

Protestkundgebung anlässlich des 12. Jahrestag der Eröffnung der Landebahn Nordwest
Freitag, 20.10.2023, Flughafen, Terminal 1
Rede Dr. Horst Bröhl-Kerner, BI gegen Fluglärm Raunheim

16 Jahre Flughafenausbau, 12 Jahre Landebahn Nordwest: Profit für Fraport, Lärm und Dreck für die Region, Klimakatastrophe für die Welt

„16 Jahre Flughafenausbau“ – dieser Teil der Überschrift des Aufrufs hat für einige Irritationen gesorgt, denn natürlich dauert der Ausbau schon viel länger – im Grunde, seit es den Flughafen gibt.

Tatsächlich ist es wichtig, aus dieser Geschichte zu lernen. Ich will sie deshalb hier ganz grob skizzieren.

Schauen wir 90 Jahre zurück. 1933 beschloss das Nazi-Regime, gerade frisch an die Macht gebracht, schon länger existierende Pläne für einen „Weltflughafen Frankfurt“ nun zügig umzusetzen, natürlich schon von Anfang an mit Blick auf die künftige militärische Bedeutung der Luftfahrt. Schon 1934 begannen die Rodungen im Stadtwald. Mit Formalia wie Baugenehmigungen etc. hielten sie sich nicht auf, sie hatten die Macht, und sie missbrauchten sie auf jede erdenkliche Weise, bis hin zum Einsatz von Zwangsarbeiterinnen für den Bau einer neuen Bahn. Aber dieser Teil der Geschichte des Flughafens endete 1944 unter den Bombenteppichen der Alliierten.

Nach dem Krieg richtete zunächst die US Air Force dort eine Basis ein, die sie bis 2005 betrieb. „Gateway Gardens“ und die massive Verseuchung des Grundwassers erinnern heute noch daran. Ein wichtiger Schritt zur künftigen zivilen Nutzung erfolgte vor 70 Jahren. 1953 beschloss die gerade wiedergegründete Lufthansa, ihre Homebase nicht, wie ursprünglich vorgesehen, am noch zu bauenden damaligen Hauptstadt-Flughafen Köln-Bonn, sondern in Frankfurt einzurichten, und von der Bundesregierung erging daraufhin der Auftrag, Frankfurt als ersten deutschen Flughafen für den kommenden Betrieb von Düsenflugzeugen auszubauen.

Dass begann umgehend, zunächst in den bestehenden Grenzen des alten Flughafengeländes. Aber schon 1961 begannen die Planungen für einen Ausbauschritt darüber hinaus.

Vor 55 Jahren, 1968, wurden ein erster Beschluss dazu vorgelegt. Der Ausbau sollte zwei Schritte umfassen:

- eine Verlängerung und Verlagerung des Parallelbahnsystems nach Westen und
- eine neue Startbahn senkrecht dazu ebenfalls im Westen, mitten im Bannwald

Dieser Beschluss wurde noch im gleichen Jahr vom Gericht wieder aufgehoben, und es dauerte 10 Jahre, bis aller juristischer Widerstand überwunden war.

1978, also vor 45 Jahren, erging der Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Parallelbahnsystems, und als die Maßnahmen 1982 beendet waren, war der Flughafen gut 2 km näher an die Stadtgrenze von Raunheim herangerückt. Der Lärmteppich breitete sich insgesamt nach Westen aus, und in Raunheim traten erste Wirbelschleppen-Schäden auf. Das durfte damals allerdings nicht wahr sein, und erst 30 Jahre später gab es Maßnahmen dagegen.

Auch gegen diese Ausbau-Maßnahme gab es Widerstand, aber wie das so ist: wer kümmert sich um einen Diebstahl, wenn gleichzeitig ein Mord begangen wird?

