

15. Ordentlicher Bundesdelegiertenkonferenz von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Münster, 24./25. Juni 2000

Beschluß zur Verkehrspolitik

Gleiche Chancen für die Schiene - Bündnisgrüne Prioritäten für die Verkehrspolitik in dieser Legislaturperiode

A. Nachhaltige Mobilität verlangt Chancengleichheit

Mobilität ist Bewegungsfreiheit. BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN stehen für eine intelligente Verkehrspolitik, die die Mobilitätswünsche der Menschen anerkennt und umweltverträglich organisiert. Zu Grunde legen wir ein umfassendes Verständnis von Mobilität, das von den Ansprüchen der Kinder sowie derer, die sie versorgen, über die der Berufstätigen und Freizeitreisenden bis hin zu den Bedürfnissen älterer und mobilitätsbehinderter Menschen reicht.

Leitbild einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik ist die nachhaltige Mobilität: ein Transportsystem, das Bewegungsfreiheit, Umweltschonung und die Konsolidierung öffentlicher Haushalte miteinander in Einklang bringt. Das bedeutet, im Verkehr den Aufwand an Energie, Fläche und Steuermitteln zu begrenzen und zugleich Mobilität zu garantieren. Wir haben diese Zielsetzung in den Koalitionsvertrag eingebracht, der ein Verkehrssystem verlangt, "das die Mobilität aller Menschen flächendeckend und umweltverträglich gewährleistet", ein "umfassendes Verkehrskonzept, das die Voraussetzungen für die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraßen schafft".

Zu diesen Voraussetzungen gehört die Herstellung von Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern. Das Transportwesen als Verkehrsmarkt zu begreifen, beinhaltet die Aufgabe, für faire und vergleichbare Bedingungen im Wettbewerb der Verkehrsträger zu sorgen. Dies ist die Kernaufgabe einer modernen Verkehrspolitik. Auch im europäischen Vergleich müssen die Marktbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger zügig harmonisiert werden.

Aus dem Bundestagswahlkampf von 1998 haben wir gelernt: Fortschritte im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik müssen auf Akzeptanz setzen. Dort wo sie vorhanden ist, muss sie entschlossen genutzt werden. Wo sie fehlt, muss sie gefördert werden. Es reicht nicht, die richtigen Konzepte und Ideen zu haben. Es kommt auf deren Einbettung in ein motivierendes politisches Gesamtkonzept an, das von der Lebenswirklichkeit der Menschen ausgeht, Entwicklungspfade beschreibt und politisch einleitet. Eine ökologische Verkehrspolitik, die durchsetzungsfähig sein will, kann nur als Kommunikationsprojekt angelegt sein. Dies gilt für die Zusammenarbeit in einer Koalition ebenso wie für die öffentliche Debatte mit unterschiedlichsten, meist gut organisierten Interessengruppen.

Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stellt sich damit die Aufgabe, Motor der notwendigen verkehrspolitischen Veränderungen zu sein und die gesellschaftliche Diskussion über den Umbau unseres Verkehrswesens voranzutreiben.

B. Zwischenbilanz zur Halbzeit der Legislaturperiode

Erste Weichenstellungen, für deren konsequente Fortführung wir stehen, hat die rot-grüne Bundesregierung bereits umgesetzt:

