

Flughafenausbau

STOPPT
DIESEN
IRRSINN

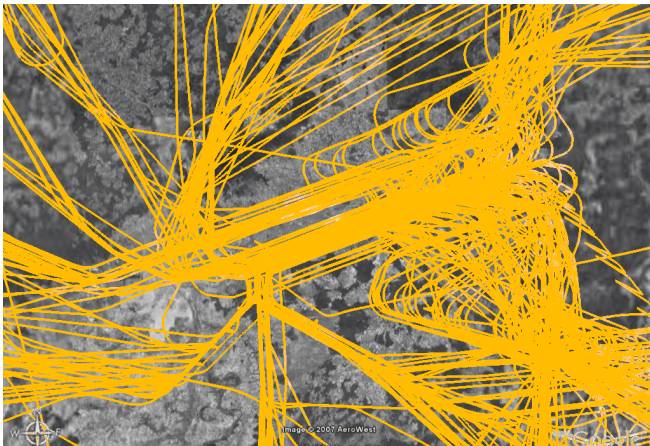
NOCH IST ES MÖGLICH

Bündnis der Bürgerinitiativen
www.flughafen-bi.de

Krakenartig

Das Krebsgeschwür Flughafen

Der Flughafen frisst sich wie ein Krebsgeschwür krakenartig in das Umland. Er vernichtet Bannwald und zerstört die Lebensqualität der betroffenen Kommunen. Die mit dem Ausbau einhergehenden gesundheitlichen Belastungen Hunderttausender Menschen durch Lärm und Schadstoffe werden billigend in Kauf genommen. Wer es sich leisten kann zieht weg, Kinder nehmen ihr Erbe nicht mehr an. In wenigen Jahren haben wir ein riesiges flughafenabhängiges Gewerbegebiet mit absinkendem sozialem Niveau, die Slums von morgen.



Flugspuren vom 20.02.2007 von 12:00 bis 20:00 Uhr über Rhein-Main

Einäugige Politik

Die Politik setzt einseitig auf kurzfristiges Wachstum von Lufthansa und Fraport. Sie propagiert, dass davon die Allgemeinheit profitiert. Sie lässt sich vor den Karren dieser beiden Konzerne spannen und übersieht dabei, dass der langfristige volkswirtschaftliche Schaden für die Region durch diese einseitige Standortpolitik den erhofften kurzfristigen Nutzen bei weitem überwiegt.

Es mangelt an Mut und Weitblick

Rhein-Main möchte zu den führenden Dienstleistungs- und Forschungsstandorten in Deutschland, wenn nicht sogar in Europa gehören. Dieser Anspruch steht und fällt mit der Bereitschaft hochqualifizierter Menschen hier zu leben. Bei

Ansiedlungs- und Erweiterungsentscheidungen spielen heute die Umwelt- und Lebensqualität, die sogenannten weichen Faktoren, eine immer bedeutendere Rolle. Zahlreiche Unternehmenszentralen haben trotz der hervorragenden Verkehrsverbindungen des internationalen Flughafens in den letzten Jahren die Region verlassen (z.B. Hoechst/Aventis, Linde, Lurgi, Degussa, Altana ...)

Falsche Standortpolitik

Noch gehört das Rhein-Main-Gebiet zu den Regionen mit den höchsten Pro-Kopf-Einkommen. Eine vorrausschauende Standortpolitik fördert die Ansiedlung gut zahlender Unternehmen. Stattdessen setzt man auf den Flughafen-ausbau, bei dem - wenn überhaupt - Jobs auf niedrigstem Niveau entstehen. Dagegen hat man für 650 Millionen Euro Steuergelder die Ticona vertrieben. 1000 gut bezahlte Arbeitsplätze wurden für den Ausbau geopfert.

Steuergelder missbraucht

Die Gesamtkosten werden inzwischen auf 5 bis 6 Mrd. Euro geschätzt. Da sich Fraport zum größten Teil im öffentlichen Besitz befindet, wird der Ausbau indirekt aus unseren Steuergeldern mitfinanziert. Mit so viel Geld könnte man zukunftssträchtigere Arbeitsplätze schaffen. Deutschlands Zukunft liegt in der Wissensgesellschaft und dem Dienst am Menschen, in Bildung, Forschung, Kultur, Umweltschutz, Gesundheitswesen. Wir müssen in Intelligenz investieren und nicht in Beton.

Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau – weitere Ausbaupläne

Die neue Bahn ist noch nicht einmal genehmigt, da spricht man schon über einen weiteren Ausbau um "Lebensperspektiven in der Region" zu schaffen. Maßstab ist Dubai, der riesige Hub in der Wüste mit 6 Start- und Landebahnen für 120 Millionen Passagiere. Für Frankfurt hieße das, noch weitere zwei Bahnen müssten hinzukommen. Tolle Lebensperspektiven für Frankfurt und das Flughafenumland!

Verfahrensschikanen

Akteneinsicht wird erschwert: 17.000 Seiten in wenigen Tagen, Einsichtszeiten werden in die Ferienzeiten gelegt, Aktenteile werden erst nach Gerichtsbeschluss zugänglich gemacht, Erörterungszeiten dann, wenn die Einwender arbeiten müssen.

Lärm macht alle krank

Gesundheitsschäden werden geleugnet

Viel stärker als vor 30 Jahren angenommen, schädigt Lärm die menschliche Gesundheit. Viele aktuelle Studien dokumentieren das. Die Ausbauplaner rechnen aber immer noch mit den alten Zahlen eines Prof. Jansen, mit denen jener schon den Ausbau 1971 für unbedenklich erklärte. Der Professor hält es auch für ausreichend, wenn in Kindergärten und Schulen nur in den Pausen gelüftet werden kann, selbst an heißen Sommertagen. Nach seiner These sind Kinder im Freien lauter als Flugzeuge. Deshalb können die Flugzeuge auch in geringen Höhen über Schulen und Kindergärten starten und landen. Dass Kinder in Fluglärmgebieten wesentlich schlechter lernen als in ruhigen, ist bei der Verlegung des Flughafens in München nachgewiesen worden. All das stört keinen Ausbauplaner.

Fraport verfälscht die Messwerte

Schon der Begriff Fluglärm ist falsch definiert. Die übliche Messung nach dB(A) erfasst die tiefen Frequenzen nicht. Denn mit diesen wären die Werte bis zu 15 dB höher. Fraport erklärt zu hohe Messwerte als "unbrauchbar, weil Wind oder Regen gestört haben", oder weil ausgerechnet dann "das Gerät leider defekt war". Bodenlärm von rollenden Flugzeugen und Lärm vom Triebwerksprüfstand zählt nicht. Er ist legal, weil er auf dem Flughafen erzeugt wird.

Der gleiche Lärm von Maschinen eines Handwerksbetriebs erzeugt, würde zu dessen sofortiger Schließung führen.

Fraport misst nicht wo Menschen wohnen

Fraport misst zum Teil im Wald. Dort wirken Bäume und weicher Boden dämpfend, in den Wohngebieten reflektieren Gebäude und harter Straßenbelag den Lärm und verstärken so seine schädlichen Wirkungen.

