

Die Ruhe vor dem Sturm

Man muss kein Prophet sein um vorherzusagen, dass der Nachholeffekt bei Flugreisen nach der Pandemie gewaltig sein wird. So hat die Lufthansa angekündigt, ihr Angebot an Urlaubszielen massiv aufzustocken. Von einem starken Anstieg der Nachfrage im Sommer wird ausgegangen. Die Verschonungspause der lärmgeplagten Flughafenwohner*innen neigt sich dem Ende zu.

Des Einen Freud, des Anderen Leid, so könnte man die Aussicht auf eine Wiederbelebung des Flugverkehrs am Frankfurter Flughafen beschreiben. Die enormen finanziellen Einbußen und der Verlust vieler Tausend Arbeitsplätze bei den Luftverkehrsgesellschaften und beim Flughafenbetreiber beuteln einerseits die Belegschaft und einen ganzen Wirtschaftszweig sowie diejenigen, die davon abhängen. Auf der anderen Seite ist die zwangsweise vorherrschende relative Ruhe Balsam für die lärmgeplagten Ohren der Menschen, die rund um den Airport leben. So wenig wünschenswert eine Fortsetzung der Restriktionen und Verluste auch sind, so schwer vorstellbar ist, dass es wieder so laut werden soll wie vor der Pandemie.



© denismagi/ev

Die Pandemie sorgt für unfreiwillige Ruhe am Airport

Am neuerlichen Streit um die Verlegung und Rücknahme probeweise eingeführter Flugrouten wird das Dilemma wieder mal offenbar: Lärm zu verschieben mag kurzfristig und partiell einem Teil der Lärmbe-

lasteten Linderung verschaffen, löst aber nicht das Kernproblem des für den dicht besiedelten Ballungsraum zu groß gewordenen Flughafens.

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,



„Wir müssen unsere Zukunft schon selbst in die Hand nehmen!“ waren die Worte der Initiator*innen der Initiative Zukunft Rhein-Main in ihrer Gründungsrede vor 20 Jahren. In die Idee

mit einem solidarischen, partei- und länderübergreifenden Bündnis für den Erhalt einer lebenswerten Region zu kämpfen, haben über diese lange Zeit zahlreiche Akteur*innen viel Engagement, Herzblut, Know-How, Women- und Manpower gesteckt. Es wurden Tausende Seiten hochkomplexe Flug-

hafen-Materie studiert, ebenso viele Stunden Arbeit investiert, aufgeklärt, protestiert, argumentiert und diskutiert.

In diesem Jahr feiert die ZRM also ihr 20-jähriges Bestehen. Corona-bedingt nur virtuell und in kleinem Rahmen. Aber um den großen Auftritt ging es ihr auch nie, sondern stets um die Sache: den Einsatz für Lärm- und Gesundheitsschutz für die im Umfeld des Frankfurter Flughafens lebenden Menschen und die Wahrung der Balance zwischen wirtschaftlichen und Gemeinwohlinteressen. Die ZRM hat zur Versachlichung der Flughafenausbaudiskussion einen wich-



Bündnis gegen Fluglärm

tigen Beitrag geleistet, Schwachstellen in der Planung offengelegt und sich als ernstzunehmender Gegenspieler in sämtlichen Verfahren und auf allen Ebenen etabliert.

Dafür gratuliere und danke ich der Initiative Zukunft Rhein-Main an dieser Stelle sehr herzlich und wünsche mir, dass ihr kluges Wirken fortbesteht.

Ihr Landrat
Thomas Will

Keine Zeit zum Ausruhen

Deutschland hat im vergangenen Jahr über 40 Prozent weniger CO₂ produziert als vor 30 Jahren und damit das für 2020 vorgesehene Klimaziel sogar übertrifft - ohne die Corona-Pandemie wäre das jedoch nicht möglich gewesen.

