

Beschlussvorlage: XVIII/448

Sitzung am 22.06.2020

Tagesordnungspunkt: 22.5

Eingebracht von: SPD/Grünen/Linke.OL

Betreff:

SPD-Fraktion/Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/Fraktion Die Linke.OL

Verbesserung der Lebensqualität in „Nach-Corona-Zeiten“: Lärmreduktion am Flughafen Frankfurt durch Änderung der bestehenden Slotvergabe auch nach der Krise für die Bevölkerung sichern

Regionalausschuss

10.06.2020

öffentlich vorberatend

Kreistag

22.06.2020

öffentlich beschließend

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss wird beauftragt, unverzüglich Gespräche mit der Landes- und Bundesregierung sowie der Fluglärmkommission aufzunehmen, um die Starts und Landungen am Flughafen Frankfurt in der Zeit von 05:00 bis 06:00 und von 22:00 bis 23:00 Uhr auszusetzen und damit ein durchgängiges Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr zu erreichen und unmittelbar bei der Landesregierung die Rücknahme der derzeitigen Aufhebung des Nachtflugverbotes für „coronarelevante“ Flüge zu beantragen.

Hierbei soll allen beteiligten Institutionen deutlich gemacht werden, welche Zunahme an Lebensqualität - durch die Reduzierung des Lärms - die Bevölkerung im Rhein-Main Gebiet, insbesondere im Kreis Groß-Gerau, gewonnen hat.

Der Kreisausschuss wird darüber hinaus beauftragt, die nachfolgend aufgeführten Forderungen in den Bereichen nachhaltige Mobilität, Gesundheit und Umwelt sowie Arbeitsmarkt und Soziales an die Landes- und Bundesregierung, die Fraport sowie an die Fluglärmkommission zu richten.

Dem Kreistag ist über die Ergebnisse der Gespräche zu berichten:

1. Nachhaltige Mobilität

- Die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene, wenn die Zielorte innerhalb von vier Stunden mit einem ICE erreicht werden können. Mehr als die Hälfte der innerdeutschen Flüge könnte ohne Verlust von Zeit und Komfort verlagert werden. Hierfür sind Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG notwendig.
- Auf Inlandsflüge sollte komplett verzichtet werden.
- Fliegen muss teurer werden und sich an den realen Kosten orientieren. Ein Mindestpreis für Flugreisen, wie gerade in Österreich beschlossen, könnte hierbei ein probates Mittel sein.
- Die Abschaffung unnötiger Dienstreisen, die nicht zwingend erforderlich sind und aufgrund des digitalen Fortschritts durch Home-Office und Video- und Telefonkonferenzen ersetzt werden können.
- Ein Überdenken des individuellen Mobilitätsverhaltens im Hinblick auf Urlaubsreisen, z.B. durch selteneres Reisen und eine besonnene, nachhaltigere Verkehrsmittelwahl.
- Einen realistischen Szenarien-Korridor der Flugbewegungszahlen.

- Fehlplanungen, wie z.B. die Schaffung von Überkapazitäten, trotz einer zu geringen Passagierauslastung sind nicht nachhaltig und sollten zukünftig vermieden werden.
- Die Einstellung der Bauarbeiten am Terminal 3, da hier ein Überangebot geschaffen wird, das auf unrealistischen Annahmen zum Wirtschaftswachstum und Fehlplanungen beruht, und voraussichtlich nur dazu führen wird, dass mit Rabatt-Programmen künstlich Nachfrage geschaffen wird.
- Ein neues Betriebskonzept mit einer optimierten Bündelung von Flugbewegungen, da offensichtlich geringere Kapazitäten benötigt werden als prognostiziert wurde. Einführung eines europäischen Mobilitätsmanagements, das auf Qualität statt auf Quantität setzt, da die weitere Entwicklung am Flughafen Frankfurt rückläufig ist und eine neue Strategie gefunden werden muss – weg von der massenweisen Vergabe von Slots an Billig-Airlines.
- Intelligente Verbundlösungen, die verschiedene Verkehrsträger kombinieren und ein umweltschonendes Reisen ermöglichen.
- Gestaltung des Luftverkehrs unter Beachtung der Pariser Klimaschutzziele.

