärung die Nordbahnvarianten und die Südbahn ab und fordert zusammengefaßt:

„Lärminderung und Lärmvermeidung“ für den Ballungsraum verträglich ist.
 kann die Region deutlich machen, daß eine Entwicklung des Frankfurter Flughafens nur unter der Leitlinie der Schulterschluss mit den Nachbargemeinden. Nur durch konzentrierte und abgestimmte Maßnahmen vorliegende Erklärung von vier Fraktionen des Stadtrates ist eine fundierte und konkrete Grundlage für Hiergegen, meine sehr verehrten Damen und Herren, will die Stadt sich mit allen Mitteln wehren. Die

Beschlussvorlage

Stadt Mainz

öffentlich
 nicht öffentlich

AmV/Anzeichen 10.01
 Datum 02.02.2000
 TOP 2


Betreff

Erklärung des Stadtrates der Landeshauptstadt Mainz zur Entwicklung des internationalen Flughafens Frankfurt/Main

Beschlussvorschlag :

Der Stadtrat verabschiedet die vorgeschlagene Erklärung zur Verringerung des Fluglärms über Mainz

Mainz, 02.02.2000


 Jens Beutel
 Oberbürgermeister

Beratungsfolge		Beratungsergebnis						s. Rückseite
Gremium		Datum						
		zugest.	abgekl.	Ja	Nein	Enth.	And. erg.	
Stadtrat		02.02.2000						

Fluglärm über Mainz verringern!

Erklärung des Stadtrats der Landeshauptstadt Mainz
zur Entwicklung des Internationalen Flughafens Frankfurt/Main

Die Landeshauptstadt Mainz als einzig wesentlich betroffene Kommune aus Rheinland-Pfalz konnte ihre Belange nicht angemessen in das Mediationsverfahren zur Entwicklung des Frankfurter Flughafens einbringen.

Der Flughafen Frankfurt ist für die Rhein-Main-Region und damit auch für Mainz ein wichtiger infrastruktureller Standortvorteil. Die möglichen Vorteile durch weiteres Wachstum des Flughafens müssen aber kritisch gegen die damit verbundene Einschränkung der Lebensqualität in der Region abgewogen werden.

Weder der Fluglärm noch die sonstigen Beeinträchtigungen der Umwelt machen an Länder- oder Verwaltungsgrenzen halt. Die Analysen der Mediationsgruppe haben gezeigt, dass die Stadt Mainz bei allen diskutierten Varianten der Erweiterung des Flughafens um zusätzliche Lande- und/oder Startbahnen die hauptbetroffene Kommune außerhalb des Landes Hessen wäre. Der Rat der Stadt Mainz fordert daher eine adäquate Berücksichtigung der Mainzer Belange bei den Entscheidungsprozessen zur weiteren Entwicklung des Flughafens.

Eine Weiterentwicklung des Frankfurter Flughafens wäre nur unter der Prämisse einer nachhaltigen und tragfähigen Entwicklung der Region zu vertreten; unabhängig von der Gestaltung und den Auswirkungen einzelner Ausbauplanvarianten ist eine weitere Zunahme der Fluglärmbelastung für Mainz nicht akzeptabel. Die Planungshoheit der Stadt Mainz, z. B. die Ausweisung von Neubaugebieten, wird durch die Fluglärmbelastung bereits derzeit tangiert.

Eine erheblich gesteigerte Lärmbelastung wäre unter den derzeitigen Gegebenheiten zwangsläufige Folge bei dem Bau einer Nordlandebahn, bei einer zusätzlichen Südbahn sowie bei der zivilen Nutzung des Flughafens Wiesbaden-Erbenheim. Keine dieser Varianten des Flughafenausbaus ist zukunftsfröhlich belastbar, weil sie das Kapazitätsproblem nur zeitlich befristet lösen. Sie werden deshalb vom Rat der Stadt Mainz abgelehnt.

- Die Entscheidungsträger müssen deshalb eine Lösung finden, die
1. den Schutz der Nachruhe der Mainzer Bürgerinnen und Bürger durch ein Nachtflugverbot eindeutig gewährleistet und in der sonstigen Zeit (insbesondere in den sensiblen Randzeiten frühmorgens und spätabends) den Fluglärm durch technische und organisatorische Maßnahmen wie optimierte An- und Abflugverfahren und stärkere Gebührenspreizung nach gemessener Lärmentwicklung minimiert,
 2. für lärmbelastete Bereiche nach dem Verursacherprinzip die Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen ermöglicht,
 3. für betroffene Gebietskörperschaften und deren Bevölkerung angemessene Entschädigung bzw. Kompensationsmassnahmen sicherstellt,
 4. eine Finanzierung der für Zubringerverkehr erforderlichen Infrastrukturen, insbesondere des ÖPNV, bereitstellt,
 5. zukunftsfröhlicher ist, d.h. langfristig den Bau zusätzlicher Start- und Landebahnen ausschliesst.

Solange diese Forderungen nicht erfüllt sind, behält sich die Stadt Mainz vor, rechtliche Schritte gegen die Beeinträchtigung ihrer Belange durch die Fluglärmbelastung einzuleiten.