1. Die auf fünf Jahre verstetigte Erhöhung der Mineralölsteuer im Rahmen der **Ökologischen Steuerreform** führt zu Veränderungen im Verkehrsverhalten: Im ersten Quartal 2000 war der Individualverkehr mit dem Auto erstmals leicht rückläufig, während der Schienenverkehr spürbar zunahm, besonders auch bei der Fracht. Dies liegt auch daran, dass die private Pkw-Nutzung die volle Ökosteuer zu tragen hat, während auf unser Betreiben hin für den gesamten Öffentlichen Verkehr (ÖV) nur der halbe Satz gilt - ein relativer Preisvorteil für den ÖV, der jedes Jahr größer wird.
2. Die Bundesfernstraßen haben sich zum EU-subventionierten Warenlager entwickelt. Der Lkw-Verkehr belastet nicht nur Menschen und die Umwelt, sondern behindert auch den Verkehrsfluss und verursacht hohe volkswirtschaftliche Folgekosten. Anfang 2000 wurde das System einer elektronisch erhobenen **Autobahn-Maut für Lkw** ausgeschrieben. Neben der Ökosteuer konnte damit ein zweiter grundlegender Schritt zur Kostenwahrheit und fairen Wettbewerbsbedingungen erreicht werden, den wir lange gefordert haben. Ab 2002/03 wird die bisherige Jahresvignette abgelöst, die einem durchschnittlichen Beitrag von nur 2 Pfennig pro Kilometer als Wegekostendeckung für schwere Lkw entsprach. Die neue, fahrleistungsbezogene Gebühr ist verursachergerechter. Sie soll, wie von der unabhängigen Fachkommission vorgeschlagen, mit zunächst 25 Pfennigen je Kilometer um ein Vielfaches höher als heute festgesetzt werden. Sie wird dazu beitragen, Leerfahrten zu vermeiden und einen Markt für moderne Logistikkonzepte bzw. -anbieter öffnen. Damit dient sie dem Ziel, Umwelt und Straßen von der wachsenden Lkw-Lawine zu entlasten und Anteile des Schwerverkehrs auf Bahn und Binnenschiff zu verlagern.
3. Die **Einführung umweltverträglicherer Kraftstoffe** wird um drei Jahre vorgezogen. Schwefelarme Kraftstoffe werden steuerlich begünstigt.
Im Rahmen der "Verkehrswirtschaftlichen Energiestrategie" (VES) moderiert die Bundesregierung die Untersuchungen wichtiger Fahrzeughersteller und Energieunternehmen für **saubere Kraftstoffe der Zukunft**, z. B. für Solarwasserstoff
4. Mit dem **"Investitionsprogramm 1999-2002"** hat die Bundesregierung Anfang November 1999 eine verlässliche Planung für den Infrastrukturausbau in dieser Legislaturperiode vorgelegt und eine Brücke zum neuen Bundesverkehrswegeplan hergestellt. In diesem Zusammenhang konnten wir einen Kabinettsbeschluss zur schrittweisen Angleichung der Schienen- und Straßenbauinvestitionen erreichen, dessen Umsetzung wir nachdrücklich einfordern werden.
5. Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG haben im Juli 1999 eine **neue Investitionsstrategie der DB** beschlossen: Ausbau und Modernisierung des Bestandsnetzes haben Vorrang vor Großprojekten. Mit 48 Mrd. DM soll in den kommenden Jahren das "Netz 21" als modernstes Schienennetz Europas realisiert werden.
6. Der **Transrapid** Hamburg-Berlin wird wegen offenkundiger Unwirtschaftlichkeit nicht gebaut. Stattdessen haben wir das grüne Konzept eines ICE-tauglichen Ausbaus der

vorhandenen Bahnstrecke durchgesetzt. Die notwendigen Mittel werden zusätzlich bereitgestellt.

7. Mit dem "Anti-Stauprogramm" wurde im Februar 2000 ein zusätzliches Investitionsprogramm zur **Beseitigung von Engpässen** im Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetz aufgelegt. Es soll in den Jahren 2003 bis 2007 aus Einnahmen der Lkw-Maut finanziert werden. Die darin noch nicht erzielte volle Gleichbehandlung von Straße und Schiene ist allerdings nur hinnehmbar, wenn im weiteren die Bahn von steuerlichen Benachteiligungen entlastet wird (s. Seite 4, Punkt 2).
8. Der **Bundesverkehrswegeplan** der früheren Bundesregierung hatte den Charakter eines Märchenbuchs. Er war hoffnungslos unterfinanziert und berücksichtigte weder die Haushaltslage noch die Umweltbelange. Der Bundesverkehrswegeplan wird daher bis zum Ende der Wahlperiode grundlegend neu überarbeitet und an die finanziellen Möglichkeiten des Staates angepasst. Umweltkriterien werden verstärkt und mit neuer Methodik ebenso systematisch einbezogen wie die städtebauliche Beurteilung und die raumordnerischen Belange. Ferner haben wir die wachsenden Kosten für den Neu- und Ausbau von Infrastruktur sowie die Erhaltung der vorhandenen Straßen und Schienenwege in den Blickpunkt gerückt. Künftig wird der Schwerpunkt beim Erhalt und der Modernisierung der vorhandenen Verkehrsnetze liegen müssen. Dies ist nicht nur aus verkehrlicher Sicht geboten, sondern auch aus haushaltspolitischer Sicht richtig und unvermeidlich.

