

Liebe Mitstreiter und Mitstreiterinnen,

mein Name ist Berthold Fuld. Ich bin seit vielen Jahren aktiv, Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Mitglied in der Fluglärmkommission Frankfurt und versuche regelmäßig, den Vorstand der Fraport AG auf ihren Hauptversammlungen unter Druck zu setzen.

Wir demonstrieren heute für eine Begrenzung des Luftverkehrs, die eine notwendige, aber nicht hinreichende Voraussetzung für den Schutz von Gesundheit und Klima ist.

Den Frankfurter Flughafen kann man getrost als das Krebsgeschwür der Region bezeichnen. 2019 hatten wir über 70 Mio. Passagiere bei 514 Tausend Flugbewegungen, 2023 schon wieder knapp 60 Mio. bei 430 Tausend Flugbewegungen. Über 50% der Fluggäste sind Umsteiger, 80% davon fliegen aus dem Ausland ins Ausland. Hinzu kommen weitgehend stabil 2 Mio. Tonnen Luftfracht, was belastungsäquivalent nochmals 20 Millionen Passagieren entspricht. Fraport will in den nächsten Jahren den bisherigen Spitzenwert von 2019 übertreffen und in wenigen Jahren Terminal 3 eröffnen, durch das die Passagierabfertigungskapazität sicherlich um mehr als die offiziell kommunizierten 19 Millionen ansteigen wird.

Profitabel ist der Frankfurter Flughafen nicht, sondern vielmehr eine Geldvernichtungsmaschine. Ausweislich des Geschäftsberichts 2022 betrug der Wertbeitrag der drei Frankfurter Geschäftsbereiche Minus 363 Mio. €. Belastet wird das Ergebnis durch fehlende Profitabilität des Umsteige- und Frachtverkehrs und die Verluste bei den Bodenverkehrsdiensten. 2023 wird er wohl besser werden – am kommenden Dienstag wird der Geschäftsbericht veröffentlicht werden - aber mit Eröffnung von Terminal 3 kommen dann Zins und Abschreibungen für das neue Terminal hinzu, die das Ergebnis im dreistelligen Millionenbereich belasten werden. Fraport wird wohl nicht willens sein, die kompletten Kosten auf die Fluggesellschaften umzulegen.

Die Betroffenenzahlen sind hoch. Bei der letzten Lärmkartierung wurden 373 Tausend Betroffene, die einer Fluglärmbelastung L_{den} über 55 dB(A) ausgesetzt sind und 82 Tausend Betroffene, die nachts einer Belastung über 50 dB(A) ausgesetzt sind, ermittelt. Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel von 45 dB(A) L_{den} bzw. 40 dB(A) L_{night} nicht zu überschreiten, weil Luftverkehr oberhalb dieser Dauerschallpegel mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.

Die WHO stuft diese Empfehlungen als stark ein. Es wird noch nicht einmal ermittelt, wie hoch die Betroffenenzahlen sind, die dieser kritischen Belastung ausgesetzt sind – es dürfte ein Faktor größer 5 für die genannten Zahlen sein, was ca. 2,5 Mio. Fluglärm-betroffene im Rhein-Main-Gebiet bedeutet.

Die gesundheitlichen Auswirkungen sind erheblich; Bluthochdruck, Schlaganfälle, Herzerkrankungen und Depressionen treten gehäuft auf. Manche Pflegebedürftigkeit ist auf eine dieser Erkrankungen zurückzuführen. Die berufliche Leistungsfähigkeit wird durch Schlafmangel reduziert; Kinder lernen deutlich schlechter. All dies impliziert, dass die Belastung reduziert werden muss – der Lärm muss weg!

Auch hohe Stickoxidwerte haben gesundheitliche Auswirkungen auf Atemwege, Lunge und Herz-/Kreislaufsystem. Kürzlich hat die EU die Grenzwerte für die Stickoxidbelastung auf $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gesenkt. Ein weiteres Problem des Flughafens wird damit akut. Es gibt eine aufschlussreiche Karte des Umweltbundesamtes über die Stickoxid-Werte in Deutschland. Für 2019 – das letzte Jahr mit starkem Luftverkehr – zeigt diese Karte einen einzigen dicken roten Punkt – d.h., über $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ - genau am Frankfurter Kreuz – umgeben von großen gelben Flächen. Großräumig wird der aktuelle Grenzwert überschritten; in den Konturen erkennt man sogar Flugstrecken. Der Handlungsbedarf ist evident gegeben. Ansätze, die Emissionen der Treibwerke zu reduzieren, sind mir nicht bekannt.

