

Petra Schmidt, DGB-Veranstaltung Mörfelden-Walldorf, 1. Mai 2015,
Bürgerhaus für die BI Mörfelden-Walldorf

Guten Tag,
liebe Freunde, Mitstreiterinnen, Kolleginnen und Kollegen

Terminal 3

Wie erwartet hat die Fraport AG in der letzten Aufsichtsratssitzung beschlossen, mit dem Bau des dritten Terminals Ende des Jahres zu beginnen.

Ob Terminal 3 im Sinne der Fraport benötigt wird oder nicht, ist jetzt noch nicht abzusehen. Zwei Szenarien sind möglich: Entweder es entsteht eine Investitionsruine, weil die Passagierzahlen nicht wie prognostiziert steigen, oder es wird zu einer unerträglichen Steigerung des Fluglärms durch immer mehr Flugzeuge kommen und eventuell schon die nächste Flughafenerweiterung eingeläutet. Denn Terminal 3 zusammen mit dem Ausbau im Süden und Cargo City Süd, ergibt quasi einen zweiten Flughafen – mit dieser landseitigen Infrastruktur wird die nächste Erweiterung für eine Südbahn schon vorbereitet

Die Zukunft der Luftfahrt ist billig....

so eine Schlagzeile vor einigen Wochen in der FAZ. ... und der Konkurrenzkampf der Fluglinien, verharmlosen Wettbewerb genannt, wird immer unerbittlicher. Ausgetragen wird er auf dem Rücken der Beschäftigten. Die LH gerät unter Druck von Billigfliegern und den staatlich unterstützten Fluglinien aus den Golf-Staaten und will dem durch immer neue Sparprogramme und Konzernumbau begegnen. Die schon fast mit schöner Regelmäßigkeit statt findenden Streiks der LH-Piloten und Germanwings haben diesen Hintergrund. Und so schließt sich der Kreis: Die Fraport AG wird mit allen Mitteln versuchen, das Terminal 3 profitabel zu betreiben – und sei es mit dem Anlocken Billigfliegern, die wiederum den Druck auf die Beschäftigten der etablierten Fluglinien erhöhen.

Lärmbegrenzung

Die „Lärmpausen“ genannten Lärmverschiebungen, werden seit dem 23. April für ein Jahr getestet.

Da selbst der Hessischen Landesregierung bewußt ist, dass die Lärmpausen keine Ruhe bringen, kündigt sie für das nächste Jahr ein Konzept zu Fluglärmobergrenzen an und auch die SPD bläst ins gleiche Horn. Aber schon in den Absichtserklärung der Landesregierung werden die Erwartungen gedämpft:

Der Flughafen müsse sich weiter entwickeln könne, es werde lauter werden, wenn auch nicht so schnell wie voraus gesagt, heißt es, – hier winkt schon die nächste Mogelpackung am Horizont.

Die Bürgerinitiativen fordern in der Tat rechtlich einklagbare Grenzen ALLER Belastungen – und das geht weit über den Lärm hinaus.

Damit untrennbar verbunden ist unsere Forderung, die Flugbewegungen auf 380.000/Jahr – also auf dem Niveau Mitte der 90er Jahre - begrenzen. Laut einer BUND-Studie ist es möglich, sofort 28.000 Kurzstreckenflügen am Frankfurter Flughafen zu streichen und ohne Komfortverzicht auf die Bahn zu verlagern. Das gesamte Verlagerungspotenzial liegt sogar 100.000 Flugbewegungen, wenn die Bahn als echte Alternative zum Flugverkehr ausgebaut und genutzt wird und nicht lediglich als Zubringer zum Flughafen hin fungiert.

Auch wenn es für viele Menschen sehr wichtig ist: wir werden und nicht auf das Thema Lärm beschränken. Wenn wir das tun, haben wir die Auseinandersetzungen um die Begrenzung des Flugbetriebs oder gar gegen weitere Flughafenexpansion schon verloren. Alle lokalen und regionalen Auswirkungen, die Funktionen eines Flughafens in einer globalisierten Wirtschaftsordnung, an deren sozialen und ökologischen Folgen zu Recht sich immer wieder Kritik entzündet, müssen integraler Bestandteil einer Bewegung gegen Flughafenausbau sein.

Deshalb haben einige BIs zu der Bloccupy-Demonstration im März aufgerufen, oder sind Mitglied im Frankfurter Bündnis gegen TTIP.

Deshalb werden auf den Montagsdemos Themen wie der immense Wasserverbrauch des Flughafens oder die Belastung durch Feinstaub und weiteren Schadstoffen angesprochen. Außerdem hat der wachsende Flugverkehr eine immense klimaschädliche Dimension. Aus diesem Grund halten wir auch nichts von Verlagerungs-Phantasien, die die Belastungen durch den Flugverkehr in - von uns aus gesehen - weit entfernte Weltgegenden verschieben möchten, wo in größtenteils autoritär regierten Staaten ein ungebremster Aus- und Neubau von Flughäfen erfolgt.

Klimagipfel

Im Dezember 2015 findet der nächste Weltklimagipfel in Paris statt. Die EU hält bislang an ihrem 2050-Langfristziel von Emissionsminderungen in Höhe von 80 bis 95 Prozent fest. Wie das mit dem politisch protegierten Aus- und Neubauten von Flughäfen zu vereinbaren ist, bleibt völlig schleierhaft, hier

sind die lokalen BIs gefragt, den Druck zu verstärken und sich nicht nur auf die lokale Betroffenheit zurück zu ziehen.

Fakt ist: Um lächerliche ein Prozent haben die großen Fluggesellschaften der Welt ihre CO₂ - Emissionen in einem Jahr verringert - gerechnet pro Passagier und Kilometer. Zugleich stiegen jedoch die gesamten Emissionen der Luftverkehrsindustrie erneut aufgrund des gestiegenen Flugverkehrs um etwa drei Prozent. Die Auswirkungen des Flugverkehrs in großen Höhen potenziert dabei dessen Klimaschädlichkeit ganz erheblich.

Das dürfen wir nicht zulassen!

Angesichts der klimapolitischen Aufgaben, angesichts eines fragwürdigen Wohlstandsbegriffes, der auf permanentes Wachstum setzt, dabei jegliche Möglichkeit der Umverteilung verneint und auf ökologische Fragen schon gar keine Rücksicht nimmt, angesichts eines immer ungezügelteren Kapitalismus, setzen wir uns als Bürgerinitiative gegen Flughafenerweiterung weiter dafür ein, den Flughafen zu stoppen und mit dem Slogan der weltweiten SozialforumsBewegung schließe ich:
Eine andere Welt ist möglich!