

Liebe Mitstreiter und Mitstreiterinnen,

mein Name ist Berthold Fuld, ich bin seit 2001 aktiv. Zeitweise war ich einer der Sprecher. Der evangelische Kirchentag 2001 mit den legendären gelben Eimern „Region im Eimer“ war mein erster Kontakt zum Bündnis. Ich bin Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm.

25 Jahre kontinuierliches Engagement für Lebensqualität in der Region – das ist eine lange Zeit, in der viel passiert ist. So viel, dass ich nur einen kleinen Ausschnitt vorstellen kann

Den Flughafenausbau konnten wir nicht verhindern, aber wir haben sicherlich dazu beigetragen, dass sich die Passagierzahlen längst nicht so entwickeln wie von der Fraport erwünscht. Während bis 2019 die prognostizierte Zahl der Umsteigepassagiere nahe der Prognose lag, blieben die Zahlen der Lokalpassagiere weit dahinter zurück. Als Verkehrsmittel für die Region ist der Luftverkehr viel weniger bedeutend als für Hamburg, Berlin oder München. Nicht erst seit der Intensivierung der Klimaschutzdiskussion hat sich hier bei vielen die Haltung eingestellt, dass Luftverkehr „Bäh“ ist. Man ist nicht mehr stolz, sich Fliegen leisten zu können, sondern muss die Nutzung des Flugzeugs rechtfertigen.

Die Geschichte unseres Widerstands ist vielfältig geprägt. Wir haben uns der intellektuellen Herausforderung gestellt und Fraport und den Behörden in zig-Tausenden klugen Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren und auch im folgenden Planfeststellungsverfahren mit ihren Fehlern konfrontiert. Das Raumordnungsverfahren endete eigentlich mit der Feststellung, dass der Ausbau nicht raumverträglich ist; Die politisch Verantwortlichen im Wirtschaftsministerium drehten das kurzerhand in die Formel „Die Raumverträglichkeit kann hergestellt werden“. Und hergestellt wurde das dann durch eine Änderung des Landesentwicklungsplans.

Im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren gelang es uns in der Erörterung, die Anhörungsbehörde – das Regierungspräsidium – davon zu überzeugen, dass die Unterlagen unzureichend waren; sie wurden überarbeitet und erneut ausgelegt. Die zweite Anhörung erfolgte dann nicht durch das offensichtlich skrupulöse Regierungspräsidium, sondern das skrupellose Wirtschaftsministerium, das nicht nur keine Erörterung durchführte, sondern dreist in der Kernnacht 17 Flüge zuließ – eine Entscheidung, die auf unser Bestreben hin, sehr schnell von den Gerichten einkassiert wurde.

Wir halten die Diskussion über gesundheitliche Folgen von Fluglärm- und Schadstoffbelastung lebendig. Die gravierenden Auswirkungen des Lärms nicht nur im Nahbereich auf Gesundheit und Lernvermögen von Kindern wurden in der Norah-Studie umfassend untersucht. Eine ähnliche Studie hat mittlerweile im Hinblick auf ultrafeine

Partikel begonnen. Dass diese überhaupt zum Thema geworden sind, ist maßgeblich Mitstreitern aus Mainz zu verdanken.

In 25 Jahren gab es vielfältige kreative öffentlichkeitswirksame Aktionen. Unser Einzug in Pyjamas und mit Bettzeug ins Terminal in der Anfangszeit fand bereits Eingang in Schulbücher. Wir haben spektakulär auf Sicherheitsprobleme aufmerksam gemacht, mit einem Hüttendorf den Bauplatz der Landebahn besetzt, demonstrieren regelmäßig vor den Hauptversammlungen, übernachteten im Terminal, weil wir zu Haus nicht schlafen können, und vieles mehr. Außerordentlich war die Fahrraddemo „Wir bringen den Lärm nach Kassel“ von Kelsterbach bis zum Gericht. Auf der Großdemo über die Rheinbrücke zwischen Mainz und Wiesbaden kurz nach Eröffnung der Landebahn wurde erstmalig zur Demo im Terminal aufgerufen. Es folgten über 300 Montagsdemos; herausragend unter anderem die Helm- und Dachsteine-Demo, auf der wir auf die Gefahr durch Wirbelschleppen und dadurch ausgelöste Gefährdung durch herabfallende Dachteile aufmerksam gemacht haben. In kürzester Zeit wurde der Planfeststellungsbeschluss um Auflagen zur Sicherung von Dächern ergänzt, was die Fraport viele Millionen Euro kostete.

