

Hallo, liebe Mitbetroffene,

mein Name ist Berthold Fuld; ich spreche hier heute als Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm und ihr Vertreter in der Fluglärmkommission über ein brandaktuelles Thema, die Änderung des Landesentwicklungsplans. Der Entwurf liegt derzeit aus und ist beim hessischen Wirtschaftsministerium abrufbar; jedermann – also auch Sie – kann bis zum 31.7. Stellung nehmen. Nehmen Sie die Gelegenheit wahr und fordern Sie, dass Lärmreduzierung und ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr als Ziel im Landesentwicklungsplan festgeschrieben werden.

Der Entwurf sieht eine Gewichtsverschiebung zu Gunsten des Flughafens und zum Nachteil der Betroffenen vor. Ich zitiere

*5.1.6-1 (G) Der Stellenwert des Flughafens Frankfurt Main als Flughafen von herausgehobener internationaler Bedeutung mit flexiblem Zugang zu den europäischen und weltweiten Märkten soll erhalten werden.*

*5.1.6-2 (Z) Der Flughafen Frankfurt Main ist in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Den Satz lese ich nochmals vor, weil er die zentrale Aussage des Planentwurfs ist: Der Flughafen Frankfurt Main ist in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Er soll weiterhin den zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen.*

Er soll also weiterhin wie ein Krebsgeschwür wie die Weltluftfahrt wachsen. Einzigartig ist das Ziel, dass der Flughafen in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu stärken ist – für keinen anderen Betrieb in Hessen wird dies angestrebt. Sind die anderen Betriebe weniger wichtig? Wer entscheidet, was zu Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit notwendig ist? Sicherlich der Flughafen. Er muss also nur noch „Schnipp“ machen, und unsere Landesregierung erfüllt ihm alle Wünsche, die er mit Verweis auf die Wettbewerbsfähigkeit vorträgt. Aufweichung der nächtlichen Betriebsbeschränkungen, Übernahme von Schallschutzkosten, Nutzung der Nordbahn auch als Startbahn, neue Start- und Landebahn – vieles ist denkbar.

Man geht hierbei von der irrigen Annahme aus, dass der Flughafen von herausragender Bedeutung für die Region ist. Tatsächlich ist der Anteil der Luftfahrt am Bruttoinlandsprodukt Hessens überschaubar. Wenn man sich die Verkehrszahlen genauer anschaut, ist auch die Verkehrsbedeutung des Flughafen für die Region geringer als für Hamburg, München oder Berlin; 60 % der Fluggäste sind Umsteiger, vom Rest kommt auch nur die Hälfte aus der Region. Fast 50% aller Fluggäste reisen über Frankfurt aus dem Ausland ins Ausland; dieser Verkehr wird durch Dumpingpreise von den Originärpassagieren subventioniert. Das Ergebnis einer Standortumfrage der IHK war eine nur mäßige Bedeutung der Anbindung an den Luftverkehr. Und zu würdigen ist auch, dass die Wohnungsnot in der Region das drängendere Problem als die Arbeitslosigkeit ist; wenn am Flughafen neue Arbeitsplätze entstehen sollten, die nur durch zuziehende Arbeitnehmer besetzt werden können, verschärft dies die Wohnungsnot.

Wenn die Wettbewerbsfähigkeit angesprochen wird, muss auch die aktuelle Wettbewerbsfähigkeit hinterfragt werden. Üblich ist die Definition *„Wettbewerbsfähigkeit bedeutet in der Betriebswirtschaftslehre, dass Unternehmen an den für sie relevanten nationalen oder internationalen Märkten ihre Waren- bzw. Dienstleistungsangebot mit Gewinn absetzen können.* Daran gemessen, ist der Frankfurter Flughafen nur sehr bedingt wettbewerbsfähig. Auf der Hauptversammlung der Fraport AG am 23.5.17 musste der Vorstandssprecher, Schulte, einräumen, dass für den Frankfurter Flughafen eine Kapitalkostenunterdeckung von 84 Mio. € 2016 entstanden ist. Das Land Hessen zockt lieber Immobilienkäufer ab als anständige Erlöse aus dem Betrieb des Frankfurter Flughafens zu erzielen.

Der außergewöhnlich hohe Umsteigeranteil ist die Achillesferse des Frankfurter Flughafens. Umsteiger verursachen höhere Kosten bei Fluggesellschaften und Flughäfen, die Erlöse sind aber geringer, auch, da viele Passagiere bereit sind, für den Vorteil eines umsteigefreien Flugs einen Aufpreis zu zahlen.