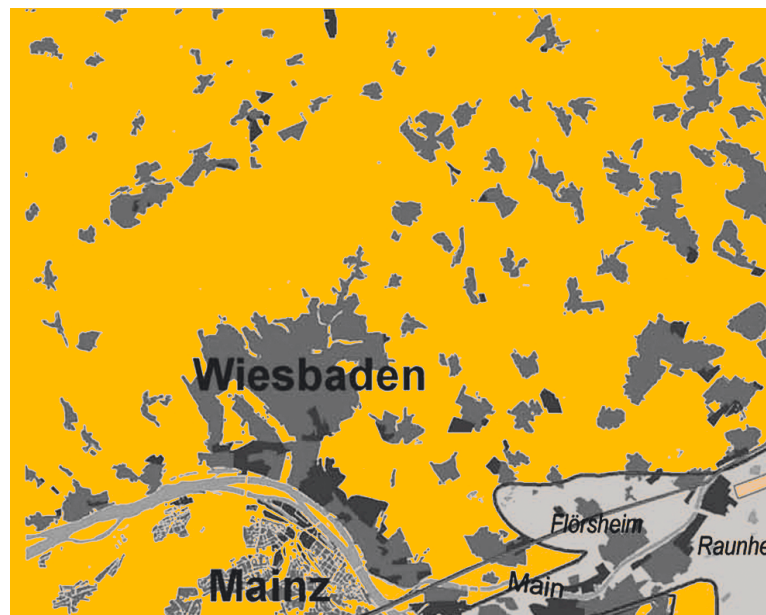
Dauerlärm macht Erholung unmöglich

Gärten, Balkone, Terrassen sind durch den Dauerlärm nicht mehr zu nutzen. Sie können auch durch bauliche Maßnahmen nicht vor Lärm geschützt werden. Das sollen die Bewohner hinnehmen, angemessene Entschädigung gibt es nicht, bestenfalls ein paar Cent für jetzt und alle Ewigkeit. Das Rhein-Main-Gebiet ist bis in einst ruhige Flusstäler und Berge in Taunus, Vogelsberg, Spessart, Odenwald und Rheinhessen schon heute flächendeckend verlärmte und wird es noch wesentlich stärker werden. "Demokratisierung des Lärms", das heißt Umverteilung auf einen größeren Raum, ist keine Lösung. Die Umverteilung führt bei der möglichen Verdoppelung der Flugbewegungen und durch neue Flugrouten, die mit einfachen Verwaltungsakten jederzeit geändert werden können, nur zur Dauerbelastung überall.



Fraport Unterlagen: schlampig, einseitig, manipuliert

Mit Überheblichkeit und Arroganz eines Unternehmens, dem die Regierung alles genehmigt, ging Fraport in die Verfahren: Argumente und Prognosen waren nicht haltbar, Fakten und Gutachten nicht objektiv sondern zielorientiert, Unterlagen oberflächlich und unvollständig.



Verlogene Planung

Größenwahn statt Notwendigkeit

Es ist weder verkehrstechnisch noch wirtschaftlich notwendig, das internationale Drehkreuz Frankfurt noch weiter auszubauen. Es geht dabei nur um wirtschaftliche Interessen der Fraport AG und der Lufthansa AG. Es geht aber auch um die Eitelkeit der beteiligten Landespolitiker: "Wir haben den größten Flughafen".

Deutschland hat genug Flughäfen

Die Minimetropole Frankfurt, ja selbst eine weitgefaste Rhein-Main-Region, ist mit dem größten deutschen Flugplatz eindeutig überversorgt. Nur etwa ein Viertel der Benutzer wohnt hier. Mehr als die Hälfte aller Passagiere steigen in Frankfurt nur um.

Deutschland hat die größte Flughafendichte Europas: 18 internationale Flughäfen, regional günstig über die ganze Republik verteilt, mit reichlich Kapazitätsreserven. Für den Ausbau müsste Fraport weiteren Luftverkehrsbedarf nachweisen und dass dieser nur hier gedeckt werden kann. Die dafür vorzulegenden Prognosen wurden mit veralteten Zahlen erstellt, die Veränderungen der wirtschaftlichen Bedingungen, Preissteigerungen beim Kerosin und ein radikal geändertes Verbraucherverhalten wurden bewusst ignoriert.

Prognosen wie Horoskope




Diese und weitere Fehleinschätzungen wurden im Erörterungstermin so klar nachgewiesen, dass selbst das ausbaufreundliche Wirtschaftsministerium nicht umhin konnte, ein neues Planfeststellungsverfahren anzuordnen. Auch die jetzt von 660.000 auf 701.000 heraufgesetzten Flugbewegungen sind unehrlich. Technisch wären 900.000 möglich. Und was technisch machbar ist, wurde bisher immer vollständig ausgenutzt. Die beantragten geringeren Zahlen sind eindeutig Augenwischerei.

Planung übersieht bewusst den Wandel

Diese von Fraport ausgeklammerten Fragen müssen in der Neuauflage des Verfahrens geklärt werden und zwar aus Sicht der gesamten Luftfahrt in Deutschland: Ist ein noch größerer Hub in Frankfurt sinnvoll? Werden Reisende es künftig nicht vorziehen, bequemer von einem nahen Flughafen aus direkt zu ihrem Ziel zu fliegen, ohne erzwungenes Umsteigen in Frankfurt? Ist dieser Punkt-zu-Punkt-

Siedlungsbeschränkungen:
Innerhalb der Lärmkeulen sind neue Wohnungen verboten. Wer heute schon dort wohnt, hat leider Pech gehabt.

