

Stand: 24.06.2026 11:10:38

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/4613

"CDA-Anflugverfahren prüfen - Steeper Approach darf CDA nicht verzögern"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/4613 vom 02.12.2014
2. Beschlussempfehlung mit Bericht 17/5715 des WI vom 05.02.2015
3. Plenarprotokoll Nr. 41 vom 26.03.2015
4. Beschluss des Plenums 17/6111 vom 14.04.2015
5. Plenarprotokoll Nr. 42 vom 14.04.2015



Antrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Dr. Hans Jürgen Fahn, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Günther Felbinger, Thorsten Glauber, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Alexander Muthmann, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

CDA-Anflugverfahren prüfen – Steeper Approach darf CDA nicht verzögern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene, gegenüber der Deutschen Flugsicherung (DFS) und dem Luftfahrtbundesamt dafür einzusetzen, dass umgehend geprüft wird, ob auf dem Flughafen Frankfurt und geeigneten Verkehrsflughäfen in Bayern das Continuous Descent Approach-Anflugverfahren (CDA) als grundsätzliches Standardlandeverfahren eingesetzt werden kann.

Die Prüfung solle Sicherheitsaspekte, die Auswirkungen hinsichtlich der Lärmbelastung und alle internationalen Erfahrungen beinhalten.

Die Ergebnisse der Prüfung sind dem Landtag zeitnah mündlich und schriftlich zu berichten.

Begründung:

Der Landtag hat im April 2014 dem Antrag Drs. 17/1177 einhellig zugestimmt, in dem gefordert wird, die Voraussetzungen für Fluglärmreduzierung durch das neue Verfahren „Steeper Approach“ zu schaffen. Diese Entscheidung soll mit diesem Antrag nicht in Frage gestellt werden. Steeper Approach ist nur eines von mehreren Anflugverfahren, die geeignet sind, Fluglärm zu reduzieren. Nach Aussagen der Deutschen Flugsicherung und externen Experten dürfte es noch viele Jahre dauern, bis die Voraussetzungen für Steeper Approach technisch und personell geschaffen sein könnten. Auf der ICANA (Intern. Konferenz Aktiver Schallschutz) in Frankfurt im Oktober 2013 wurde bei der Vorstellung dieser Anflugart von einem Zeitraum von acht bis zehn Jahren gesprochen. Die bayerischen Landkreise bzw. Großstädte und ihre Bürger dürfen jedoch nicht unnötig über einen derart langen Zeitraum dem anwachsenden Fluglärm ausgesetzt sein, der durch die aktuellen Standard-Anflugverfahren oder geplante modifizierte Anflugverfahren (MAR) der DFS verursacht wird.

Vielmehr sollte schnellstens das international standardisierte und praktizierte CDA-Verfahren umgehend im Regelbetrieb und nicht nur im Ausnahmefall („wenn der Flugverkehr dies zulasse“) eingesetzt werden. Laut Ian Jopson von der englischen Flugsicherung (NATS) wird CDA am weltweit zweitgrößten Flughafen in London Heathrow und an allen 15 großen Flughäfen in Großbritannien seit Jahren praktiziert, und zwar zu allen Tageszeiten, bei jedem Wetter und ohne Kapazitätseinschränkungen, und dieses Prinzip könne problemlos auf jeden Flughafen der Welt übertragen werden.

Bereits am 31. Mai 2012 berichtete die DFS auf www.airlines.de, dass es keine zahlenmäßige Vorgabe und auch keine zeitlichen Einschränkungen für CDA gebe. An zwei Testtagen habe sich gezeigt, dass das Verfahren machbar sei. In einer 18 bis 55 km vom Flughafen entfernten Zone kann es laut DFS zu Lärmreduzierungen um bis zu 5 Dezibel (dB(A)) kommen (d.h. eine Lärmpegelreduzierung von 43 Prozent). In Kombination mit einer Anhebung der Endanflughöhe würde das CDA-Anflugverfahren bereits jetzt eine großflächige Entlastung der Bürger von gesundheitsschädlichem Fluglärm bringen.

Die Einführung des CDA in Frankfurt ist eine hervorragende Möglichkeit, die Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm zu reduzieren und Sprit einzusparen, ohne andere mehr zu belasten.



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie

**Antrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl,
Dr. Hans Jürgen Fahn u.a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)**
Drs. 17/4613

CDA-Anflugverfahren prüfen - Steeper Approach darf CDA nicht verzögern

I. Beschlussempfehlung:

Ablehnung

Berichterstatter: **Dr. Hans Jürgen Fahn**
Mitberichterstatter: **Markus Blume**

II. Bericht:

1. Der Antrag wurde dem Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie federführend zugewiesen. Weitere Ausschüsse haben sich mit dem Antrag nicht befasst.
2. Der federführende Ausschuss hat den Antrag in seiner 26. Sitzung am 5. Februar 2015 beraten und mit folgendem Stimm-
ergebnis:
CSU: Ablehnung
SPD: Enthaltung
FREIE WÄHLER: Zustimmung
B90/GRÜ: Enthaltung
Ablehnung empfohlen.

Erwin Huber
Vorsitzender

sticht die andere Kommune aus. In einem anständigen Landesentwicklungsprogramm soll es so sein, dass von oben gut geplant wird, damit sich die Kommunen nicht gegenseitig die Mitte wegnehmen. Man könnte auch kannibalisierend sagen: Da brauchen wir einfach ein Landesentwicklungsprogramm, das in die richtige Richtung geht. In diese Richtung zielt auch unsere Kritik.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Stümpfig. – Herr Staatssekretär, bitte.

Staatssekretär Albert Füracker (Finanzministerium): Gerade darum wollen wir die Änderungen in der Weise vornehmen, dass wir sagen, interkommunale Gewerbegebiete werden bevorzugt. Gerade deswegen wollen wir auch ermöglichen, dass Kommunen selbst vor Ort entscheiden, ob man ein Gewerbegebiet braucht oder nicht. Wir sagen doch nicht, dass jede Gemeinde jetzt ein Gewerbegebiet ausweisen muss. Wenn ich bei einer Gemeinde bin und der Bürgermeister mir sagt, er habe einen Unternehmer, der investieren möchte, und er habe auch eine Autobahnausfahrt, allerdings verbiete es das LEP, an dieser Autobahnausfahrt den Unternehmer investieren zu lassen. Also muss er den in die Nachbargemeinde oder Gott weiß wohin schicken.