2. Gesundheit und Umwelt

- Die sofortige Aufhebung der coronabedingten Rücknahme des Nachtflugverbots.
- Ein striktes Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 6:00 Uhr um die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit zu schützen.
- Slots sollten vorrangig an lärm- und immissionsärmere Flugzeuge vergeben werden.
- Die Kosten von Schäden an Gesundheit, Umwelt und Klima sollen von den Schadensverursachern, der Luftverkehrswirtschaft, getragen werden. Sie ist für einen Anteil von 5-8% an den weltweiten Klimagasemissionen verantwortlich.
- Der Einsatz von alternativen, klimafreundlicheren Treibstoffen, insbesondere hergestellt durch das Power-to-Liquid-Verfahren, sollten gefördert und eine verpflichtende Beimischquote eingeführt werden.
- Flughafenentgelte sollten auch auf Schadstoffeinträge in die Umwelt erhoben werden.
- Die Erhöhung von Lärmentgelten, besonders bei Nachtflügen.
- Eine sinnvolle Preispolitik, um Anreize zur Ansiedlung von Billig-Airlines abzuschaffen und die Ansiedlung von moderneren lärm- und immissionsärmeren Maschinen zu fördern.
- Die Einführung einer Kerosinsteuer und die Erhebung der Mehrwertsteuer auf internationale Flüge, aus denen der Ausbau des Bahnnetzes und saubere, synthetische Kraftstoffe finanziert werden (Power to Liquid). Mit der neuen internationalen Klimaschutz-Vereinbarung CORSIA werden die Emissionen leider weiter zunehmen, da die Luftverkehrsindustrie nicht zur CO₂-Senkung verpflichtet wird und somit nicht mit dem Pariser Klimaabkommen übereinstimmt.
- Eine dauerhafte deutliche Reduktion von Flugbewegungen, um eine Abnahme des Fluglärms und weiterer Emissionen zu erreichen.
- Die Berücksichtigung von wissenschaftlichen Empfehlungen zum Schutz der Gesundheit wie z. B. die Studien des Umweltbundesamtes, der NORAH-Studie und der WHO-Richtlinien.

3. Arbeitsmarkt und Soziales

- Die coronabedingte massive Reduzierung des Flugverkehrs zeigt die Möglichkeit und Notwendigkeit Perspektiven für eine ökologische Verkehrspolitik und die Konversion der Arbeitsplätze zu entwickeln.
- Staatshilfen sollen nur in Zusammenhang mit Beschäftigungssicherungen und in Verbindung mit Auflagen wie z.B. an die Verpflichtung zu einem umweltverträglichen Luftverkehr und zur dauerhaften Lärm- und Schadstoffreduzierung erfolgen.

- Die Krisensituation darf nicht dafür missbraucht werden, weitere Liberalisierungen im Luftverkehr vorzunehmen und Arbeitnehmerrechte weiter einzuschränken.
- Die Etablierung eines Luftverkehrsgipfels auf Bundes- und Landesebene zum Austausch von Luftverkehrsunternehmen, Flughafenbetreibern, Behörden, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen sowie der betroffenen Kommunen zur Erarbeitung von Vorschlägen für die Zukunft der Luftverkehrsindustrie und deren Auswirkungen.
- Die Änderung des Luftverkehrsgesetzes und Fluglärmgesetzes mit dem Ziel der Beteiligung der Kommunen an der Restrukturierung des Luftverkehrswesens

Durch die Corona-Krise und der damit einhergehenden Reduzierung des Fluglärms hat die Bevölkerung im Rhein-Main Gebiet – insbesondere im Kreis Groß-Gerau - ein großes Stück an Lebensqualität gewonnen.

Eine Rückkehr zur Situation, wie sie vor der Pandemie geherrscht hat, darf es nicht geben. Es gilt die Zeit zu nutzen, um die Weichen für eine nachhaltige, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität zu stellen.

Begründung:

Angesichts der Corona-Pandemie ist die Luftverkehrswirtschaft weltweit in eine Zwangspause geraten, wie es sie in der neueren Geschichte der Branche noch nie gegeben hat. Es zeigt sich an diesem Beispiel sehr deutlich, wie verheerend die Folgen von Krisen für global vernetzte Wirtschaftsstrukturen ausfallen und deren Abhängigkeiten und Störanfälligkeiten offenlegen.