1980 war auch der Planfeststellungsbeschluss für die Startbahn West letztinstanzlich bestätigt, und der Bau wurde umgehend im wahrsten Sinne des Wortes durchgeprügelt gegen den größten und vielfältigsten Widerstand, den es bis dahin in der BRD gegen ein Bauprojekt gegeben hatte. Als die Bahn 1984 in Betrieb genommen wurde, breitete sich der Lärmteppich erstmalig auch nach Süden aus und verlärmte intensiv weite Gebiete, die bis dahin wenig oder keinen Fluglärm kannten. Andere hatten eine Zeitlang etwas weniger Startlärm, was aber schnell durch die wachsende Zahl der Flugbewegungen ausgeglichen wurde, und die Schadstoff-Belastung stieg natürlich sowieso mit jeder zusätzlichen Flugbewegung für die ganze Region.

Der massive Widerstand hat die Bahn nicht verhindern können, aber er hat das politische Klima in der Region und in der ganzen Republik für einige Zeit beeinflusst.

Aber auch die Gegenseite hat gelernt. Als dieser Flughafen, für den ja angeblich kein Baum mehr fallen sollte, dann doch wieder eine neue Bahn und neue Gebäude brauchte, ging man geschickter vor.

1998, vor 25 Jahren, begann die sog. Mediation, in der Kommunen und Verbände mit Flughafenbetreiber und Landesregierung „ergebnisoffen“ diskutieren durften, wie der Flughafen diesmal ausgebaut werden sollte – dass er ausgebaut würde, stand da nicht zur Diskussion.

Die Bürgerinitiativen und die meisten Umweltverbände haben dieses Betrugsmanöver nicht mitgemacht und stattdessen neuen Widerstand aufgebaut. Ihr werdet euch erinnern, dass wir vor einigen Monaten hier waren, um den 25. Geburtstag des Bündnisses der Bürgerinitiativen zu feiern.

Aber dennoch ist es gelungen, Teile des früheren Widerstandes, insbesondere etliche Kommunen und Teile von Parteien und Gewerkschaften, mit der Mediation einzubinden und ruhigzustellen. Als 2003 die Planunterlagen für die A380-Wartungshalle, die Landebahn Nordwest und das Terminal 3 vorgelegt wurden, wurden sie zwar juristisch ebenso zerpfückt wie die Unterlagen 35 Jahre zuvor, aber der Widerstand auf der Straße erreichte nicht mehr frühere Dimensionen.

Und die Gerichte waren inzwischen auch auf Ausbau-Linie. Bereits 2005 konnte per Sofortvollzug der Wald für die A380-Halle bei Mörfelden-Walldorf gerodet werden, 2007, also vor den 16 Jahren, auf die im Aufruf Bezug genommen wurde, erging der Planfeststellungsbeschluss für den Bau aller drei Ausbau-Komponenten.

Trotz zahlreicher weiterer Klagen wurde 2009 der Kelsterbacher Wald gerodet und 2011 die Nordwestbahn in Betrieb genommen.

Die Folgen sind bekannt: der Lärmteppich des Flughafens hat sich in alle Himmelsrichtungen ausgedehnt: durch die Gegenanflüge nach Norden und Süden, durch die erweiterten Eindrehbereiche nach Osten und Westen.

Durch die Verschiebung einer Hauptanflugroute um 1.400 m nach Norden sind einige Bereiche neu oder massiver verlärmte worden, einige andere haben etwas weniger Lärm. Leise ist es nirgends.

Was lässt sich aus dieser Geschichte lernen ?

Die grundlegende Lektion ist eigentlich trivial, muss aber dennoch immer wieder betont werden: Von jedem Ausbauschritt profitieren einzig und allein Fraport, die Airlines und einige andere, die an oder mit dem Flughafen Geschäfte machen. Die Bevölkerung der Region verliert immer und überall. Sie verliert durch den Verlust wertvoller Waldgebiete und durch die zunehmende Schadstoff-Belastung, die insbesondere bei den Stickoxiden ohnehin viel zu hoch ist.

Und selbst für den Lärm gilt: immer mehr Menschen werden belastet, und auch diejenigen, die vorübergehend durch Verlagerungen etwas weniger Lärm haben, werden früher oder später wieder auf dem alten Niveau ankommen und darüber hinaus gehen.

