

Rede zur 265. Montagsdemo am 19.11.2018

1. Teil der Rede

Fakten Fakten Fakten

Ich will heute zunächst über das Thema Klimafolgen reden.

Ich will Euch damit nicht vom Lärmthema ablenken, sondern dazu aufrufen, das Thema Flugzeugabgase immer wieder anzusprechen, weil wir damit auch diejenigen erreichen, die vom Lärm des Flugverkehrs nicht selbst betroffen sind, und weil sich die Abgase negativ auf unsere Gesundheit auswirken und sehr schädlich für das Klima sind.

Liebe Freunde, wir wollen erfolgreich politisch Einfluss nehmen und dazu müssen wir alle Argumente ausspielen.

Fliegen ist die energie-intensivste Art der Mobilität. In kürzester Zeit große Distanzen zu überwinden, das geht nur mit einem großen Energieeinsatz.

Die im Flugverkehr entstehenden Emissionen führen zu erheblichen Klimaschäden.

Der BUND erklärt, dass die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs bereits etwa acht Prozent zur globalen Erwärmung beitragen und der Luftverkehr auf dem Weg ist, zum Klimakiller Nr. 1 zu werden.

Der Grund ist die höhere Klimaschädlichkeit von Emissionen der Flugzeuge im Vergleich zum Auto oder Schiff.

Betrachtet man den deutschen Flugverkehr ergibt sich folgendes Bild:

- In Deutschland werden etwa 50 % aller Flugreisen wegen einer längeren Urlaubsreise durchgeführt.
- Zusätzlich gibt es noch rund 15 % private Kurzreisen.
- Die restlichen 35 % sind Geschäftsreisen.
- Während innerdeutsch die Geschäftsreisen deutlich dominieren, sind es ins Ausland die Urlaubsreisen. So liegt der Anteil der Urlaubsreisen auf Flügen ins europäische Ausland bei rund 60 % und im interkontinentalen Verkehr bei rund 70 %.
- Am Frankfurter Flughafen ist das Bild natürlich anders. Der Flughafen ist nicht so groß, weil wir in Urlaub fliegen oder Geschäftsreisen machen. Der Flughafen lebt vor allem von seiner Umsteigefunktion und zieht Flugverkehr nach Deutschland, weil die Lufthansa ihre weltweiten Flüge über das Drehkreuz Frankfurt abwickelt.

- Die Lufthansa stellt mehr als die Hälfte aller Inlandsflüge.
- **Weltweit produziert die Lufthansa fast so viel CO2 wie vier Millionen Einfamilienhäuser.** Diese Rechnung haben Journalisten der ZEIT aufgemacht, die eine Pressemeldung der Lufthansa ausgewertet haben. Der Zeitungsartikel mit dem Titel „**Die subventionierte Umweltsau**“ ist bei Zeit Online zu lesen.

Die Folgen von Geschäfts- und Urlaubsreisen für das Klima können sehr unterschiedlich sein, denn je nach Art der Reise kommen bspw. zu den Flugzeugemissionen auch noch der am Urlaubsort entstehende Klimaschaden hinzu, z. B. durch Klimaanlage im Hotel.

- Am klimaschädlichsten ist ein zweiwöchiger All-Inclusive-Urlaub in der Karibik, beispielsweise in Mexiko: Damit pusten die Urlauber 7218 Kilogramm CO2 pro Person in die Luft.
- Eine Kreuzfahrt auf dem Mittelmeer schlägt mit 1224 Kilogramm CO2 pro Person zu Buche.
- Ein Strandurlaub auf Mallorca mit 1221 Kilo.
- Im Mittelfeld liegt ein Skiurlaub in den Alpen mit 422 Kilo CO2.
- Vergleichsweise wenig schädlich für das Klima ist ein Urlaub im Allgäu mit Bahnreise (297 Kilogramm), ein Rügen Urlaub mit dem Auto (258 Kilogramm) oder eine Kulturreise mit dem Bus nach Oberitalien (216 Kilogramm).