Aus einer aktuellen Auswertung des Umweltbundesamtes über die Treibhausgasemissionen im Jahr 2020 geht hervor, dass Deutschland sein für 2020 gestecktes Ziel, 40 Prozent weniger CO₂ zu produzieren als in 1990, erreicht hat. Der Wert wurde mit 40,8 Prozent sogar leicht übertrifft. Es wurden 739 Mio. Tonnen Treibhausgase und damit rund 70 Mio. Tonnen bzw. 8,7 Prozent weniger ausgestoßen als im Jahr 2019. Zwar hatten der europäische Emissionshandel und der Ausbau der erneuerbaren Energien schon in den letzten Jahren zu verbesserten Emissionswerten beigetragen, doch erst die Corona-Pandemie mit den damit verbundenen Maßnahmen zur Eindämmung bewirkte den stärksten jährlichen CO₂-Rückgang seit dem Jahr der deutschen Wiedervereinigung.

Ein Drittel der Reduktion wird mit dem Lockdown, den Produktionseinschränkungen und der verringerten Mobilität begründet. Die Energiewirtschaft schnitt am besten ab und lag 59 Mio. Tonnen unter dem erlaubten CO₂-Wert. Die Emissionen des Verkehrssektors betragen 146 Mio. Tonnen und fielen um 19 Mio. Tonnen geringer aus als 2019. Der inländische Flugverkehr trug mit einer Abnahme von 1 Mio. Tonnen CO₂ und

damit 60 Prozent weniger Emissionen als im Vorjahr, zu dieser Entwicklung bei.

Global betrachtet hat es die größte CO₂-Reduktion im Verkehrssektor gegeben. Hier hatte der Luftverkehr sogar 22 Prozent weniger CO₂ erzeugt als in den Vorjahren. Der weltweite CO₂-Ausstoß aus allen emittierenden Sektoren wurde 2020 um 7 Prozent heruntergefahren.

Dennoch gibt es keinen Grund, sich auf den positiven Ergebnissen auszuruhen. Die Menschheit war im vergangenen Jahr noch für 34 Mrd. Tonnen des klimaschädlichen CO₂ verantwortlich. Es braucht bedeutend mehr Bemühungen, um das international beschlossene Ziel zu erreichen, die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu beschränken. Nach dem Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) müsste Deutschland bereits bis zum Jahr 2035 CO₂-neutral werden, um die 1,5 Grad Celsius-Grenze zu realisieren. Global betrachtet könne diese Zielmarke nur eingehalten werden, wenn im Jahr 2050 null Emissionen, also die Klimaneutralität, erreicht würden.

