

Wichtig, und das kann man gar nicht oft genug betonen ist, dass wir jeden Montag hier ins Terminal 1 kommen, aber nicht nur um unsere

Forderrungen

- _ Nachtruhe von 22.00 bis 6.00 Uhr
- _ Begrenzung der Flüge auf 380.0 Tsd. p.a.
- _ Schließung der gefährlichen Nord-Bahn
- _ kein Terminal 3

immer wieder lautstark zu äußern, sondern auch, weil man die Nordbahn mit falschen Zahlen und Prognosen gebaut hat, damit die Bevölkerung getäuscht hat, und es noch immer tut.

Von daher ist es notwendig, immer wieder Fehler zu benennen wie z.b.

_ Raumordnungsverfahren: Untersuchungsergebniss des RP zu Anfang war: Ausbau ist nicht raumverträglich, wurde dann aber, da es politisch gewollt war, durchgeboxt mit den fatalen Folgen denen wir nun ausgesetzt sind.

_ Es sollte sowenig Fläche wie möglich verbraucht werden, dass Gegenteil ist der Fall : riesiger Flächenverbrauch, selbst vor der Zerstörung von Bannwald wurde kein Halt gemacht.

_ Standorte wie Frankfurt-Hahn sollten langfristig mit genutzt werden laut Konzern Strategie: statt dessen hat man diese langfristige Planung ganz aufgegeben: bezahlen muss die teuer erstellte Infrastruktur am Airport Hahn wie auch an anderen Regionalflughäfen wieder mal der Steuerzahler.

Dabei steht im Flughafenkonzept der Bundesregierung aus dem Jahre 2009, dass durch fehlende Standortplanungen beim Flughafenbau keiner betriebswirtschaftlich tragfähig ist und so immer bezuschusst werden muss. Und was wird dagegen getan? Nichts!

Überhaupt hat Fraport in seinem Jahresbericht 2001, dass Jahr des Börsengangs, alles sehr, sehr rosig dargestellt.

Als Bsp. ist genannt: keine Expansion in internationale Märkte um jeden Preis, dabei ist die Beteiligung am Airport in Manila, um nur eine dieser Expansionen zu nennen, von Anfang an ein Zuschussgeschäft.

Aktuell hat Fraport Griechenland ein Angebot unterbreitet, alle kleinen Flughäfen zum Preis von 2 Mrd. Euro zu kaufen.

Vermutlich ist noch mal die gleiche Summe erforderlich für notwendige Investitionen.

Im Berichtsjahr 2001 der Fraport wurden auch schon Nachfragerückgänge bei Starts- und Landungen ausgewiesen, die aber nur als temporär bezeichnet werden.

Des Weiteren wird in diesem Bericht erwähnt, dass man nicht ausschließen könnte, dass Airlines ihre Flugverbindungen zu anderen Flughäfen verlegen könnten und damit die Drehscheibenfunktion gefährdet wäre.

Nanu ?

Was wäre denn, wenn Lufthansa, die ja an allen Ecken und Enden Einsparungen vornimmt, das täte?

Aber auch das wird in diesem Bericht 2001 angedacht und von wesentlichen nachteiligen Auswirkungen gesprochen.

Wie wir ja inzwischen wissen, sind die Zahlen, die als Begründung für das dritte Terminal genannt werden, nämlich 14 Mio. zusätzliche Passagiere p.a., viel zu hoch gerechnet worden von Intraplan.

Zwischenzeitlich wird ja auch nicht mehr von notwendigen Kapazitäten geredet, sondern von mehr Komfort für die Passagiere und noch besseren Einkaufsmöglichkeiten.

Das ist aber auch mit dem Umbau von Terminal 1 und 2 zu erreichen!

Aber man will weiterbauen um jeden Preis im wahrsten Sinne des Wortes. Verkündet wurde es auf der diesjährigen Hauptversammlung.

Geht es aber schief, was durch die vorgelegten Zahlen und Fakten durchaus möglich ist, zahlt ja mal wieder die öffentliche Hand, sprich der Steuerzahler. Dabei muss man aber wissen, dass allein Hessen aktuell mit über 41 Mrd. Euro verschuldet ist lt. einer Pressemitteilung vom 20. Juni 2015.

Da kommt ja nun die Äußerung von Finanzminister Schäuble zur rechten Zeit, nämlich über die EU, Fördergelder zum Bau von Terminal 3 zu beantragen.

Ist Fraport in wirtschaftlichen Schwierigkeiten?

Und will man trotz der großen finanziellen Risiken am Bau T 3 festhalten?

Hier könnte das Land aber auch der Bund, angesichts der großen Defizite in der Infrastruktur in Hessen und ganz Deutschland, endlich ein Zeichen setzen indem man den

Planfeststellungsbeschluss durch eine Ergänzung (wie beim Nachtflugverbot) dahingehend ändert, um somit den Bau von Terminal 3 zu stoppen.

Damit würde man auch die weitere Zersiedelung und Zerstörung des Rhein- Main Gebietes verhindern. Denn es wird seit Jahrzehnten alles auf den Airport Frankfurt zugeschnitten. Die Folgen sind das Abholzen von wichtigen Waldgebieten, den Bau immer neuerer Strassen und Schienenwegen und der Verpestung

unserer Luft. Die Folgen für uns Menschen sind bekannt. Von daher ist es unbedingt an der Zeit den Ausbau am Ffm-Airport zu beenden. Für die Zukunft bedarf es aber hierzu dringend ein Gesetz dass die Maximalkapazitäten eines Flughafens bereits im Planfeststellungsbeschluss rechtsverbindlich festsetzt, wie jetzt von den Grünen im Bundestag gefordert.

Des weiteren ist in dem Antrag der Grünen vom 18.3.2015 der Sachverständigenrat für Umweltfragen genannt. Dieser kritisiert die bestehende Rechtslage die es ermöglicht, Flughäfen über Jahre und Jahrzehnte in Einzelschritten immer weiter auszubauen, ohne begleitendes Verwaltungs- bzw. Genehmigungsverfahren. Damit ist jede weitere Ausbaumaßnahme als nicht wesentlich eingestuft und somit nicht genehmigungspflichtig.

Hier besteht also dringender Handlungsbedarf und der Antrag der Grünen im Bundestag als sehr wichtig. Antrag 18/4331 an den Deutschen Bundestag 18. Wahlperiode.

Da klinkt es ja erstmal gut, wenn unsere Kanzlerin auf dem G7-Gipfel verkündet, die CO2 Belastung zu verringern muss das oberste Ziel sein.

Dabei sollte sie aber zur Kenntniss nehmen, dass der Luftverkehr im nicht unerheblichen Maße zum Anstieg von CO2 beiträgt.

Aber wir wissen, Worten, sollten auch Taten folgen!

Anmerkung:

Gesehen und gehört bei Illner am 18.6.15 im ZDF.

Fuchs, CDU Abgeordneter wollte auf die Frage von Illner, wie viel Geld den Griechenland uns noch kostet, keine Antwort geben.

Stattdessen sagte er, Prognosen sind schwierig zu nennen, wenn es um die Zukunft geht. Das sagt ein alt gedienter Abgeordneter im Bundestag.

Aber am Airport Frankfurt wurden für den Ausbau nur Prognosen in die Zukunft zugrunde gelegt.