

Was wir tun können

Der Frankfurter Flughafen ist mit seiner gigantischen Dimension am falschen Standort – genauso, wie auf dem Main auch kein Hochseehafen betrieben werden kann.

Für Fraport aber gilt: Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau. Schon heute liegen **neue Pläne** für Start- u. Landebahnen in der Schublade. **Ein Megahub kann nicht in einem Wohngebiet betrieben werden!**

Der fortwährende Ausbauwahn muss ein Ende haben.

Engagieren Sie sich für eine lebenswerte Rhein-Main-Region, engagieren Sie sich für:

- einen sofortigen Ausbaustopp
- ein absolutes Nachtflugverbot, 22:00 - 6:00 Uhr
- die Begrenzung des Flugverkehrs und Fluglärms
- den Schutz unserer Region.
- **Nehmen Sie an den Montagsdemonstrationen teil!** (Jeden Montag 18.00 Uhr, Terminal 1)
- Unterstützen Sie die Bürgerinitiativen!
- Sprechen Sie mit Politikern!
- **Beschweren Sie sich über den Lärm!**

Kostenlos: 0800-23 45 67 9

Internet: www.dfld.de

Informieren Sie sich: www.fluglaerm-mainz.info
www.lebenswertesmainz.de
www.flughafen-bi.de

Gutachten

Kritik an den Gutachten, die die Notwendigkeit von T3 belegen sollen:

Entwicklungs-Prognosen zum Ausbau von Flughäfen waren historisch stets zu hoch. Die **Gutachten** dienen generell mehr der **Planrechtfertigung** als der Darstellung realistischer Erwartungen.

Fraport hat die Firmen **Intraplan** und **MKmetric** mit der Erstellung von Prognosen beauftragt, mit dem Ergebnis, dass ein Mehr an Flugbewegungen von ca. **1,6% pro Jahr** vorausgesagt wurde.

Tatsächlich ist die Zahl der Flugbewegungen seit 2007 konstant bzw. gesunken. **Schon im ersten Prognosejahr erweisen sich beide Prognosen als grundfalsch.** Für 2014 wurden 10.000 Flugbewegungen zu viel vorhergesagt.

Auch die „qualitätssichernden Gutachten“ des **Hessischen Wirtschaftsministeriums** üben **Kritik** an den „optimistischen“ Intraplan- und MKmetric Prognosen.

Die beauftragten Firmen sind für die Realitätsferne Ihrer Gutachten inzwischen bundesweit bekannt:

Eine besonders **eindrucksvolle Fehlprognose** lieferte Intraplan z.B. für Kassel-Calden: die Passagierzahlen dürften hier in 2015 knapp **ein Zehntel** der Intraplan-Prognose von 516.000 erreichen.

Flughafenausbau: Eine unendliche Geschichte

1936 - Der Flughafen wurde als Ersatz für das Stadtflugfeld „Rebstock“ seinerzeit bewusst zentrumsfern angelegt.

1942 - Im 3. Reich wurde ein Generalausbauplan erstellt, der sechs Start- und Landebahnen vorsah. Der Ausbau sollte nach dem Endsieg erfolgen. (Offenbach-Post vom 18.9.2010)

1945 - Nach dem Krieg Ausbau und Nutzung als militärische US-Air-Base.

1972 - Eröffnung des Terminals 1.

1982 - Inbetriebnahme der Startbahn West, Erklärung des Waldes um den Frankfurter Flughafen zu Bannwald.

1994 - Eröffnung Terminal 2 und „Sky-Line.“

1997 bis 2010 - zahlreiche Erweiterungen: Cargo-City-Süd, A-380-Werft, „The Sqaire“ u.a.

2011 - Eröffnung der Landebahn Nordwest.

2012 - Inbetriebnahme Flugsteig A-plus mit 7 Andockstellen für Großraumflugzeuge, Kapazität für zusätzliche 6 Mio. Passagiere.

2015 - Voraussichtlicher Baubeginn Terminal 3 für letztendlich 25 Mio. zusätzliche Passagiere.



NIEMAND hat die Absicht TERMINAL 3 zu errichten !!



FLUGHAFEN ARGUMENTE

RICHTIG

FALSCH

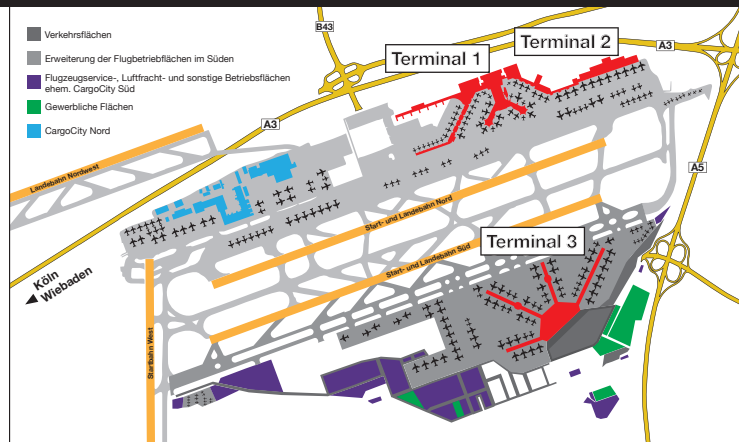
GELOGEN



Vi.S.d.P. Initiative gegen Fluglärm Mainz e.V.

03/2015

Terminal 3 (T3)



Baubeginn: vs. Sommer 2015
Inbetriebnahme: vs. 2021
Gesamtkosten: > 2,5 Mrd ?

Die Fläche entspricht der Größe der Frankfurter Innenstadt!