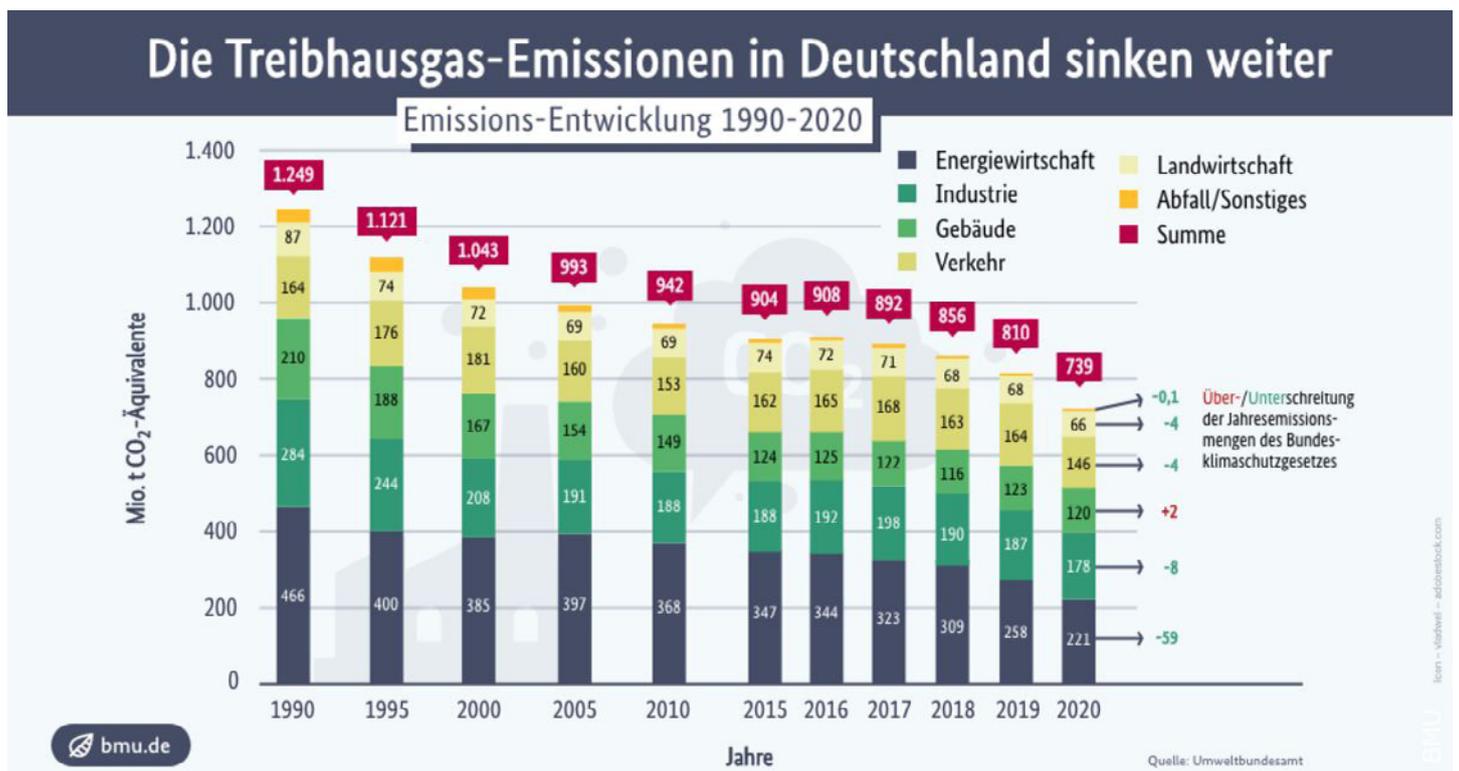
Erste zögerliche Ansätze wie beispielsweise „CORSIA“ (Carbon Offsetting and Reduction

Scheme for International Aviation), einem von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) entwickelten Konzept, greifen nicht weit genug. Mit CORSIA wird nur ein sehr geringer Teil der Treibhausgasausstöße durch Klimaschutzprojekte kompensiert, ein stärkerer Anstieg der Emissionen jedoch nicht verhindert - sehr zum Widerstreben zahlreicher deutscher Umweltverbände, die von CORSIA keinen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der Pariser Klimaschutzziele erwarten.

Das 2019 in Kraft getretene Bundesklimaschutzgesetz kann hier den geeigneten Rahmen bieten und Anreize schaffen, da die Bundesregierung demnach bei einer Verfehlung der Klimaziele neue Maßnahmen zum Gegensteuern realisieren muss. Zudem könnte die Abschaffung von klimaschädlichen Subventionen wie die Steuerbefreiung des Kerosins und Dieselprivilegien, durch die dem Bund jährlich etwa 8 Mrd. Euro an Steuereinnahmen entgehen, einen Beitrag leisten.

Weitere Informationen:

Umweltbundesamt: [Treibhausgasemissionen sinken 2020 um 8,7 Prozent | Umweltbundesamt](#) Wuppertal Institut: Studie: „CO₂-neutral bis 2035“ [Studie: Wie Deutschland bis 2035 CO₂-neutral werden kann - Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie \(wupper-inst.org\)](#)



By design or by disaster – die Corona-Krise nutzen, um Fehlentwicklungen zu korrigieren

