

Guten Tag,

vielen Dank für die Einladung des DGB Ortsverbandes. Ich hoffe, dass es irgendwann mal keine Notwendigkeit mehr dafür gibt:

- weil der Flughafen auf ein verträgliches Maß zurück gebaut wäre
- weil ein echtes Nachtflugverbot von 22-06 Uhr bestünde
- weil die Zahl der Flugbewegungen 380.000/Jahr nicht übersteigen würde
- weil es weltweit wirksame Beschränkungen des extrem klimaschädlichen Luftverkehrs gäbe

Das sind hochgesteckte Forderungen. Aber wenn wir nicht permanent das Bewußtsein für die großen Ziele wach halten, laufen wir Gefahr, dass sie in der öffentlichen Diskussion komplett untergehen und niemand mehr an eine Begrenzung des Flughafens überhaupt zu denken wagt.

Selbst die Umsetzung kleinerer Schritte ist schwierig. Wo Lärmschutz drauf steht, ist noch lange keine Verringerung des Lärms drin.

> So soll die Flugroute AMTIX verlagert werden, damit Darmstadt Nord entlastet wird. Aber: in Erzhausen und in Mörfelden würde es lauter werden. Flugroutenverlegungen führen nur zu Lärmverlagerungen, mindern jedoch den Gesamtlärm nicht.

> Die im November 2017 vorgestellte Fluglärmobergrenze ist eine weitere Mogelpackung: das erlaubte Lärmniveau soll um 1,8 dB(A) gegenüber den im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Werten von 701.000 Flugbewegungen gesenkt werden. Der derzeitige Lärm darf also noch anwachsen und eine Lärminderung ist schon gar nicht in Sicht!

Doch wenn Naturschutzverbände, Bürgerinitiativen, die Zukunft Rhein-Main nicht immer wieder ihre Stimme erheben würden, dann gäbe es noch nicht mal die Norah-Studie.

Kürzlich wurden erste Ergebnisse des Umweltbundesamts zur Ermittlung der Ultrafeinstaub-Belastung am Flughafen Frankfurt vorgestellt. Es gibt noch schwerwiegende methodische Probleme, aber dass Ultrafeinstaub

überhaupt untersucht wird, ist unter anderem der Initiative und Beharrlichkeit von Mitstreitern aus den Mainzer BIs zu verdanken.

Im Herbst letzten Jahres hat sich eine Aktionsbündnis Langener Bannwald gegründet, in dem wir als örtliche BI auch Mitglied sind.

Denn nur wenige Kilometer von uns entfernt sollen für die Erweiterung des Kiesabbaus der Firma Sehring insgesamt 63 Hektar Bannwald fallen. Ungefähr 1/3 ist bereits gerodet. Sehring hat mit Genehmigung des RPs im Winter 2017 ein weiteres Teilstück gerodet. Wieder ist ein Stück Naherholung, Lärmschutz, Schadstofffilter und Naturschutz zum Teufel gegangen. Ob die Walldorfer Trinkwasserbrunnen, die in der Nähe des Abbaugbiets liegen, wirklich sicher sind, bezweifeln wir.

Und überhaupt: was soll das, im dicht besiedelten Rhein-Main-Gebiet immer weiter in Bannwaldflächen einzugreifen? Die abenteuerliche Begründung des VGH lautet neuerdings – hier im Falle Mitteldorf: Abholzung und Auskiesung sei ja nur eine vorübergehende Umwidmung des Bannwaldes – später würde wieder aufgeforstet „später – das heißt in etlichen Jahrzehnten – falls das überhaupt je umgesetzt wird!

Das Aktionsbündnis zeigt Wirkung und hat die Firma Sehring anscheinend ganz schön aufgescheucht, denn die schlägt zurück: Aufgrund eines Flugblattes des Aktionsbündnisses hat Sehring eine Unterlassungserklärung von uns, den Langener Grünen und dem Sprecher des Bündnisses wegen angeblicher falscher Tatsachenbehauptung (wir nennen es Meinungsfreiheit) verlangt. Wir haben das nicht unterzeichnet. Die Firma Sehring beißt sich jetzt am Bündnis-Sprecher fest und geht gegen ihn weiter rechtlich vor.

Das Aktionsbündnis ist natürlich weiter aktiv und ruft zu einer Demonstration am 20.06.2018 um 11:00 am Marktplatz vor dem Neuen Rathaus in Wiesbaden auf.

Bannwald soll auch für den Bau des Autobahnanschlusses für das Terminal 3 im Treburer Oberwald fallen. Es ist gut, dass seit Januar 2018 unabhängige AktivistInnen mit der Besetzung dieses Waldstückes begonnen haben. Das ist ein klares Signal, dass eine Rodung auf Protest und Widerstand stoßen wird.

Der Beginn des Baus des dritten Terminals stellt sich nun ganz anders dar,

als jahrelang propagiert. Zeitlich immer wieder nach hinten verschoben, ist der Bauantrag der Fraport AG für die Errichtung des Flugsteigs G für eine Abfertigung von Low-Cost-Carriern gedacht.

Billigflieger sind berüchtigt für ihre Verletzung der Nachtruhe. Das ist auch an anderen deutschen Flughäfen der Fall. In Frankfurt landet Ryanair, gemessen an ihrem Anteil an Flugbewegungen, überproportional häufig nach 23:00 Uhr. Bevorzugt durch eine unfaire Gebührenpolitik wird hier eine Fluglinie mit den prekärsten Arbeitsbedingungen in ganz Europa bevorzugt – so die Flugbegleiter-Gewerkschaft Ufo.

Ein Rechtsgutachten im Auftrag der Zukunft Rhein-Main macht deutlich, dass der Billigflugsteig nicht mit dem Planfeststellungsbeschlusses vereinbar und deshalb unzulässig ist. Klar, dass die hessische Landesregierung gleich mit einem eigenen Gutachten bei der Hand ist und das genaue Gegenteil behauptet.

Wer hier „Recht behält“ ist keine rein formaljuristische Frage, sondern abhängig davon, wer politisch am längeren Hebel sitzt, ob eine Bewegung stark genug ist, ein Gegengewicht zu den Flughafenfreunden im Hessischen Landtag zu bilden.

Gerichtsurteile und Verwaltungsvorschriften sind eben nicht neutral, sondern in ihnen stecken auch politische und wirtschaftliche Machtverhältnisse drin. Und die gilt es zu ändern!

Zum Schluß möchte ich noch auf ein Jubiläum hinweisen: Am Montag, den 11. Juni 2018 findet die 250.te Montagsdemo im Terminal 1 ab 18:00 Uhr statt.

Ihr seid alle herzlich zur Teilnahme eingeladen und damit verabschiede ich mich.