

Liebe Mitstreiter und Mitstreiterinnen,

mein Name ist Berthold Fuld. Ich bin seit vielen Jahren aktiv, derzeit einer der Sprecher des Bündnisses der Bürgerinitiativen, Vorstandsmitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Mitglied in der Fluglärmkommission Frankfurt

Am 21.10.2011 stand ich zusammen mit vielen Mitstreitern in Flörsheim und wartete auf den Überflug des A319 von Kanzlerin Merkel, der dann mit eher moderatem Lärm über uns hinwegflog. Deutlich lärmärmer als viele Flugzeuge, die folgten. Es war ein tiefer Einschnitt in das Leben vieler Betroffener, die Lebensqualität, Gesundheit und Vermögen verloren, Sie erhielten einen zuverlässigen Wecker, der sie regelmäßig um kurz vor 5 Uhr weckt. Viele hielten die Belastung nicht aus. Profitiert hat vor allem die Lufthansa, die auf einen Betrieb mit ausgeprägten Abfertigungswellen umstellen konnte, und das Land Hessen durch hohe Einnahmen aus Grunderwerbssteuern durch Grundstücksveräußerungen und auch Ersatzkäufen von Betroffenen, die entnervt ihre Heimat aufgaben.

Auch wenn auch der Lärm hinter der Prognose zurückbleibt – er ist vielerorts unerträglich. Der Lärm führt zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen bis hin zur Pflegebedürftigkeit und frühem Tod, verminderter beruflicher Leistungsfähigkeit, schlechteres Lernen in der Schule und Wertverluste bei Immobilien. In der Mediation – an der wir uns nicht beteiligt haben - hieß es noch im Anti-Lärm-Paket „Eine Selbstverpflichtung der FAG – zu hieß die Fraport früher - zur kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung. Die FAG sollte mit Nachdruck das Ziel verfolgen, sich im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung von Fluglärm zu entwickeln.“

Zwar wurden nächtliche Betriebsbeschränkungen zwischen 23 und 5 Uhr eingeführt. Aber es sind immer noch viel zu viele Flüge in den Nachtrandstunden. Es mangelt an Anreizen zur Verlagerung von Nachtflügen in den Tag. Die Vorgabe, dass der Lärm in den Randstunden ab- bzw. anschwellen soll, wird nur für den Flughafen insgesamt erfüllt. Lokal ist im Bereich der Startbahn West die Stunde zwischen 22 und 23 die lauteste

überhaupt, im Bereich der Landebahnen ist die Stunde zwischen 5 und 6 Uhr eine der lautesten. Das darf nicht sein; An- und Abschwelen muss lokal gelten! Warum müssen Langstreckenmaschinen in der Nacht starten und landen, auch wenn sie nach der Landung stundenlang auf dem Flughafen stehen? Nebenbei gemerkt: An diesem Punkt klemmt es bei den noch offenen Gerichtsverfahren; 18 Jahre nach Planfeststellungsbeschluss ist er noch nicht rechtskräftig.

Der passive Schallschutz ist unzureichend; bei 33 dBA liegt die Aufweckschwelle, der Gesetzgeber hält 53 dBA sechsmal in der Nacht für zumutbar. Das ist die 100-fache Schallintensität! Der Aufwand für einen ausreichenden passiven Schallschutz wäre unbezahlbar; ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr ergibt sich als zwingende Konsequenz.

In letzter Zeit beobachten wir Versuche, die Bürgerschaft zu spalten. Statt den Fluglärm zu reduzieren wird das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit relativiert, es hängt nun von der Zahl der Nachbarn ab. Und mit diesem Argument verschiebt man Flugstrecken auf Bürger, die nicht darauf eingestellt sind, die sich bewusst für eine ruhige und auch für ihre Kinder gesunde Wohnlage entschieden haben und die nun immense Wertverluste in ihrem Eigentum hinnehmen müssen. Dies betrifft Bürger u.a. im Bereich nördlich von Darmstadt und südlich der Anfluggrundlinie auf die Südbahn, die vom Segmented Approach betroffen sind. Nördlich von Darmstadt werden Bürger einer unzumutbaren Lärmbelastung ausgesetzt. Hier wurde aber noch nicht einmal untersucht, ob eine unzumutbare Lärmbelastung entsteht, geschweige denn ein Lärmschutzbereich festgelegt. Und Rechtsschutz vor Eintreten der Belastung bestand auch nicht. Zugunsten der Luftverkehrswirtschaft werden Bürgern Sonderopfer abverlangt, basierend auf einer kaiserlichen Rechtsprechung, die von Richtern mit nationalsozialistischer Biographie bestätigt wurde.