Baub Abschnitt 1:

- zusätzliche Kapazität für 14 Mio. Passagiere
- Grundfläche: 90.000 m² (ca. 62 Fußballfelder)

Baub Abschnitt 2:

- insgesamt zus. Kapazität für 25 Mio. Passagiere (entspricht Gesamtkapazität des BER in Berlin)

Die Fraport Argumentation Pro Terminal 3 bezog sich zunächst auf die wachsende Zahl von Flugbewegungen und Passagieren. **Weil diese aber nicht im prognostizierten Maß steigen, argumentiert man jetzt vor allem mit dem größeren Komfort der Passagiere bei der Abfertigung.**

Geschäftspolitisch ist für Fraport aber vor allem die Erweiterung der Shoppingbereiche interessant.

Argumente gegen Terminal 3

Dem Ausbau liegen falsche Gutachten zugrunde.

Bei allen Ausbaumaßnahmen wurden und werden **phantastische Zahlen** neuer Arbeitsplätze prognostiziert. **Die Realität sieht anders aus:** Fraport und Lufthansa bauen Arbeitsplätze ab, vermeintlich neue Arbeitsplätze wurden lediglich verlagert.

Beginn der Mediation: 250.000 neue Arbeitsplätze
Spätere Mediationsphase: 100.000 neue Arbeitsplätze
Planfeststellungsbeschluss: 40.000 neue Arbeitsplätze
Vor Eröffnung der Landebahn: 25.000 neue Arbeitsplätze
Aktueller Stand: unter 1.000 neue Arbeitsplätze
Dies sind maximal 0,05% der Arbeitsplätze im gesamten Rhein-Main-Gebiet.

Riskante Milliardeninvestition: Die Nettoverschuldung entspricht bereits heute dem Jahresumsatz des Konzerns, **Fraports Bonität profitiert lediglich vom Status „mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand“.** Der Ausbau lässt sich nur mit rasant steigendem Umsatz politisch und ökonomisch rechtfertigen. Die anvisierte 50-prozentige Steigerung der Flugbewegungen muss folglich umso härter und kompromissloser durchgesetzt werden, wobei die Anzahl der Flugbewegungen aktuell deutlich sinkt.

Weitere große Umweltschäden: Abgase, Feinstaub, Lärm, Flächenversiegelung, Abholzung von Wäldern.

Schäden für Leib und Leben: Lernschwäche bei Kindern, Herz-Kreislaufkrankungen, Krebserkrankungen.

Jährlich könnten bis zu 100.000 Flüge auf die Bahn verlagert werden (BUND).

Geschäftsmodell Fraport:

Ca. 2/3 des Gewinns erzielt Fraport aus **Vermietung und Vermarktung** der Ladengeschäfte und Immobilien am Flughafen.

Der eigentliche Flugbetrieb spielt eine untergeordnete Rolle. Der damalige Fraport-Chef Wilhelm Bender: „Fraport ähnelt einem Immobilien-Unternehmen mit Flugbetrieb“.

Website der Fraport AG:

„Im schnellen Takt des internationalen Flugverkehrs kommen Gäste mit hoher Kaufkraft.“

Frankfurt Airport Retail hat sich zu einem der erfolgreichsten Geschäftsfelder der Fraport AG entwickelt.

Die Öffnungszeiten - sieben Tage die Woche - richten sich nach den **ersten und letzten Abflugzeiten**, manche Outlets sind rund um die Uhr geöffnet. All dies sichert dem Retail Business **überdurchschnittlich hohe** jährliche Quadratmeter-Umsätze.“ (www.fraport.de)

Über die Hälfte der Passagiere (55%) sind Umsteiger, dies belastet Region und Anwohner, ist verkehrspolitisch unsinnig, füllt aber das Drehkreuz-Shoppingcenter.

Der Zweck von Terminal 3 besteht in der Erweiterung des „Shoppingcenters Fraport“. Vor allem für diesen Profit sollen zusätzliche 25 Mio. Passagiere über uns an- und abfliegen.

Die Bürgerinitiativen und Betroffene fordern deshalb: Deckelung der jährlichen Flugbewegungen auf 380.000

Flughafenausbau: Politische Lügen

Der hess. Wirtschaftsminister Heinz Herbert Karry, 1971: „Weiterer Ausbau des Flughafens nur an neuem Standort.“

Der hessische Ministerpräsident Holger Börner, 1981: „Kein Baum wird mehr fallen!“

Der hessische Ministerpräsident Hans Eichel, 1984: „Die Landesregierung erklärt (...) dass sich an der derzeitigen Start- und Landebahnkonfiguration nichts ändert.“

Alle großen Parteien, 1992: „Ausbau nur innerhalb der Flughafengrenzen.“

Der hessische Ministerpräsident Roland Koch, 2001-2003: „Der Betrieb der neuen Bahn erfolgt nur bei einem Nachtflugverbot.“ (... danach klagte Hessen gegen eben dieses Nachflugverbot).

Die Grünen, Hessen, 16.05.2013: „Der Bau des Terminals 3 muss vollständig gestoppt werden.“

Tarek Al-Wazir, Die Grünen, 09.08.2013: „Begrenzung der Flugbewegungen, Nachtflugverbot 22 h bis 6 h und kein Bau des Terminals 3.“ (Interview mit der „Bild“ vom 09.08.2013)

Der hess. Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir, 04.03.2015: „Die Entscheidung, ob der Bau des T3 jetzt begonnen wird oder nicht, bleibt eine unternehmerische Entscheidung der Fraport. Aber die Fraport wäre gut beraten, die Alternativen noch einmal gründlich zu prüfen.“

Fraport-Chef Schulte, 17.01.2015: „Wir gehen davon aus, dass wir im Sommer mit dem Bau starten.“ (Wirtschaftswoche 17.01.2015)