Verkehrsprojekte werden künftig **nicht mehr privat vorfinanziert**. Dieser Umweg der früheren Bundesregierung über private Vorinvestoren führte zu einer Verschiebung und drastischen Erhöhung der Schuldenlast für künftige Generationen.

9. Für die **Novellierung des Fluglärmsgesetzes** liegt ein Eckpunktepapier des Umweltministeriums vor, das insbesondere einen verbesserten Schutz der Nachtruhe vorsieht.

Ohne die Beteiligung von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN wären diese Kurskorrekturen so nicht erfolgt. Doch sie sind noch nicht ausreichend. Weitere Schritte einer nachhaltigen Verkehrspolitik müssen folgen, um die Lebensqualität in den städtischen Ballungsgebieten und den ländlichen Räumen zu verbessern sowie unsere Umwelt- und Klimaschutzziele zu erreichen.

C. Grüne Weichenstellungen für die zweite Hälfte der Legislaturperiode

Grüne Verkehrspolitik kann sich nicht darauf beschränken, das Autofahren zu verteuern. Gleichzeitig müssen die Öffentlichen Verkehrssysteme und innovative Mobilitätsangebote als Alternativen ausgebaut und attraktiver gemacht werden. Unverzichtbar dafür sind aus bündnisgrüner Sicht die folgenden Maßnahmen.

1. Die **schrittweise Steigerung des Investitionsanteils Schiene** mit dem Ziel einer Angleichung an den Straßenbauetat wurde im Koalitionsvertrag vereinbart und am 3. Nov. 1999 per Kabinettsbeschluss bekräftigt. Diese vereinbarte Dynamik muss sich in den Haushaltsplänen und in der mittelfristigen Finanzplanung nachvollziehbar wiederfinden. Sie muss auch zu einer Absenkung der Trassenpreise führen, die derzeit als Schienenmaut die Bahn im Vergleich zum mautfreien Straßenverkehr belasten.
2. Um Chancengleichheit für die Bahn herzustellen, muss die **Bahn von steuerlichen Benachteiligungen entlastet werden**, die eklatante Wettbewerbsverzerrungen darstellen. Im Flugverkehr und bei der Binnenschifffahrt gibt es bis heute noch keine Mineralölbesteuerung, im grenzüberschreitenden Luftverkehr keine Mehrwertsteuer. Konkret müssen daher - wie in sämtlichen europäischen Ländern - auch für deutsche Bahnen die Mineralölsteuer und die Mehrwertsteuer im Personenfernverkehr und Güterverkehr

halbiert werden. Dadurch wird die DB mit rund 800 Mio DM pro Jahr steuerlich entlastet und kann entsprechend ihre Transportpreise senken.

Steuerentlastungen dieser Größenordnung sind spätestens mit Einführung der Lkw-Maut möglich, die nach dem Vorschlag der unabhängigen Fachkommission pro Jahr 4 bis 5 Mrd DM an zusätzlichen Staatseinnahmen bringt. Sie liegen auch in der Logik der Bahnreform von 1994: Schon damals hat die Regierungskommission die Herstellung vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern als Voraussetzung für den Erfolg der Bahnreform bezeichnet.

Um einen fairen Wettbewerb verschiedener Eisenbahnunternehmen untereinander zu sichern, sind die Vergabe von Trassen und die Trassenpreisbildung durch eine unabhängige Regulierungsinstanz zu überwachen.

