

Die Auswirkungen des Luftverkehrs auf Mensch und Umwelt

Belastungen die vom Flughafen Frankfurt/M. ausgehen

15. Juni 2007

BÜRGERINITIATIVE WICKER · DELKENHEIM · MASSENHEIM · GEGEN FLUGLÄRM E.V.

GESCHÄFTSSTELLE: WIDEMA E.V. c/o KARL HEINZ SCHENK, GARTENSTR. 20, 65439 FLÖRSHEIM

TEL/FAX: 06145-2833 * EMAIL khschenk@widema.de INTERNET: www.widema.de

KONTAKTSTELLEN: DELKENHEIM T/F: 06122-51529 * EMAIL fzimmermann@widema.de

MASSENHEIM TEL: 06145-2996, FAX: 941490 * EMAIL jdrews@widema.de

(VR NR. 4130 AMTSGERICHT WIESBADEN)

BANKVERBINDUNG: TAUNUSSPARKASSE WICKER KTO.-NR. 34001618 BLZ 512 500 00

Einführung

Der Frankfurter Flughafen soll um eine vierte Bahn erweitert werden.

Die Luftverkehrslobby fordert diesen Ausbau vehement und droht bei Nichtverwirklichung unverhohlen mit Konsequenzen.

Der Flughafenbetreiber Fraport AG hat Antrag auf Planfeststellung gestellt.

Zum Erörterungstermin sind mehr als 120.000 Einwendungen ergangen.

Zum 2. Einwendungstermin im Mai 2007 sind nochmals von den Bürgern zusätzlich mehr als 30.000 Einwendungen von betroffenen Bürgern beim RP in Darmstadt eingegangen

• **Schlagworte der Ausbaubefürworter:**

- Das „öffentliche Interesse“ - was immer damit gemeint ist - „gebiete“ den Ausbau, denn der Flughafen operiere an seiner Kapazitätsgrenze.
- Die Wettbewerbsfähigkeit des Frankfurter Flughafens müsse gegenüber anderen Großflughäfen erhalten werden.
- Es würden 100.000 neue Arbeitsplätze entstehen.
- Prosperität und der Wohlstand der ganzen Region dürfe nicht gefährdet werden.
- Bei Nichtausbau wird FRA ein „Provinzflughafen“.

Die Aufzählung könnte noch fortgesetzt werden, wird aber nach Auffassung der WIDEMA dadurch keineswegs glaubwürdiger.

• **Die Rolle der Politik und des RDF**

Die Ausbaubefürworter sind das Land Hessen – vertreten durch die Mehrheit des Landesparlamentes mit Ausnahme der GRÜNEN –, die Stadt Frankfurt, die Stadt Wiesbaden, die Luftfahrtindustrie und vor allem das Wirtschaftsunternehmen Fraport AG.

Das vornehmlich durch Fraport und das Land Hessen finanzierte Regionale Dialogforum soll der Bevölkerung den geplanten Ausbau schmackhaft machen. Hierbei bedient man sich trickreicher Werbe-Instrumente und –Methoden, die Meinung der Bevölkerung in die gewünschte Richtung (Ausbau) zu beeinflussen. Man scheut auch nicht vor Manipulation zurück.

So wird jetzt ziemlich plump versucht, die Ausbauegegner mit einem „Anti-Lärm-Pakt“ zu ködern, damit diese auf Klagen verzichten. Dies wird nicht gelingen.

Fraport versucht aber auch durch bestellte Gutachten die „unumgängliche Notwendigkeit“ des Ausbaus zu untermauern.

Inzwischen sind diese Gutachten – u.a. beim Erörterungstermin in Offenbach - als grob fehlerhaft und unbrauchbar entlarvt worden.

Kommunale Vertreter, zusammen mit der WIDEMA, haben im RDF u.a. die Erstellung einer Studie durchgesetzt, die den Grad der Belästigung durch Fluglärm im Umkreis des Frankfurter Flughafens verdeutlicht.

Der Ballungsraum Rhein-Main gehört nach diesem Gutachten „Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens“¹ bereits heute zu den von Fluglärm am höchsten belasteten Regionen in ganz Deutschland.

Mehr als 60% der Befragten fühlen sich durch Fluglärm stark belästigt.

Der von Fraport beantragte Bau der NW-Bahn auf dem Frankfurter Flughafen, wird die jetzt schon eingeschränkte Lebensqualität in der Region auf Dauer auf ein unerträglich niedriges Niveau absenken.