Aus unserer Mitte heraus wurde der Deutsche Fluglärmdienst DFLD gegründet, der ein hervorragendes Netzwerk von Lärmmessstationen aufgebaut hat. Die Messwerte werden für jedermann abrufbar ins Internet übertragen.

Die 2011 eröffneten Nordwest-Landebahn ist der in Beton gegossene Wahn des immerwährenden Wachstum. Mit ihr und allen weiteren Flugroutenverschiebungen waren auch immer wieder Versuche verbunden, Neubetroffene gegen Altbetroffene auszuspielen und unsere Bewegung zu spalten. Wir haben dies bis heute erfolgreich zurückgewiesen. Und wir haben unsere Forderungen de facto fortgeschrieben: die von geforderte Reduzierung auf 380.000 Flugbewegungen ist inzwischen obsolet. Die Erkenntnisse über die gesundheits- und klimaschädlichen Folgen lassen nur eine wesentlich geringe Zahl verantworten. Auf halbwegs verträglichem Niveau angekommen – und nur dann – lässt sich über eine gerechte Verteilung der Belastungen diskutieren.

Wahn in Beton ist auch das Terminal 3. Es wird immer deutlicher, dass Terminal 3 eine gigantische Fehlinvestition von 4, eher 5, am Ende vielleicht sogar 6 Milliarden Euro wird. Terminal 3 braucht man nicht; das erste Teil ist fertig, wird aber nicht genutzt. Und ein Fraport-Vorstand hat bereits laut darüber nachgedacht, Terminal 2 nach Eröffnung von Terminal 3 in einen Dornröschenschlaf zu versetzen.

Unsere 2021 begonnene Kampagne gegen Kurzstreckenflüge u.a. mit einem bundesweiten Kongress zeigt erste Erfolge. Die Zahl der Inlandspassagiere sinkt tendenziell; erst gestern hat Eintracht Frankfurt angekündigt, künftig zu Auswärtsspielen mehr mit dem Bus statt mit dem Flugzeug zu reisen. Man möge einen Blick auf die

Anzeigetafel werden – dort sind viele Verbindungen aufgeführt, bei denen man mit dem Flugschein den Zug benutzen kann, erkennbar an „T“ bei der Flugsteigangabe.

Fluglärm ist ein Thema, bei dem die Versuchung groß ist, eine Reduzierung der persönlichen Belastung nach dem St. Floriansprinzip zu fordern. Das Bündnis kann nur dadurch zusammenhalten, dass es solche Ansätze ablehnt und sich auf Forderungen konzentriert, die allen nutzen. Wir verstehen uns als Teil der Umwelt- und Klimabewegung und bringen unsere Expertise und unsere Stärken ein. Und als Fluglärmgegner verstehen wir uns mit Mitstreitern in gleicher Sache in Deutschland, Europa und weltweit. Seit 2018 sind wir Mitglied im internationalen Netzwerk Stay Grounded und unterstützen und bereichern durch kontinuierliche Mitarbeit auch dort die luftverkehrskritische Arbeit über Grenzen hinweg. Dass Ihr an dieser Veranstaltung teilnehmt und sie unterstützt, ist ein Schritt auf diesem Weg, gemeinsam mehr zu erreichen.

Liebe Freundinnen und Freunde, herzliches Dankeschön, dass Ihr heute hierhergekommen seid!

Wir konnten den letzten Flughafenausbau in Frankfurt nicht verhindern, obwohl wir fast alles versucht haben, aber wir können sagen, dass wir dennoch viel erreicht und viel gelernt haben.

Gesundheit und Sicherheit von Flughafenanwohnern und müssen Vorrang haben vor den Wirtschaftsinteressen der Luftverkehrsindustrie und unbegrenzten Mobilitätsinteressen. Wir müssen der Stachel im Fleisch der Luftverkehrswirtschaft bleiben.

Und es gibt kein Recht, Umwelt und Klima zu zerstören!

Nachtflugverbot von 22 -6 Uhr!

Luftverkehr reduzieren!

Kurzstreckenflüge untersagen!