Legende

-  Siedlungsbeschränkungsbereich_RPS2000
-  Siedlungsbeschränkungsbereich 2015
-  Siedlungsbeschränkungsbereich 2020

Verkehr, der die vorhandenen Flughäfen nutzt, nicht die Zukunft des Flugverkehrs? Welche Rolle spielen die zu Beginn der Ausbaudebatte noch kaum vorhandenen Billigflieger? Heute sind sie ernste Konkurrenten der teuren Linienflieger auf den großen Flughäfen. Sie nutzen wegen der geringeren Gebühren ausschließlich die kleinen und regionalen Flughäfen. Sie haben den Markt drastisch verändert, nicht nur für private Gelegenheitsflieger, sondern auch für Geschäftsreisende.

Ein Mega-Hub mitten im Stadtgebiet?

Wozu also der Ausbau zum Mega-Drehkreuz? Wozu der laute Riesen-Airbus A380 samt dessen überdimensionaler Wartungshalle? Fraport will mit Dubai konkurrieren als Zwischenlandeplatz für die interkontinentalen Luftverkehrsströme. Was in der menschenleeren Wüste vielleicht hingenommen werden kann, hat für das dicht besiedelte Rhein-Main-Gebiet verheerende Folgen.

Flugverkehr vernichtet Jobs

Die negativen Folgen der Globalisierung, wie Arbeitslosigkeit und immenser Druck auf die Löhne weltweit, sind zu einem hohen Maße dem zunehmenden billigen Luftverkehr zuzuschreiben. Dass diese extrem teure Technologie dies leisten kann, verdankt sie den milliardenschweren Subventionen aus öffentlichen Kassen und der weltweiten Steuerbefreiung. Die Steuerzahler der westlichen Welt haben auf diese Weise ihre jetzigen wirtschaftlichen Probleme zu großen Teilen selbst finanziert.

Rund 60 Mrd. Euro schaffen wir als Touristen alljährlich außer Landes. Damit könnten z. B. im strukturschwachen Mecklenburg-Vorpommern viele Jobs entstehen. Urlaube in der Türkei oder in der Dominikanischen Republik werden durch Steuersubventionen künstlich billig gehalten. Die durch den Ausbau entstehenden negativen Effekte werden bewusst verschwiegen.

J O B L Ü G E

Das Totschlagargument für den Ausbau

Die Jobprognosen sind ein aufgeblasener Zahlenpopanz. Politik und Luftverkehrslobby verkaufen den Flughafenausbau als Job-Maschine. Das billige Totschlagargument von den Arbeitsplätzen wird für die Durchsetzung des irrsinnigen Projektes missbraucht. Die Prognosen verpflichten zu nichts, nichts wird garantiert.

Einseitige Gutachten

Die Grundlage der von Fraport vorgelegten Gutachten ist methodisch und inhaltlich höchst fragwürdig. Sie basiert auf der Befragung weniger Unternehmen, die ein unmittelbares Interesse am Ausbau haben. Zahlenwerte verschiedener Gutachten wurden in unzulässiger Weise addiert und miteinander zu Zahlenmonstern hochgerechnet.

Die These der immensen Arbeitsplatzzuwächse ist inzwischen in Theorie und Praxis widerlegt. Im Erörterungsverfahren in Offenbach wurden die Fraport-Prognosen überzeugend in Frage gestellt. In Zukunft könnte es sogar Arbeitsplatzrückgänge geben. Legt man die Rechenmethoden der Fraport zu Grunde, dann verschwinden mit der Ticono nicht 1000 sondern mindestens 4000 Arbeitsplätze aus der Region – direkte, indirekte, induzierte, katalytische.

Die Fraport-Versprechungen haben sich in den acht Jahren seit der Mediation auch faktisch als falsch erwiesen.

Entgegen den Prognosen hat die Beschäftigung am Flughafen in den letzten sieben Jahren nur minimal zugenommen. Und auch das nur weil gesetzliche Vorschriften nach den Terroranschlägen mehr Sicherheitskontrollen vorschreiben.