Denkanstoß: Den Wandel gestalten statt „zurück zum Alten“

Es wird in diesen Tagen viel darüber diskutiert, wie man den Luftverkehr nach Corona neu ausrichten kann, um ihn an nachhaltige, umwelt- und klimaschutzorientierte Erfordernisse anzupassen. Viele Forderungen sind nicht neu und breit gefächert. Sie reichen von der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn, der Streichung von Subventionen im Luftverkehr bis hin zu Maximalforderungen nach endgültiger Bahnstilllegung, Baustopp von T3 oder der Wiederaufforstung nun doch nicht benötigter Bannwaldflächen am Frankfurter Flughafen. Dem entgegen stehen die Interessen der Luftverkehrsindustrie, die alles dafür tun wird, das Wachstum der Branche nach der Pandemie kräftig anzukurbeln. Projekte und Initiativen, die auf Nachhaltigkeit, Lärm- und Klimaschutz abzielen, dürften es daher in Zukunft noch schwerer haben. Bestehende Regelungen zum Schutz der Bevölkerung drohen auf den Prüfstand gestellt

zu werden. Versuche, sich auf Bundesebene der Frage nach einer zukünftigen Ausgestaltung und Neuausrichtung des Flugverkehrs nach der Pandemie zu widmen, laufen ins Leere.

Im Grunde ist es ganz simpel – die Nachfrage entscheidet über das Angebot. Werden weiterhin billige und immer häufiger Flugreisen nachgefragt, wird sich das Karussell aus Rabattprogrammen, Billigairlines, Dumpinglöhnen, Naturzerstörung, Flächenfraß, Lärmbelastung und Gesundheitsgefährdung immer weiter und immer schneller drehen. Würde ein Flugticket eine Steuer auf Kerosin und den Klimaeffekt des Fliegens berücksichtigen, müsste es fünfmal mehr kosten als bislang. Für einen Flug nach Mallorca beispielsweise kämen dann 300,00 € hinzu. Darin sind die übrigen externalisierten Kosten des Fliegens noch nicht einmal eingepreist.

Die Coronakrise hat, wenn man so will, die Luftverkehrsbranche zur Notlandung gezwungen. Gleichzeitig liegt in ihr aber auch die Chance für einen Perspektivwechsel. „By design or by disaster“ – wollen wir die Krise managen oder managt die Krise uns? Forcieren wir Innovationen für leiseres und emissionsärmeres Fliegen oder arbeiten wir nur daran, dass alles schnellstmöglich wieder so wird wie früher?

Kluge Vorschläge und Ideen, wie der nachhaltige Flugverkehr der Zukunft aussehen kann, liegen auf dem Tisch. Mit etwas Pioniergeist und politischem Willen kann es gelingen, eine Reduzierung der durch den Luftverkehr verursachten Umwelt- und Klimaschäden zu bewirken. Damit das Fliegen am Ende nicht doch die Welt kostet.

Wussten Sie schon, dass ...

Turbinen-Abgase Hauptverursacher der Ultrafeinstaubbelastung an Flughäfen sind?

Das Umweltbundesamt (UBA) hat in einer im März 2021 veröffentlichten Studie die Belastung mit Ultrafeinstaub am Flughafen Frankfurt untersucht, um Erkenntnisse über die Quellen der Emissionen zu gewinnen. Unter Einsatz eines Computermodells konnten im Umkreis von 30 Kilometern um den Flughafen Werte ermittelt werden.

Durch die geringe Größe der ultrafeinen Partikel von weniger als 100 Nanometern können sie besonders tief in die Lunge oder in den Blutkreislauf gelangen. Wie sich ultrafeine Partikel auf die Gesundheit auswirken, wurde in dieser Studie nicht betrachtet.

Die Untersuchung hat ergeben, dass Turbinen-Abgase bei Betrieb auf dem Boden, z. B. durch Starts und Landungen oder Rollbewegungen, Hauptverursacher der Emissionen sind. In einem Kilometer Entfernung von der Flughafengrenze trägt der Flughafen noch einen Anteil von 25 Prozent an der Gesamtbelastung durch ultrafeine Partikel.

Zum Vergleich: Der Straßenverkehr trägt nur zu etwa 5 Prozent zur Ultrafeinstaubkonzentration bei.

