

Die Grenzen der Belastbarkeit sind längst überschritten.

Wir fordern eine ökologisch nachhaltige Regionalentwicklung!

Netzwerk
Umwelt und Klima
Rhein-Main

Zunehmende Belastungen ohne Ende

Durch den Ausbau der Verkehrs-Infrastruktur des Rhein-Main-Gebietes hat die gesundheitliche Belastung der Bevölkerung in der Region stark zugenommen. Dieses gilt nicht erst seit der Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn des Frankfurter Flughafens. Dieser wurde zu einem logistischen Drehkreuz entwickelt, das weiteres Verkehrsaufkommen vor allem auf der Straße nach sich zieht. Die Entwicklung des Logistiksektors korrespondiert dabei mit dem Rückgang gewerblicher und landwirtschaftlicher Produktion in der Rhein-Main-Region. An die Stelle von vormals qualifizierten Arbeitsplätzen treten damit zumeist Arbeitsplätze im Niedriglohnsektor von Logistik und Verkehrswesen.

Gegen eine „Weiter so“-Mentalität

Diese Entwicklung ist fern jeglicher Nachhaltigkeit. Zum einen wird damit die Belastbarkeit der Menschen in der Region vor allem durch Lärm und Feinstaub überschritten. Zum anderen ist auch absehbar, dass die bereits in den nächsten Jahren zu erwartende Verknappung fossiler Brennstoffe zu Umbrüchen im Flug- und Straßenverkehr führen wird. Bei den politischen Entscheidungsträgern fehlt jedoch jegliches Bewusstsein für eine ökologisch nachhaltige Kurswende, sondern es dominiert eine „Weiter so“-Mentalität. Ökologisch begründete Maßnahmen, wie z.B. die Einrichtung von Umweltzonen für Innenstädte, haben deshalb nur schadensbegrenzende Wirkung. Neue Konzepte, wie z.B. die Propagierung des Rhein-Main-Gebietes als Modellregion für Elektromobilität können zwar langfristig in Teilbereichen wie der Feinstaubbelastung signifikante Verbesserungen erreichen, stellen jedoch nicht das Primat des motorisierten Individualverkehrs infrage.

Protestbewegung gegen den Flughafenausbau fordert Alternativkonzepte

Nach der Eröffnung der Nordwest-Landebahn am Frankfurter Flughafen hat sich eine beispiellose Protestbewegung etabliert, die im Kern die Reduzierung des Flugverkehrs und den Rückbau der Flughafen-Infrastruktur fordert. Die Zukunft der Metropolregion Rhein-Main kann und darf nicht in einer Fortschreibung der globalisierten Transportlogistik und der Zunahme einer erzwungenen Mobilität durch Konzentrierung von Arbeitsplätzen an zentralen Unternehmensstandorten liegen. Mögliche und notwendige Alternativen für die wirtschaftliche Entwicklung der Metropolregion Rhein-Main müssen mit einer ökologisch fundierten Langzeitplanung aufgezeigt werden.

Ökologisch nachhaltige Regionalentwicklung ist machbar

Das Netzwerk Umwelt und Klima Rhein-Main fordert deshalb einen Masterplan, der die ökonomische und gesellschaftliche Regionalentwicklung ökologisch fundiert mit dem Zeithorizont 2030 aufzeigt. Diese Planung muss beinhalten:

- Bestandsaufnahme mit einer Gesamtbelastungsstudie, welche die kumulierten Wirkungen von Lärm, Feinstaub und anderen Umweltbelastungen darstellt
- Maßnahmen zur Aufhebung der global und regional unsinnigen Standortkonkurrenz
- Vermeidung von unsinnigen Verkehrsströmen durch wohnortnahe Arbeitsplätze
- Konzeption für regionale Wirtschaftskreisläufe zur Vermeidung globalisierter Logistikketten
- Erschließung von öffentlichen Flächen in Innenstädten durch Verkehrsverlagerung auf ÖPNV und nicht-motorisierten Individualverkehr



Vorhandene Langzeitplanungen bis 2030: Horrorszenario oder Anstoß für Alternativen?

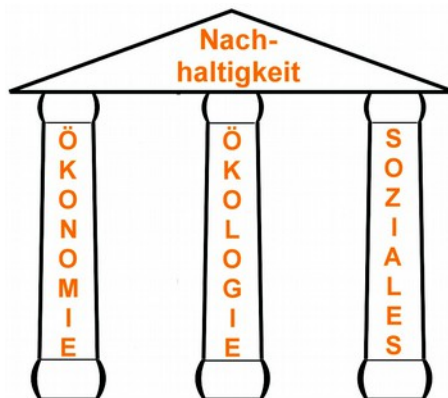
Wie würde das Rhein-Main-Gebiet im Jahr 2030 nach den Vorstellungen der Fraport und deren politische Unterstützer aussehen?