Auch zur Gewinnmaximierung der Lufthansa werden Verfahren zugelassen, die zu vermeidbarem Lärm führen – zu Recht klagen Betroffene über das mit geringen Flughöhen verbundene Flachstartverfahren. Wir werden hierzu noch die Rede von Ursula Prikl hören. Und man will Abflüge von der Südumfliegung auf die kürzeren Nordweststrecken verlagern. Die

Abhängigkeit der Südumfliegung von der Startbahn West ist ein Vorwand. Ungeklärt ist die Sicherheitsfrage gefährlicher Annäherungen bei Durchstartmanövern auf der Nordbahn – die DFS verweigert Informationen zu Sicherheitsfragen, das seien keine Umweltinformationen.

Und darüber hinaus will Fraport auf dem ehemaligen Ticona-Gelände große Logistikflächen entwickeln und den Frachtverkehr wachsen lassen.

Die Luftverkehrswirtschaft will immer mehr Luftverkehr und fordert mit großer Penetranz – siehe z.B. die heutige FAZ - Maßnahmen zu unserer aller Nachteil. Abschaffung der Luftverkehrssteuer, Subventionierung der Flugsicherung -zuletzt, weil angeblich die hohen Flugsicherungsgebühren zur Abwanderung von Luftfracht führen - und Aufweichungen von nächtlichen Betriebsbeschränkungen. Der Schutz des Klimas ist ihr egal. Nicht mit uns!

Wir haben auch einiges erreicht. Die vom Land Hessen avisierten 17 Ausnahmen vom Flugverbot zwischen 23 und 5 Uhr wurden kassiert. Nach einer legendären Montagsdemo mit Helmen und mitgebrachten Dachziegeln wurde der Fraport sehr schnell auferlegt, die Kosten für die Beseitigung von Dachschäden zu übernehmen, wenngleich mit ein paar Haken. Ausnahmen von den nächtlichen Betriebsbeschränkungen führen regelmäßig zu Protesten – man wagt ist nicht, noch weiter zu gehen als man sowieso schon geht. Aber ganz wichtig ist, dass die Grundstimmung zum Flughafen weniger positiv ist als es sich die Fraport wünscht – das zeigt sich z.B. auch darin, dass die Zahl der Lokalpassagiere weit stärker hinter der Prognose zurückbleibt als die Zahl der Umsteiger. Es ist in der Region wohl wenig angesagt, in den Urlaub zu fliegen; für innerdeutsche Geschäftsreisen werden nur selten Flugzeuge genutzt, der innerdeutsche Verkehr dient hauptsächlich als Zubringer. Und wir sorgen dafür, dass das Thema in den Medien präsent bleibt.

Terminal 3 soll im nächsten Jahr eröffnet werden. Wir haben immer gesagt, dass man es nicht braucht und die Milliarden für seinen Bau Geldvernichtung sind. Terminal 2 soll vorübergehend geschlossen und mit Milliardenaufwand saniert werden. Macht das überhaupt Sinn? Oder schließt man es nicht besser endgültig?

Es gibt viele Punkte, die dafür sprechen, eine Entwicklung des Flughafens zu einem Flughafen für die Region zu fördern. Mit weniger Flugverkehr, weniger Belastung und mehr Lebensqualität für alle.

Ein Problem wird bald virulent: Die vom Luftverkehr ausgehende Stickoxidbelastung. Die EU hat die Grenzwerte halbiert, gültig ab 2030. Rund um den Flughafen werden die aktuellen Grenzwerte zwar gerade eben noch eingehalten, nicht aber die neuen. Für die Einhaltung der Grenzwerte muss der Luftverkehr zwingend reduziert werden.

Ich komme zum Ende: Liebe Freundinnen und Freunde, herzliches Dankeschön, dass Ihr heute hierhergekommen seid!

Gesundheit und Sicherheit von Flughafenanwohnern und Bewahrung der Schöpfung müssen Vorrang haben vor den Gewinninteressen der Luftverkehrsindustrie, der Eitelkeit ihrer Manager und unbegrenzter Mobilität. Wir müssen der Stachel im Fleisch der Luftverkehrswirtschaft bleiben. Nerven wir die Gegenseite, wo wir es können.

Der Mensch muss im Mittelpunkt stehen!

Es gibt kein Recht, Umwelt und Klima zu zerstören!

Kein Ausbau des Flughafens!

Nachtflugverbot von 22 -6 Uhr!

Luftverkehr reduzieren!

Kurzstreckenflüge untersagen!

Der Lärm muss weg!

Berthold Fuld, 21.10.25