Meine Damen und Herren, das ist nicht kommunale Selbstverwaltung in dem Sinne, wie wir sie uns vorstellen. Deswegen wollen wir landesplanerische Ansiedlungen ermöglichen, wobei an Autobahnausfahrten auch in Zukunft das Fachrecht gelten wird. Es ist sonnenklar, wenn man im Landesentwicklungsprogramm ermöglicht, dass eine Autobahnausfahrt mit einem Gewerbegebiet versehen wird, wird dennoch im Genehmigungsverfahren geprüft werden, ob an dieser Stelle nicht in irgendeiner Form ein besonders schützenswertes Tier lebt oder sich ein Moorgebiet oder sonst was befindet. Deswegen wird mit der Änderung im LEP noch lange nicht automatisch bewirkt, dass Gewerbegebiete entstehen, sondern es kann in rein kommunaler Selbstverantwortung in geeigneter Weise dort geschehen, wo es notwendig ist.

Auf Vorrat Gewerbegebiete auszuweisen, wird sowie so immer schwieriger, weil man dafür die Flächen gar nicht bekommt. Dort, wo Sie das thematisieren, im Fall von InterFranken, war meiner Kenntnis nach die Frage des Lärmschutzes der Hauptgrund, warum das Gericht es versagt hat, und nicht wegen des Flächenverbrauchs, nicht wegen des Anbindegebots und nicht wegen des Landesentwicklungsprogramms. Das zeigt, dass wir offensichtlich im fachrechtlichen Bereich nach wie vor sehr genau hinschauen. Deswegen

noch einmal: Minister Söder hat nichts anderes vor als diese Kleinigkeiten, die ich jetzt erwähnt habe. Deswegen bitte ich, korrekt zu zitieren, korrekt zu argumentieren. Die Angelegenheit Himmelkron eignet sich in keiner Weise für die Frage: Wie entwickeln wir unser LEP weiter?

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Staatssekretär. – Liebe Kolleginnen und Kollegen, weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen nun zur Abstimmung. Der federführende Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie empfiehlt die Ablehnung des Antrags. Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Antrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die SPD. Gegenstimmen bitte! Das ist die CSU und eine Gegenstimme der SPD. – Enthaltungen? – Die FREIEN WÄHLER. Damit ist dieser Antrag abgelehnt.

Ich gebe jetzt das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Eberhard Rotter und anderer und Fraktion (CSU) betreffend "Erfolgreiche bayerische Wohnraumförderung fortsetzen", Drucksache 17/5884, bekannt. Mit Ja haben 76, mit Nein haben 56 Abgeordnete gestimmt, keine Stimmenthaltungen. Damit ist der Dringlichkeitsantrag angenommen.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 4)

Wir haben jetzt noch zwei offene Tagesordnungspunkte: aus dem Tagesordnungspunkt 8 zwei hochgezogene Anträge. Das ist der Antrag Drucksache 17/4613 und der Antrag Drucksache 17/4714. Im Einvernehmen mit allen Fraktionen teile ich Ihnen mit, dass diese Anträge auf die nächste Plenarsitzung nach den Osterferien verschoben sind.

Damit ist auch dieser Tagesordnungspunkt für heute erst einmal erledigt, und damit sind wir auch am Ende der Tagesordnung.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich wünsche Ihnen allen eine gute Zeit, ein frohes Osterfest und vor allen Dingen gute Erholung. Bitte denken Sie daran, dass die zwei Wochen, die jetzt kommen, keine Info-Wochen sind, sondern echte freie Wochen. Gönnen Sie sich deshalb auch ein bisschen Erholung und nutzen diese zwei Wochen nicht nur zum Arbeiten. Wenn Sie in Urlaub fahren, wünsche ich Ihnen eine gute Zeit. Kehren Sie heil zurück. Allen, die jetzt noch krank sind, wünsche ich, dass sie die Zeit zur Genesung



Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Antrag der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Dr. Hans Jürgen Fahn, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Günther Felbinger, Thorsten Glauber, Eva Gottstein, Joachim Harnisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Alexander Muthmann, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Drs. 17/4613, 17/5715

CDA-Anflugverfahren prüfen – Steeper Approach darf CDA nicht verzögern

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote

Abg. Dr. Hans Jürgen Fahn

Abg. Berthold Rüth

Abg. Bernhard Roos

Abg. Thomas Mütze

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Ich rufe nun **Tagesordnungspunkt 21** auf:

Antrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Dr. Hans Jürgen Fahn u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

**CDA-Anflugverfahren prüfen - Steeper Approach darf CDA nicht verzögern
(Drs. 17/4613)**

Ich eröffne die Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt nach der Geschäftsordnung 24 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion.

Der erste Redner ist Herr Kollege Dr. Fahn. Bitte schön, Herr Dr. Fahn. – Herr Dr. Fahn, bitte fliegen Sie zum Pult!

Dr. Hans Jürgen Fahn (FREIE WÄHLER): Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Wir wollen, dass sich die Lebensqualität der Bürger am bayerischen Untermain erhöht.

(Thomas Kreuzer (CSU): Bloß da oder in ganz Bayern?)

Wir wollen, dass die Lärmbelastung für die Bürger spürbar sinkt. Wie sieht die Realität aus? – Ich beziehe das auf den Untermain. Herr Kollege Kreuzer, selbstverständlich wollen wir das für ganz Bayern.

(Harry Scheuenstuhl (SPD): Auch für Memmingen?)

Die Zahl der Überflüge hat zugenommen. Bei einer Station im Kahlgrund wurde eine Zunahme von 3.325 auf 4.600 im Jahr 2014 gemessen. Das ist eine Zunahme um fast 40 %. Wir haben eine sogenannte Beschwerdestatistik. Hier zeigt sich, dass die Beschwerden über den Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet von 2,7 Millionen im Jahr 2013 auf 3,2 Millionen im Jahr 2014 zugenommen haben. Am Untermain haben vor allem die Gemeinden Großostheim, Haibach und Mömbris die größten Zunahmen zu ver-

zeichnen. Das ist ein Beweis dafür, dass im Moment zu wenig getan wird, um die Lärmbelastung der Bürger am Untermain spürbar zu reduzieren.