Man kann aber auch lernen: Widerstand ist nicht nutzlos. Das kann man u.a. auch daraus ableiten, dass in der Mediation immerhin ein Zugeständnis erreicht werden konnte: die Nachtflugbeschränkungen sollten auf die Zeit zwischen 23 und 5 Uhr erweitert werden, und in der „Kernnacht“ von 0 bis 5 Uhr sollte Ruhe herrschen.

Zwar zeigte sich sofort, dass auf solche Zusagen kein Verlass ist – die Landesregierung wollte trotzdem 17 Flüge in der Kernnacht zulassen, Airlines drohten mit Klagen gegen die Beschränkungen, denen sie vorher zugestimmt hatten. Trotzdem gelang es, diese Beschränkungen vor Gericht zu verteidigen, und sie sind nun seit ebenfalls zwölf Jahren in Kraft.

Seither wird aber jede Gelegenheit genutzt, um diese Beschränkungen wieder in Frage zu stellen. Jede Betriebsstörung, auch wenn sie selbstverschuldet ist, muss dazu herhalten, mehr Ausnahmeregelungen und mehr „Flexibilität“ zu fordern – und die Aufsichtsbehörden kommen dem nur allzu gern entgegen.

Daraus kann man auch lernen: jeder Erfolg, der erreicht wurde, jedes Zugeständnis muss immer wieder mit Nachdruck verteidigt werden.

Die Gegenseite lernt allerdings auch: seit Monaten laufen auf allen Ebenen Kampagnen gegen „zu viel Bürokratie“, und der vor zwei Tagen vorgelegte Abschlussbericht des sog. „Zukunftsrates Hessen“ erklärt ausführlich, wie das gemeint ist: seitenlang werden dort Vorschläge gemacht, wie Planungs-, Genehmigungs- und Gerichtsverfahren beschleunigt und Bürgerinitiativen, Umweltverbände und andere Querulanten im Vorfeld ruhiggestellt werden können.

Die Landesregierung hat das wohlwollend zur Kenntnis genommen, und insbesondere der Wirtschaftsminister überschlagt sich geradezu mit Lobpreisungen für das Werk.

Ich will aber zunächst noch darauf eingehen, dass wir noch mitten in der aktuellen Ausbaurunde stecken.

Der dritte Ausbau-Komplex, im Kern das Terminal 3, hat zwar erhebliche Verzögerungen und Umplanungen hinter sich, wird aber kommen. Der Bauantrag dafür wurde vor 10 Jahre, 2013, gestellt und ein Jahr später genehmigt, 2015 war „erster Spatenstich“, 2022 wurde der neu geplante Billigflugsteig G fertiggestellt und zunächst eingemottet, aber seit einiger Zeit hören wir immer wieder Versicherungen, dass Terminal 3 „im Zeitplan“ sei und 2026 in Betrieb genommen wird.

Mit dem neuen Terminal wird die Abfertigungskapazität zunächst um 19, im Vollausbau um 25 Millionen Passagiere pro Jahr erhöht.

Ob und wann die dann möglichen Passagierzahlen erreicht werden, ist derzeit völlig offen. Es gibt aber noch weitere Gründe für Fraport, Terminal 3 in Betrieb zu nehmen. Versuche von Fraport und DFS haben 2019 und 2020 gezeigt, dass die Kapazität des Parallelbahnsystems nur dann voll genutzt werden kann, wenn der Betrieb auf beiden Bahnen möglichst kreuzungsfrei organisiert werden kann. D.h., was auf der Südbahn startet und landet, muss möglichst auch im Süden abgefertigt werden. Deshalb wird, sobald Terminal 3 öffnet, Terminal 2 geschlossen und aller Betrieb dort in den Süden geschoben.

Natürlich wird die volle Bahnenkapazität auf absehbare Zeit bestenfalls in den Stoßzeiten benötigt, aber Fraport möchte natürlich maximale Flexibilität und alle Optionen nutzen können.