Die Lüge vom sicheren Arbeitsplatz

Auf dem international hart umkämpften Luftfahrtmarkt steht die Fraport AG unter ungeheurem Preisdruck. Sie hat deutlich höhere Personalkosten als die Konkurrenz und rationalisiert deshalb wo es nur geht. Wo Automatisierung nicht möglich ist, wird das Personal stärker belastet, geringer bezahlt und zu erniedrigenden Arbeits- und Lohnbedingungen außertariflich ausgelagert. So sieht die Mehrzahl der "neuen" Arbeitsplätze aus: Minijobs, Teilzeit- oder Schichtarbeit mit harter körperlicher Arbeit mit derart geringen Löhnen, dass viele einen zweiten Job brauchen um mit ihren Familien leben zu können. Im Flughafen-Umland gibt es dafür kaum Bewerber. Zu solchen Bedingungen arbeiten nur Menschen, die in ihrer Heimat keine Arbeit finden. Als Pendler stecken sie täglich auf den überlasteten Straßen in den Staus, andere ziehen in die Wohnungen ein, die die angestammten, normal verdienenden Mieter wegen des Lärms schon verlassen haben. Strukturpolitisch ist das schlicht falsch.

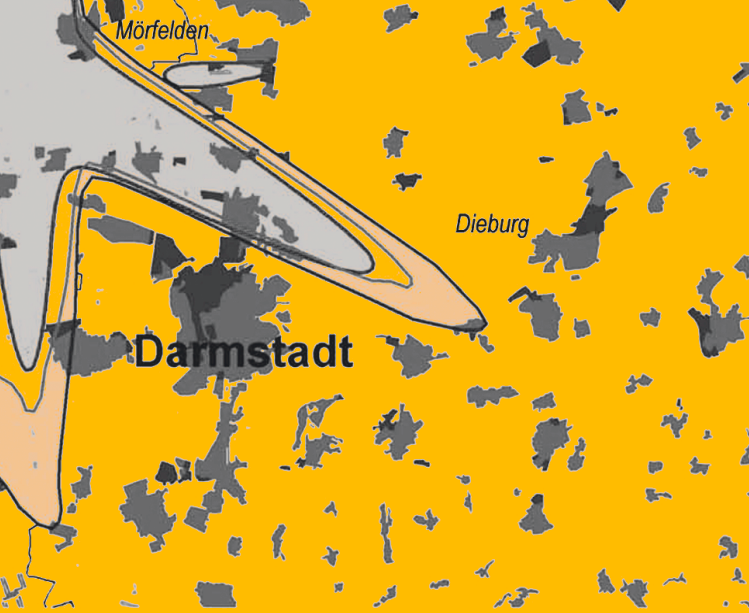


Bedarfsprognose

Die Hessische Landesregierung und Fraport behaupten, es sei "notwendig" in Frankfurt auszubauen. Von Not kann keine Rede sein. Die Minimetropole Frankfurt, selbst die ganze Rhein-Main-Region, ist mit dem größten deutschen Flughafen eindeutig überversorgt. Nur etwa ein Viertel der Benutzer wohnt hier. Die beklagten Engpässe haben ihre Ursachen darin, dass mehr als die Hälfte der Kapazität für Passagiere genutzt wird, die auf dem Frankfurter Flughafen nur umsteigen. Das ist für Fraport ein gutes Geschäft, das andere deutsche Flughäfen, vor allem München, auch gerne machen würden.

Diese Konkurrenten wollen am internationalen Flugverkehr mitverdienen. Die Fraport AG gönnt ihnen das nicht und will ausbauen um ihr Gewinnmonopol zu sichern, nicht um irgendwelche Luftverkehrsnotstände in Deutschland zu beheben. Für die Ausbaugenehmigung muss sie Bedarf für weiteren Luftverkehr nachweisen und, dass dieser nur hier in Frankfurt gedeckt werden kann. Die dafür verlangten Prognosen wurden mit veralteten Zahlen erstellt, die Veränderungen der





wirtschaftlichen Bedingungen, die Preissteigerung beim Kerosin und das veränderte Verbraucherverhalten ignoriert. Diese und weitere Fehleinschätzungen wurden im Erörterungstermin so klar nachgewiesen, dass selbst das ausbaufreundliche Regierungspräsidium nicht umhin konnte ein neues Planfeststellungsverfahren anzuordnen.

Diese von Fraport ausgeklammerten Fragen müssen in der Neuauflage des Verfahrens geklärt werden und zwar aus Sicht der gesamten Luftfahrt in Deutschland: Ist ein noch größerer Hub in Frankfurt sinnvoll? Werden Reisende künftig nicht vorziehen, von einem nahen Flughafen direkt zu ihrem Ziel zu fliegen, ohne Zwangs-Umsteigen in Frankfurt? Welche Rolle spielen die zu Beginn der Ausbaudebatte noch kaum vorhandenen Billigflieger? Sie nutzen wegen der geringeren Gebühren ausschließlich die kleinen regionalen Flughäfen.