¹ Gutachten erstellt durch Zeus GmbH, Bochum 11.09.06
siehe auch www.widema.de

- **Ist-Situation im Ballungsraum Rhein-Main**



- **Flugspuren über dem Rhein-Main-Gebiet**

(Mehr..) <http://www.widema.de/index.html>

Dieser Flugverkehr spielt sich über uns ab!

Nur ca. 50% aller Flugzeuge senden z.Zt. die Daten aus, an Hand deren wir diese genauen Flugspuren darstellen können. D.h. die tatsächliche Kondensstreifenbildung ist noch viel höher und die Luftverschmutzung somit noch viel stärker.

Das Bild spiegelt die Flugbewegungen nur etwa eines halben Tages wider!

Sehen und hören können wir meistens nur die startenden und landenden Maschinen, nicht aber die vielen Überflieger, die ebenfalls Unmengen von CO₂ produzieren!

Im Jahr 2006 erfolgten auf FRA insgesamt 489.406 Starts und Landungen.

Zusätzlich überfliegen zusätzlich in größeren Höhe täglich Hunderte von Flugzeugen das Rhein-Main-Gebiet!

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat gerade „voll Stolz“ mitgeteilt, dass sie im abgelaufenen Jahr 2006 ≈ 3 Mio. Flüge durch den deutschen Luftraum geleitet hat.

- **Die Flugzeuge zählen unbestritten weltweit mit zu den hauptsächlichen Umweltverschmutzern**

Kerosin ist der Treibstoff, der bei allen gängigen Strahltriebwerken zum Einsatz kommt. Wie bei allen auf Mineralöl basierenden Treibstoffen entstehen auch bei der Verbrennung von Kerosin Emissionen. Diese sind vor allem Wasserdampf und Kohlenstoffdioxid, die klimabeeinflussend sind. Das Kohlenstoffdioxid (CO₂) führt in der Atmosphäre zur Absorption von Wärmeenergie, die von der Erdoberfläche reflektiert wird und steigert so den Treibhaus-Effekt. Der Wasserdampf, dessen Ausstoß als Kondensstreifen bezeichnet wird, kann zur Stimulierung von in der Atmosphäre bereits vorhandenen Wasserdampf führen, sodass es durch diese Anregung zu einer unnatürlichen Wolkenbildung kommt. Auch kommt es durch die Verbrennung des Kerosins zur Emission von giftigen (toxischen) Stoffen. Diese sind vorwiegend Kohlenstoffmonoxid, Stickoxide, Schwefeloxide und reiner Kohlenstoff in Form von Ruß. Allgemein gesagt führen sie zu einer Erhöhung unerwünschter Substanzen in der Atmosphäre. Sie - bzw. in erster Linie die Stickoxide - greifen die natürliche Ozonschicht an. Es kommt zusätzlich zur Entstehung von Ozon in der Tropopause, der Schicht zwischen Troposphäre und Stratosphäre. Das ist der obere Bereich der irdischen Wetterschicht in circa 8 – 10.000 m Höhe, in der Luftverkehr überwiegend stattfindet. Dies wirkt sich nicht nur negativ auf den Wärmehaushalt der Erde, sondern sehr viel stärker auf das Klima aus.

Aus dem Triebwerk eines Flugzeugs kommen die gleichen klimaschädlichen Abgase wie aus dem Auspuffrohr eines Autos. Sie haben eine unterschiedliche Lebensdauer in der Atmosphäre – von wenigen Tagen bis zu 100 Jahren (z.B. CO₂). Sie verteilen sich global und

sammeln sich besonders dort, wo viele Flugzeuge fliegen. Direkt oder indirekt wirken sie wie das Dach eines Treibhauses: Das Sonnenlicht scheint ungehindert hindurch und erwärmt die Erde, während die Rückstrahlung ins All zunehmend verhindert wird. Dadurch erhöhen sich die Temperaturen auf der Erde.

Am Himmel herrscht weiterhin Hochbetrieb mit gewaltig negativen Folgen für das Klima auf der gesamten Erde! Die von den Triebwerken ausgestoßenen Schwebeteilchen (Aerosole), oft sichtbar als Kondensstreifen, wirken wie Starterkeime für die Bildung von Zirrus-Wolken. Kondensstreifen verschwinden meist nach Minuten wieder vom Himmel, scheinbar spurlos. Doch sie lösen sich nicht in Luft auf. Zu einem größeren Teil als bisher gedacht gehen die feinen Eis-Schleier offenbar auf das Konto der Fliegerei. Damit wirken die Eiswolken im Prinzip genau so wie das bei der Verbrennung von Kerosin entstehende CO₂. Das zeigte sich auch bei Untersuchungen im Rahmen des EU-Luftfahrt-Forschungsprojektes "Tradeoff".

