

Sperrfrist Montag 4.11.2013 18:00 Uhr, es gilt das gesprochene Wort!

Redebeitrag KR Montagsdemo 4.11.2013 mit Quellen Stand 3.11. 13

Es war einmal....., so fangen alle Frankfurter Märchen an, so auch die Frankfurter Erklärung vom 31.10.2013!

Da platziert FFR (Forum Flughafen u. Region) nach einer äußerst vielseitigen, technisch anspruchsvollen Tagung ICANA 2013 (International Conference on Active Noise Abatement/Internationale Konferenz Aktiver Schallschutz) eine vorbereitete PR Konserve am Medienhorizont unter dem hochtrabenden, längst besetzten Titel „Frankfurter Erklärung“. Mit dem Ziel uns, wiederholt via Presse Tamtam zu erklären, dass „die größte Herausforderung an Flughäfen in dicht besiedelten Ballungszentren sei, einen möglichst weitreichenden Konsens mit der Bevölkerung zu finden“.

FFR ist 2008 von der Hess. Landesregierung als vorgeschobene Abwehrbastion gegründet. Mehr als 60 Personen aus Politik, Verwaltung und Luftverkehrswirtschaft führen in diesem Gremium Dialog über Flughafenentwicklung und Zusammenarbeit mit der Region. Sitz der FFR ist im Umwelthaus Kelsterbach, einer weiteren PR-Organisation der Landesregierung. Im Koordinierungsrat sind 8 Mitglieder, u. a. Fluglärnkommision und Stadt Frankfurt.

Warum treibt die Hess. Landesregierung sowie die Stadt Frankfurt als Hauptgesellschafter zusammen mit Fraport den Ausbau von NW Bahn und T3 ungebrochen weiter, wenn so offensichtlich der Konsens nicht mehr herzustellen ist? Dies wurde bereits deutlich sichtbar in der Mediation mit Kommunen und Bürgern und es ist ständig präsent durch unsere vielseitigen Proteste und unzähligen Klagen der Anrainer nach dem Ausbau der NW Bahn! Wenn der Flughafen am falschen Platz so ungezügelt weiter wächst, braucht man die Schuld an der Belastung und Belästigung nicht bei anderen Verursachern, sondern den (PFB) Genehmigungsbehörden und damit dem Hauptgesellschafter von Fraport suchen.

Die Luftfahrtindustrie und deren Erfüllungsgehilfen wollen uns suggerieren, „dass die Lärmbelastung der Menschen in der Umgebung von Flughäfen perspektivisch auch bei steigenden Bewegungszahlen nicht weiter ansteigt und langfristig sogar reduziert wird“. Was bedeutet hier perspektivisch, wenn Lärm und Luftschadstoffe schon bei derzeitigen Flugbewegungen heute unsere Gesundheit grenzwertig schädigen! Wer kann diesen mit Zweckoptimismus befrachteten, bis 2050 vorausschauenden Fabel-Prognosen noch Glauben schenken?

Weitere nicht allzu neu verbreitete Erkenntnisse der FFR sind, dass die Erreichung ambitionierter Lärmschutzziele ein komplexer Prozess sei, dass die Einführung neuer Technologien häufig zu schleppend verläuft und bürokratische Hindernisse zu hoch seien. Diese Kritik, die auch der Airport Chef-Lobbyist der Hess. LR, Staatsminister Boddenberg, in seinem Grußwort zur Tagung mit „Ungeduld“ umschrieben hat, zeigt die Ohnmacht der Protagonisten des ungezügelt raumunverträglichen Ausbaus im dichtbesiedelten Rhein Main Gebiet, die nun mit dem selbst angerichteten Chaos nicht mehr fertig werden. Nur die

technisch ungebildeten Politiker glauben uns weißmachen zu müssen, dass durch ihren Einfluß bzw. ihre Besuche mehr Druck auf die R&D Anstrengungen der Fluggeräte Hersteller helfen könnte, die Lärmreduzierung bei Konzept und Bau von Flugzeugen erheblich zu verstärken und eine weitere Optimierung von Serienmodellen zu betreiben. Diese vorrangige Zielsetzung „Lärminderung“ ist neben Energieeinsparung seit Jahrzehnten so und so vorrangiges Entwicklungsterrain der im harten Wettbewerb stehenden Technologiekonzerne Airbus, Boeing, MTU und RR. Da werden unsere Provinzpolitiker nur im Traum etwas beschleunigen.

