

Rede von Dirk Treber zur 50-Jahr-Feier der IGF am 21. Mai 2015

Guten Abend,

ich begrüße Euch alle recht herzlich zu unserer 50 Jahr Feier.

Grüße soll ich von Frau Oeser an alle, sie kennen, ausrichten. Sie kann heute Abend nicht anwesend sein.

Begrüßen möchte ich

Bürgermeister Heinz-Peter Becker, und die Mitglieder des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung von Mörfelden-Walldorf sowie Altbürgermeister Bernhard Brehl.

die Landtagsabgeordneten Ursula Hammann, Frank Kaufmann Bündnis 90/Die Grünen)

und Hermann Schaus (Die Linken)

das IGF-Gründungsmitglieder Werner Schulmeyer, gleichzeitig Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Kreisverband Groß-Gerau,

die BBI-Sprecher Thomas Scheffler aus Flörsheim und Dietrich Elsner aus Mainz.

Schriftliche Grüße haben

Der hessische Staatsminister Tarek Al-Wazir (Bündnis 90/Die Grünen)

die Regierungspräsidentin aus Darmstadt, Brigitte Lindscheid (Bündnis 90/Die Grünen)

der Vorsitzende der Naturfreunde Hessen, Jürgen Lamprecht,

für den BUND Hessen, Thomas Norgall und die RAe Ursula Philipp-Gerlach,

der Erste Beigeordnete des Kreises Groß-Gerau, Walter Astheimer (Bündnis 90/Die Grünen)

der ehemalige Landrat des Kreises Groß-Gerau, Willi Blodt (SPD) aus Riedstadt-Wolfskehlen

und Ramona Halbrook für die Grünen und die BI Griesheim ausgerichtet.

Der heutige Abend soll keine akademische Feier mit langen und gedankenschweren Reden sein, sondern Erinnerung, Rückblick und Ausblick auf 50-Jahre Interessengemeinschaft zur Bekämpfung des Fluglärms und die ständige Auseinandersetzung mit dem Wachstum des Frankfurter Flughafens.

Ich werde dazu einige Gedanken vorzutragen, ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

50 Jahre Fluglärmbekämpfung sind eigentlich kein Grund zu feiern, sondern ein trauriger Anlass, aber wir wollen mit unserer Veranstaltung das bürgerschaftliche Engagement der Menschen in der Rhein-Main-Region und ihren langen Atem und Durchhaltewillen für ein Mehr an Lebensqualität würdigen.

Wichtig ist uns heute Abend Raum und Zeit zu geben für Musik, Getränke, Fingerfood, die Gelegenheit miteinander zu reden und sich die Fotoausstellung hier im Saal und im Foyer anzuschauen.

Am 27. April 1965 wurde hier in Mörfelden auf Initiative von Kurt Oeser, die IGF gegründet als erster **überregionaler Lärmschutzverein** in der Rhein-Main-Region, der zeitweise fast 8.000 Mitglieder hatte.

Heute hat die IGF 50 Mitglieder, wobei auch die Kommunen Büttelborn, Bischofsheim, Kelsterbach und Riedstadt aus dem Kreis Gross-Gerau als juristische Mitglied dabei sind, sowie die Stadt Neu-Isenburg aus dem Landkreis Offenbach und der Verein Lebenswertes Nauheim mit ca. 200 Mitgliedern.

Pfarrer Kurt Oeser war Mitte der 60ziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts Pionier in Sachen Fluglärmbekämpfung und erkannte sehr frühzeitig, dass es beim Umweltschutz nach dem Motto:

Global denken, lokal handeln

zugehen sollte.

Ziele waren damals wie heute:

Fluglärm bekämpfen und reduzieren, Wald und Naturschutzgebiete schützen, Luftschadstoffe minimieren, Naherholung und Siedlungsstrukturen erhalten, die natürliche Vielfalt des Rhein-Main-Gebietes sichern, kein Monopolstellung für den Flughafen Frankfurt und Ausweitung der Drehkreuzfunktion.

Hinzugekommen sind heute Themen wie Schadstoffbelastung, die Beschleunigung des Klimawandels durch Luftverkehr, Werteverlust von Immobilien, Fluglärm und Gesundheitsschutz, Begrenzung der Zahl der Flugbewegungen, Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs auf die Schiene, Verlust an Lebensqualität.

Die IGF war am 11. November 1967 in Neu-Isenburg

Gründungsmitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)

als Dachorganisation aller deutschen Fluglärmschutzvereine

und war am 28. Januar 1968 in Genf bei der Gründung der europäischen Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs (UECNA) beteiligt.

Die Argumente der Luftfahrtlobby, der Flughäfen und Fluggesellschaften für Aus- und Neubau sind immer die gleichen gewesen:

Kapazitätssteigerung, internationale Konkurrenz, Ausbau der Drehkreuzfunktion.

Der Frankfurt Flughafen hat Systemfunktion für den Standort Frankfurt, das Land Hessen und Deutschland.

Sonst erfolgt der Abstieg aus der Premiere League und die Rhein-Main-Region wird zum Armenhaus.