Hier besteht Handlungsbedarf. Deshalb haben wir unseren Antrag eingebracht. Beim herkömmlichen Anflugverfahren wird in einer geringen Höhe geflogen, sagen wir in 1.300 Meter. Das Flugzeug liegt dabei waagrecht. Genau das führt zu der großen Lärmbelastung in niedriger Höhe. Das muss sich ändern. Die Deutsche Flugsicherung hat im letzten Jahr eine neue Flugroute vorgeschlagen. Dadurch wurden zwar einige Gemeinden entlastet, aber andere Gemeinden stärker belastet, sodass die Gesamtsituation gleich geblieben ist und weiterhin unbefriedigend war.

Deswegen haben sich sieben Bürgermeister engagiert, von denen fünf der CSU und zwei den FREIEN WÄHLERN angehören. Diese Bürgermeister haben sich zusammengetan und an die Deutsche Flugsicherung geschrieben, um die Einführung des Sinkflugverfahrens, des CDA-Verfahrens, zu erreichen. Bei diesem Verfahren fliegen die Flugzeuge möglichst hoch, relativ waagrecht und kommen erst relativ spät, kurz vor Frankfurt, herunter. Damit könnte die Lärmbelastung am bayerischen Untermain reduziert werden. Hierbei handelt es sich um ein international angewandtes Flugverfahren, das wegen des steileren Anflugwinkels zur geringsten Lärmbelastung führt.

Die sieben Bürgermeister haben den Brief an die Deutsche Flugsicherung im Jahr 2014 geschrieben. Interessanterweise haben sie darauf nicht einmal eine Antwort bekommen. Sie haben sich von der Deutschen Flugsicherung nicht ernst genommen gefühlt. Dieses Verhalten der Deutschen Flugsicherung haben sie berechtigterweise als arrogant bezeichnet. Sie haben deshalb am 16. März 2015 noch einmal nachgelegt. Deshalb passt unser Antrag heute sehr gut. Sogar das Bayerische Fernsehen hat darüber berichtet.

Jetzt haben die Bürgermeister eine nichtssagende Antwort bekommen. Darin wurde ausgeführt, das CDA-Verfahren sei eingeführt, aber nur, wenn die Verkehrslage dies zulasse. Das ist Blablabla. Das ist alles und nichts zugleich. Deswegen fordern wir

eine Prüfung, ob dieses Verfahren bei jeder Verkehrslage angewandt werden kann. In England wird das CDA-Verfahren nämlich an 15 Flughäfen auch bei schlechtem Wetter angewandt. Warum soll es bei uns am Untermain nicht möglich sein, dieses Verfahren einzuführen? - Das CDA-Verfahren wird von erfahrenen deutschen Flugkapitänen auch an deutschen Flughäfen für sofort einsetzbar gehalten, ohne dass dafür ein zusätzlicher technischer Aufwand erforderlich wäre. Mit diesem Verfahren gibt es keine neuen Belastungen, sondern dieses Verfahren entlastet alle Bürger. Deshalb wollen wir, dass dieses Verfahren eingeführt wird.

Wir hatten dieses Thema bereits im Wirtschaftsausschuss. Ein Vertreter des Wirtschaftsministeriums hat damals ausgeführt, bei hoher Verkehrsdichte und ungünstiger Wetterlage könnte dieses Verfahren nicht eingesetzt werden. Dann wäre dieses Verfahren aber auch kein Standardverfahren. Ein Standardverfahren muss bei jeder Wetterlage angewandt werden können. Wir glauben daher, dass die Bürgermeister der am stärksten betroffenen Gebiete recht haben, wenn sie dieses Verfahren fordern. Die Bürgermeister sind Vertreter der Bürger. Sie werden angesprochen. Die Bürger beschweren sich, wie das aus der Beschwerdestatistik hervorgeht.

Die Politik ist daher gefordert, sich im Bayerischen Landtag bei diesem Thema zu engagieren. Wir haben nur einen Prüfantrag eingebracht. Es soll geprüft werden, ob das CDA-Verfahren bei jeder Verkehrslage und auch bei ungünstigen Wetterlagen angewandt werden kann. Experten haben uns gesagt, dass dies möglich sei. Wir haben deshalb diesen Antrag eingebracht und hoffen auf Ihre Zustimmung.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Dr. Fahn. – Unser nächster Redner ist Herr Kollege Rüth. Bitte, Herr Rüth.

Berthold Rüth (CSU): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Deutschland wetteifert jedes Jahr mit China und den USA um den Titel des Exportweltmeisters. Es gibt viele Gründe, warum Deutschland ganz vorne steht. Zu nennen

sind unsere hervorragenden Produkte und unsere tollen Firmen. Diese Firmen sind global und international gut aufgestellt. Ganz entscheidend ist aber auch unsere Infrastruktur, die Straßen, die Schiene, die Autos, aber auch die Flugzeuge und die Flughäfen. Es freut mich, dass wir heute einmal nicht über München reden, sondern über Frankfurt; denn Otto Wiesheu hat früher immer gesagt: Bayern hat zwei internationale Flughäfen, nämlich München und Frankfurt.

(Thomas Kreuzer (CSU): Memmingen!)

Die Region des bayerischen Untermaines hängt ganz stark am Flughafen Frankfurt dran. Der Flughafen Frankfurt ist der größte Frachtflughafen Europas. Pro Jahr werden dort 2,1 Millionen Tonnen an Gütern versendet. In der Region Bayerischer Untermain leben 370.000 Menschen, und dort profitieren viele Menschen von diesem Flughafen. Am Flughafen Frankfurt arbeiten 80.000 Menschen. Der Flughafen Frankfurt ist damit die größte deutsche Arbeitsstätte. Früher waren Chemieunternehmen wie Bayer und BASF die größten Arbeitsstätten in Deutschland. Deren Größe geht zurück, während der Frankfurter Flughafen wächst. Es gibt weitere 25.000 Beschäftigte im Raum Frankfurt, deren Arbeitsplätze von diesem Flughafen direkt abhängen. Lieber Kollege Fahn, das sind die Fakten, und wir müssen sie heute einmal in Erinnerung rufen.

(Beifall bei der CSU)

Herr Kollege Fahn, wenn Sie heute schon die Heimatzeitung "Main-Echo" gelesen haben, haben Sie gesehen, dass der stellvertretende Chefredakteur Morhart einen Kommentar geschrieben hat, in dem er ausführt: Die Konkurrenz der Region Frankfurt sind Paris, London und Shanghai. – Er wollte damit ausdrücken, dass wir die Verhältnisse ein bisschen globaler betrachten müssen.