3. Der **Erhalt und die Modernisierung des Nebennetzes** der Bahn, das vor allem dem Nahverkehr in der Fläche dient, muss gesichert werden. Die Finanzierung von Nahverkehrsprojekten muss – wie bei Fernverkehrsmaßnahmen – künftig durch Baukostenzuschüsse statt durch zinslose Darlehen erfolgen. Zusätzliche Anreize zur Eigenbeteiligung der kommunalen und der Landesebene am Schienenausbau im Nahverkehr muss ein projektbezogener Förderweg analog dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) schaffen.

Die Übertragung von Nebenstrecken an Dritte im Sinne einer Regionalisierung von Nebennetzen muss geknüpft sein an eine Sicherstellung der Sanierung der Strecken gemäß der gesetzlichen Verantwortung des Bundes. Für die Übertragung hinderliche gesetzliche Regelungen müssen geändert werden.

Als Grundlage für entsprechende Maßnahmen liegt ein Positionspapier der grünen Bundestagsfraktion vor. Sie sind umso notwendiger angesichts der kritischen wirtschaftlichen Situation, in der sich das Bundesunternehmen DB AG u.a. wegen explodierender Kosten bei Großprojekten (Frankfurt-Köln, Knoten Berlin) befindet. Sie liegen auch im Interesse des Bundes, denn eine weitere Neuverschuldung der DB AG oder gar ein Scheitern der Bahnreform mit allen sozialen Folgen würde letztlich den Bundeshaushalt umso höher belasten.

4. Die im Koalitionsvertrag vereinbarte **„Qualitätsoffensive“ für den ÖPNV**, aber auch die aktuelle rechtliche und finanzielle Entwicklung bei den kommunalen Verkehrsbetrieben erfordern eine umfassende Reform des ÖPNV mit dem Ziel der Sicherung und Verbesserung des Angebotes. Dazu gehören folgende Schritte:
- a) eine Reform des Rechtsrahmens (Personenbeförderungsgesetz) mit dem Ziel, einen geordneten, politisch gestalteten Wettbewerb zu ermöglichen zugunsten von Qualitätsverbesserung, Kostensenkung, aber auch angemessener sozialer Standards für die Beschäftigten;
 - b) eine Reform des Finanzierungssystems mit dem Ziel, anstelle der heutigen „Töpfchenwirtschaft“ zu einem effizienteren Einsatz öffentlicher Mittel zu kommen;
 - c) eine vorzeigbare Anschubfinanzierung für die Ausweitung bzw. Verbesserung des heutigen ÖPNV-Angebots. Die Gegenfinanzierung dafür sollte aus der verkehrspolitisch ohnehin sinnvollen Umwandlung/Absenkung der heutigen Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale erfolgen (s.a. Punkt 7).