Die Klimaschädlichkeit ergibt sich nicht aus dem CO2 alleine.

Der in der Reiseflughöhe produzierte **Wasserdampf** und das durch die hohen Temperaturen der Düsentriebwerke entstehende **Stickoxid NOX** schädigen das Klima zusätzlich. Vor allem das Stickoxid – wir kennen das aus der aktuellen Diskussion über die Dieselfahrzeuge – produziert in großer Höhe Klimaschäden. **Flugzeuge sind letztlich für unsere Umwelt gefährlicher als Diesel PKW. Dieselfahrzeuge sind aber natürlich besonders im Stadtverkehr gesundheitsschädlich.**

Auf der Internet-Seite des Klimaprojekts ATMOSFAIR lassen sich die Belastungen für unterschiedliche Flugreisen und für Kreuzfahrten ermitteln. Wer mit dem Flugzeug nach Indonesien auf die Insel Bali fliegt, der zerstört das Klima stärker, als ein Jahr mit einem Mittelklasse Auto zu fahren. Und diese einzige Reise hat mehr Auswirkung auf das Klima, als ein Mensch überhaupt pro Jahr verursachen darf, um die globale Erwärmung nicht anzuheizen.

Die Klimawirkung von einer Tonne CO₂ erreicht man bereits mit 3.000 km Flugweg, aber erst mit 7.000 km Autofahrt und mit dem Zug könnten Sie 17.000 km weit fahren, bis Sie eine Tonne CO₂ produziert haben.

Zweiter Teil der Rede vom 19.11.18

Über den Protest

Ich möchte mich im zweiten Teil meiner Rede mit grundsätzlichen Fragen zu Protest und Widerstand gegen den Flughafen befassen. Sozusagen eine philosophische Betrachtung unserer wöchentlichen Aktionen und der Gesamtsituation.

Keine Angst vor Niemand oder scherzhaft gesagt:

„Protestierer sind Menschen wie du und ich!“

Unser Protest könnte stärker sein, wenn nicht viele Betroffene Angst hätten. Sie haben Angst davor, dass ihr Bild in die Öffentlichkeit kommt. Sie haben grundsätzlich Angst davor zu demonstrieren, oder sie haben Angst davor, in eine politische Ecke gestellt zu werden.

Deshalb müssen wir in persönlichen Gesprächen immer wieder erklären, dass der Protest absolut legitim und friedlich ist und dass in Deutschland niemand Angst haben muss, dass ihm durch die Beteiligung an einer Demonstration Nachteile entstehen.

Das klingt irgendwie total simpel, aber in den Köpfen der Leute ist das nicht völlig angekommen.

Auf die ständige Werbung für das Fliegen können wir nur mit Aufklärung reagieren.

Das dauert, aber es funktioniert. Unsere Sachargumente zum Klima habe ich ja bereits aufgeführt, außerdem ist natürlich das Thema Gesundheit sehr wichtig.

We shall overcome – Eine gute Sache wird sich immer durchsetzen, aber es kann dauern.

Das berühmte Protestlied hat eine lange Geschichte. Es wurde nicht in den 60ern erfunden, sondern bereits am Anfang des 20. Jahrhunderts, und auch der Kampf gegen Rassentrennung und Unterdrückung in den USA hatte bereits vor mehr als 100 Jahren begonnen.

Im Vergleich dazu steckt der Kampf gegen den immer mehr zunehmenden Flugverkehr und die dadurch verursachten Gesundheitsschäden und die Zerstörung des Klimas sozusagen noch in einem Frühstadium.

Für uns bedeutet das, dass es überhaupt keinen Grund gibt nachzulassen oder daran zu zweifeln, dass wir uns durchsetzen werden. Es kann, wenn sich unsere Überzeugungsarbeit hinzieht, noch einige Jahre dauern. Aber früher oder später wird niemand mehr bestreiten, dass der Fluglärm - und Verkehrslärm insgesamt - auf ein Minimum reduziert werden muss.