Viele Firmen in dieser Region leben vom Flughafen Frankfurt. Ich nenne die Firmen DHL, Logwin und DPD. Lieber Kollege Fahn, in Großwallstadt - den Namen kennen viele von Ihnen – gibt es eine Firma, die ganz stark von diesem Flughafen abhängig ist und Kontaktlinsen herstellt. Es handelt sich um die Firma Alcon. Sie gehört zu dem

Schweizer Pharma-Multiunternehmen Novartis. Alcon garantiert den Kunden: Wenn Sie bei uns eine Kontaktlinse bestellen, ist sie innerhalb von 24 Stunden ausgeliefert. Wer heute bei uns um 16.00 Uhr eine Linse aus Stockholm bestellt, hat sie morgen um 16.00 Uhr. – Das ist deshalb möglich, weil der Flughafen Frankfurt hervorragend angebunden ist. Er ist für die Region sehr wichtig.

Meine Damen und Herren, natürlich hat dieser Flughafen wie alle anderen Flughäfen auch Auswirkungen auf das Umland. Aber wir müssen uns schon darüber klar werden, dass der Flughafen Frankfurt auch dazu da ist, den Wohlstand und die wirtschaftliche Sicherheit der Menschen bei uns zu gewährleisten.

Es gibt eine Allianz für Lärmschutz. Darin sind die Lufthansa, der Flughafenbetreiber Fraport, die Stadt und die Region Frankfurt und einige andere, kleine Akteure zusammengeschlossen. Diese Allianz verfügt über einen Etat von 330 Millionen Euro. Mit diesem Etat werden Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt, beispielsweise passiver Lärmschutz, lärm-dämmende Fenster und andere Maßnahmen an Gebäuden. Zugleich hat die Lufthansa für die nächsten Jahre ein Budget von 17 Milliarden Euro, mit dem sie lärmärmere und kerosinsparende Flugzeuge kaufen kann. Man geht davon aus, dass solche Flugzeuge 30 % weniger Lärm verursachen. Und nicht nur die Lufthansa modernisiert und investiert, sondern auch alle anderen Fluggesellschaften. Außerdem haben die Fluggesellschaften eine Flughafengebühr für die Flugzeuge zu zahlen, die sich am Lärm und dem Kerosinverbrauch orientiert. Es liegt also schon im eigenen Interesse der Fluggesellschaften, dass sie lärmärmere und kerosinsparende Flugzeuge haben, mit denen sie dort landen.

Auch für die Kollegen der CSU vom Bayerischen Untermain ist dieses Thema ein sehr wichtiges. Schon im Januar 2012 hatte der Ministerpräsident Horst Seehofer in Aschaffenburg ein Gespräch mit der dortigen Initiative gegen Fluglärm. Wir waren bei Fraport. Wir hatten ein Gespräch mit dem Kollegen Winter und dem Kollegen Bausback. Wir haben die CargoCity Frankfurt besichtigt. Wir waren bei der Deutschen Flugsicherung. Wir haben uns mit unseren hessischen Landtagskollegen unterhalten. Wir haben

immer wieder den Kontakt dorthin gesucht. Daher glaube ich schon, dass wir von der CSU hier sehr viel gemacht haben.

(Volkmar Halbleib (SPD): Was war das Ergebnis dieser Gespräche?)

Auch der Wirtschaftsminister Zeil war damals auf Vermittlung von Karsten Klein in Aschaffenburg. Wir haben uns sehr stark um dieses Thema gekümmert.

Die Ergebnisse sind ganz klar: CDA ist seit Herbst 2013 eingeführt. Es ist möglich in Frankfurt, in Nürnberg und in München, meine Damen und Herren. Das ist Fakt. Wir haben einen Vertreter Bayerns in die Lärmschutzkommission geschickt. Die Stimme des Freistaats Bayern wird gehört. Das sind ganz konkrete Ergebnisse, die erreicht worden sind.

(Beifall bei der CSU)

Der Kollege Fahn fordert immer: Das CDA-Verfahren muss ein gängiges Verfahren werden. – Dieses Verfahren ist abhängig von der Wetterlage und davon, dass ein entsprechender horizontaler und vertikaler Abstand eingehalten werden kann. Wenn es viel Verkehr gibt und der Abstand nicht eingehalten werden kann, kann das Verfahren in dieser Situation nicht angewandt werden. Bei Flugzeugen, meine Damen und Herren, geht es nämlich einzig und allein um das Thema Sicherheit. Ob das Verfahren angewandt werden kann, hängt auch von der Frage ab, wie viele Flugzeuge in der Luft sind und ob es sich um langsame oder um schnelle Flugzeuge handelt. All das muss man berücksichtigen. - Der Vergleich mit London Heathrow, meine Damen und Herren, ist schon mehr als gewagt.

Eines haben die Kollegen von den FREIEN WÄHLERN bei ihren Anträgen und Anfragen zu dem Thema vergessen. Sie sprechen immer nur vom Anflug; ich habe noch nie etwas vom Abflug gehört. Dazu liefere ich Ihnen eine schematische Darstellung.

(Der Redner veranschaulicht seine Ausführungen mit Gesten)

In London Heathrow kommen die Flugzeuge so runter, und die startenden Flugzeuge fliegen so unter ihnen hindurch. In Frankfurt verhält es sich schematisch dargestellt so: Die landenden Flugzeuge fliegen runter, und die startenden Flugzeuge fliegen schnell hoch und steil weg und drehen ab. Das ist der Unterschied zwischen London Heathrow und Frankfurt. Man kann diese Flughäfen gar nicht vergleichen. Wenn es in Frankfurt so wäre wie in London Heathrow, würden die startenden Flugzeuge lange in geringer Höhe bleiben und enormen Lärm verursachen. Lieber Kollege Fahn, daher passt das alles nicht zusammen.

(Lachen bei der SPD, den FREIEN WÄHLERN und den GRÜNEN – Zuruf der Abgeordneten Isabell Zacharias (SPD))

- Frau Kollegin Zacharias, ich kann es gerne wiederholen: In London Heathrow fliegen die landenden Flugzeuge so ein, und die startenden Flugzeuge fliegen unter ihnen so hindurch. In Frankfurt fliegen die startenden Flugzeuge vorher hoch. Das sind einfach Fakten.