Die Luftfahrtindustrie rechnet – optisch zu ihren Gunsten - in der vergleichenden Darstellung den Schadstoffausstoß eines Flugzeuges auf weltweite Belastung herunter und nicht auf die nachgewiesene hochgradige, gesundheitsschädliche Belastung im Umfeld von Großflughäfen wie Frankfurt. Vielmehr wird operiert mit der optisch kleinen Zahl von wenigen Gramm CO₂ pro Passagier und einem geringen %-Satz weltweit. Hier haben die Lobbyisten der Luftverkehrswirtschaft in der Meinungsbildung, vor allem bei Politikern, ganze Arbeit geleistet!

Aber die negativen Auswirkungen werden bald jeden Bürger treffen, ob er in der vom Flugverkehr höchstbelasteten Rhein-Main-Region, in Kassel oder sonst wo in Deutschland lebt. Wenn im Sauerland und anderswo im Winter, wie dieses Jahr, kein Schnee liegt, dann hat dies wirtschaftliche Auswirkungen natürlich auch auf Arbeitsplätze in Nordhessen und weit darüber hinaus.

Bei der neueren Umweltdiskussion in Deutschland ist das Treibhausgas CO₂ bei allen Bürgern/Politikern angekommen und als einer der wesentlichen Schadstoffe endlich thematisiert worden. Allein die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs sind im vergangenen Jahrzehnt um 48 Prozent angestiegen, wie das UN-Klimasekretariat kürzlich mitteilte. Daran wird auch die Entwicklung „effizienterer“ Triebwerke nichts ändern können.

Der Flugverkehr spielt also eine bedeutende Rolle als Klimaschädling. Steigender Flugverkehr wird das Weltklima weiter verschlechtern!. Das will so richtig kein Politiker eingestehen.

Der Widerstand der Fluggesellschaften gegen „Einschränkungen“ ist sehr groß. Im Falle einer CO₂-EU-Regelung droht zum Beispiel die Lufthansa, ihre Flüge verstärkt über Zürich abwickeln – weil nicht EU - zu wollen. Dies zeigt, welchen geringen Stellenwert die Lufthansa der Klimadiskussion beimisst, denn ob in Zürich oder anderswo abgewickelt wird, die Umweltverschmutzung bleibt gleich. Man kann ihr nicht durch Standortwechsel entfliehen!

08.06.07: (Reuters):

Die europäischen Fluggesellschaften haben vor hohen Belastungen durch die Klimaschutzpläne der Europäischen Union gewarnt.

Die sechs großen Branchenverbände legten am Mittwoch in Brüssel eine Studie vor, wonach die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel zwischen zehn und 45 Milliarden Euro kosten werde.

Die EU will den Flugverkehr von 2011 an zwingen, ähnlich wie bereits Industrie und Energiewirtschaft den Ausstoß von Treibhausgasen zu begrenzen.

- Die schädlichen Triebwerks-Abgase wirken in der Höhe dreimal schädlicher als am Boden.

Wenn sich die neuen Forschungsergebnisse, insbesondere zu den Zirruswolken, bestätigen, müsste der Faktor für die Schädlichkeit der sogenannten „Höhenwirkung“ des Flugverkehrs von derzeit 3 auf bis zum Faktor 5 angehoben werden.

Der Weltklima-Ausschuss der Vereinten Nationen, IPCC - der zwischenstaatliche Ausschuss für Klimafragen, das ranghöchste Wissenschaftsgremium in Sachen Klima weltweit - , gab schon 1999 einen Sonderbericht über den Zusammenhang von Luftfahrt und Klima heraus. Dabei hat er festgestellt, dass der Gesamtbeitrag des Flugverkehrs zur Klimaerwärmung wegen der größeren Schädlichkeit der Schadstoffe in großen Flughöhen global gemittelt zwei- bis viermal höher ist, als bei entsprechenden Emissionen am Boden. Daher rechnet man mit einem global gemittelten Faktor der Emissionen von 3.

Bei einem Flug z.B. nach New York, und einem mittleren Verbrauch eines Flugzeugs von 5ltr/100km/Passagier – lt. Airlines -, ergibt das pro Passagier eine Menge an Treibhausgas CO₂ von $\approx 1,4 \text{ To CO}_2 = 1.400 \text{ kg!}$ für Hin- und Rückflug.