Und anders als Terminal 2 hat Terminal 3 auch einen hochmodernen, supertollen Shopping-Bereich, mit dem Fraport wichtige zusätzliche Einnahmen generieren möchte. Im übrigen ist dieses Gebäude auch ein Muster an Nachhaltigkeit: hunderte krumme Aluröhren als Designelemente unterm Dach, aber keine einzige Solarzelle oben drauf; eigener Autobahnanschluss und grosses Parkhaus, aber keine Anbindung ans Schienennetz – alles typisch Fraport eben.

Nach den Worten von Fraport-Chef Schulte ist Terminal 3 „auf absehbare Zeit die letzte Großbaustelle“ am Flughafen, aber gleichzeitig kündigt er neue Ausbau-Maßnahmen an unter dem Stichwort „Transforming Terminal 1“.

Der Um- und Ausbau dort ist ein schon seit Jahren laufender Prozess, der wenig Aufmerksamkeit findet, aber trotzdem weitreichende Konsequenzen hat.

So wurde 2012 der Flugsteig Aplus in Betrieb genommen und die Abfertigungskapazität damit um 6 Mill. Passagiere pro Jahr erhöht, immerhin ein Drittel der Kapazität von Terminal 3.

Für die kommenden Jahre sind eine Verkleinerung des öffentlichen Bereichs, in dem wir gerade stehen, mehr Check-in-Schalter, mehr Sicherheitsschleusen und natürlich auch grössere Shopping-Flächen geplant. Es gibt noch keine klaren Aussagen dazu, welche Kapazität damit erreicht werden soll, aber es sind weitere Wachstums-Optionen.

Und perspektivisch kann natürlich auch Terminal 2 schöner und leistungsfähiger wiedereröffnet werden.

Der Wachstumswahn geht also weiter, und es lohnt sich, einen Blick darauf zu werfen, was da wachsen soll.

Viele glauben ja noch, dass der Flughafen irgendwie wichtige Dienstleistungen für die lokale Wirtschaft liefern würde.

Das tut er auch, aber das spielt eine immer geringere Rolle. Schon seit Jahren nutzt der überwiegende Anteil der Passagiere den Flughafen nicht für geschäftliche Zwecke, sondern privat, hauptsächlich für touristische Flüge. Und das ist auch der Sektor, der das künftige Wachstum liefern soll.

Man stellt sich den Flughafen also am besten vor als den Eingangsbereich eines gigantischen Freizeitparks, dessen Attraktionen über die ganze Welt verteilt sind.

In diesem Bild versteht man dann auch besser, dass sowas für manche ganz nett ist, wenn man es sich leisten kann – aber vollständig zweitrangig, wenn es darum geht, die Klimakatastrophe einzudämmen und die Existenzgrundlage der Menschheit zu sichern.

Trotzdem werden sie diese Aktivitäten natürlich mit allen Mitteln verteidigen, und sie haben dabei keinerlei Skrupel.

Wenn es sein muss, werden sie auch Rundflüge über brennende Wälder und Adventure-Trips zu schmelzenden Gletschern und absaufenden Städten oder andere Perversitäten organisieren, wenn es hilft, ihr Geschäftsmodell aufrecht zu erhalten.

An diese Stelle passt vielleicht ein kleiner Einschub. Es gibt am Flughafen schon jetzt, vor Inbetriebnahme von Terminal 3, nicht zwei, sondern vier Passagier-Terminals.

Da ist noch das Lufthansa First Class Terminal, in dem wohlhabende Vielflieger Champagner schlürfen dürfen und mit Luxuskarossen über den Flughafen gekarrt werden. Und dann gibt es im Süden noch das sog. „General Aviation Terminal“, wo die Privatjets abgefertigt werden, die zwar zahlenmäßig keine allzu große Rolle spielen, aber trotzdem auch eigentlich betriebsärmeren Zeiten verlärmen.

