

Redebeitrag Hans Schinke Mahnwache Internationaler Tag gegen Lärm (international noise awareness day) 29. April 2020

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

bei der letzten MontagsDemo am 16. Dezember 2019 haben wir wie jedes Jahr zum Abschluss unser Weihnachtslied „Stille Nacht“ aus vollen Kehlen gesungen. Ich zitiere aus der ersten Strophe „ Stille Nacht, fünf Uhr acht, Deutschland schläft, wir sind wach. 300 Flieger, die Nerven sind blank. Das Haus ist wertlos, die Lungen sind krank. Lasst uns endlich in Ruuuuh, Maaacht die Landebahn zu.“ Niemand, wirklich niemand von uns hätte sich am 16. Dezember 2019 auch nur ansatzweise vorstellen können, dass unser Flehen so schnell erhört werden würde und die Nordwestlandebahn ab dem 23. März stillgelegt ist, weil sie als Abstellplatz für Lufthansa-Maschinen benötigt wird, für die es derzeit keine Nachfrage gibt.

Was sind fünf wichtige Erkenntnisse aus der aktuellen Corona-Pandemie? **Erste wichtige Erkenntnis:** Das drastische Herunterfahren des Luftverkehrs hat zu einer messbaren Reduzierung der luftverkehrsinduzierten Lärm- und Schadstoffemissionen in der Region geführt und damit Maßstäbe für die Zukunft gesetzt. Es ist

ein bitterer Treppenwitz, dass ausgerechnet ein tödliches Virus derzeit einen aktiven Beitrag zur Gesundung von Mensch, Natur und Klima leistet. Gleichzeitig ist uns allen bewusst, dass der Preis dafür extrem hoch ist.

Zweite Erkenntnis: Die Hypothese des Hessischen Landesamts für Naturschutz, Umwelt und Geologie, die Belastung durch den hoch gefährlichen, weil zellgängigen Ultrafeinstaub könne auch von der nahe gelegenen A3 herrühren, wurde durch den nachgewiesenen deutlichen Rückgang der Ultrafeinstaubwerte eindrücklich widerlegt. Hauptemittent ist zweifelsfrei der Flughafen Frankfurt.

Dritte Erkenntnis: Auch die Feststellung von Dr. Stefan Schulte vom 17. Mai 2014 „Der Flughafen ist damit systemrelevant für den Wirtschaftsstandort Deutschland.“ wurde durch die Coronaereignisse eindrücklich widerlegt. Systemrelevant sind in Coronazeiten ein handlungsfähiger Staat, ein funktionierendes Gesundheitssystem, Ärzte sowie Pflegekräfte in den Krankenhäusern und Altersheimen, Verkäufer*innen und Auslieferungsfahrer sowie Hunderttausende von ehrenamtlich engagierten Bürgern. Die Fraport AG hingegen hat für die Aufrechterhaltung des sozialen Zusammenhalts und für die wirtschaftliche Grundsicherung keinen erkennbaren nennenswerten systemrelevanten Beitrag geleistet.

Vierte Erkenntnis: Die Corona-Pandemie macht deutlich, wie riskant die Strategie des Vorstands war und ist, den Flughafen vom einstigen „Tor der Region zur Welt“ umzubauen zur „Drehtür für die ganze Welt“ und sich damit komplett abhängig zu machen

von globalen Entwicklungen. Jetzt zeigt sich schlagartig, dass das Geschäftsmodell des Vorstands nicht wirklich nachhaltig ist und einem realen Stress-Test nicht standhält. **Fünfte Erkenntnis** und wichtigste Botschaft aus der Corona-Pandemie: Unser Staat ist durchaus in der Lage, in extrem herausfordernden Zeiten dem fundamentalen Gesundheitsschutz der Bürger und ihrem Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit absolute Priorität vor wirtschaftlichen Interessen einzuräumen. So hatte z. B. der renommierte Epidemiologe Prof. Greiser bereits 2013 fluglärmbedingt 3.400 zusätzliche Todesfälle, 23.000 zusätzliche Krankheitsfälle und Kosten für das Gesundheitssystem von 1,6 Mrd. Euro in den folgenden zehn Jahren prognostiziert. Die derzeitige „**health first**“-**Strategie** muss deshalb auch nach Beendigung der Pandemie wissenschaftsbasiertes Kernelement einer gesundheits-, klima- und umweltorientierten Transformation der Luftverkehrswirtschaft sein.