Es dürfte übrigens bekannt sein, dass Fraport Wettbewerbsfähigkeit anders definiert, nämlich als Fähigkeit, am Wachstum des internationalen Flugverkehrs teilzunehmen.

Immerhin: Auch für den Lärmschutz werden Grundsätze und Ziele genannt

*3.3-1 (G) Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen die hierfür vorgesehenen Flächen einander so zugeordnet werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Lärmvorbelastungen sind zu berücksichtigen. Einer Zunahme des Lärms ist so weit wie möglich entgegenzuwirken. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.*

Klingt doch eigentlich gut. Gelten diese Grundsätze auch für den Frankfurter Flughafen? Leider nein. Mit

*5.1.6-4 (G) Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm soll im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main die Ausdehnung der erheblich von Fluglärm betroffenen Fläche begrenzt werden. Sie soll gegenüber dem aktuellen Niveau nicht mehr wesentlich anwachsen.*

- dahinter verbirgt sich die Lärmobergrenze - wird eine Zunahme der Lärmbelastung gebilligt.

Und für den Nachtschutz gilt

*5.1.6-3 (Z) Die Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung, insbesondere in den Kernstunden der Nacht, ist für den Betrieb des Flughafens Frankfurt Main von herausragender Bedeutung.*

In den Randstunden ist also die Bedeutung geringer. Gegenüber der bisherigen Fassung fehlt die Absicherung der Betriebsbeschränkungen in einem luftrechtlichen Verfahren. Es ist absehbar, wie in einem Zielkonflikt zwischen Wettbewerbsfähigkeit und Rücksichtnahme auf die Nachtruhe künftig entschieden würde – zu Gunsten der Wettbewerbsfähigkeit.

Verdrängt werden die Erkenntnisse der Norah-Studie insbesondere in Bezug auf die gesundheitlichen Folgen einer mäßigen nächtlichen Fluglärmbelastung; sie werden

im Umweltbericht nicht erwähnt. Und überhaupt nicht thematisiert wird, dass viele Menschen vorzeitig auf Grund fluglärmbedingter Erkrankungen sterben – für eine große Zahl Betroffener ist dieses Risiko höher, als im Straßenverkehr zu sterben. Tagflug werden wir trotzdem akzeptieren müssen; aber ist der Nachtflug so wichtig, dass man dafür eine beträchtliche Zahl Todesfälle in Kauf nehmen kann? Die logische Konsequenz aus den Ergebnissen der Norah-Studie – eine Erweiterung der nächtlichen Betriebsbeschränkungen zumindest um die Stunde von 5 bis 6 Uhr – wird nicht gezogen.

Völlig eliminiert werden alle Hinweise auf das Mediationsergebnis; das Anti-Lärm-Paket – nicht Pakt - ist ja bis heute nur sehr rudimentär umgesetzt worden.

Es gibt eine ganze Reihe weiterer von Punkten, die ich hier in einer kurzen Rede nicht ansprechen kann – Lärmminimierungsplan, Siedlungsbeschränkung, Anbindung an ÖPNV und ÖPFV. Lesen Sie bitte den Planentwurf und nehmen Sie Stellung; Sie haben Zeit bis zum 31.7. Fordern Sie ein Verzicht auf das Ziel der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, verbindliche Lärmreduzierung und ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Der Kurzstreckenverkehr gehört auf die Schiene – und dafür muss man neue Schienenstrecken schaffen, mit denen man Hamburg, Berlin und München in 3 Stunden erreichen kann. Und fordern Sie, dass das Anti-Lärm-Paket der Mediation als Ziel aufgenommen wird. Und selbstverständlich kann man auch einen Verzicht auf Terminal 3 und eine Schließung der Nordbahn fordern, auch wenn dies eher nicht aufgenommen wird. Tragen Sie dazu dabei, dass wir unserem Ziel näher kommen „Der Lärm muss weg, der Lärm muss weg“

Zum Abschluss möchte ich noch auf eine kleine Demo – die kleinste Demo der Welt – in Hamburg zum G20-Gipfle aufmerksam machen. Das Miniaturwunderland baut eine Demo zum Thema „Für eine bessere Welt“ auf und bittet um Vorschläge für Transparenztexte. Wir haben genügend Stichwort – beteiligen Sie sich. Übrigens gerne auch in fremden Sprachen