Die meisten Politiker auf Landes- und Bundesebene verhalten sich damals wie heute sehr ähnlich:

Sie sind fast immer für den Ausbau, der Bau wird dann von den zuständigen Landesbehörden nach Abwägung immer zugunsten des Flughafens entschieden,

und immer gegen die Lebens- und Umweltqualität der Menschen im Flughafenumland.

Beispiele:

1981- 1984: Bau und Inbetriebnahme der Startbahn 18 West,

1988 – 1992: Errichtung des Terminal 2 und weiterer Ausbau der Flughafeninfrastruktur im Norden des Flughafens,

1994/95: Bau der Cargo-City Süd, nachdem die Amerikaner die US-Air-Base geräumt haben,

2007: Bau der A 380-Werft,

2009 – 2011: Bau und Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest,

2014: Bau-Genehmigung von Terminal 3,

2015 und folgende Jahre: Baubeginn für T3 und Ausweitung der Airport-City Frankfurt.

Die Airport-City Frankfurt umfasst bereits heute: das Sqaire, das Mönchhof-Gewerbe-Gelände zwischen Raunheim und Kelsterbach, die Cargo-City-Süd und Gateway Gardens.

Viele Politiker und Regierende verschanzen sich hinter den Forderungen der Wirtschaft, der erlassene Planfeststellungsbeschluss wird nicht korrigiert, dann werden diese Entscheidungen durch die Justiz bestätigt.

Siehe als letztes Beispiel die VGH-Entscheidung zu den Anträgen der Stadt Flörsheim wegen Wirbelschleppenrisiko und auf Ausdehnung der Nachtruhezeiten. Abgelehnt trotz neuer Erkenntnisse!

Viele Politiker und Regierungen sind nur bereit, das zu tun, was gesetzlich vorgeschrieben ist, sonst bleibt wenig bis gar kein Spielraum, die Auseinandersetzung mit den Anforderungen der Luftverkehrslobby wird gescheut.

Wie setzen die Regierenden ihre Projekte gegen den Willen der protestierenden Bevölkerung durch?

Aus „**Chaoten, Asozialen und von der DDR bezahlten Berufsdemonstranten**“ in der Startbahnzeit werden heute „**Wutbürger, die den Herzmuskel der Region, nämlich die Fraport AG**“ in Frage stellen.

Zuckerbrot und Peitsche: Statt gewaltsamen Polizeieinsätzen mit Knüppeln, Wasserwerfer und Tränengas in der STW-Zeit arbeitet die die Regierungen heute mit sogenannter Bürgerbeteiligung in Form von runden Tischen und Mediationsverfahren, RDF und FFR und Versprechungen von einem Nachtflugverbot.

- 1. Wenn man die Zusagen der Politiker von Landes- und Bundesebene seit Mitte der 60ziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts bis heute aneinanderreihet, kann man den ganzen Rathaussaal hier in Walldorf tapezieren.**
- 2. Wenn alle Zusagen im Hinblick auf Fluglärminderung auch realisiert worden wären, wäre die Rhein-Main-Region heute nicht auf dem Weg zur Airport-City Frankfurt, sondern eine Luftkurregion der Prämiumklasse.**

Günter Grass sagte einmal, **der Fortschritt ist eine Schnecke**, angewendet auf die Fluglärmschutzpolitik geht die positive Fortentwicklung noch langsamer voran:

1971 wurde auf Initiative der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) das erste Fluglärmschutzgesetz durch den deutschen Bundestag verabschiedet.

Mit der Auflage dieses Gesetz nach 10 Jahren zu überarbeiten.

Es hat allerdings bis Mitte 2007 gedauert.

Das nun geltende Gesetz:

- ist absolut unzureichend,
- hat reinen Entschädigungscharakter,
- sieht keine wirksamen Grenzwerte zum Schutz vor Fluglärm vor,

- es gibt kein achtstündiges Nachtflugverbot.

Alle neuen Studien und Untersuchungen, dass Fluglärm krank macht, wurden dabei nicht berücksichtigt.

Noch wichtiger ist die Verankerung des Fluglärmschutzes in einem neuen Luftverkehrsgesetz!

Zur Arbeitsweise und den Aktionsformen der IGF ist mir ein Satz aus 1966 von dem bekannten SDS-Studentenführer Rudi Dutschke eingefallen. Er sprach vom „**Langen Marsch durch die Institutionen**“, um gesellschaftliche Veränderungen zu erreichen.

D. h. für uns: Lobbyarbeit auf allen Ebenen, aber auch Beteiligung an bunten, kreativen und friedlichen Protestaktionen. Gespräche mit Politiker auf allen Entscheidungsebenen, also mit Kommunen, Kreisen, Land, Bund und EU. Diese sind für uns kein Tabu!

Zur aktuelle Situation:

Einen nachhaltigen Politikwechsel in Sachen geänderter Verkehrs-, Klimaschutz-, Umwelt- und Lärmschutzpolitik haben wir haben weder bei der Bundestagswahl noch der hessischen Landtagswahl 2013 erreicht.