Die Wirtschaft Hessens verbucht gegenüber dem Jahr 2010 sowohl eine Verdoppelung bei Exporten wie auch bei Importen (Prognose ivm). Demgemäß hat der Verkehr sowohl über den Flughafen Rhein-Main, wie auch auf dem Straßen- und Schienennetz entsprechend zugenommen.

Die Anzahl der Privat-Pkw auf den Straßen hat sich zwar gegenüber 2010 nicht weiter erhöht, dafür werden aber mehr Kilometer im Jahr für Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitfahrten zurückgelegt, in Ermangelung von Kapazität und Kosten des ÖPNV.

Auf dem Flughafen Rhein-Main finden 800.000 Flugbewegungen im Jahr statt, mit immer größeren und stärker ausgelasteten Maschinen, vor allem zur Bewältigung des Frachtverkehrs.

„Klassisches“ Drei-Säulen-Modell für Nachhaltigkeit



Ökonomie: "Weiter so"

- "Wettbewerbsfähigkeit" und "Standortvorteile"
- "Sachzwänge" durch Globalisierung
- Verkehrsinflation ("Erhöhung der Mobilität") durch Ausbau der Verkehrsnetze: Luft, Straße und Schiene

Ökologie: Schadensbegrenzung

- Einhaltung von Umweltvorschriften
- Ökologisch sinnvolle Innovationen in Technik und Bauwesen für Reduzierung von CO₂-Emissionen

Soziales: Schadensbegrenzung

- Passiver und teilweise aktiver Lärmschutz
- reduzierte Feinstaubbelastung durch Umweltzonen

Alternativen sind machbar und müssen als Diskussionsprozess angestoßen werden. Dazu gehören folgende Fragestellungen?

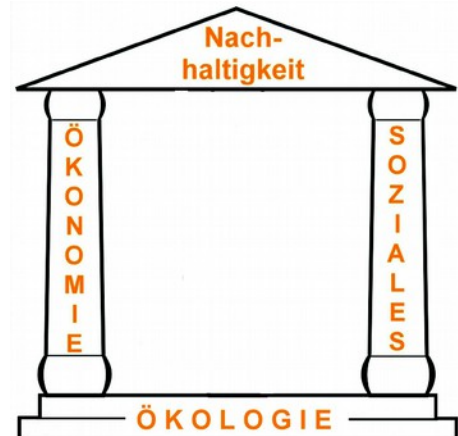
Wie kann die Versorgung mit Lebensmitteln und anderen Gütern des täglichen Bedarfs auf regionale Produktion verlagert und von der Flughafenlogistik unabhängig gemacht werden?

Wie können in der Region durch eine andere Wirtschaftsentwicklung, z.B. durch eine forcierte Energiewende und eine umfassende Verkehrswende neue und qualifizierte Arbeitsplätze geschaffen werden?

Wie kann die Verkehrs-Infrastruktur so umgestaltet werden, dass den Herausforderungen des Klimawandels effizient entgegen getreten und die Belastung der Menschen durch Lärm und Feinstaub drastisch reduziert werden kann?

Wie können wohnortnahe Arbeitsplätze und reduzierte Pendlerströme realisiert werden?

Alternatives Zwei-Säulen-Modell für Nachhaltigkeit



Ökologie:

Verkehrs- und Energiewende

- Regional abgestimmte Strukturpolitik
- Klimaschutz durch CO₂-Vermeidung

Ökonomie: Verkehrsvermeidung

- Regionale Wirtschaftskreisläufe statt globalisierte Produktionsstätten und weltweite Logistikketten
- reduzierter Siedlungsdruck in der Metropolregion
- neue Arbeitsplätze durch nachhaltiges Wachstum

Soziales: Mehr Lebensqualität

- Reduzierung der Pendlerströme durch wohnortnahe Arbeitsplatzangebote
- Re-Integration von Lebens- und Arbeitsbereichen
- hoher Freizeitwert im „grünen“ Nahbereich

Redebeitrag des Netzwerkes Umwelt und Klima bei der 15. Montagsdemonstration im Terminal 1 am 12. März 2012 (Sprecher: Karl-Heinz Peil)

Ich möchte Ihnen mit meinem Redebeitrag das Netzwerk Umwelt und Klima Rhein-Main kurz vorstellen. Wir sind ein Zusammenschluss von etwa 15 Organisationen und Initiativen, die überwiegend ihren Schwerpunkt in der Umweltpolitik haben.