Welche Forderungen ergeben sich nun aus den Coronaerfahrungen speziell für den Flughafen Frankfurt? Um die Pariser Klimaziele zu erreichen, müssen **erstens** die CO₂-Emissionen der Fraport AG bereits bis 2030 und die des Frankfurter Flughafens inkl. des Flugbetriebs spätestens bis 2050 auf Null abgesenkt werden. Um dem Airport Kassel endlich eine tragfähige wirtschaftliche Perspektive zu geben und die

Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet damit gleichzeitig spür- und messbar von Lärm- und Ultrafeinstaubemissionen zu entlasten, sind **zweitens** die Low-Cost-Carrier nach Kassel zu verlagern. Das Projekt „Flugsteig G“ ist aufzugeben, die Incentiveregulung zur künstlichen Generierung von Luftverkehr ersatzlos zu streichen. **Drittens** müssen Landungen nach 22 Uhr grundsätzlich verboten werden. Für die Genehmigung von Ausnahmen gelten dann für Starts und Landungen zukünftig die gleichen Regelungen. Verspätungslandungen nach 22 Uhr dürfen danach durch die örtliche Luftaufsichtsstelle im Einzelfall nur dann genehmigt werden, wenn der jeweilige Carrier vorher in seinem Ausnahmeantrag nachweisen kann, dass die Verspätungen auf Gründen beruhen, die nicht er zu vertreten hat und ein Ausweichen auf den Flughafen Hahn bzw. zum Airport Kassel nicht zumutbar ist!

Viertens sind flughafen- und luftverkehrsinduzierte Ultrafeinstaubemissionen systematisch zu erfassen. Eine regelmäßige Berichterstattung und eine öffentlich zugängliche Dokumentation sind unabdingbare Voraussetzung dafür, die Ultrafeinstaubemissionen auf Kosten der Verursacher nach international anerkannten Grenzwerten auf ein gesundheitlich unbedenkliches Maß zu reduzieren. **Fünftens** darf ein S-Bahn-Anschluss für Terminal 3 nicht durch die Öffentliche Hand finanziert werden. Damit der Flughafen Frankfurt sich auch in Zukunft verantwortungsvoll, nachhaltig und wirtschaftlich stabil entwickeln kann, ist er

sechstens zu entkoppeln von den extrem schwankenden Prozessen auf dem globalen Luftverkehrsmarkt und wieder stärker auszurichten auf die lokalen Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Tourismus in der Metropolregion Rhein-Main. Das Projekt T3 ist deshalb unverzüglich auf den Prüfstand zu stellen.

Nie waren die Bedingungen günstiger, den Flughafen Frankfurt nach der derzeitigen „**health first**“-**Strategie** neu auszurichten. Die Politik hat Handlungsfähigkeit bewiesen und der Gesundheit endlich den ihr gebührenden Vorrang eingeräumt. Der Corona-Schock sitzt tief. Nichts kann, wird und darf so bleiben wie vor der Pandemie, auch nicht in der deutschen Luftverkehrswirtschaft. In der Defensive ist sie für lange Zeit auf direkte staatliche finanzielle Hilfen, auf flankierende unterstützende Maßnahmen und nicht zuletzt auf verständnisvolles Entgegenkommen der Politik dringend angewiesen. Dies gibt den beiden Mehrheitseigentümern, dem Land Hessen und der Stadt Frankfurt, eine einmalig starke Verhandlungsposition, vom Vorstand eine strategische Neuausrichtung der Fraport AG einzufordern und auch durchzusetzen. Dann würde unser tiefer Wunsch nach einer stillen Nacht und einem gesundheits-, umwelt- und klimaorientierten Luftverkehr endlich in Erfüllung gehen, und zwar dieses Mal durch bewusste politische Entscheidungen und nicht zufällig durch ein tödliches Virus. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit!!!