Das Märchen vom Nachtflugverbot

Das Wort Nachtflugverbot ist an sich schon eine Lüge

Weltweit gilt die Zeit von 22.00 bis 06.00 als Nacht. Für Rhein-Main hat die so genannte Mediation auf Drängen von Fraport die Nachtruhe von 23.00 bis 05.00 um zwei Stunden verkürzt. Die zur Zeit gültige Nachtflugbeschränkung wird systematisch unterlaufen, mit über 200 Flugbewegungen in Spitzennächten. Die dafür gesetzlich notwendigen Ausnahmegenehmigungen darf Fraport sich selbst erteilen. Die Hessische Landesregierung hat dafür Fraport-Mitarbeiter zu "Leihbeamten" gemacht. Hier wird der Bock zum Gärtner. Ein weiteres Beispiel dafür, wie die Wirtschaft die Politik steuert.

Die von Roland Koch gegebene Garantie für ein Nachtflugverbot ist juristisch nicht haltbar. Und als Jurist weiß er das sehr genau. Gegen das von Fraport widerwillig beantragte Nachtflugverbot wird die Lufthansa, Anteilseigner der Fraport AG, klagen und gewinnen. Auch im Landesentwicklungsplan (LEP), der gesetzlichen Grundlage für den Ausbau, ist das Nachtflugverbot nur unverbindlich aufgeführt. Der faule Kompromiss, der den Bürgern zum Schluss als Nachtflugverbot verkauft werden wird, verdient dieses Wort nicht. Die darin erlaubten Ausnahmeregelungen werden schlimmer sein als der Ist-Zustand.

Die Bürger haben zwar Anspruch auf frische Schnittblumen, leckeren Speisefisch und Urlaub an südlichen Stränden, aber keinen gesetzlichen Anspruch auf Nachtruhe. Denn der wirtschaftliche Bedarf hat immer Vorrang, so unsinnig er auch sein mag.



Nächtliche Frachtflüge gehören nicht auf einen Stadtflughafen

Frachtverkehr ist auf Tag- und Nachtbetrieb angewiesen, behauptet die Lufthansa. Aber der Trend geht zu selbstständigen Frachtverkehrsgesellschaften mit eigener Flotte, Beiladungen in Passagiermaschinen verlieren an Bedeutung. Diese Entwicklung bedient der Flughafen Leipzig als Frachtdrehkreuz mit uneingeschränktem 24-Stunden-Betrieb. Deshalb muss wegen der Fracht nachts nicht auch noch in Frankfurt geflogen werden.

Vorfahrt für den ICE

Weitsicht dagegen haben andere europäische Regierungen bewiesen. Mit dem Bau leistungsfähiger Netze für Hochgeschwindigkeitszüge haben sie für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr eindeutig die Weichen für die umweltfreundliche Schiene gestellt. Mehr als die Hälfte aller Flugbewegungen in Frankfurt bestehen aus solchen Nahverbindungen. Frankfurt liegt im Schnittpunkt schneller Bahnverbindungen, die nebenbei auch den weniger ausgelasteten Flughafen Köln binnen 50 Minuten erreichen.

Manipulation

Als nicht vereinbar mit den Erfordernissen der Raumordnung hat das Regierungspräsidium den Ausbau im Raumordnungsverfahren bezeichnet.

Der Wirtschaftsminister machte von seinem Weisungsrecht Gebrauch und erklärte den Ausbau trotzdem für möglich.

Fraport größter Luftverschmutzer

Schadstoffe, das unterbewertete Problem

Unter dem Lärm verschwinden die Schadstoffe in der öffentlichen Wahrnehmung. Den Lärm hört jeder, Schadstoffe dagegen sind selten sichtbar und im Allgemeinen riecht man sie nicht. In den Verbrennungsrückständen der Triebwerke haben Chemiker bereits mehr als 200 Stoffe identifiziert, darunter auch krebserregende. Untersucht hat der Flughafenbetreiber aber nur weniger als zwanzig. Und natürlich lautet das Urteil wie immer, es besteht keinerlei Gesundheitsgefahr für die Bevölkerung. Unabhängige Wissenschaftler warnen allerdings. Wenn man die meisten Stoffe bisher nicht auf ihre Wirkung auf den Menschen untersucht hat, ist eine solche Entwarnung höchst fahrlässig.