Zusammen bilden sie das Luxussegment, dessen klimaschädliche Emissionen noch um ein Vielfaches über dem liegen, was normale Flugpassagiere pro Kopf und Kilometer erzeugen. Hier anzusetzen, Privatjets zu verbieten und Vielfliegerei nicht zu rabattieren, sondern so zu verteuern, dass es auch für Reiche spürbar wird, wäre ein guter erster Schritt hin zu einem realen Klimaschutzbeitrag des Luftverkehrs, der sofort umsetzbar wäre und sonst niemandem wehtut.

Politisch geht es derzeit allerdings in eine andere Richtung. Wir haben zwar wieder einen Klimakanzler, sogar einen Klimaschutzminister, und auch einen Verkehrsminister, der zumindest an seinen besseren Tagen über Klimaschutz reden kann, als verstünde er, worum es dabei geht.

Dieses Dreigestirn hat vor einigen Wochen zur sog. „3. Nationalen Luftfahrtkonferenz“ nach Hamburg eingeladen. Dort durften die führenden Manager der Luftfahrtindustrie ihre tollen Innovations-Pläne vorstellen, und die drei versicherten ihnen, dass die Regierung sie voll unterstützen und Milliarden an Subventionen dafür bereitstellen wird. Klimaschutz soll dabei nur vorkommen, soweit er wirtschaftlich ist und die Wettbewerbsfähigkeit nicht beeinträchtigt. Dass das verfassungswidrig ist, wissen sie, aber es scheint sie nicht zu stören.

Der Ausgewogenheit halber sollte ich natürlich erwähnen, dass die Herren Merz, Rhein, Söder und ihr Anhang in den letzten Jahrzehnten bis heute hinreichend bewiesen haben, dass sie diesbezüglich eher noch schlimmer sind.

Groß sind die Unterschiede allerdings nicht, wie man auch daran sieht, dass in dem schon zitierten Abschlussbericht des „Zukunftsrates Hessen“ ausdrücklich gefordert wird, dass die „Wachstumspotentiale des Flughafens“, wie sie im Planfeststellungsbeschluss festgelegt wurden, „nicht durch eine Senkung der Höchstgrenzen verringert werden“ dürfen – und nirgendwo regt sich Widerspruch.

Über das ganze Gesindel noch weiter rechtsausen muss man im Grunde kein Wort verlieren. Soweit sie nicht ohnehin leugnen, dass die Klimakatastrophe menschen-gemacht ist, sind ihre Vorschläge mindestens ebenso schlimm.

Das zeigt aber auch, dass die Personen in diesen Funktionen weitgehend austauschbar sind. Um diesen Kurs zu ändern, braucht es Grundlegenderes. „System change, not climate change“ ist daher nicht irgendeine Parole, es beschreibt die Kernaufgabe jeder Klimaschutzbewegung. Auch wenn das pathetisch klingt: Ohne eine grundlegende sozial-ökologische Transformation, die das kapitalistische Fossilsystem überwindet und eine Wirtschaft aufbaut, die nicht mehr den Profit und die Rendite, sondern das Wohlergehen der Menschen in den Mittelpunkt stellt und ein gutes Leben für alle in den Grenzen dieses Planeten und seiner Ökosysteme ermöglicht, wird die Menschheit nicht überleben können.

Ich werde jetzt nicht darüber reden, wie wir dahin kommen können – nicht nur, weil ich ohnehin schon zu lange rede, sondern weil ich es nicht weiß.

Meine Generation hat, um ein Bild des UN-Generalsekretärs zu benutzen, die Menschheit auf den Weg in die Klimahölle geschickt. Ob und wie sie da wieder herauskommen kann, müssen künftige Generationen herausfinden. Wir taugen da wohl nur sehr begrenzt als Berater.

Was wir aber heute tun können und müssen, ist, denen, die auf diesem „highway to climate hell“ immer weiter aufs Gaspedal treten wollen, immer wieder vors Schienbein zu treten.

