

Kein weiterer Ausbau des Frankfurter Flughafens (E 3)

1. Lärmentwicklung – Lärmstress

Keine Ausbauvariante bringt eine Lärmentlastung für die BewohnerInnen der Region. Im Gegenteil es kommt zu einer Vergrößerung des Kreises der vom Lärm Betroffenen. Hinzu kommt die Schadstoffbelastung.

Immer wieder muss auf die Folgen Lärm und Lärmstress hingewiesen werden. Nach Studien des „Vereins demokratischer Ärzte,“ und anderer umweltmedizinischer Organisationen hat zwar eine Dauergeräuschquelle von mehr als 60 dB(A), entsprechend dem Lärmpegel unter der Einflugschneise, keine messbaren Auswirkungen auf das Gehör, aber im übrigen Organismus sind zahlreiche Reaktionen und Veränderungen nachweisbar.

Auf Lärmstress reagiert der Mensch, da er ihm nicht durch Flucht oder Gegenwehr entgehen kann, organisch. Der Körper schüttet Stresshormone aus, die Folge ist signifikanter Blutdruckanstieg mit Herz – Kreislauf – Erkrankung bis hin zum Herzinfarkt.

Neben diesen körperlichen Merkmalen sind auch psychosoziale Veränderungen, besonders bei Kindern, zu beobachten. Jugendliche, die unter Lärmstress leiden, sind aggressiver und können sich schlechter konzentrieren, als Kinder ohne Lärmstress. Aus diesen Gründen ist eine Steigerung von Fluglärm fatal für die weiter gesundheitliche Entwicklung im Ballungszentrum Rhein – Main.

Doch neben dieser Auswirkung von chronischer Lärmbelastung ist eine vermehrte Schadstoffbelastung durch Kerosinverbrennung mit Entstehung von Benzolen und Schwermetallen zu beachten. Neben der Erhöhung von Allergie – Erkrankungen sind vor allem die Immunschwächung bestimmter Bevölkerungsgruppen, wie Kleinkinder, Schwangere, älteren Menschen und chronisch Kranken zu beobachten.

Die Chancen der unter diesen Bedingungen aufwachsenden Kinder und Jugendlichen, für eine gesunde geistige und körperliche Entwicklung werden sinken. Wenn es Konsens ist, dass Politik und wirtschaftliches Wachstum dem Menschen zu dienen haben und nicht umgekehrt, dann muss gesundheitliche Vorsorge Vorrang vor dem Expansionsdrang eines bestimmten Industrie- und Dienstleistungsbereiches haben.

2. Die Funktion des Stadtwaldes

In einer Image – Studie des Umlandverbandes Frankfurts war für mehr als ein Viertel der BewohnerInnen der wichtigste Punkt für die Attraktivität einer Region, dass es eine „schöne, grüne Landschaft“ gäbe. Der wichtigste Punkt war in derselben Studie, dass es gute Umweltbedingungen gibt. Wobei die Umweltbedingungen im Rhein–Main–Gebiet eher als negativ eingestuft wurden.

Betrachtet man, wie wichtig Erholungs- und Rückzugsgebiete im „Grüne“ für die Bevölkerung sind, so muss man feststellen, dass ein Ausbau des Frankfurter Flughafens nicht nur einen enormen Verlust an Waldfläche zur Folge hat, er macht auch weite Teile des Stadtwaldes, sowie des Regionalparks unnutzbar, da man aus oben genannten Gründen in diesen Gebieten dann nicht mehr davon sprechen kann, dass sie einen Erholungs- und Freizeitwert haben.

Ein Verlust des „weichen Standortfaktors“ Regionalpark hätte unabsehbare Folge für die Wohnbevölkerung des Rhein–Main–Gebietes. Als Folge hiervon könnte es passieren, dass es zu einer Stadtflucht aus dem Kerngebiet käme.

Außerdem gefährdet man mit der Erweiterung des Frankfurter Flughafens ein Erholungsgebiet für Menschen, die es sich wegen ihrer Einkommenssituation nicht leisten können in Urlaub zu fahren.

Neben seinem sozialen Wert hat der Wald einen ökologischen Wert, der sich auch indirekt auf die Region auswirkt.