1. Die Bundesregierung muss auf EU-Ebene ihre Initiativen zur Einführung einer **Klimaschutzabgabe auf Flugtreibstoffe** verstärken, die praktisch wie die im Koalitionsvertrag vereinbarte Kerosinsteuer wirkt. Dies ist erklärtermaßen auch der Weg, den die EU-Kommission vorschlägt, um Klimaschutz im Luftverkehr voranzubringen bzw. ein Stück Steuergerechtigkeit im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern herzustellen. Ein detaillierter und juristisch fundierter Vorschlag dazu liegt als Gutachten im Auftrag der grünen Bundestagsfraktion vor und wird mit den zuständigen Ministerien beraten.
2. Die laufende Generalüberarbeitung des Bundesverkehrswegeplans muss zu einer **Neuorientierung in der Verkehrswegeplanung** entlang den Leitmotiven Umweltverträglichkeit und Bezahlbarkeit führen. Eine ungeprüfte Übernahme sämtlicher planfestgestellten Altprojekte in den neuen Plan kommt nicht in Frage, da dies faktisch das Inkrafttreten einer neuen Planung um Jahre hinausschieben würde.
3. In den Städten mit ihrer wachsenden Zersiedelung im Umland zeigt sich exemplarisch die Wechselwirkung zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Siedlungsplanung kann Verkehr verursachen oder vermeiden – Verkehrspolitik kann Zersiedelung fördern oder aufhalten. Gegenwärtig wird die Abwanderung aus den Städten steuerlich mit einer hohen Kilometerpauschale belohnt, wodurch der Druck auf weiteren Straßenbau wächst. Die Umwandlung in eine **verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale**, die wir im Koalitionsvertrag vereinbaren konnten, muss hingegen dafür sorgen, dass die Nutzung des ÖPNV und arbeitsplatznäheres Wohnen nicht länger steuerlich benachteiligt werden.
4. Die **Ausweisung und Ausweitung von innerörtlichen Tempo-30-Zonen** muss erleichtert und forciert werden. Künftig sollen Städte und Gemeinden darüber entscheiden. Aufwendige bauliche Maßnahmen sollen nicht mehr notwendig sein. In diesem Zusammenhang haben wir auch Vorschläge eingebracht, wie die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert werden können.
5. Das **Fahrrad** braucht eine Förderung als gleichwertig anerkanntes Verkehrsmittel. Als erster Schritt wurde von der Bundesregierung der erste Fahrradbericht vorgelegt, dem jetzt ein nationaler Radverkehrsplan folgen muss. Wir haben dafür gesorgt, daß im Sommer 2000 erstmalig eine Anhörung zum Thema Fahrrad im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages stattfinden wird. Die Ergebnisse werden in einer Initiative der Koalitionsfraktionen zusammengefasst, die eine Verbesserung der rechtlichen Regelungen für den Radverkehr zum Ziel hat.
6. Bei aller Bemühung um Verkehrsvermeidung und –verlagerung: Das Auto wird auf absehbare Zeit als Garant individueller Mobilität eine beherrschende Rolle spielen, besonders im ländlichen Raum, wo das ÖV-Angebot noch dürftig ist. Umso notwendiger sind neben einem Ausbau des ÖPNV auch Innovationen in der Automobiltechnik, die den Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen senken. Auch der technologische Fortschritt im Bereich der Antriebstechnologien ist grün.

Es ist daher von großer Bedeutung, dass durch die Ökosteuer weiterhin ein finanzieller Anreiz zu einer spritsparenden Fahrweise, aber auch zur beschleunigten Einführung einer Motorengeneration mit niedrigem Verbrauch gegeben wird.

Neben der **forcierten Markteinführung des 3-Liter-Autos** muss die Entwicklung und Einführung umweltverträglicher Antriebe verbessert werden. Mit der . Perspektive von Null-Emission-Autos bzw. CO₂-neutralen Treibstoffen sind verschiedene Entwicklungslinien verbunden, insbesondere Wasserstoffantrieb in der Brennstoffzelle oder im Verbrennungsmotor, Treibstoff aus Biomasse und Biogas und Strom für Elektrofahrzeuge. Voraussetzung ist dabei die Erzeugung aus erneuerbaren Energien. Die Vision des emissi-

onsfreien Autos, das **"Fahren mit der Sonne"** wird bereits in Pilotprojekten deutscher Automobilhersteller getestet. Dies deckt sich mit unserem Anliegen, neue Arbeitsplätze durch umwelttechnische Innovationen zu schaffen und entsprechende Exportmärkte zu erschließen. Zur weiteren Erforschung und zügigen Anwendung von sauberen Antriebstechnologien bei Straßen-, Schienen- und Luftfahrzeugen muss die Politik unterstützend tätig werden.

Die hier aufgeführten Maßnahmen sind ohne Alternative. Sie stellen auch Beiträge zum Klimaschutzprogramm der Bundesregierung dar, das gerade im CO₂-Problembereich Nummer 1, nämlich im Verkehr, einen substanziellen Beitrag leisten muss. Sie verbinden als überfällige Kurskorrekturen die Garantie von Mobilität mit der Beachtung der verfügbaren öffentlichen Finanzmittel und mit dem wirksameren Schutz von Mensch und Umwelt. Eine rot-grüne Bundesregierung muss alles unternehmen, um diesem Anspruch gerecht zu werden.

D. Längerfristige Perspektiven

Deutschland ist das einzige Land ohne generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen. Im Rahmen der europäischen Harmonisierung sollte baldmöglichst eine entsprechende Regelung in Deutschland eingeführt werden.