Diese Menge entspricht dem CO₂-Ausstoß, eines Autos mit einer mittleren Jahresleistung in Deutschland von ca. 10 – 12.000 km.

Berücksichtigt man jedoch den o.a. Faktor 3 mit 5 bei Schädlichkeit in größeren Höhen, so produziert jeder Flug-Passagier auf diesem Flug die gewaltige Menge an CO₂ von $\approx 4 \text{ To} - 6 \text{ To!}$

Diese Maschine verbraucht i.M. 160 Tonnen Kerosin auf dem Flug Frankfurt-New York und zurück!

Das sind bei 0,8 kg/Ltr. = rund 200.000 Liter Kerosin!

- Die negativen Auswirkungen des Klimawandels sind überall zu spüren.

Auf der Zugspitze wird versucht mit Folien-Abdeckung ein Abtauen und das noch schnellere Abschmelzen des Gletscher bei der frühen Sommerhitze dieses Jahres zu verhindern.

Die Wintersport- und Tourismusindustrie wird sicher bald gewaltige Einbrüche erleben. Winterurlaube werden zunehmend unattraktiv mit schlimmen Folgen für das Gastgewerbe. Das alles läuft bei uns ab. Wissen alle das dies überall abläuft? Schnee gibt es nicht mehr, Ressourcen werden knapp und teuer.

Die Klimaveränderung können mindestens 2x im Jahr Orkane wie Kyrill über Deutschland bewirken, so die Versicherungswirtschaft.

Die nächsten Generationen müssen leiden. Sie wollen aber auch leben!

Weit über das Rhein-Main-Gebiet hinaus wird sich die bereits vorhandene Schadstoffbelastung durch den Flugverkehr vergrößern und zusätzliche erhebliche Umweltschäden verursachen.

- WIDEMA fordert:

- Stoppt den Trend zu noch mehr Luftverschmutzung durch den Flugverkehr!
- Es muss sofort gehandelt werden! Wir haben keine Zeit mehr.

- Nach neuesten Aussagen der Vereinten Nationen (UN) ist in 8 Jahren der kritische Punkt zum unumkehrbaren Klimawandel erreicht!

Der weltweite CO₂-Ausstoß muss nach Angaben des UN-Klimarats bis zum Jahr 2015 mindestens stabilisiert und danach verringert werden, um katastrophale Folgen der Erderwärmung zu vermeiden. Im dritten Teil listet der UN-Klimareport deshalb Möglichkeiten auf,

wie weitere Folgen der Erderwärmung eingedämmt werden können. In allen Sektoren könnte eine Art Preisschild darüber informieren, wie viel CO₂ ein Gegenstand oder eine Dienstleistung "kostet" und damit zu einem Bewusstseinswandel beitragen, so der Vorschlag der Klimaforscher. Das gilt natürlich auch für den Luftverkehr.

Der gerade beendete G8-Gipfel hat aber gezeigt, dass wieder nur Absichtserklärung in die Welt posaunt wurden, aber keine verbindlichen Verpflichtungen zur Reduzierung der Erderwärmung vereinbart wurden.

Wie immer nur leere „Politiker-Worthülsen: Das Ziel ist ernsthaft in Betracht zu ziehen“.