Teile der Region speisen ein Drittel ihres benötigten Trinkwassers aus dem Grundwasser des Stadtwaldes. 1998 wurde das Gebiet, in dem die Nordbahn gebaut werden soll vom RP als Trinkwasserschutzgebiet ausgewiesen. Die Rodung und Versiegelung hätten als Folge, dass die Grundwasserneubildung in einem erheblichen Maße eingeschränkt würde, nicht zu

Vergessen, dass ein Flugzeugabsturz zu einer erheblichen Kontamination des Trinkwassers führen könnte.

Außerdem ist der Wald auch ein Luftfilter, der der Atmosphäre Schadstoffe entzieht. Er filtert die Luft. Dies kann er natürlich am effektivsten mit einer geschlossenen Walddecke. Ein Eingriff in die Walddecke vermindert die Möglichkeit, Schadstoffe zu filtern und hätte eine Verschlechterung der Luftqualität in der Region zur Folge.

Was der Taunus nördlich des Mains mit seinen Flurwinden ist, ist für den Süden zum Teil der Stadtwald. Hier kommt es zu einer regelmäßigen Abkühlung der Luftmassen durch den Wald. Der Wald ist somit für die Frischluftversorgung der Region unersetzbar.

Nimmt man diese Faktoren zusammen, so muss man sich die Frage stellen, welchen Gewinn man aus einer Opferung des Waldes zu Gunsten des Flughafens hat.

Der Ausbau des Flughafens beschränkt nicht nur die Wachstumskapazitäten der Region, er führt auch dazu, dass immer weniger Leute in die Region ziehen wollen.

3. Weltweite Klimaveränderungen

Niemand wird bestreiten können, dass die Verringerung von Kohlendioxid (CO₂) als eins der wichtigsten Probleme der Menschheit im 21. Jahrhundert sein wird. Die Erdatmosphäre wird schon heute künstlich aufgeheizt. Das Phänomen ist allgemein als „Treibhauseffekt“ bekannt. Noch sind die Folgen der Erwärmung der Atmosphäre nicht abschließend untersucht worden. Doch der Anstieg und die Heftigkeit der Stürme, wie z.B. der Weihnachtsorkan, können als Vorbote der Auswirkungen angesehen werden.

Deshalb ist es unumgänglich, den CO₂ – Ausstoß zurückzufahren.

Momentan beträgt der Anteil des Flugverkehrs am weltweiten CO₂ – Ausstoßes ca. 3,5%, nach Einschätzung von Experten wird sich dieser im Lauf der nächsten Jahre auf ca. 20% erhöhen.

Dabei ist noch zu betrachten, dass die bisher bekannten Erdölvorkommen nur noch 30 – 50 Jahre halten werden. Aus diesem Grunde sollte das Geld, was für den Bau einer neuen Landebahn investiert wird, in die Erforschung neuer, umweltfreundliche Energieversorgung gesteckt werden.

Daneben sollte als Sofortmaßnahme der innereuropäische Flugverkehr auf ein Minimum reduziert werden und das Schienennetz ausgebaut und optimiert werden.

4. Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen

Ein wesentliches Argument, das immer wieder zur Rechtfertigung eines weiteren Ausbaus des Flughafens vorgebracht wird, ist der Hinweis auf die Arbeitsplatzsicherung bzw. –schaffung.

Die vergangenen Jahre und Jahrzehnte haben in der Tat einen erheblichen Arbeitskräftezuwachs am Flughafen und bei Unternehmen gebracht, die vom Flughafen abhängig sind. Im Vergleich zu anderen Beschäftigungsfeldern ergaben sich hier scheinbar gute Werte. Setzt man allerdings den Beschäftigungszuwachs in Beziehung zur Steigerung der Flugbewegungen insgesamt, so ergibt sich nur ein sehr geringer Zuwachs. Es steht zu befürchten, dass spürbare Beschäftigungseffekte nur bei einem Ausbau des Flughafens zu erreichen wären, der weit über das, auch von den Mediatoren empfohlene, Maß hinaus ginge. Insgesamt ist festzuhalten, dass sämtliche Prognosen über die Schaffung von Arbeitsplätzen ausgesprochen unsicher sind. In den Angaben, die hierzu im Bericht der Mediatoren gemacht werden, finden sich nur dürftige Hinweise dazu, wie die jeweiligen Schätzwerte zustande gekommen sind. Es ist auch nicht möglich, die FAG, die Lufthansa oder andere am Flughafen wirkenden Unternehmen auf die Schaffung von Arbeitsplätzen zu verpflichten, den sie werden sich erstens nicht darauf einlassen und zweitens könnten sie es auch nicht.