Als mögliche Maßnahme zur Einschränkung der Ultrafeinstaub-Emissionen schlägt das Umweltbundesamt vor, den im Kerosin enthaltenen Schwefelanteil zu verringern. Außerdem könnte der verstärkte Einsatz von elektrischen Schleppern auf dem Rollfeld die Nutzung der Flugzeugtriebwerke am Boden ersetzen. Des Weiteren hat auch die Triebwerkstechnologie einen Einfluss auf die Entstehung von ultrafeinen Partikeln. Flughafenbetreiber und Airlines könnten außerdem durch emissionsabhängige Landeentgelte motiviert werden, die Ultrafeinstaubbelastung zu senken.

Das Umweltbundesamt plant weitere und detailliertere Ultrafeinstaub-Untersuchungen an anderen deutschen Flughäfen.



Die aktuelle Studie finden Sie unter: [Einfluss eines Großflughafens auf zeitliche und räumliche Verteilungen der Außenluftkonzentrationen von Ultrafeinstaub < 100 nm, um die potentielle Belastung in der Nähe zu beschreiben – unter Einbeziehung weiterer Luftschadstoffe](#) | Umweltbundesamt (19.03.21)

Herzlich Willkommen Stadt Frankfurt!

Seit Januar dieses Jahres ist die Initiative Zukunft Rhein-Main um ein Mitglied reicher: Die Stadt Frankfurt ist der ZRM beigetreten, um sich auch abseits von gesetzlich vorgeschriebenen Gremien im Rhein-Main-Gebiet zu vernetzen und sich für eine lebenswerte Zukunft einzusetzen.

Wir danken Karina Mombauer, Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit herzlich für das Interview:

STABSSTELLE FÜR
FLUGLÄRM
-SCHUTZ

ZRM: Was gab für die Stadt Frankfurt den Ausschlag, sich der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM) anzuschließen?

Mombauer: Frankfurt am Main ist nicht erst seit der Eröffnung der Nordwestlandebahn 2011 stark von Fluglärm betroffen, sondern gehört seit Anbeginn zu den Kommunen im Rhein-Main-Gebiet, die sich mit dem Thema Ausbau des Frankfurter Flughafens und dem damit verbundenen Fluglärm facettenreich beschäftigen. Bisher getroffene Maßnahmen zum Lärmschutz – vor allem in den Nachtstrandstunden zwischen 22 und 23 Uhr und 5 und 6 Uhr – haben bis dato nicht die gewünschte Wirkung erzielt. Auch veröffentlichte Gesundheitsstudien konnten nicht zur Verbesserung des Lärmschutzes beitragen. Die Frankfurter Bürgerinitiativen (F.B.I.) traten daher mit dem Wunsch, der ZRM beizutreten, an die damals neu geschaffene Stabsstelle für Fluglärmschutz der Stadt Frankfurt heran. Als größte und mit am stärksten betroffene Kommune ist es für Frankfurt natürlich von großer Bedeutung, in allen wichtigen Gremien vertreten zu sein, um so in eine notwendige, flächendeckende Vernetzung eingebunden zu sein. Das Bürgeranliegen traf so bei Oberbürgermeister Peter Feldmann auf offene Ohren. Als Stabs-

stelle unterstützen wir so die Frankfurter*innen in der Meinung, dass ein Umdenken und umweltverträglicher Neuanfang in der Luftverkehrswirtschaft – gerade auch nach der Corona-Pandemie – wichtig ist, um den Fluglärmschutz voranzutreiben. Dies führt auch signifikant über das Engagement in unabhängigen, bürgernahen Gremien, die das Ziel verfolgen, die Bevölkerung und die Umwelt nachhaltig zu schützen. In dem Beitritt Frankfurts zur ZRM sehen auch die Bürgerinitiativen eine Stärkung der Städte, Gemeinden und Landkreise der Rhein-Main-Region in ihrem Einsatz gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens und damit zum Wohle der von Fluglärm geplagten Menschen.