Der Frankfurter Flughafen verzeichnet zurzeit einen Rückgang der Passagierzahlen um 96,8% und der Fracht um 8%. Insgesamt ging die Zahl der Flugbewegungen um ca. 83,8% zurück. Neben den erheblichen Verlusten, die Unternehmen und Beschäftigte zurzeit verkraften müssen, zeigen sich auch positive Nebeneffekte in Form einer verbesserten Luftqualität und einer deutlichen Reduktion des Fluglärms, unter dem große Teile der ansässigen Bevölkerung der Kreise, Städte und Gemeinden des Rhein-Main-Gebietes seit Jahrzehnten leiden. Immer mehr Menschen hinterfragen ihre individuellen Mobilitätsmuster und es ist nicht absehbar, ob sich die Passagierzahlen wie von Fraport und Lufthansa erwartet, deutlich über das Niveau von 2019 hinaus erhöhen werden – zumal die für 2020 prognostizierte Zahl von 701.000 Flugbewegungen pro Jahr auch ohne die Corona-Pandemie nicht erreicht worden wäre. Im Jahr 2019 bewegte sich die Zahl der jährlichen Flugbewegungen noch bei 514.000.

Für den Erhalt unserer lebenswerten Umwelt appellieren wir an die Regierung und die Luftverkehrsindustrie, die positiven Wirkungen der aktuell geringeren Lärm-, Luft- und Verkehrsbelastung zu erkennen, die sich für das Klima, die Bevölkerung, die Umwelt und die Natur ergeben, und die Weichen für einen umwelt- und ressourcenschonenden und gleichzeitig sozialverträglichen Luftverkehr am Frankfurter Flughafen zu stellen und Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Die Erholung der Natur und der Gewinn an Lebensqualität dürfen nicht zugunsten von wirtschaftlichen Interessen und zu Lasten von Umwelt und Gesundheit der Menschen verloren gehen.

Der ruinöse Preiswettbewerb, das Wachstum um jeden Preis, die schleichende Verschlechterung von Arbeitsbedingungen bei gleichzeitiger Steigerung der Gewinne und Managergehälter sind nicht mehr hinzunehmen. Luftverkehr ist notwendig, allerdings zu geregelten Konditionen für alle Beteiligten unter Beachtung der Interessen auch der Flughafenanwohner*innen und Beschäftigten im Luftverkehr.

„Die Grenzen des Wachstums“ sind mit einem Mal sehr deutlich geworden und auch wenn die „ökonomische Delle“ durch Überkompensation ausgeglichen werden könnte (S. Schulte in „Startfrei“, U. Becker zur Haushaltslage in Frankfurt), würde das eine erhebliche Steigerung von Flügen und eine angstmachende weitere Verlärmung bedeuten, die über das bisher erlebte

Maß hinausgeht. Dies würde aber in keiner Weise ein „neues Denken“, eine ökologische Grundierung der Ökonomie in Gang setzen, sondern einen neuen Lockdown – dieses Mal ausgelöst durch die derzeit mangelhafte Art unseres individuellen und wirtschaftlichen Handelns.

Der derzeitige von den meisten Menschen unter und neben den An- und Abflugschneisen erlebte „paradiesische“ Zustand ist realistisch betrachtet nicht ohne Ende fortzusetzen. Aus ökonomischen Gründen – auch im Sinne der Solidarität mit den in der Luftfahrtindustrie beschäftigten Menschen – ist es auch nicht wünschenswert, dass er noch sehr lange anhält. Aber es ist ein Fortschritt für alle Menschen in den Lärmzonen, wenn wenigstens in der Nacht das geschieht, was derzeit fast den ganzen Tag vorherrscht: RUHE.