Trotzdem haben wir auch Erfolge erzielt:

1. Wir haben die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest, die für den **Sommer 2006** vorgesehen war, **um fünf Jahre hinausgezögert.**
2. Wir haben mit unseren vielfältigen und kreativen Ideen und Protestaktionen **die Lärmbelastungen der Menschen durch Flugverkehr immer stärker im öffentlichen Bewusstsein verankert.**
3. Unter diesen Voraussetzungen ist es uns nach über 30 Jahren gelungen, **die Forderung nach einem Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr für die Dauer von sechs Stunden als**

Betriebsbeschränkung an dem internationalen HUB Frankfurt
durchzusetzen.

4. Zusätzlich ist es uns gemeinsam mit Bündnispartnern auf Bundesebene 2009 gelungen, **eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes, welches die Rücknahme des Nachtflugverbots in Frankfurt vorsah**, zu verhindern.
5. Auch auf EU-Ebene waren wir gemeinsam mit anderen europäischen NGOs erfolgreich: die am **16. April 2014 vom EU-Parlament in Straßburg** verabschiedete **Verordnung über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen** kann das hier in Frankfurt durchgesetzte Nachtflugverbot heute nicht mehr so ohne weiteres rückgängig machen.
6. Es ist uns beim mehreren Themen wie **Arbeitsplätzen, Wirbelschleppenvorfälle, Vogelschlagrisiko, falsche Verkehrsprognosen, fehlerhafte Lärm- und Schadstoffgutachten** gelungen, den immer noch nicht rechtskräftigen **Planfeststellungsbeschluss in Frage zu stellen**, auch wenn die Landesregierung oder die Öffentlichkeit dies ignoriert haben.

Wir können uns auf diesen Erfolgen nicht ausruhen, denn mit dem weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens sind

- **hohe Fluglärmbelastungen** verbunden,
- **die Luftschadstoffe** steigen und führen zu
- **erheblichen Erkrankungen und dem Verlust von Lebensqualität.**
- Die **Stärkung des internationalen Drehkreuzes** führt zur Rodung von zusätzlichem **Bannwäldern**,
- dem Verlust an **Naherholungsgebieten** und **Freizeitflächen.**
- enormer **Flächenversiegelung** und
- negativer Beeinflussung des **Kleinklimas.**
- **Den Bürgern in der Rhein-Main-Region drohen erhebliche soziale, wirtschaftliche und kulturelle Verwerfungen durch die geplante Airport-City Frankfurt als neuer Metropole in der Rhein-Main-Region.**

Mit welchen konkreten Sachverhalten zum Flughafenausbau in Frankfurt sollten wir uns in nächster Zeit beschäftigen:

- Was folgt aus den Ergebnissen der Kinder-NORAH-Studie? Im November 2015 wird die komplette NORAH-Studie zu Schall und Lärm (Lärmwirkungsstudie), zu Lebensqualität, Krankheitsrisiken, Schlafstudie und Blutdruckstudie veröffentlicht. Welche Konsequenzen ergeben sich in Sachen Lärmschutzpolitik daraus? Wir müssen dies aufmerksam und kritisch begleiten.
- Bringt das im April 2015 von der Landesregierung eingeführte Lärmpausenmodell tatsächlich zusätzliche Lärmentlastung oder ist es nur eine Lärmverschiebung?
- Gibt es Bundesratsinitiativen, z. B. gemeinsam mit Rheinland-Pfalz, für ein neues Luftverkehrsgesetz und ein neues Fluglärmschutzgesetz mit Betriebsbeschränkungen, Nachtflugverboten, Lärmobergrenzen und Umweltabgaben?

- Wird die von der Landesregierung geplante Lärmobergrenze schon bald zu einer spürbaren Lärmentlastung für Flughafenanwohner führen?
- Wie geht es weiter in Sachen Südüber/-umfliegung, neue Flugrouten? Der Süden des Flughafens ist besonders betroffen: seit 30 Jahren durch die STBW, die ständige Steigerung der Flugbewegungen, die Südüberfliegung und das sogenannte Flachstartverfahren.
- Weitere Handlungsfelder für uns sind: Terminal 3 und Airport-City-Frankfurt, Wirbelschleppenrisiko, Vogelschlaggefahr, Absturz- und Sicherheitsgefahren, Luftschadstoffe, Gesamtbelastungsstudie und Freihandels- und Liberalisierungsabkommen.

Ich komme zum Schluss:

Es gibt auch zukünftig viel zu tun, aber ich muss leider feststellen, dass sich nach 50 Jahren die Zahl derjenigen Bürger, die bereit sind, sich gegen Flughafenausbau, Fluglärm und Schadstoffe zu wenden, abnimmt.

Wir brauchen, um auch zukünftig erfolgreich für unsere Sache streiten zu können, neue und vor allem jüngere Menschen, die bereit sind, sich zu engagieren.

Deshalb werbe ich an dieser Stelle, um Engagement und Mitarbeit, jeder Einzelne wird gebraucht.

Wir haben hier vorne unsere nächsten Treffen aufgelistet, wer Interesse hat, ist herzlich eingeladen, mitzumachen.

Nach dem Lied zur Startbahn West von Siggli Liersch geht es dann mit dem Ersten Stadtrat Franz-Rudolf Urhahn weiter.