Sie müssen auch sehen, dass die Frage des Flugverfahrens eine Definitionsfrage ist. Herr Kollege Fahn, Sie sprechen immer von der ICAO. Die ICAO hat dieses Verfahren definiert. Es wird in London anders angewandt als bei uns.

Ich will Ihnen eines sagen, meine Damen und Herren: Ich vertraue ganz fest auf die Fluggesellschaften. Sie wollen Energie sparen und umweltfreundlich fliegen, und die Flugzeuge müssen sicher landen. All das liegt im eigenen Interesse der Gesellschaften.

Herr Kollege Fahn, Sie zitieren die Bürgermeister. In dem Presseartikel steht deren Aussage: Wir sind keine Gegner des Flughafens. – Das steht darin ganz klipp und klar, lieber Kollege Fahn.

Ich möchte zum Ausdruck bringen: Wir kümmern uns um das Thema, wir sorgen uns um die Nöte der Menschen vor Ort. Aber wir müssen auch erkennen, dass der Frank-

furter Flughafen für die Region wichtig ist. Wir müssen uns zu diesem Flughafen positiv äußern.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Kollege Rüth, für diese anschaulichen Ausführungen, die, wie Sie selbst gemerkt haben, die Kollegen und Kolleginnen sehr motiviert haben; ich danke dafür. – Zu einer Zwischenbemerkung hat sich der Kollege Fahn gemeldet. Bitte schön, Herr Fahn.

Dr. Hans Jürgen Fahn (FREIE WÄHLER): Bei diesem komplizierten Thema ist es ganz wichtig, dass man es anschaulich vorführt, damit es jeder insgesamt versteht. Deswegen hat es der Kollege Rüth schon richtig gemacht. Den ersten zwei Dritteln seines Vortrags stimme ich völlig zu. Auch wir sind für den Flughafen und die Arbeitsplätze; da gibt es überhaupt keinen Dissens. Wir sind aber auch für die Bürger, die von dem Lärm belastet sind. Diese Lärmbelastung wollen wir reduzieren. Wir sprechen nicht von dem Flughafen London Heathrow; wir wissen, dass die Verhältnisse dort anders sind.

(Dr. Paul Wengert (SPD): Da gibt es einen unterirdischen Start! – Heiterkeit bei der SPD)

Es gibt in Großbritannien aber 14 andere Flughäfen, in denen so wie in Frankfurt geflogen wird. Warum soll das Verfahren nur bei einer bestimmten Verkehrsdichte möglich sein? – Uns wurde versichert, dass es an 15 Flughäfen in Großbritannien funktioniert. London Heathrow lasse ich dabei außer Acht. Das muss dann auch hier klappen. Wir haben ausrechnen lassen, dass die Lärmbelastung, Herr Kollege Rüth, um 55 % reduziert wird, wenn die Flugzeuge beim Anflug nicht 1.300, sondern 2.600 Meter hoch fliegen. Das müsste doch auch in Ihrem Sinn sein. Die Bürgermeister, auch die Bürgermeister von der CSU, haben sich etwas dabei gedacht. Selbstverständlich sind sie für den Flughafen und die Arbeitsplätze, jedoch ebenfalls für die Bürger, die sie vertreten. Deswegen haben sie sich schon zweimal beschwert und das

CDA-Verfahren gefordert. Viele Bürgermeister, auch die Bürgermeister der CSU, haben sich etwas dabei gedacht.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Herr Rüth, bitte schön.

Berthold Rüth (CSU): Herr Kollege Fahn, Sie sagen immer, dass Ihre Aussagen bestätigt wurden. Vielleicht können Sie den Namen der Person, die Ihnen das bestätigt hat, nennen und zu Protokoll geben. Dafür wäre ich Ihnen sehr dankbar. Nennen Sie den Namen der Person, die Ihnen das bestätigt hat.

Meine Damen und Herren, das CDA- und das CDO-Verfahren sind möglich. Das müssen Sie sich so vorstellen: Ein Flugzeug hat eine Reishöhe. Wenn das Flugzeug seine Reishöhe verlässt, wird es 22 Kilometer vor dem Anflug von einem ILS-Strahler erfasst und automatisch geleitet. In Frankfurt gibt es die Möglichkeit, in einem Winkel von 3,2 Grad einzufiegen. In München und Nürnberg geht das nicht; dort ist ein Winkel von 3 Grad erforderlich. Daran muss gearbeitet werden. Deswegen haben wir einen Antrag für das neue Verfahren "Steeper Approach" gestellt, damit die Flugzeuge noch steiler einfliegen können. Mit "Steeper Approach" fliegen die Flugzeuge in einem Winkel von 4,49 Grad ein. Somit fliegen sie höher und fliegen steiler ein. Das ist jedoch noch ein Weg, der gegangen werden muss, weil man dafür bestimmte Flugzeugtypen benötigt.

Herr Kollege Fahn, Sie sollten kapieren, worüber Sie reden.

(Beifall bei der CSU – Dr. Hans Jürgen Fahn (FREIE WÄHLER): Ich weiß es!)

Das CDA- und das CDO-Verfahren sind in München, Nürnberg und Frankfurt offiziell zugelassen. Es gibt ein Luftfahrthandbuch, das weltweit regelt, nach welchem Verfahren der Pilot einfliegen kann. Wenn der Pilot einfliegt, nimmt er Kontakt zum Tower und zu den Fluglotsen auf. Schließlich wird festgelegt, wie er fliegt. In aller Regel kann das CDA- oder das CDO-Verfahren angewendet werden, sofern die vertikalen und horizontalen Abstände eingehalten werden können, die Abstände zu den anderen Flug-

zeugen passen und das Wetter gut ist. Meine Damen und Herren, nur darum geht es. Die Anwendung dieser Verfahren ist im eigenen Interesse der Fluggesellschaften, weil damit Kerosin eingespart wird.

Im November des Jahres 2013 wurde der Kerosinverbrauch von 191 Flugzeugen gemessen. Diese Flugzeuge sind nach dem CDA- oder dem CDO-Verfahren eingeflogen und haben 6,4 Tonnen weniger Kerosin verbraucht. Zwar ist die Menge nicht berauschend, aber immerhin bemerkenswert.

Herr Fahn, die Namen der Experten haben Sie immer noch nicht genannt.