Initiiert wurde dieses Netzwerk vor vier Jahren mit Schwerpunktsetzung auf die Forderung nach einer Gesamtbelastungsstudie für das Rhein-Main-Gebiet.

Dabei ging es und geht es vor allem auch um eine Gesamtbewertung von Emissionen wie denen des Flugverkehrs, nämlich um die kumulierte Bewertung von Lärm, Luftqualität, CO₂-Ausstoß und Belastung des Wassers.

Wir sagen als Netzwerk nunmehr seit vier Jahren: Die Grenzen der Belastbarkeit der Region sind längst überschritten. Wir lassen uns deshalb nicht mehr damit abspeisen, dass Einzelprojekte für sich betrachtet doch gar nicht so problematisch seien. Auch die Nordwest-Landebahn haben wir damals bereits als ein laufendes Projekt unter vielen angesehen, die scheinbar nicht nur zur Belastung der Umwelt, sondern der in unserer Region lebenden Menschen beitragen.

Durch Studien und Umfragen ist belegt, dass in unserer Region schon vor Jahren 57% der Bevölkerung den Lärm als das größte Problem ansehen, das die Lebensqualität beeinträchtigt, noch vor anderen Umweltproblemen. Das heißt, die meisten Menschen, die jetzt die Nordwestlandebahn als zusätzliche Belastung hinnehmen müssen, sind bereits vorher lärm-belastet gewesen, zumeist durch Straßenlärm.

Nicht unerwähnt bleiben sollte an dieser Stelle auch, dass wir im Rhein-Main-Gebiet einige Bahnstrecken mit extremer Lärmemission durch Güterverkehr haben, was insbesondere für das Rheintal gilt.

Des Weiteren gibt es Untersuchungen darüber, dass etwa ein Viertel aller durch Erkrankungen verursachten Kosten im Gesundheitswesen auf schädliche Umwelteinflüsse zurückzuführen sind. Überproportional steigende Kosten des Gesundheitswesens werden aber nicht auf Verursacher umgelegt, zu denen auch der Flugverkehr gehört.

Wir sind davon überzeugt: Würde man seitens der Landespolitik die Gesamtbelastung über die von uns geforderte Studie ermitteln und als externe Kosten von vermeintlicher oder erzwungener Mobilität sowie des immer noch rapide wachsenden Logistikbereiches aufrechnen, hätte dieses zwangsläufig einen Kurswechsel in der Politik zur Folge.

Diesen Kurswechsel sehen wir vor allem in der Verkehrspolitik als notwendig an, wo die Gründe für den wachsenden Personenverkehr und vor allem für das noch stärker steigende Transportaufkommen hinterfragt werden müssen. Wenn hier und heute die Forderung nach einer Reduzierung des Flugverkehrs auf Rhein-Main gefordert wird, so sagen wir darüber hinausgehend: Wir brauchen Veränderungen, die zu einer Vermeidung von Flugverkehr führen. Dazu gehört vor allem eine Abkehr von den zerstörerischen Auswüchsen der Globalisierung, hin zu regionalen Wirtschaftskreisläufen und Aufhebung der globalisierten Wertschöpfungsketten. Das heißt: Landwirtschaftliche und industrielle Produktion mit regionalem Verkauf anstatt globalisierter Transporte mit Flugverkehr und unzähligen Logistikzentren im Rhein-Main-Gebiet.

Dazu gehört auch, dass ein Flugticket zumindest soviel kostet, dass damit auch die tatsächlich entstehenden externen Kosten mit abgedeckt werden und nicht im Gegenteil eine indirekte öffentliche Subventionierung des Flugverkehrs erfolgt.

Damit solche Veränderungen eingeleitet werden können, fordern wir als ersten Schritt – wie bereits gesagt – eine Gesamtbelastungsstudie. In den vier Jahren unserer Aktivität auf diesem Gebiet haben wir landespolitisch zwar einiges an Diskussionen angestoßen, jedoch sind wir von unserem Ziel

noch ein gutes Stück entfernt. Wir verbinden deshalb unsere Grüße an Sie als Teilnehmer der Montagsdemonstrationen mit der Aufforderung: Tragen Sie mit Ihrem Protest dazu bei, dass endlich eine ganzheitliche Sicht in die Landespolitik Einzug hält.

Wir sind nicht nur gegen Fluglärm, sondern für Gesundheit, Lebensqualität und Klimaschutz.