Der Luftverkehr trägt erheblich zur Klimaschädigung bei. 8% der weltweiten Treibhausgasemissionen stammen aus dem Luftverkehr. In Frankfurt werden täglich 15 Millionen Liter vertankt. Dies korreliert mit ca. 14 Mio. t CO₂-Emissionen im Jahr. Eine Reduzierung um 15 – 20% durch Einsatz effizienterer Flugzeuge ist absehbar; dies wird aber mehr als aufgezehrt durch das angestrebte weitere Wachstum. Den Klimanutzen sogenannter nachhaltiger Treibstoffe – SAF – hinterfrage ich. Die Herstellung von E-Fuels erfolgt mit einem Wirkungsgrad von 40 – 50%; den kostbaren Strom aus erneuerbaren Energien sollte man besser mit vielfach höherem Klimanutzen für den Ersatz fossiler Kraftwerke, für die Elektromobilität und Wärmepumpen nutzen. Die Herstellung von E-Fuels schützt derzeit nicht das Klima, sondern trägt durch die aufgrund der erhöhten Stromnachfrage verlängerten Laufzeit von Kohlekraftwerken zur Klimaschädigung bei. Auch die Veredelung von Frittenfett und ähnlichem zu SAF ist mit erheblichen Verlusten verbunden, die direkte Verbrennung und nachfolgende Stromerzeugung ist effizienter.

Ein Ansatz, über den es sich lohnt, nachzudenken, ist, dass die Luftfahrt das Äquivalent ihrer Treibhausgasemissionen der Atmosphäre entzieht und einlagert, also CCS. Aber wenn, sollte man CCS zunächst bei konzentrierten Quellen wie Zementfabriken, Stahlwerken oder auch Müllverbrennungsanlagen implementieren.

Die Luftfahrt wird damit auf absehbare Zeit klimaschädlich bleiben. Der Luftverkehr muss schrumpfen, damit die Belastung zumindest etwas kleiner wird. CORSIA hat das Ziel, die Emissionen auf den Stand von 2019 zu stabilisieren; das reicht jedenfalls nicht. Ebenso wenig wie Kompensationsmaßnahmen wie Anpflanzung von Wäldern, mit denen Emissionen nur langfristig kompensiert werden,

Was die Lärm- und Stickoxidproblematik angeht, könnte durch eine Politik der Reduzierung der Bewegungszahlen eine wesentliche Verbesserung erreicht werden, Dabei genügt es

nicht, einfach die Zahl der Bewegungen zu reduzieren – die Emissionen sind von der Verkehrsmenge abhängig, man sollte also auch diese oder ersatzweise die Startgewichte regulieren und begrenzen. Sonst setzen die Fluggesellschaften einfach größere Maschinen ein. Das Land Hessen sollte den Mut zur strategischen Entscheidung haben, den verlustbringenden Umsteige- und Frachtverkehr zurückzufahren, und dafür zu sorgen, dass es keine Kurzstreckenflüge mehr von und nach Frankfurt gibt. Das Thema Arbeitsplätze ist abgelöst worden von Wohnungsnot und Fachkräftemangel. Fraport denkt über Anwerbung von Arbeitskräften in fernen Ländern nach und fordert aus ihrer Arroganz der angeblich besonderen Bedeutung ihres Unternehmens heraus den Bau von Wohnungen für ihre Mitarbeiter. Man sollte darüber nachdenken, wen man anwerben und eine Wohnung zur Verfügung stellen will. An erster Stelle sehe ich hier für die Versorgung der Bürger essentielle Tätigkeiten - Pflegekräfte, Busfahrer, Müllwerker usw. An zweiter Stelle gut verdienende Fachkräfte in der Finanzwirtschaft, IT, Beratung usw., denn sie tragen zur finanziellen Stärke der Region bei. Und dann an dritter Stelle Fachkräfte, deren Arbeit einen positiven Wertbeitrag erbringt.

Man muss die Frage stellen, ob man vor dem Hintergrund des wachsenden Arbeitskräftemangels alle Stellen erhalten will. Macht es Sinn, wenn die öffentliche Hand – diese bestimmt die Politik der Fraport – schlecht bezahlte Mitarbeiter anwirbt, die nur zu einer Vergrößerung der Verluste im Fracht- und Umsteigeverkehr beitragen und zusätzlich den Wohnungsmarkt belasten? Die Fraport sollte alle Möglichkeiten nutzen, ihren Personalbestand abzubauen, soweit es ohne betriebsbedingte Kündigung möglich ist.