(Dr. Hans Jürgen Fahn (FREIE WÄHLER): Die Namen kann ich Ihnen nennen, kein Problem!)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Nein, das können Sie nicht, weil die Redezeit eigentlich schon abgelaufen ist. Vielen Dank, Herr Rüth.

(Beifall bei der CSU)

Die nächste Wortmeldung kommt von Herrn Kollegen Roos. Bitte schön, Herr Roos.

Bernhard Roos (SPD): Liebe Kolleginnen und Kollegen, im Namen meiner Fraktion bedanke ich mich außerordentlich für die lebendig vorgetragenen Informationen. Ich habe sogar einen Papierflieger gebastelt. Allerdings wäre es kein parlamentarisches Verhalten, wenn ich das CDA-Verfahren und das Verfahren "Steeper Approach" anhand des Papierfliegers erklären würde.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es gibt unterschiedliche Zuständigkeiten. Ich will fern des Humors versuchen, ein wenig Aufklärung zu betreiben. Es gibt unterschiedliche Zuständigkeiten für die unterschiedlichen Verfahren. Für das CDA-Verfahren – Continuous Descent Approach – ist die Deutsche Flugsicherung zuständig. Volkstümlich ausgedrückt hat die Deutsche Flugsicherung primär den Hut auf. Für das Verfahren

"Steeper Approach" ist das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt zuständig und hat dort den Hut auf.

Kollege Fahn, das hatten wir schon im Wirtschaftsausschuss. Mit den Verfahren haben wir uns intensiv befasst. Ich bin kein Experte und noch nicht einmal im Besitz eines Flugscheins. Außer meiner Erfahrung als Fluggast kann ich dazu nichts beisteuern. Ich denke jedoch, dass man den im Staatsministerium ansässigen Experten trauen kann und das, was Kollege Rüth gesagt hat, zutrifft. Demnach sind die Verfahren zugelassen und werden situativ angewendet. Sie werden nicht immer angewendet, weil sie nicht immer funktionieren. Hierzu bringe ich ein plakatives Beispiel: Man kann nicht mit 90 km/h in eine Kurve fahren, wenn die Straße Glatteis aufweist. In diesem Fall gehen noch nicht einmal 50 km/h. Es empfiehlt sich das Fahren wie auf Eiern. Deshalb sollten die Verfahren anerkannt werden. Zwar bemühen sich die Behörden, die Flughäfen und die Leiter der Flugsicherung unter Berücksichtigung des Lärmschutzes, das optimale Verfahren zu wählen, aber das geht nicht immer.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Gestik von Kollegen Rüth war nicht eindeutig. Ich will mich in der Sache auch nicht befleißigen. Beim Continuous Descent Approach handelt sich es um ein Anflugverfahren, das in Stufen abläuft, obwohl man vermuten könnte, dass es allmählich ausgeführt wird. Beim Verfahren "Steeper Approach" verbleibt das Flugzeug lange in großer Höhe, bis es steil absinkt. Herr Kollege Rüth hat jedoch zutreffend geschildert, dass das eine ohne das andere nicht geht. Wenn ein Flugzeug beim Landevorgang allmählich sinkt, muss der Start entsprechend angepasst werden. Sowohl bei Fraport, auf den Herr Kollege Rüth ein riesiges Loblied gesungen hat, als auch bei den Flughäfen München und Nürnberg sind steile Starts die Regel – zugunsten der Bevölkerung. Würden die Flugzeuge nicht steil starten und schnell abdrehen, wäre die Lärmbelastung noch höher. Die Lärmbelastung ist beim Start unbestritten höher als bei der Landung. Man würde sich einen Bärenienst erweisen, wenn man dieses Anflugverfahren immer wählen würde.

Ich und meine Kolleginnen und Kollegen aus der SPD-Landtagsfraktion vom Untermain, beispielsweise meine Kollegin Martina Fehlner, haben großes Verständnis für die Bevölkerung, für die der Fluglärm eine hohe Belastung darstellt. Über den Benefit hat sich Kollege Rüth sehr ausgiebig verbreitet. Das brauche ich nicht zu wiederholen. Die Ausführungen zu den weiteren Entwicklungen wie lärmärmere Jets sind richtig. Herr Kollege Fahn, ich bitte Sie ausdrücklich, diesen Streit, der im Endeffekt keiner ist, beizulegen. Wir alle wollen, dass die Bürgerinnen und Bürger am Untermain geschützt werden. Wir alle wollen, dass die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Fraports für Bayern und für Hessen noch gesteigert werden kann. Herr Kollege Rüth hat insoweit unter anderem das Nachtflugverbot in Frankfurt unterschlagen. Das ist durchaus infrage zu stellen. Ich will darauf hinaus, dass dieser vermeintliche Konflikt gar keiner ist. Die Flugsicherung arbeitet an der Perfektionierung der Anflugs- und Startverfahren. Ich vertraue darauf, dass dies zu einer Optimierung führen wird, die der Bevölkerung zugutekommen wird. Bei allem Verständnis für Ihr Begehren können wir uns bei dem Antrag nur enthalten.

(Beifall bei der SPD)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Roos. Bitte bleiben Sie noch da. Herr Dr. Fahn hat sich noch einmal zu einer Zwischenbemerkung gemeldet. Bitte schön.

Dr. Hans Jürgen Fahn (FREIE WÄHLER): Ich mache es ganz kurz. Herr Rüth erwartet noch eine Antwort von mir, die ich ihm jetzt sehr gerne geben werde.

Bernhard Roos (SPD): Über mich als Mittler, oder wie?

Dr. Hans Jürgen Fahn (FREIE WÄHLER): – Natürlich, ganz klar. – Sie sagen, das Verfahren werde nur situativ angewendet.

Bernhard Roos (SPD): Soll ich es Ihnen übersetzen?

Dr. Hans Jürgen Fahn (FREIE WÄHLER): Die Experten, mit denen ich gesprochen habe, sagen, das ginge nicht nur situativ, sondern auch komplett. Das müsste man zumindest prüfen. Es gibt 14 Flughäfen in England mit Ausnahme von London Heathrow, welche das Verfahren anwenden.

Kollege Rüth, ich habe sehr gute Kontakte zu der Bürgerinitiative "Himmel ohne Höllenlärm", die mir konkrete Informationen geben.

(Markus Blume (CSU): Namen!)

