

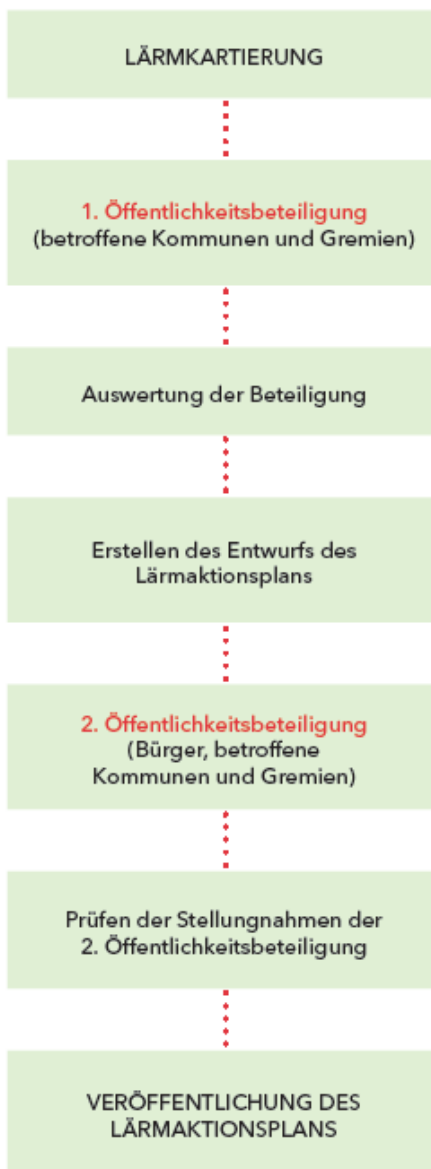


Lärmaktionsplan Verkehrsflughafen Frankfurt/Main (3. Runde)

Grundlage für die Lärminderungsplanung bildet die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

Das Regierungspräsidium Darmstadt (RP) hat bestehende Lärmaktionspläne alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Dies gilt u.a. für den bestehenden Lärmaktionsplan für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main aus 2014.

Vom RP geplanter Ablauf der dritten Runde:



Die Öffentlichkeit soll die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne aktiv mitzuwirken. In einer ersten Beteiligung konnten betroffene Kommunen, Verbände und Organisationen Ideen und Anregungen zur Lärminderung einbringen. Diese gehen in den Entwurf des Lärmaktionsplans ein, der in einer zweiten Online-Öffentlichkeitsbeteiligung der Bevölkerung vorgestellt wird.



Die erste Phase wurde Ende März abgeschlossen. U.a. haben die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF) und die Frankfurter Fluglärmkommission (FLK) Stellungnahmen abgegeben. Gefordert werden eine Gesamtbetrachtung des Lärms aus Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sowie die Formulierung konkreter Lärminderungsziele. Diese Ziele sollen sich an den Empfehlungen des Bundesumweltamtes UBA und der Weltgesundheitsorganisation WHO orientieren. BVF und FLK schlagen konkrete Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele vor.

Die FLK verweist ferner auf den im Rhein-Main-Gebiet massiv gestiegenen Siedlungsdruck. Trotz der Siedlungsbeschränkungen hat die zulässige Nachverdichtung der Bebauungen zu erheblich mehr Lärmbetroffenen geführt. Gefordert wird eine nachhaltig wirksame Siedlungssteuerung.

Luftverkehr: Opfer und Täter

Der Luftverkehr ist einer der Wirtschaftssektoren, die von den Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie hart getroffen werden. Entsprechend fordern die dort aktiven Konzerne und Lobbygruppen lautstark nach staatlicher Hilfe. Man muss aber das ganze Bild betrachten. Denn der Luftverkehr ist mindestens ebenso sehr Täter wie Opfer. Er spielt eine wesentliche Rolle bei der schnellen globalen Ausbreitung des Coronavirus, hat aber keinerlei Vorbereitung dafür getroffen.



Quelle: Risikoabschätzung des Imports von Ebola durch das weltweite Flugnetz Prof. Brockmann/Robert Koch-Institut; Humboldt-Universität zu Berlin

Die Forscher der Göttinger Max-Planck-Gesellschaft für Strömungsforschung kamen schon vor 15 Jahren zu dem Erkenntnis, dass große Knoten im Luftverkehrsnetz - wie London, New York und Frankfurt - für eine rapide weltweite Ausbreitung einer Epidemie verantwortlich sind. Wenn eine Pandemie bevorsteht, sollte man als Erstes die globalen Hubs schließen, um eine Ausbreitung zu verlangsamen. Weder Politik noch Luftverkehrswirtschaft haben auf diese Erkenntnisse ausreichend reagiert. Fraports Lippenbekenntnisse zur Sicherheit der Passagiere und Mitarbeiter fanden spätestens beim Gedränge im Bus und am Gepäckband ein jähes Ende.

Ferienflieger Condor

Condor braucht eine zweite Rettung. Für die 5.000 Mitarbeiter muss eine Perspektive her, nachdem die polnische Fluggesellschaft LOT die geplante Übernahme platzen ließ. Condor hat 380 Mio Überbrückungskredit erhalten und soll weitere Hilfskredite in Höhe von 200 Mio Euro nachgefragt haben.