Bei einem Ausbau zu erwartende neue Arbeitsplätze sollen vornehmlich im Dienstleistungssektor entstehen. Dabei wird regelmäßig nicht zwischen den verschiedenen Arten von Dienstleistungsarbeitsplätzen differenziert. Der Anteil der niedrig qualifizierten Arbeitsplätze wird nicht abnehmen; es ist vielmehr zu erwarten, dass der Anteil der prekären Arbeitsverhältnisse relativ zunehmen wird.

Die Angaben im Mediationsbericht unterschlagen völlig die Kostenseite. Es wird überhaupt nicht darüber nachgedacht, was ein Ausbau in Gestalt der verschiedenen Varianten kosten würde und wie er zu bezahlen wäre. Es geht um weit mehr als die bloße Piste für eine neue Start- und Landebahn und die dazugehörige Infrastruktur. Darüber hinaus werden immense Kosten für jahrelange Rechtsstreitigkeiten entstehen, die mit den Bürgerinitiativen und betroffenen Gemeinden ausgetragen werden. Der Juso – Bezirk Hessen Süd ist nicht der Auffassung, dass die dafür nötigen Mittel in dieser Form verpulvert werden sollten, sondern fordern vielmehr die Verantwortlichen auf, sinnvollere Investitionsmöglichkeiten zu suchen. Bisher gibt es keine wissenschaftliche Untersuchungen, wie groß der Arbeitsplatzgewinn bei einer entsprechend hohen Investitionssumme in zukunftsfähige Umwelttechnologien wäre. Darüber hinaus werden bei den bisherigen Angaben die Arbeitsplätze, die bei einem unterbleibenden Ausbau nicht entstehen würden, schlicht als Verlust gerechnet. Dieses ist aber falsch. Die privaten Investoren würden auch an anderer Stelle in Beschäftigung investieren, so dass die Verluste in Wirklichkeit geringer ausfallen würden. Außerdem wird unterschlagen, dass der Ausbau des Flughafens Arbeitsplätze in anderen Bereichen vernichtet. Wenn etwa die derzeit favorisierte Variante einer Südbahn favorisiert würde, könnten viele bereits erschlossene Baugebiete nicht mehr genutzt werden. Der Mediationsbericht geht davon aus, dass dies in Neu-Isenburg für 100%, in Ginsheim-Gustavsburg für 100%, in Flörsheim für 81%, in Rüsselsheim für 47% und in Offenbach für 19% der Flächen gelten würde, weil man den BewohnerInnen die Lärmbelästigung nicht zumuten könnte. Wo aber nicht gebaut wird, gibt es für Bauunternehmen kein Geld zu verdienen, können keine Arbeitsplätze geschaffen und gesichert werden.

5. Das problematische an Paketlösungen

Wir unterstützen ausdrücklich die im Mediationsbericht gemachten Vorschläge, die eine Optimierung und Effektivierung des vorhandenen Systems ermöglichen, nämlich neue Navigations- und Flugsicherungstechniken, eine intensive Zusammenarbeit mit dem Flughafen Hahn und mit anderen deutschen Flughäfen und eine verbesserte Abstimmung zwischen Luft- und Schienenverkehr. Des weiteren unterstützen und fordern wir ein striktes Nachtflugverbot, sowie die verschiedenen anderen vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verminderung der Lärmbelästigung und zur Entlastung der Umwelt. Das regionale Dialogforum ist ein taugliches Mittel, auf diesen Feldern wirksame Fortschritte zu erreichen.

Allerdings lehnen wir es ab, im Rahmen einer „Paketlösung“ dem Bau einer neuen Landebahn zuzustimmen. Ist eine solche Bahn einmal gebaut, muss sie auch genutzt werden, um nicht unwirtschaftlich zu sein. Eine wirksame Überprüfung wird sehr schwierig bis unmöglich sein. Verstöße gegen Lärmvorschriften, gegen andere ökologische Bestimmungen und gegen das Nachtflugverbot sind im einzelnen schwer festzustellen und so gut wie gar nicht zu sanktionieren. Letztlich werden die vorgeschlagenen, mit dem Ausbau verbundenen Auflagen auf geduldigem Papier stehen bleiben.

6. Schluss

Auf Grund der vorgebrachten Argumente lehnen wir den Ausbau des Flughafens ab und fordern die MandatsträgerInnen der SPD auf allen Ebenen dazu auf, gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens zu stimmen.