– Ich bin noch nicht fertig, immer mit der Ruhe. – Außerdem habe ich Kontakte zu ehemaligen Flugkapitänen, die sehr kompetent sind. Einer davon heißt Dirk Viehbahn. Außerdem habe ich Kontakte zu verschiedenen Professoren. Ich nenne Ihnen Professor Blume, der auch vom Untermain kommt und sehr kompetente Expertisen macht. Ich habe jetzt meine Quellen genannt und hoffe, Sie sind damit zufrieden, Herr Rüth.

(Peter Winter (CSU): Bei Weitem nicht!)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Dr. Fahn. – Herr Roos, möchten Sie noch einmal antworten?

Bernhard Roos (SPD): Das stellt jetzt auch mich zufrieden, dass der Wissensdurst des Kollegen zumindest teilweise gestillt worden ist. Ich hoffe, das trägt zur Befriedung bei.

(Beifall bei der SPD)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Roos. - Der nächste Redner ist der Kollege Mütze. Bitte schön.

Thomas Mütze (GRÜNE): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Kollege Fahn, Sie legen hier schon ein merkwürdiges Demokratieverständnis an den Tag. Das darf ich Ihnen einmal sagen. Die Bürgermeister haben mit Recht an die DFS geschrie-

ben und im Endeffekt eine Erklärung erhalten. Die Erklärung der DFS hat ihnen nicht gefallen. Sie gefällt niemandem bei uns in der Region; das ist klar. Jetzt schreiben Sie einen Antrag, in dem es heißt, die Staatsregierung solle an die Deutsche Flugsicherung herantreten. Was denken Sie denn, was dann passiert? Dass die DFS die Hacken zusammenschlägt, wenn der Ministerpräsident schreibt? Und dass sie bei den Bürgermeistern denkt, mit denen kann man schlecht umgehen? Was für ein Verständnis von Politik ist das? Wie agiert Ihrer Meinung nach die DFS? Wenn der Ministerpräsident schreibt, wird es gemacht? Wenn die Bürgermeister schreiben, wird es nicht gemacht? Ich verstehe das nicht ganz.

Zudem haben die Bürgermeister in ihrem Brief andere Anflugrouten thematisiert. Das war für die Bürgermeister ganz wichtig. Dazu haben Sie gar nichts gesagt. Ja, liebe Kolleginnen und Kollegen, seitdem die neue Nordbahn in Frankfurt in Betrieb ist, haben wir am Untermain Handlungsbedarf. Ja, für die Menschen, die bei uns leben, ist die Lärmbelastigung gestiegen. Das waren sie so vorher vom Frankfurter Flughafen nicht gewöhnt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, so wie dieser Antrag bisher gelaufen ist, muss man aber schon einmal hingucken. Wir haben im Wirtschaftsausschuss über den Antrag gesprochen. Wir haben uns als GRÜNE dabei enthalten. Ich habe dafür in der Region Prügel bekommen, auch von meinen eigenen Parteikollegen: Warum stimmst du denn einem Lärmschutzantrag von den FREIEN WÄHLERN nicht zu? - Lärmschutz ist immer gut. Aber GRÜNE geben sich bei ihren Anträgen größte Mühe, liebe Kolleginnen und Kollegen. Das haben wir vorher beim Kollegen Ganserer gesehen. Wir gucken auch bei den Kolleginnen und Kollegen der anderen Fraktionen darauf, wie sie ihre Anträge formulieren.

Lieber Kollege Fahn, da bleibt zu konstatieren: Ihr Antrag hat keinen zielführenden Ansatz. Warum? - Die Staatsregierung soll sich bei der DFS und beim Luftfahrtbundesamt einsetzen. Wer ist zuständig? - Die DFS plant die Verfahren. Die Inkraftsetzung erfolgt durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Dabei werden beide aus der

Region beraten, und zwar – ich sage es jetzt einmal ganz offiziell – von der Kommission zur Abwehr des Fluglärms für den Flughafen Frankfurt, der Fluglärmkommission Frankfurt. Erst dann erlässt das Bundesaufsichtsamt im Benehmen mit dem Umweltbundesamt eine Durchführungsverordnung. Das ist technisch, ich weiß, liebe Kolleginnen und Kollegen. Aber das ist unser Ansprechpartner: die Fluglärmkommission. Sie, lieber Kollege Fahn, gehen über die Fluglärmkommission hinweg und sagen: Nein, das interessiert uns nicht, weil da alle Anrainerkommunen am Flughafen Frankfurt sitzen, und das ist für den Untermain nicht zielführend. - Aber so läuft es eben nicht. Wir haben einen Frankfurter Flughafen mit Verantwortung für die gesamte Region. Wir reden von der gesamten Region um den Frankfurter Flughafen und nicht nur vom Untermain.

Wir haben in dieser Fluglärmkommission eine Vertretung des Untermain, den Landrat des Landkreises Aschaffenburg. Gehen Sie doch zum Landrat des Landkreises Aschaffenburg und fragen: Hast du dich eingesetzt, hast du das getan? Die Antwort der Staatsregierung auf Ihre Anfrage lässt Rückschlüsse zu. Haben Sie den Landrat gefragt? Ich weiß es nicht, ob Sie ihn gefragt haben. Er hat ja immerhin in irgendeiner Form Unterstützung vom Wirtschaftsministerium. Wir versuchen herauszubekommen, wie diese Unterstützung aussieht. Der richtige Ansprechpartner, lieber Kollege Fahn, ist die Fluglärmkommission und niemand anderes.

Wenn Sie uns zu erklären versuchen, Ihre Informationen seien besser als die Informationen der Deutschen Flugsicherung, dann muss ich wirklich sagen: Es ist sehr schwierig, hier diese technische Debatte zu führen.

(Beifall des Abgeordneten Berthold Rüth (CSU) – Zuruf von der CSU: Das ist kein Problem!)

Sie haben es gemerkt, liebe Kolleginnen und Kollegen. Wenn Sie sagen, wir wissen es besser, ich, Kollege Fahn, weiß es besser als die Deutsche Flugsicherung, dann ist das nicht nachvollziehbar.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Was haben wir in der Hand? - Wir haben eine Fluglärmkommission, die ihr Möglichstes tut. Wir haben das Nachtflugverbot. Wir reden über Lärmpausen am Frankfurter Flughafen, die von der neuen Landesregierung nach und nach erprobt werden. Wir haben ein Maßnahmenpaket, das die Landesregierung eingeführt hat. Wir haben einen Haufen Maßnahmen, um die Bürgerinnen und Bürger um den Flughafen Frankfurt herum zu entlasten.

(Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): Alles gut, Herr Kollege! Kein Handlungsbedarf!)

- Natürlich gibt es Handlungsbedarf. Aber das darf man nicht so populistisch angehen wie der Kollege Fahn, der den Bürgermeistern bei mir vor Ort verspricht: Ich bringe euch die Lärmreduzierung.

(Zuruf des Abgeordneten Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER))

Das ist doch lächerlich, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei den GRÜNEN, der CSU und Abgeordneten der SPD – Zurufe von der CSU: Bravo!)

Es tut mir leid, lieber Kollege Fahn. Aber das ist Populismus pur. Sie haben den Menschen am Untermain Sand in die Augen gestreut, indem Sie sagen: Ich, Kollege Fahn, Sorge für Lärmentlastung am Untermain. - Das tun Sie nicht. Sagen Sie hier die Wahrheit! Wir enthalten uns bei dem Antrag, weil er nicht zielführend ist.

(Beifall bei den GRÜNEN, der CSU und Abgeordneten der SPD – Zurufe von der CSU: Bravo!)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Bleiben Sie bitte noch am Pult, Herr Mütze. Es gibt eine weitere Zwischenbemerkung des Kollegen Fahn. – Bitte schön.

Dr. Hans Jürgen Fahn (FREIE WÄHLER): Herr Kollege Mütze, jetzt werden Sie mal wieder ein bisschen ruhig!

(Heiterkeit bei der CSU)

Zum einen tun Sie so, als hätte ich die Bürgermeister dazu gebracht, diese Briefe zu schreiben. Einen solchen Quatsch habe ich noch selten erlebt. Die Bürgermeister, insbesondere diejenigen von der CSU, lassen sich doch von einem Kollegen Fahn nichts sagen. Da müssen sie doch dreimal darüber lachen. Das ist der erste Punkt.

(Heiterkeit bei der CSU)

Es folgt der zweite Punkt: Was Sie sagen, stimmt überhaupt nicht. Die Fluglärmkommission hat beratenden Charakter. Da haben wir zum Beispiel einen Antrag gestellt. Da ist Bayern dabei, hat aber nicht einmal ein Stimmrecht. Das ist ganz schwach. Die entscheidende Stelle ist die Deutsche Flugsicherung. Dafür ist das Bundesverkehrsministerium zuständig. Das ist der Ansprechpartner. Ich verspreche den Bürgermeistern gar nichts, sondern habe nur die Anregungen und massiven Forderungen der Bürgermeister aufgenommen, die das für die Bürger wollen. Sie waren bereits vor mir tätig. Ich bin froh, dass wir das heute besprechen, weil die Bürgermeister am 16.03. bei mir nachgelegt und gesagt haben, so geht es nicht weiter. Deswegen bin ich froh, dass wir das heute noch einmal besprechen, Herr Kollege Mütze. Der Kollege Pohl hat mit Recht gesagt, Sie schimpfen; aber welche konkreten Vorschläge zur Reduzierung des Lärms haben Sie? Die Bürger warten auf die Antwort.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN – Isabell Zacharias (SPD): Zeig es ihm!)

Thomas Mütze (GRÜNE): Lieber Kollege Fahn, zuständig ist die Deutsche Flugsicherung. Da sind wir uns einig. Die Bürgermeister, die sich vor Ort für ihre Bürgerinnen und Bürger einsetzen, haben recht, wenn sie Briefe schreiben. Sie haben eine Antwort bekommen. In dieser Antwort steht, dass die Sicherheit bei der Flugdurchführung die erste Pflicht ist. Von der Fluglärmkommission des Frankfurter Flughafens wird es wei-

tere Maßnahmen geben, die umgesetzt werden, um die Bürgerinnen und Bürger vor Ort zu entlasten. Das werden Sie nicht bestreiten wollen. Ich habe gar nicht bestritten, dass die Fluglärmkommission nur beratende Funktion hat. Aber niemand sonst als die Fluglärmkommission entscheidet, ob Maßnahmen umgesetzt werden oder nicht.

(Zuruf des Abgeordneten Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER))

Die Fluglärmkommission hat zum Beispiel Einfluss darauf gehabt, welche der vorgeschlagenen Lärmpausen am Frankfurter Flughafen durchgeführt werden und welche nicht.

(Zuruf des Abgeordneten Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER))

Das hat die Fluglärmkommission des Frankfurter Flughafens entschieden. Also! Ich schreibe Ihnen nicht vor, welche Anträge Sie schreiben, lieber Kollege Fahn; aber erwecken Sie bitte vor Ort nicht den Eindruck, Sie würden die Region Bayerischer Untermain mit Ihren Anträgen vor Fluglärm schützen.

(Beifall bei den GRÜNEN und Abgeordneten der CSU und der SPD)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Mütze. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist damit geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Der federführende Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie empfiehlt die Ablehnung des Antrags. Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Antrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Gegenstimmen, bitte. – Das sind die CSU-Fraktion und einzelne Stimmen aus der SPD.

(Zurufe von der SPD: Wir enthalten uns!)

- Vielleicht doch nicht. Enthaltungen? – Das sind jetzt die SPD-Fraktion und die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Ich stelle also fest: Es gab keine Gegen-

stimmen aus der SPD-Fraktion. Der Antrag ist abgelehnt. Damit ist dieser Tagesordnungspunkt abgeschlossen.

Zur weiteren Planung Ihres Abendprogramms möchte ich Ihnen ein paar Hinweise geben. Wir haben jetzt den nächsten Tagesordnungspunkt; für den ist namentliche Abstimmung beantragt. Die Tagesordnungspunkte 23 und 24 werden im Einvernehmen aller Fraktionen abgesetzt und auf das nächste Plenum verschoben.

Dann haben wir noch einen letzten Tagesordnungspunkt; das ist der hochgezogene Antrag Nummer 21 der Liste, Tagesordnungspunkt 6. Hierzu ist ebenso namentliche Abstimmung beantragt.

Jetzt gebe ich das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Antrag der Abgeordneten Bause, Hartmann, Ganserer und anderer und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), Drucksache 17/5031, betreffend "Mehr Elektrofahrzeuge für den Freistaat Bayern" bekannt. Mit Ja haben gestimmt 65, mit Nein haben gestimmt 84, Stimmenthaltungen eine. Damit ist dieser Antrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 6)