Mit weniger Personal sinkt auch die Kapazität. Entsprechend sollte die Zahl der Slots reduziert werden. Nachtflug zwischen 22 und 6 Uhr sollte verboten werden – dies würde auch zur Effizienz des Personals beitragen, Siedlungsbeschränkungsgebiete könnten verkleinert und damit Wohnbau erleichtert werden.

Terminal 3 braucht Fraport nicht. Wenn Terminal 3 tatsächlich in Betrieb gehen sollte, sollte man zumindest Terminal 2 stilllegen, was die Finanzbilanz nur wenig belasten dürfte, da das mittlerweile 30 Jahre alte Terminal 2 zu einem erheblichen Teil abgeschrieben ist.

Kaum beeinflussen durch Bewegungsmanagement lassen sich die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs, die wesentlich durch den Langstreckenverkehr bestimmt sind. Bei diesem handelt es sich in Verkehrseinheiten zu 40% um Frachtverkehr, 30% um Passagierverkehr aus dem Ausland ins Ausland, 15% einreisender Passagierverkehr – also Menschen aus dem Ausland, die in Deutschland etwas erledigen wollen - und 15% ausreisender Passagierverkehr. Hier können zunächst finanzielle Anreize zu einer Verminderung beitragen. Verzicht auf Luftverkehrssteuer für Umsteiger und Fracht und extrem niedrige Abfertigungsgebühren sind Anachronismen; Mehrwert- und Kerosinsteuer sollten selbstverständlich sein. Die Zahl der Flugzeuge muss sinken! Ein wichtiger Hebel wären dabei Flugverbote für unzeitgemäß laute Flugzeuge.

Einen besonderen Augenmerk sollte man auf den Frachtverkehr richten, der hohe Klimaschäden anrichtet. Die spezifischen CO₂-Emissionen im Frachtverkehr sind etwa 9-mal höher als im Straßenverkehr, etwa 35-mal höher als im Schienenverkehr und etwa 125-mal höher als bei Seefracht. Kaum jemand weiß, dass der Lufttransport eines Kilogramms Ware z.B. aus Südamerika mit Treibhausgasemissionen von ca. 20 Kilogramm verbunden ist. Somit kann man durch Verlagerung auf den Land- oder Seeweg einen enormen Klimanutzen erzielen. Und innereuropäisch hätte man damit noch nicht einmal einen Zeitnachteil.

Eine ausgesprochen perfide Entwicklung beobachten wir momentan im Handel aus China. Das Online-Portal Temu offeriert Billigprodukte, die direkt auf dem Luftweg an den Endverbraucher verschickt werden. Selbst bei geringen einstelligen Werten werden keine Versandkosten berechnet – Dumping, also Verkauf unter Eigenkosten, ist offensichtlich. Nach Medienberichten will Lufthansa eine Direktverbindung exklusiv für Temu einrichten. Fraport unterstützt das fragwürdige Geschäft mit eigenem Dumping – die Entgelte für Luftfracht liegen im Centbereich je Verkehrseinheit, nicht nur für Temu. Wir fordern von der Fraport, kostendeckende Entgelte zu erheben.

Gesundheit, Sicherheit und Wohlbefinden von Flughafenwohnern müssen genauso wie der Klimaschutz Vorrang haben vor den Wirtschaftsinteressen der Luftverkehrsindustrie, der Eitelkeit ihrer Manager und unbegrenzten Mobilitätsinteressen. Wir müssen der Stachel im Fleisch der Luftverkehrswirtschaft und ihr höriger Regierungen bleiben.

Es gibt kein Recht, Umwelt und Klima zu zerstören!

Kein Ausbau des Flughafens!

Nachtflugverbot von 22 -6 Uhr!

Luftverkehr reduzieren!

Kurzstreckenflüge untersagen!

Und zum Schluss will ich schon jetzt zur Teilnahme an der Europawahl am 9. Juni aufrufen. Viele für den Fluglärm- und Klimaschutz wichtige Regeln werden von der EU-beschlossen – stärkt die, die für unsere Interessen eintreten.

Der Lärm muss weg!

Berthold Fuld, 15.3.24