

Was wir tun können

Es ist nicht hinnehmbar, dass die wirtschaftlichen Interessen weniger Unternehmen über die Gesundheit der betroffenen Menschen gestellt werden.

Kommen Sie zu den Montagsdemonstrationen an den Frankfurter Flughafen, 18.00 Uhr, Terminal 1, Halle B

- Unterstützen Sie die Bürgerinitiativen und werden Mitglied
- Sprechen Sie mit Politikern über Ihre Ängste und Sorgen wegen des Fluglärms
- Beschweren Sie sich im Internet beim Deutschen Fluglärmdienst (www.dfld.de)
- Nutzen Sie die kostenlose FRAPORT Beschwerde-Hotline

0800-23 45 67 9

Engagieren Sie sich für unsere Gesundheit und fordern:

- Ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr
- Die Begrenzung des Flugverkehrs und Fluglärms
- Die Schließung der Landebahn Nordwest
- Keinen weiteren Ausbau am Flughafen
- Kein Bau von Terminal 3

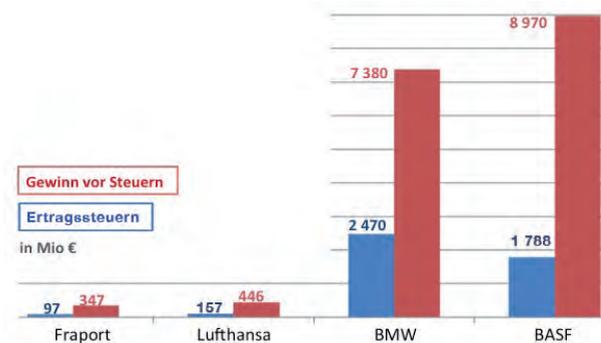
www.flughafen-ausbau-verhindern.info



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

Steuerquelle Flughafen

Steuerabgaben & Konzernergebnisse großer deutscher Unternehmen im Vergleich mit Fraport und Lufthansa (Geschäftsberichte Fraport und Lufthansa 2011, BMW Group und BASF 2011)
Ein Kerngeschäft von Fraport ist die Vermietung und der Einzelhandel am Flughafen.



Paket „Passiver Lärmschutz“

Das Paket unter Führung des Landes Hessen hat ein Volumen von 335 Mio. Euro. Von den Kosten trägt der Steuerzahler 75%, Fraport als Verursacher aber nur 25%.

Der Steuerzahler bezahlt den Löwenanteil von 250 Mio. Euro.

Casa-Programm/Regionalfonds

335 Mio € für Lärmschutz

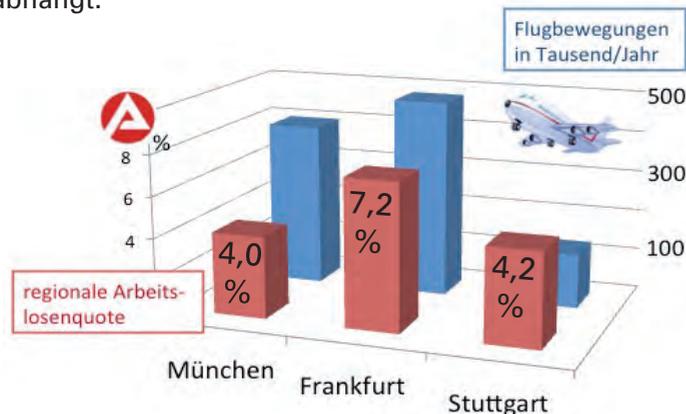
(Hessischer Landtag, 02.05.2012)



Ein Kerngeschäft von Fraport ist die Vermietung und der Einzelhandel am Flughafen. Der sog. „Goldesel“ der Fraport hat das Ziel, dass jeder Passagier 4 € am Flughafen hinterlässt (FR 22.01.2014). Daraus resultiert das Begehren möglichst viele Passagiere über den Flughafen Frankfurt zu schleusen.

Viel Lärm um nichts

Die Luftfahrtindustrie beschwört gebetsmühlenartig die Wichtigkeit des Flughafenausbaus für die Wirtschaft und die Arbeitsplätze in der Region. Ein regionalverträglicher Flughafen kann zum wirtschaftlichen Erfolg beitragen, dagegen bringt ausufernder Ausbau keine wirtschaftlichen Vorteile. Betrachtet man drei Wirtschaftszentren Deutschlands, so fällt auf, dass die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Region nicht von der Größe des Flughafens abhängt.



Frankfurt hat den größten Flughafen aber die höchste Arbeitslosigkeit der drei Städte. München ist der Spitzenreiter der deutschen Wirtschaftsstandorte, hat einen kleineren Flughafen und die Bürger haben sich gegen die Erweiterung des Flughafens ausgesprochen!

Man hat verstanden, dass sich Wirtschaftskraft nicht mit unbegrenztem Flughafenausbau kaufen lässt!

02/2014

Der Flughafen ist der wirtschaftliche Herzmuskel der Region!

GELOGEN

www.fluglaerm-mainz.info



Fakten und Lügen zum Flughafen Frankfurt

Das Rhein-Main-Gebiet hat ca. 5,7 Millionen Einwohner und bietet den dort lebenden Menschen ca. 2,9 Millionen Arbeitsplätze. (www.frankfurt.de) Auf dem Frankfurter Flughafen gibt es nach Angaben von Fraport 75.000 Arbeitsplätze. **Das bedeutet, dass ca. 2,5% aller Arbeitsplätze des Rhein-Main-Gebiets am Frankfurter Flughafen angesiedelt sind, wobei viele Unternehmen mit dem Airport-Business nichts zu tun haben** (z.B. Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG: 2000 Mitarbeiter; DELL Computers: 600 Arbeitnehmer).