Für die Weiterführung der Gesellschaft ist eine zeitweise Verstaatlichung unter direkter oder treuhänderischer Geschäftsführung im Gespräch.



Staatsbeteiligung Lufthansa



DER SPIEGEL (10.04.2020):

„Bei den Verhandlungen zur Rettung der durch die Coronakrise schwer angeschlagenen Lufthansa gibt es Unstimmigkeiten zwischen Regierung und Konzern. Lufthansa sei in den Gesprächen bisher forsch aufgetreten, erfuhr der SPIEGEL aus Regierungskreisen. Die Selbstverständlichkeit, mit der die Airline davon ausgehe, dass der Staat sie abfedern müsse, empfindet man dort als irritierend. Der Konzern habe ein Eckpunktepapier für den Einstieg des Bundes vorgelegt. Grundtenor des Schriftstücks sei, dass alle Vorteile bei der Lufthansa und ihren Aktionären liegen würden, das gesamte Risiko dagegen beim Staat, sagt ein Verhandlungsinhaber. So reklamieren der Lufthansa-Vorstand, dass eine stille Beteiligung des Bundes vom Konzern selbst verwaltet werden solle. Der Bund soll nach einer Kapitalerhöhung bedingungslos Geld nachschießen, sollte dies nötig sein.“

Kaum zu glauben, wie sehr der Lufthansa-Vorstand noch auf „dicke Hose“ macht.

Passagierzahlen im tiefsten Keller

In der Woche vom 30.03. bis 05.04.2020 zählte der Flughafenverband ADV nur noch 97.693 Passagiere an den deutschen Flughäfen. Das bedeutet einen Rückgang um 98 % gegenüber dem Vergleichszeitraum 2019 (4,5 Mio Passagiere). Im Cargo-bereich wurde in der Vorwoche ein Rückgang um 20 % registriert.



Der Flughafenverband ADV rechnet damit, dass es im Monat April zum größten Einbruch der Passagierzahlen seit Beginn der zivilen Luftfahrt kommt. Der Passagierverkehr kommt an den Flughäfen fast zum Erliegen. Die Rückholflüge laufen aus. Höchste Priorität hat jetzt der Frachtflugverkehr. Um den Flughafenbetrieb in Krisenzeiten weiter verlässlich aufrechtzuerhalten, brauchen die Flughäfen schnell Liquiditätshilfen und Kostentlastungen. Die drastischen Sparmaßnahmen der Flughäfen reichen nicht aus.

Weichen stellen für Nachhaltigkeit

Die Nationale Akademie der Wissenschaften Leopoldina führt in der dritten Ad-hoc-Stellungnahme zur COVID-19-Pandemie aus:

„Alle politischen Maßnahmen, die nicht der unmittelbaren Rettung von Unternehmen dienen, müssen sich auf nationaler wie internationaler Ebene an dem Prinzip der Nachhaltigkeit orientieren. ... Der Aufbau einer klimafreundlichen Wirtschaft und eine konsequente Mobilitäts- und Landwirtschaftswende setzen wesentliche Impulse für Innovation und Wachstum. ... Ziel muss ein starker europäischer „Green Deal“ bleiben.“

In eigener Sache:

Delegiertenversammlung April

Das BBI-Sprechergremium hat beschlossen, am 23. April die Delegiertenversammlung als Videokonferenz durchzuführen. Die notwendigen Zugangsdaten und vorgesehenen Gesprächsthemen werden über den BBI-Verteiler verschickt.

Zum Abschluss ein Kommentar von Thomas Scheffler:



Die Meldungen über Condor, Lufthansa und Verkehrsflughäfen könnten kaum dramatischer sein. Dies gilt auch für viele andere Branchen. Doch in der Katastrophe liegt die Chance für einen Neuanfang. Jetzt ist die Möglichkeit da, die „Reset-Taste“ zu drücken und einen Luftverkehr aufzubauen, der den unvermeidbaren geschäftlichen und touristischen Reiseverkehr abdeckt. Unerwartet schnell hat sich gezeigt, wie geschäftliche Meetings durch Videokonferenzen ersetzt werden können. Exzesse wie Flüge zu Ballermann-Saufgelagen oder zum Weihnachts-Shopping nach New York gehören der Vergangenheit an.

Zu unseren Kernforderungen zählen u.a. die Reduzierung der Flugbewegungen und das Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Jetzt können diese Ziele realisiert werden. Der Frankfurter Flughafen kann in einer Dimension gestaltet werden, die für Mensch und Umwelt verträglich ist.

Verantwortlich für den Inhalt und im Sinne des Presserechts:

Thomas Scheffler, Bündnissprecher, Windthorststraße 3, 65439 Flörsheim am Main

scheffler@flughafen-bi.de, Telefon 06145 502150, [@SchefflerBBI](https://twitter.com/SchefflerBBI)

www.flughafen-bi.de und www.fluglaerm-rhein-main.de