Um den Erfolg der Bahnreform nachhaltig zu gewährleisten, muss auch ein fairer Wettbewerb auf der Schiene garantiert werden. Deshalb kann das Streckennetz auf die Dauer nicht als Monopol beim Unternehmen DB verbleiben, das zugleich selbst Verkehrsbetrieb ist und als solcher in Konkurrenz zu anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen steht. Eine Ausgliederung des Netzes muss die im Grundgesetz festgehaltene öffentliche Verantwortung für die Bahninfrastruktur sicherstellen. Dies bedeutet nicht die Rückkehr zur Staatsbahn. Die Bewirtschaftung des Netzes soll durchaus durch private Unternehmen erfolgen, die Eigentümerische Verantwortung aber in der öffentlichen Hand verbleiben.

E. Novellierung des Fluglärmsgesetzes

Der Bundesumweltminister hat am 17.2. d.J. ein Eckpunktepapier zur Novellierung des Fluglärmsgesetzes vorgelegt.

Die Bundesdelegiertenkonferenz begrüßt das erklärte Ziel, die Lärmbelastungen durch Fluglärm auf Werte unter 65 dB(A) tags und unter 55 dB(A) nachts zu senken. Insbesondere die Modernisierung des Ermittlungsverfahrens für die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels durch Angleichung an internationale Standards ist ein Schritt in die richtige Richtung, die gesundheitsgefährdenden Wirkungen von Fluglärm angemessener zu beurteilen. Die längst überfällige Gleichstellung von militärischen und zivilen Flugplätzen wird endlich in Angriff genommen. Durch die vorgeschlagene Festlegung abgesenkter Grenzwerte für die Schutzzone 1 von 60 dB(A) (derzeit ab 75) und für die Schutzzone 2 von 55 dB(A) (derzeit ab 67) wird den neueren Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung Rechnung getragen und den Flughäfen konkrete Auflagen zur Lärminderung gemacht.

Die BDK ist sich bewusst, dass diese Eckpunkte nur Mindeststandards zur Lärminderung vorgeben und längst nicht ausreichend sind. Sie fordert den Bundesverkehrsminister auf, sich den weitergehenden, berechtigten Forderungen der "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" nicht weiter zu verschließen. Insbesondere muss dem Schutz der Nachtruhe unbedingter Vorrang eingeräumt werden, weshalb durch ergänzende, konkrete Bestimmungen der § 29 b Luftverkehrsgesetz erweitert werden muss.

Die BDK fordert die Bundesregierung auf, baldmöglichst einen Gesetzentwurf in den Bundestag einzubringen, der die aktuellen Erkenntnisse über die gesundheitliche Schädlichkeit von Fluglärm berücksichtigt und für einen effektiven Schutz der Bevölkerung sorgt. Die überfällige Novellierung des untauglichen Fluglärmsgesetzes aus dem Jahre 1971, die durch die Vorgängerregierungen in sträflicher Weise vernachlässigt wurde, ist dringlich, damit endlich die Lärmbelastung der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens reduziert wird und alle Erweiterungs- und Neubauplanungen auf Grundlage dieser Gesetzeslage erarbeitet werden.

Die BDK von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bekräftigt den Beschluss der hessischen Landesmitgliederversammlung vom 4.12.1999 zum geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens, wo es u.a. heißt:

” Eine Erweiterung des Frankfurter Flughafens durch den Bau weiterer Bahnen über das bestehende Areal hinaus kommt für uns nicht in Frage und wird abgelehnt. Eine Ausweitung des Flugbetriebes durch bauliche Erweiterungen auf dem bestehenden Areal oder neue technische Systeme kann nur dann akzeptiert werden, wenn damit zugleich eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastungen für die Region erreicht wird. Die bestehenden Nachtflugbeschränkungen müssen deshalb zu einer nächtlichen Betriebsruhe (Nachtflugverbot) ausgebaut werden.”

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sind die einzige Partei, die in Hessen und auf Bundesebene gegen die Erweiterung des Frankfurter Flughafens kämpft und den Schutz von Menschen und Natur konsequent vertritt. Die Bundesregierung hat es in der Hand, durch die Novellierung des Fluglärmsgesetzes diesen Kampf zu unterstützen !