Konkret heisst das, den Lügen der Luftverkehrswirtschaft die wissenschaftlichen Fakten entgegenzustellen.

Wenn sie von tollen neuen Technologien erzählen, müssen wir klarstellen, wann was zur Verfügung stehen kann und was es bringen könnte.

Wenn sie von „nachhaltigen Treibstoffen“ schwärmen, müssen wir verdeutlichen, welche Konsequenzen die verschiedenen Treibstoffarten haben und was es erfordert, sie in ausreichender Menge zur Verfügung zu stellen.

Kurz: wir müssen all diese Greenwashing-Versuche immer wieder zurückweisen und als Lügen erkennbar machen.

Auch in anderen Bereichen müssen wir wieder stärker an den aktuellen Problemen arbeiten und die Belastungen aufgreifen, die die Menschen im Umland des Flughafens aktuell betreffen. Das gelingt uns derzeit häufig nur unzureichend.

Einige Beispiele:

- Am 20.06. kam es zu einem Beinahe-Absturz einer Frachtmaschine über dem Flughafen, weil Fraport und DFS in unverantwortlicher Weise den Landebetrieb während eines schweren Gewitters aufrecht erhalten wollten.
Dieser Vorfall sollte möglichst vertuscht werden, und die Aufsichtsbehörde nahm die daraus resultierende Betriebsstörung auch noch zum Anlass, mit völlig verlogenen Begründungen einen dreisten Angriff auf den Kern der Nachtflugbeschränkungen zu starten: es gab 63 Starts nach 23 Uhr, davon 6 in der Kernnacht nach 0:00 Uhr.
Die Reaktionen auf diesen Skandal waren völlig unzureichend.
- Anfang Januar haben ForscherInnen der JWGU nachgewiesen, dass UFP aus Flugzeugtriebwerken wahrscheinlich noch toxischer sind als solche aus anderen Abgasen.
Öffentliche Reaktionen gab es so gut wie garnicht.
Anfang August hat das HLNUG einen Bericht über UFP-Messungen in Flörsheim vorgelegt.
Die Belastung wurde als „überwiegend hoch“ eingeschätzt, der WHO-Richtwert wurde an jedem zweiten Tag überschritten, und der Flughafen wurde klar als Mit-Verursacher benannt. Auch hier praktisch keine Reaktion.
- Wegen des chaotischen Betriebs auf FRA mit ständigen Verspätungen werden häufig Abflugrouten nicht eingehalten und Wohngebiete direkt überflogen. Das wird überwiegend mit Schulterzucken hingenommen.

Nur wenn es uns gelingt, mit öffentlichkeitswirksamen Reaktionen auf solche Vorfälle in den aktuellen Auseinandersetzungen wieder als relevante Kraft wahrgenommen zu werden, können wir hoffen, neue Mitstreiterinnen und Mitstreiter zu gewinnen und für andere Akteure der Klimaschutz-Bewegung als Bündnispartner interessant zu werden.

Aber vor allem müssen wir immer wieder die einzig möglichen Lösungen betonen:

Gegen zunehmende Klimaschäden, zunehmende Schadstoff-Belastung und zu viel Lärm hilft nur eine Reduzierung der Zahl der Flugbewegungen
20% weniger bis 2030, wie in der aktuellen BVF-Kampagne gefordert, sind ein guter Ansatz, und mit einem Verbot von Kurzstreckenflügen und Privatjets und der Einschränkung anderer Absurditäten wie extremen Billigflügen durchaus erreichbar.

Und aus gesundheitlichen Gründen ist ein Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht von 22-6 Uhr unverzichtbar.

Das alles in die Köpfe zu bringen, ist anstrengend und mühsam, und niemand kann garantieren, dass wir Erfolg haben.

Mir fällt dazu auch nur ein Zitat ein, das häufig Bert Brecht zugeschrieben wird:
„Wer kämpft, kann verlieren. Wer nicht kämpft, hat schon verloren.“

Also: machen wir weiter.