Uns wird nur wieder interessensgebunden vorgegaukelt, dass der Flughafenbetreiber FRAPORT, vorbildlich führend in der Welt, alles in seiner Macht stehende tut, mit Tests, Messungen, strafbewehrten Lärmentgelten und Investitionen z.B. in GBAS und vor 6 Jahren bereits definierte Maßnahmen des aktiven Schallschutzes langsam umsetzt. Wie wir von Referenten aus UK oder Schweden vernehmen konnten, sind andere Länder mit selbstbeschränkenden oder gesetzlichen Vorschriften zum Flughafen Lärmschutzdeckel weiter fortgeschritten. Auch gebetsmühlenartig wird der Ruf nach steuerlichen Präferenzen für die Luftfahrtindustrie wiederholt z.B. zu Investitionshilfen für Flugmanagementsysteme zur schnelleren Nutzung von modernen Navigationssystemen oder Abwrackprämien für besonders laute Düsen. Subventionen oder Verlagerung der Risiken auf Dritte oder präferenzierte Preisgestaltung, verzerren die echten Transportkosten als volkswirtschaftliche Gesamtkosten des Flugverkehrs und verhindern z.B. die preissensitive alternative Nutzung von Kurzstreckenreisen mit der Bahn.

Im Interesse der nicht akzeptablen Lärmbelastung der Bevölkerung sei auf Regulierung, Politik und Verwaltung einzuwirken, um eine Beschleunigung der Prozeduren und der gesetzlichen Rahmenbedingungen durch personelle und finanzielle Ausstattung der Akteure (z.B. DFS) vorrangig zu betreiben. Auch sei gesetzlich auf Bundes- und Europaebene das Thema Lärminderung neben Sicherheit vor der zügigen Abwicklung in den prioritären Aufgabenkontext der Flugsicherung einzubringen.

- Begründung: Das Land Hessen hat neben der Auftragsverwaltung zur Durchführung des Luftverkehrsgesetzes so gut wie keine gesetzliche Handhabe. Die Aufgabe der Flugsicherung wird hauptsächlich in §27c LuftVG definiert und die DFS untersteht nicht der Weisung des Landes, sondern ist ein Bundesunternehmen unter der Oberaufsicht des Bundes-Verkehrsministeriums.
- Die "zügige Abwicklung" ist ein anderer Begriff für die maximale Nutzung der genehmigten "Beton-Kapazität". Wir legen zusätzlich Wert auf gesetzliche Begrenzung messbarer maximaler Einzelschallpegel anstatt für unsere Belästigung nicht relevanter jährlicher Laeq Durchschnittswerte.

Nirgends wird deutlich genug gesagt, dass zur spürbaren Lärmreduzierung von Flugzeugen und Turbinen auf Grund der langen Lebensdauer im Bestand der Airlines und der langfristigen Auslieferung von heute bestellen Neuanschaffungen mehrere Jahrzehnte zur substanziellen Lärm-Besserung ins Land gehen. Dem Hoffungsprinzip, dass die erkennbaren Potenziale des Lärmschutzes bei weitem nicht ausgeschöpft sind, muss heftig widersprochen werden, da gleichzeitig bei ungedeckeltem Wachstum die kurzfristige Wirkungslosigkeit aller Schallschutzbemühungen offenkundig wird, auch wenn uns die Lobbyisten etwas anderes weiß machen wollen. Auch „lärmmindernde An- und Abflugverfahren“ bedeuten ausschließlich Lärmverschiebungen.

Unsere „falsche Erwartungshaltung“ wird durch die Politik und dem Flughafenbetreiber durch gezielte Zweckinformationen betrieben. Wenn der Vorstand der FFR, Prof. Wörner uns letzte Woche auf der Tagung vorwirft, wir hätten uns nicht rechtzeitig um die absehbaren Lärmentwicklungen gekümmert. Dann hat er wohl durch seine selektive Wahrnehmung nicht unsere hunderttausendfachen mehrseitigen Einsprüche Febr. 2005 zum PFV zur Kenntnis genommen. Es sei ja alles bekannt gemacht worden.

Dummerweise gab sich ja auch der zuständige Minister Posch nach Eröffnung der NW Landebahn Okt. 2011 ganz überrascht, wie laut es im Frankfurter Süden und über Mainz geworden ist.

Die komplette Märchenstunde finden Sie lt. Herrn Lanz in ca. 2 Wochen mit allen Vorträgen der Tagung im O-Ton auf der Homepage des Umwelthauses in Kelsterbach. Die homepage ist neu gestaltet, deshalb muß man etwas länger suchen und viele links stimmen nicht mehr.

Quelle :2013-10 „Frankfurter Erklärung“ des forum-flughafen-region :

http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Pressemitteilungen/PM_ICANA-2013-10-31_final.pdf

Klaus Rehnig, stop-fluglaerm.de Frankfurt