ZRM: Welche Zukunftsthemen sind im Bereich des Flugverkehrs aus Ihrer Sicht besonders drängend?

Mombauer: Die Reduzierung der Flugbewegungen in den Nachtstrandstunden zwischen 22 und 23 Uhr sowie zwischen 5 und 6 Uhr am Frankfurter Flughafen muss mehr Beachtung finden. Auch der aktive Schallschutz sollte gegenüber dem passiven Schallschutz an Bedeutung gewinnen.

ZRM: Die momentane Lärmentlastung ist nicht menschengemacht. Was muss Ihrer Meinung nach getan werden, damit die Region nach der Pandemie nicht mit einem noch dickeren Lärmteppich bedeckt wird?

Mombauer: Eine immer größere Bedeutung muss die Verlegung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene bekommen. Schon jetzt beschloss der Magistrat der Stadt Frankfurt mit gutem Beispiel voran zu gehen und Dienstreisen unter 500 Kilometern mit dem Zug zu unternehmen. In einer neuen Normalität nach der Pandemie werden jedoch die Menschen wieder Freunde und Familie besuchen, aber auch an den Strand oder in die Berge in den Urlaub wollen. Die Dienstreisen sind es, die weniger werden, auch wenn es manchmal weiterhin notwendig bleibt, sich persönlich zu treffen. Die Digitalisierung macht es möglich. Aber alles wird womöglich viel langsamer wachsen als zuvor. Dieser Neuanfang bietet eine Chance, den Klimaschutz im Luftverkehr neu zu justieren.

Wir erhoffen uns auch mit dem ZRM-Eintritt gemeinsam an der Beantwortung der Fragen zu arbeiten: Mit welchen Maßnahmen kann der zu erwartende Wiederanstieg der Emissionen nach der Wiederaufnahme eines stärkeren Flugbetriebs begrenzt werden? Wie kann die Emissionsintensität des Luftverkehrs nachhaltig reduziert werden? Wie können E-Fuels im Luftverkehr beschleunigt werden? Welche Maßnahmen sind hierfür auf Bundes- und europäischer Ebene erforderlich? Zahlreiche Verbesserungsmöglichkeiten gibt es in unseren Augen schon jetzt: Von der Kerosin- und Mehrwertsteuer und auch Ticketabgaben, wozu eine Gleichbehandlung nötig wäre, über die Kohlenstoffbepreisung (EU Emissionshandel) bis zur Effizienzsteigerung von technischen Maßnahmen, Flottenerneuerung und Routenoptimierung. Auch alternative Treibstoffe und alternative Antriebe (Wasserstoff und Elektrizität) können zusätzliche Ansätze zur Reduktion der Emissionen des Luftverkehrs sein. Der Sektor benötigt also klare politisch gesetzte Rahmenbedingungen im Lärm-, aber auch im Schadstoffschutz für den Weg zur Klimaneutralität.

ZRM: Wie wird sich die Stadt Frankfurt in die Arbeit der ZRM einbringen?

Mombauer: Die Stabsstelle für Fluglärmschutz als erste Anlaufstelle für Bürgerbelange und den Bürgerkontakt im Fluglärmschutz wird als Vertreterin der Stadt Frankfurt in Arbeitskreisen und möglichen Zusammenkünften bei Beschlüssen und deren Veröffentlichungen aktiv mitwirken und unterstützen.

Informationen zur Stabsstelle für Fluglärmschutz finden Sie unter <http://frankfurt-fluglaermschutz.de/>



Bündnis gegen Fluglärm

Info-Telefon 06152-989391

c/o Kreis Groß-Gerau,
Wirtschaft und Energie
Wilhelm-Seipp-Str. 4, 64521 Groß-Gerau
E-Mail: wubf@kreisgg.de
www.zukunft-rhein-main.de

Impressum

Herausgeber:
Kreisverwaltung Groß-Gerau
Öffentlichkeitsarbeit

Weiter Informationen und Adressen finden Sie auf www.zukunft-rhein-main.de