Regionale Auswirkungen

Heute schon muss das Rhein-Main-Gebiet eine Schadstoffbelastung aus rund 450 Millionen Litern Kerosin jährlich verkraften, die bei den Starts und Landungen verbrennen. Bei voller Nutzung der Betonkapazität im Falle des Ausbaus verdoppelt sich die Zahl der Flugbewegungen und somit der Schadstoffausstoß.

350 Hektar Wald – überwiegend besonders wertvoller und schützenswerter Bannwald – wurde für den Ausbau zur Abholzung freigegeben. Bannwald, der gerade erst von der Landesregierung als unersetzlich im Interesse des Allgemeinwohls unter besonderen Schutz gestellt worden war. Die Region verliert damit einen überlebenswichtigen Schadstofffilter und Klimaregulator. Wald ist Überlebensraum für Tiere und Pflanzen, er reguliert Grund- und Oberflächenwasser, gleicht Temperaturschwankungen aus, schützt vor Bodenabtragung durch

Wind und Wasser, speichert das Treibhausgas Kohlendioxid und produziert Sauerstoff. Sein Verlust wird zum globalen Klimawandel beitragen. Zusätzlich werden unsere Lebensbedingungen erschwert durch erhöhte Mengen an Luftschadstoffen (Feinstäube, Stickoxide, Ozon, Kohlendioxid, krebserregende Kohlenwasserstoffe) infolge vermehrten Flug- und Bodenverkehrs.

Eine gesetzlich vorgesehene, auch nur flächengleiche Ersatzaufforstung ist mangels ausreichend großer Flächen

in der Region nicht möglich. Die geplante Waldanpflanzung als Fleckenteppich und teilweise weit weg vom Flughafenumfeld ist kein Ersatz für ein zerstörtes, über Jahrhunderte gewachsenes Ökosystem.

Globale Auswirkungen

Das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum als auch die NASA haben in den vergangenen Jahrzehnten viele Daten über die Klimaschädlichkeit des Fliegens zusammengetragen. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse belegen: Die in großen Höhen ausgestoßenen Verbrennungsprodukte von Kerosin als auch der Wasserdampf, der aus Kondensstreifen sehr große Zirruswolken entstehen lässt, sind eine ernst zu nehmende Bedrohung für unser Klima.

Die Luftfahrtindustrie stiehlt sich aus der Verantwortung

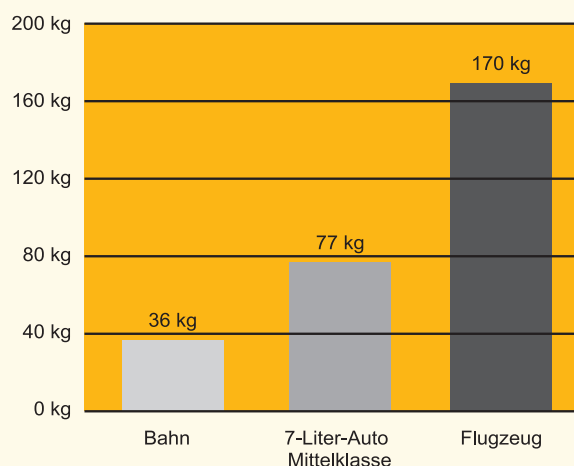
Man stelle sich vor, die Automobilindustrie würde, im Zeichen der gegenwärtigen Klimadiskussion, noch mehr Autobahnen und noch mehr Straßen fordern. Der Aufschrei der Weltöffentlichkeit wäre vorprogrammiert. Wo bleibt der Aufschrei, wenn es um die heilige Kuh namens Luftverkehr geht? Lufthansa will ihren Passagieren ein Klimaschutz-

Ticket anbieten. Mit dem freiwilligen Aufpreis sollen Umweltschäden repariert werden. Das ist genau so faul wie abgasabhängige Flughafengebühren oder die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel, die aber "keine Wettbewerbsverzerrungen bringen dürfen". Es ist höchste Zeit, den Luftverkehr mit den tatsächlichen Umweltkosten zu belasten oder ihn anderweitig zu reduzieren. Klimaschutz wird niemals gelingen, solange er

immer "nur wirtschaftlich neutral" erfolgen darf.