Redebeitrag des Netzwerkes Umwelt und Klima bei der 66. Montagsdemonstration im Terminal 1 am 24. Juni 2013 (Sprecher: Karl-Heinz Peil)

Vor einigen Wochen kündigte die Lufthansa an, dass auf dem Areal des Flughafens das weltweit modernste Logistikzentrum mit Investitionen von ca. 700 Mio Euro entstehen soll. Was bedeutet das?

Der Flughafen soll noch mehr als logistische Drehscheibe ausgebaut werden, beispielsweise werden immer mehr Lebensmittel importiert, die natürlich schnell zum Verbraucher kommen müssen.

Warum können diese Lebensmittel nicht in unserer Region produziert werden?

Hierbei ist vor allem die Nachfrage nach Bioprodukten in den letzten Jahren massiv gestiegen. Ökologisch und ökonomisch nachhaltig wäre es aber, wenn diese Produkte ohne Flughafenlogistik zum Verbraucher kommen würden. Was voraussetzen würde, dass der biologische Landbau in Hessen bedarfsgerecht gefördert wird. Stattdessen fördert die hessische Landesregierung aber seit Jahren den Anbau von Energiepflanzen für sogenannten Biosprit und Bio-Erdgas, wohlgemerkt: auf bestem Ackerland.

Damit wird eine absurde Spirale des Verkehrswachstums unter und über den Wolken erzeugt - Absurdistan in Hessen.

Und wie sieht es im gewerblich-industriellen Bereich aus? Immer mehr qualifizierte Arbeitsplätze gehen in unserer Region verloren zugunsten von Billiglohn-Jobs und prekären Beschäftigungsverhältnissen im Logistikbereich – auch bei der Lufthansa. Offenbar kann immer noch eine ganze Menge aus unserer Region ausgelagert und betriebswirtschaftlich günstiger in der globalisierten Weltökonomie produziert werden, d.h. dort wo es momentan gerade am billigsten ist.

Damit steigen Lärm und Schadstoffbelastung nicht nur über unseren Köpfen, sondern auch auf dem ohnehin bereits stark frequentierten Straßennetz im Rhein-Main-Gebiet. Zur Flughafenlogistik gehören schließlich auch die unzähligen Verteilzentren an mehr als 50 Standorten in der Region.

Die externen Zusatzkosten dieser Verkehrsinflation über und unter den Wolken mit den Belastungen für uns als Menschen und die Umwelt in dieser Region zahlen wir alle.

Ein derart einseitig auf globalisierten Warenverkehr aufsetzendes Wirtschaftssystem ist nicht nur fern jeglicher ökologischer Nachhaltigkeit, sondern geht auch über über Leichen, wie bei den jüngsten Katastrophen in „unseren“ Textilfabriken von Bangladesch. Damit werden derzeit noch profitable Geschäfte für Großkonzerne ermöglicht, aber keine Zukunftsperspektiven für die Menschen geschaffen, die qualifizierte, sichere und auskömmliche Arbeitsplätze brauchen – weder in Fernost noch im Rhein-Main-Gebiet.

Wir brauchen deshalb einen Politikwechsel, mit dem die regionale Wertschöpfung zur obersten Zielsetzung der Landespolitik wird und die unsinnige Standortkonkurrenz - sowohl regional als auch im globalen Maßstab - nicht mehr blindlings und blauäugig von Kommunal- und Landespolitikern propagiert wird.

Das Netzwerk Umwelt und Klima Rhein-Main stellt diese Forderung auch in den jetzt anlaufenden Landtagswahlkampf.

Nutzen wir die zahlreichen Wahlkampfveranstaltungen mit den im Landtag vertretenen Parteien dazu, um nicht nur zu hinterfragen, wie es die Kandidatinnen und Kandidaten mit unseren Forderungen nach einem erweiterten Nachtverbot und einer Stilllegung der Nordbahn halten.

Die darüber hinausgehende Frage ist: Wollen wir ein "Weiter so" mit noch mehr Flugbewegungen - vor allem für globalisierte Logistik - und dazu Terminal 3 sowie den Moloch Airport City, oder eine grundlegende Wende zu ökologischer Nachhaltigkeit, die auch wirklich gute Arbeitsplätze schafft, anstatt eine Mischung aus Billigjobs und leerer Arbeitsplatz-Versprechungen. Zeigen wir auch zur Landtagswahl am 22. September, dass wir viel mehr sind als nur eine Protestbewegung und lasst uns diesen notwendigen Politikwechsel erzwingen.

Mehr Infos unter: www.umwelt-klima-rheinmain.net
Kontakt: info@umwelt-klima-rheinmain.net