

Petra Schmidt, BI Mörfelden-Walldorf, DGB-
Veranstaltung am 01. Mai 2019

Guten Morgen,

seit Friday for Future auf den Plan getreten ist, ist Klimaschutz wieder in aller Munde und so rede ich heute u.a. über den Klimaschutzbericht 2017 der Bundesregierung.

Zur Verminderung der Emissionen im Flugverkehr sind dort drei Vorschläge genannt:

- der CO2 Standard für neue Flugzeugmuster ab 2020 soll verbessert werden, also eine rein technologische Maßnahme, deren Wirksamkeit mehr als begrenzt sei dürfte, insbesondere angesichts der Wachstumsraten im Luftverkehr.
- Der CORSIA genannte Ablaßhandel, der 2020 freiwillig und erst ab 2027 verpflichtend wird. Hier sollen lediglich durch Kompensationsmaßnahmen an anderer Stelle – also z.B. Aufforstungen – die CO2-Steigerungen ausgeglichen werden, ohne dass der Luftverkehr selbst etwas dazu beiträgt – wie auch, wenn man immer weiter auf Wachstum setzt.
- und Single European Sky, d.h. ein einheitlicher, harmonisierter Luftraum in Europa. Vordergründig geht es um die Vermeidung von Warteschleifen, aber es wird dazu führen, dass der Luftraum effizienter genutzt wird, damit der Flugverkehr ungehemmt noch mehr wachsen kann. Es gibt Prognosen, die von 8,2 Mrd Passagieren im Jahr 2037 ausgehen, 2017 waren es knapp 4 Mrd.

Andere Maßnahmen, wie eine Kerosinsteuer, sind im Klimaschutzbericht nicht erwähnt, von einer Deckelung des Luftverkehrs ganz zu schweigen. Dass jetzt die öffentliche Diskussion über eine CO2 Steuer anläuft – die im Übrigen nicht mal die volle Klimawirksamkeit des

Luftverkehrs umfaßt – ist auch Friday-for Future zu verdanken.

Die Grundsteinlegung für das dritte Terminal ist vor zwei Tagen erfolgt.

2021 soll der [Billigflugsteig G](#) in Betrieb gehen, für jährlich 4 bis 5 Millionen Billigflieger. Im Endausbau sollen es [bis zu 25 Millionen Passagieren sein. Auch die 701.000 Flugbewegungen pro Jahr,](#) sind keine einklagbare, feste Obergrenze, bei Bedarf wäre auch [mehr möglich.](#)

Mehr Fluglärm, mehr Roll- und Bodenlärm in Walldorf und in Zeppelinheim, mehr Schadstoffe, mehr Treibhausgase, verstärkter Autoverkehr und damit auch mehr Krankheiten, mehr Umweltschäden, und eine weitere Verstärkung des Klimawandels sind die Folgen.

Der Kreis Groß-Gerau, Kommunen, Naturschutzverbände fordern die Anbindung des Terminals 3 an die S-Bahn. Auf Landesebene wird die Anbindung über die Riedbahnstrecke bereits voran getrieben, auch wenn der Planungshorizont noch etliche Jahre umfaßt.

Aber die Anbindung des dritten Terminals ist integraler Bestandteil des Ausbaus. Jede Ausrichtung von Infrastruktur auf den Flughafen hin unterstützt dessen Wachstumsstrategie. Ob es um die Riedbahnstrecke, die Regionaltangente West geht oder die Verlegung der S-Bahn-Strecke über Gateway Gardens: stets steht der Flughafen im Mittelpunkt und die Region wird immer weiter auf diese Mega-Struktur hin ausgerichtet – und je mehr das geschieht, desto schwieriger wird es für alle, die den Protest dagegen organisieren. Neben aller Begeisterung für den ÖPNV dürfen wir diesen Doppelcharakter nicht aus den Augen verlieren.

Was ist geplant? Ich beziehe mich im Folgenden auf die Machbarkeitsstudie des RMV aus dem Jahr 2017

- Laut den momentan verfügbaren Informationen soll es zu einer Ausschleifung der Riedbahnstrecke von Walldorf hin zu Zeppelinheim kommen und zwar nicht über das bestehende Gleis zwischen Walldorf und dem Flughafen, sondern über eine neue Rodung im Wald. Damit ist dann auch weiterer Lärmschutz dahin. Die Minimalforderung lautet hier: kein weiterer Waldeinschlag
- Es soll zu einer Fahrtzeitverlängerung von 2-3 Minuten kommen. Hört sich wenig an. In der Praxis bedeutet das, dass man nicht mehr alle Anschlüsse bekommt. Wer Pech hat, muß dann halt eine halbe Stunde früher los fahren.
- Die Realisierung eines Viertel-Stunden-Taktes hängt davon ab, wann die ICE-Neubaustrecke gebaut wird. Meine düstere Prognose: die Schienen-Anbindung an das Terminal 3 wird schon Realität sein und eine Verkürzung des Taktes läßt dann noch lange auf sich warten!
- Wenn das so Realität würde, werden etliche der heutigen Fahrgäste abspringen. Da im Saldo dann aber insgesamt mehr Menschen diese neue Strecke über das Terminal 3 nutzen, wird das billigend in Kauf genommen und nicht weiter problematisiert.
- Und warum schließt man das Terminal 3 nicht über den bestehenden Regionalbahnhof im Norden des Flughafens an? Nun, dort wird es spätestens mit der Vollbelegung von Gateway Gardens zu Kapazitätsengpässen kommen. Beschlossen wurde das Gewerbegebiet für 20.000 Beschäftigte in Frankfurt – die Folgewirkung müssen wir im Süden hier dann ausbaden.
- Wir reden hier über 28% des Verkehrsaufkommens, die letztlich über den ÖPNV – davon 2/3 über die Schiene werden sollen – der Autoverkehr und damit

die Schadstoffbelastung wird trotzdem immens zunehmen!

- Fraport AG baut im Moment ein neues Personentransportsystems vom Regionalbahnhof im Norden des Flughafens über das eigene Gelände hin zum Terminal 3 im Süden. Wenn das ausreicht, wäre mir das auf jeden Fall lieber. Klar, Fraport will für den ÖPNV nichts zahlen und deshalb favorisieren sie diese interne Lösung. Jenseits von meiner Grundsatzkritik muß natürlich gewährleistet werden, dass der Flughafenbetreiber hier auch alle Kosten übernimmt, sollte es so weit kommen
- Aber ich habe es satt, dass das immer auf Kosten der Menschen geschieht, die hier leben und eine Flughafenerweiterung nach der anderen über sich ergehen lassen müssen! Letztlich sind wir mal wieder das Hinterland, das die Ressourcen für den Flughafen bereit stellen soll.

Es ist das Problem des andauernden Wachstums, nicht nur beim Flughafen, das uns hier auf die Füße fällt. Dem Flughafen und dem Flugverkehr müssen endlich umwelt-, klima- und raumverträgliche Grenzen gesetzt werden. Das ist es, was die verschiedenen Bürgerinitiativen fast 8 Jahre nach Einweihung der Landebahn an weiter antreibt, nicht locker zu lassen und in ihrem Protest weiter zu machen.

Vielen Dank!