Steter Tropfen höhlt den Stein

Unsere Montagsdemos sind für uns alle eine Anstrengung, aber ich kann Euch versichern, dass der Flughafen jeden Montag unter unserem Protest leidet und unsere Demo dem Flughafen und der Politik weh tut.

Die Zukunft, die wir wollen, muss erfunden werden, sonst bekommen wir eine, die wir nicht wollen. (Joseph Beuys)

Liebe Leute, unsere Forderungen sind auf Fakten begründet, aber es geht um viel Geld, und aus Sicht der Luftverkehrsindustrie sind die Kosten für mehr Ruhe und Umweltschutz zu hoch.

Wenn Passagiere meckern, dass wir das Fliegen verbieten wollen, dann muss man ihnen erklären, dass wir das Fliegen beschränken müssen, weil es notwendig ist, die Gesundheit der Anwohner und die Zukunft der Kinder zu schützen.

Wenn Arbeitnehmer am Flughafen schimpfen, weil sie glauben, ihre Arbeitsplätze wären bedroht, dann müssen wir zurückfragen, warum der Flughafen trotz Wachstum so schlechte Löhne zahlt und keine zusätzlichen Arbeitsplätze schafft.

Wenn Politiker behaupten, unsere Region würde wirtschaftlich vom Flughafen abhängig sein, dann sollten wir fragen, ob denn nicht zum Beispiel die Banken deshalb hier sind, weil die anderen Banken auch hier sind und die Versicherungen hier und in Wiesbaden sind, weil eben die anderen Versicherungen hier sind. Es geht nur am Rande um den

Flughafen, es geht betriebswirtschaftlich um die Konzentration von Branchen an bestimmten Orten, weil dort die Arbeitnehmer sind und die Bundesbank in Frankfurt für die Banken wichtig ist. Wer behauptet, die Banken würden sich nur wegen des Flughafens ansiedeln, der ignoriert die harten betriebswirtschaftlichen Fakten. Höhere Reisekosten oder kürzere Reisedauer sind nur weiche Standortfaktoren.

Wenn die Luftfahrtindustrie über schlechte Standortbedingungen jammert, dann muss man klar sagen, jawohl, das ist so in Deutschland. Es ist eben ein weltweites Geschäft, und wenn es heute so ist, dass der Flugverkehr in Asien wächst, dann müssen sie sich eben in Asien um Kundschaft bemühen. Es wird in Zukunft nicht mehr funktionieren, die Passagiere aus Asien und Afrika zum Drehkreuz nach Frankfurt zu holen, wenn ihr Ziel nicht in Deutschland liegt, weil der Wettbewerb jetzt sehr viel intensiver ist.

Wenn Lufthansa oder Fraport das Drehkreuz Frankfurt weiter ausbauen wollen, dann ist das so, als wollte ein Farmer Ananas in Alaska pflanzen. Wenn ein Drehkreuz, wie z. B. Dubai, wirtschaftlicher ist und verkehrstechnisch besser auf der West-Ost-Route liegt, dann kann man nicht auf dem Rücken der Anwohner die nicht mehr vorhandene Konkurrenzfähigkeit verteidigen.

Leseempfehlung:

NGO Luftverkehrskonzept

Eine breite Allianz von NGOs hat unter Federführung des BUND ihr eigenes Luftverkehrskonzept auf Grundlage eigener Datenauswertungen erarbeitet. Eindrucksvolle Grafiken und Tabellen zeigen, dass es in Deutschland - entgegen der Meinung der Luftverkehrslobby - keine Infrastrukturengpässe, sondern massive Flughafenüberkapazitäten gibt.

https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_ngo_luftverkehrskonzept.pdf