Doch die Lufthansa fordert den Ausbau und weitere Flugrouten und keiner stört sich daran. Selbst George W. Bush fordert inzwischen Öko-Steuern auf den Flugverkehr, um das Klima zu retten. Aber in Frankfurt soll der Ausbau noch mehr steuerbegünstigte Flüge ermöglichen. Bei uns folgen die Politiker lieber der Lobby als dem Wunsch der Wähler nach Aufklärung und Schutz ihrer Gesundheit. Es ist höchste Zeit dieser Lobby endlich auf die Finger zu schlagen.

CO₂-Ausstoß pro Passagier auf der Strecke München - Hamburg



Regierung beim Mogeln erwischt

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens wurde nachträglich von der Landesregierung in den Landesentwicklungsplan (LEP) eingefügt. Dieser Zusatz wurde 2002 nach einer Klage von Kommunen für ungültig erklärt. Damit fehlte die Rechtsgrundlage. Trotzdem leitete die Landesregierung das Planfeststellungsverfahren ein.

Ticona und andere Sicherheitsrisiken

Die Ausbaueegner hatten Recht

Die jahrelang vorgetragene Versicherung, der Betrieb des Flughafens in immer größerer Nähe zum Chemiewerk Ticona sei kein Sicherheitsrisiko, war falsch. Das haben Landesregierung und Fraport jetzt selbst durch die vereinbarte Verlegung bewiesen. Für 650 Millionen Euro wird das Werk, in dem hoch giftige Stoffe verarbeitet werden, umgesiedelt. Finanziert von der Fraport AG oder vielleicht direkt aus der Landeskasse. In jedem Fall fließen erhebliche Steuergelder, denn die Flughafengesellschaft ist überwiegend im Besitz der öffentlichen Hand. Die Umsiedlung der Chemieproduktion in die Industriegebiete im Frankfurter Westen wird nicht möglich sein. Die Sicherheitsabstände zu Wohngebieten und anderen Betrieben sind zu gering. Deshalb hat man das Werk 1961 ja fernab in den Wald gebaut.

Weitere Sicherheitsrisiken bleiben

Ebenfalls im Gefahrenbereich des Landeanflugs liegen die hoch explosiven Shell-Tanklager. Auch hier werden die von der Seveso-II-Richtlinie geforderten Abstände bis zur Hälfte unterschritten. Weitere Sicherheitsrisiken drohen von den

dicht befahrenen Autobahnen und den Hochgeschwindigkeitszügen mit extrem langen Bremswegen auf der ICE-Strecke.

In den Anflugkorridor von Osten wird ein neues Sicherheitsrisiko hineingebaut, das AirRailCenter. Die Flügelspitzen der landenden Flugzeuge haben nur einen seitlichen Abstand von 70 Metern zum neun Stockwerke über dem Fernbahnhof aufragenden 680 Meter langen Gebäude, in dem sich ständig 10.000 Menschen aufhalten werden.

Der Vogelschlag ist dramatisch

Vögel fliegen täglich zu Hunderten – während des Vogelzugs im Frühling und Herbst sind es Tausende – auf ihren angestammten Routen den Main entlang. Die landenden Flugzeuge haben da, wo sie den Main kreuzen, die gleiche Höhe wie die Vögel. Vögel kann man nicht wegkaufen, sie halten sich auch nicht an Behördenverfügungen. Eine Möwe genügt für einen Absturz.

Man stelle sich vor, ein abstürzendes Flugzeug fällt in den dichtest besiedelten Ballungsraum Deutschlands!

Zynischer Lobbyismus

Das für die Kontrolle des Flugverkehrs verantwortliche Wirtschaftsministerium beschäftigt Fraport Mitarbeiter als Leihbeamte. Die genehmigen ihrem Unternehmen die gewünschten und obendrein lukrativen Ausnahmen von der Nachtflugbeschränkung. Bis zu 150 Flüge pro Nacht!

Impressum:

"Kein Flughafenausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr"
www.flughafen-bi.de



Spenden auf das Konto des Bündnis der Bürgerinitiativen:
Konto-Nr. 8 038 648 300
GLS-Gemeinschaftsbank Frankfurt, BLZ 430 609 67



Initiative Zukunft Rhein-Main
www.Zukunft-Rhein-Main.de