Der oben aufgeführte Beschlussvorschlag wird wie folgt strukturiert:

1. Arbeitsmarkt und Soziales

Wir sehen durchaus die große ökonomische Bedeutung des Luftverkehrs in unserer Region und wir sehen auch die existenziellen Probleme, die Angestellte in der Luftfahrtindustrie derzeit haben. Am Frankfurter Flughafen ist ein großer Teil der operativ Beschäftigten in Kurzarbeit und viele administrativ Beschäftigte arbeiten im Home-Office. Lufthansa und Fraport AG haben angekündigt, dass sie in diesem Zusammenhang keine rasche Erholung der wirtschaftlichen Lage erwarten, solange die Pandemie nicht weltweit erfolgreich bekämpft wurde. In diesem Zusammenhang wird die Kurzarbeit sicherlich noch bis September 2020 und ggf. noch bis März 2021 verlängert. Danach ist allerdings mit einem umfangreichen Stellenabbau bei den Beschäftigten zu rechnen. Allein bei der Fraport AG sollen bis zu 7000 Stellen gestrichen werden, bei der Lufthansa sollen es etwa 26.000 Stellen sein, was allerdings bereits vor Corona geplant war. Man kann davon ausgehen, dass die Zahl bei den Luftverkehrsgesellschaften erheblich höher sein wird. Da etwa 20% dieser Beschäftigten im Kreis Groß-Gerau leben, kommt auf den Arbeitsmarkt in unserem Landkreis eine dramatische Situation zu. Jedoch verhält es sich hier nicht anders als in heute „vergangenen“ Industrien und den dazu gehörenden Regionen: der Wandel bleibt das Beständige und Veränderungen sind notwendig. Derzeit unternimmt die Bundes- und Landesregierung große Anstrengungen, um die ökonomischen Folgen der Corona-Pandemie abzufedern. Diese Anstrengungen werden mit den Steuermitteln ALLER Bürger*innen finanziert und sind Teil einer großen solidarischen Strategie, den ökonomischen Zusammenbruch in Deutschland zu verhindern. Es kommt in diesem Zusammenhang darauf an, nicht die Unternehmen und ihre Kaptaleigner zu schützen, sondern insbesondere Maßnahmen zu ergreifen, die den Beschäftigten der Branche helfen.

Es bedarf klarer Vorgaben, um dem Nebeneinander verschiedener Player, dem freien Spiel der Marktkräfte mit dem Ergebnis der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und der zunehmenden Belastung von Natur und Umwelt sowie der Lärmentwicklung zu Lasten der Flughafenanwohner ein Ende zu setzen!

2. Gesundheit und Umwelt

Maßnahmen zum Schutze der Gesundheit der Bevölkerung, der Umwelt und des Klimas dürfen nicht in Folge der Corona-Krise ausgehebelt werden, sondern müssen erhalten bzw. erweitert werden. Dem Schutz sollte eine stärkere Bedeutung beigemessen werden als vor der Corona-Krise.

3. Nachhaltige Mobilität

Es ist in Zukunft davon auszugehen, dass es eine veränderte Form des Flugverkehrs geben wird. Möglicherweise sind wir am Ende des „Billigfliegerzeitalters“ angekommen, denn wenn Hygienemaßnahmen, Organisations- und Zeitabläufe im Massenflugverkehr eingeführt und sinnvoll eingehalten werden sollen, dann wird der Transport mit Flugzeugen teurer werden und die Passagierzahlen in der Folge sinken. Ebenso ist es leicht vorstellbar, dass eine nicht unerhebliche Anzahl an Flugbuchungen im Business-Bereich wegfällt, weil durch den anzunehmenden qualitativen Ausbau im Digitalbereich und die Gewöhnung der Nutzer*innen zu einer erheblichen Verhaltensveränderung führt, die Menschen-Lufttransport unnötig macht. Dasselbe gilt für die Anzahl des Güter-Lufttransports, denn es stellt sich die grundsätzliche Frage nach den Produktionsketten in der Globalisierung und eine Diskussion um die „Rückholung“ systemrelevanter Produktionsvorgänge nach Europa, die dann nicht mehr in dem Maße wie bisher auf

Lufttransporte angewiesen sind. Dazu kommt ein sich veränderndes, individuelles Mobilitätsverhalten durch ein zunehmendes Umweltbewusstsein innerhalb der Bevölkerung, wie man z.B. an den Klimaschutzinitiativen wie „Fridays for Future“ erkennen kann. Schon ein einziger Flug pro Jahr übersteigt die persönliche CO²-Bilanz von maximal 2 Tonnen CO² pro Kopf.

Groß-Gerau, 15.06.2020