- Die weltweit von Flugzeuge verbrauchten Riesenmengen an Kerosin müssen drastisch reduziert werden. Wie lange steht die Ressource überhaupt noch zur Verfügung?
- Da beim Start eines Flugzeugs überproportional viel Treibstoff in Relation zum gesamten Flug benötigt wird und die Emissionen somit höher sind, findet besonders im Umfeld von Flughäfen neben Fluglärm erhebliche Luftverschmutzung durch den Luftverkehr statt. Also bei uns im Umfeld von Frankfurt!
Das muss gestoppt und reduziert werden!
- Die gesunkenen Preise für Flüge und deren einfache Verfügbarkeit haben zu einem enormen Anstieg der Flugreisen insgesamt geführt und dadurch die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen vervielfacht. Bezogen auf das Jahr 1999 schätzt das Öko-Institut, dass Auslandsreisen allein aus Deutschland für Fernflüge etwa 30 Millionen Tonnen CO₂ ausgestoßen haben. Hierzu kommen noch weitere 22,5 Mio. Tonnen für Flüge in die Mittelmeerregion. Der Flugpreis muss die tatsächlichen und externen Kosten abdecken.
- Durch das jährliche Wachstums des Luftverkehrs - lt. Luftverkehrswirtschaft von 4-5 % - werden die Einsparungen durch „sparsamere“ Antriebe bei Weitem zunichte gemacht. Das heißt, durch immer mehr Flüge und Flugzeuge werden jedoch die Emissionen immer stärker und schneller anwachsen. Das muss gestoppt werden.
- Die „Argumente“ der Lufthansa (LH), dass nur der Ausbau weniger Warteschleifen bringt, ist absoluter Blödsinn. Das muss die LH endlich zugeben. Das betriebsbedingte Manko liegt bei der DFS!
In London-Heathrow werden mit 2 Bahnen (in Worten zwei!!!) 60 Mio. Passagiere pro Jahr abgewickelt. In Frankfurt schafft man das nicht mal mit drei Bahnen.
In London werden 96% aller Anflüge im CDA-Verfahren – also Lärm entlastend - durchgeführt. (Gutachten Mr. Steeds, BA²). Auch von LH-Piloten. Also alle Piloten beherrschen dieses Verfahren. Lediglich in Frankfurt blockiert die DFS die Einführung dieses Verfahren!
- Die DFS muss in Frankfurt endlich international übliche Standards einführen!. Wie - von WIDEMA seit Jahren gefordert – verschiedene Start- und Landeverfahren, versetzte Landeschwelle, Änderung der Rückenwindkomponente, Lärmrotation, Öffnung der 18W zum Landen usw. Dies hätte schon seit Jahren eingeführt werden können. Dadurch wäre die Ist-Lärm-Situation für uns schon verbessert. Aber nein, weil sich FRAPORT ein Lärmposter schaffen will, wird es einfach nicht gemacht. Das wäre seit langer Zeit für Airlines und Umwelt

² Cpt. Tim Steeds, British Airways, Head of Quality and Regulations/
Flight Operations 2004, RDF Hearing 2005

ökologisch und ökonomisch günstiger. Die DFS blockt nicht nur ab, weil sie nicht will, nein sie ist offensichtlich auch unfähig das zu leisten, was weltweit Standard ist!
Das bedeutet Optimierung = Wirtschaftlichkeit = weniger Umweltbelastung!

- Die derzeitige Kapazitäten auf FRA sind auch ohne Ausbau ausreichend, wenn von Start bis zum Landepunkt in FRA immer nur die Pünktlichkeit des Landefensters (Slot) eingehalten würde.

Nicht Abflug- sondern Ankunftspünktlichkeit muss maßgebend sein!

- **Kerosin muss wie beim Auto versteuert werden.**

Die Kerosinsteuer ist eine innerhalb der Europäischen Union erhobene Steuer auf Flugtreibstoff in der gewerblichen Luftfahrt. Die Rechtsgrundlage bildet die gültige EG-Energiesteuerrichtlinie (2003/96/EG) vom 27. Oktober 2003, die den nationalen Regierungen die Möglichkeit zur Einführung einer Steuer auf Turbinenkraftstoff für kommerzielle Inlandsflüge einräumt.

Derzeit ist jedoch leider der kommerzielle Kerosinverbrauch nach der Gesetzgebung aller Mitgliedstaaten der Europäischen Union steuerfrei - mit Ausnahme der Niederlande, die eine solche Steuer in Höhe von 20 Euro-Cent eingeführt haben.

Die Einführung einer staatlichen Abgabe auf Turbinenkraftstoff ist vor allem in Hinblick auf Umweltschutz und Klimaveränderung gefordert. Eine konsequente Einpreisung in die Tarife des Flugverkehrs ist daher unumgänglich.

Auch für Auslandsflüge!

Schlechtes Beispiel:

Der Münchner Flughafen gewährt Kerosin-Zuschüsse bei Langstreckenflügen in Höhe von 13€ pro 1000 Liter!!!

Bei einem Flug nach New York = 1.300€!!

Die wichtigsten WIDEMA-Forderung sind:

- ***Runter mit der Umweltbelastung.***
- ***Die Gefährdung unserer Gesundheit durch den Flugverkehr muss gestoppt und reduziert werden.***
- ***Schutz der Gesundheit der Bürger muss gewährleistet werden nach GG Art 2(2)
„Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.
Die Freiheit der Person ist unverletzlich.....“***
- ***Externe Kosten des Flugverkehrs³ müssen endlich nach dem Verursacherprinzip auf FRAPORT und/oder die Airlines umgelegt werden.***

³ "Ermittlung externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt/M"
<http://www.widema.de/fluchlaerm/informationen/gutachten/index.html>