Der Anteil der Luftfracht am Gesamtfrachtaufkommen in Deutschland (LKW, Schiff, Bahn, Flugzeug etc.) beträgt in Bezug auf die Gütermenge 0,1 %. (Statistisches Jahrbuch 2012) Der Luftfrachtumschlag am Frankfurter Flughafen beträgt daher etwa **0,04% des Gesamtfrachtaufkommens** in Deutschland.

Fazit: Die Bedeutung des Frankfurter Flughafens für die Rhein-Main-Region und die Bedeutung der Luftfrachtsparte insgesamt wird in der Öffentlichkeit vollkommen überzogen dargestellt.

Bedarfsprognose der Fraport AG in 2006 für 2020:

700.000 Starts und Landungen. (FAZ 22.5.2006)

Aktuelle Zahlen: 472.000 Flugbewegungen in 2013 vs.

492.500 in 2007 (Monthly Aircraft Movements Fraport AG Frankfurt)

Tendenz weiter fallend.

Um den Ausbau weiter voran treiben zu können, werden Mogelpackungen wie das Rabatt-Programm für Fluggesellschaften (FR 06.02.14) eingeleitet. So soll der fehlende Bedarf künstlich angekurbelt werde um dann mit **Terminal 3** eine weitere Kapazität, vergleichbar mit der des Münchner Flughafens, hinzu zubekommen.

JOBMOTOR der Region?

Arbeitsplatzprognosen des Landes Hessen und der Fraport AG zum Flughafen ausbau:

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 (vorwiegend im Einzelhandel und Gastronomiebereich)
Dies sind maximal 0,05% der Arbeitsplätze im Rhein-Main-Gebiet.

Vorwurf Prof. Dr. Thießen (TU Chemnitz):

Arbeitsplatzprognosen waren manipuliert. (FR 5.2.13)

Die Fraport AG behauptete gegenüber Report Mainz, es seien in 2011 7.000 neue Arbeitsplätze am Frankfurter Flughafen geschaffen worden. Mindestens 5.300 dieser Arbeitsplätze sind jedoch lediglich von anderen Gewerbegebieten im Rhein-Main-Gebiet an den Flughafen verlagert worden. (Report Mainz vom 14.2.2012 „Jobwunder Flughafen ausbau“)

Fazit: Für wenige neue Arbeitsplätze im Niedriglohnsegment wird die gesamte Rhein-Main-Spessart-Region auf einer Fläche von ca. 140 KM x 60 KM verlärm!

Wie sieht die Realität weiter aus?

Lufthansa wird in Deutschland 2.500 Stellen in der Verwaltung, (FAZ 5.5.2012), 1.000 Stellen im Catering-Bereich, (FAZ 29.5.2012), 650 Arbeitsplätze im Bereich Technik (Handelsblatt 25.1.2013) und 700 Arbeitsplätze im Service-Center streichen (Spiegel 26.10.12); Air Berlin baut 900 Arbeitsplätze ab und kürzt Gehälter. (Spiegel 19.1.2013)

Wirtschaftliche Schäden durch den Flughafen

Wertminderungen für fluglärmbelastete Immobilien

Eine Entwicklung, die im ganzen Rhein-Main-Gebiet zu beobachten ist: Der Fluglärm führt zu einem Wertverlust bei Immobilien von bis zu 30 Prozent. So das Fazit einer Studie, die das Darmstädter Rhein-Main-Institut mit der Technischen Universität Chemnitz durchgeführt hat. Hierzu wurden 30 Makler in 20 Kommunen um den Frankfurter Flughafen befragt. (FR-Online 14.Juni 2012)

"Die hohen Kosten für Schallschutzmaßnahmen bleiben am Eigentümer hängen. Selbst in den anerkannten Lärmzonen in Hessen ist nicht ernsthaft mit einem Kostenausgleich für passiven Schallschutz zu rechnen. Für Mieter ist es sehr problematisch, wenn nicht unmöglich, Schallschutz einzufordern."

Zu diesen Kosten, die Private zu tragen haben, addieren sich die Gesundheitsschäden und Kosten, die der Allgemeinheit aufgebürdet werden:

- Lärmschutzmaßnahmen wie das Paket „Passiver Lärmschutz“ werden überwiegend aus Steuermitteln finanziert
- Die Entwertung von Tourismusgebieten
- Gesundheitsschäden durch Fluglärm (Bundesärztekammer 25.5.2012).
- Gesundheitskosten zur Behandlung von Herz-Kreislaufkrankungen i.H.v. 400 Mio. Euro (Studie Umweltbundesamt)
- Verlust von Lebensqualität, Wandel der sozialen Struktur (Wer es sich leisten kann, zieht weg)

Die mit der Kerosinsteuerbefreiung verbundenen Steuerverluste betragen 2011 allein in Deutschland 7,2 Mrd. Euro! (VCD, Pressemitteilung 31.5.12).

Fazit: Der Betrieb des Frankfurter Flughafens führt zu erheblichen Wertverlusten bei Immobilien, verschlingt öffentliche Gelder und schädigt die Gesundheit der Anwohner!

Gesundheit der Anwohner!

Fluglärm und Flugzeugabgase schädigen die Gesundheit. Mehrere hunderttausend Menschen leben unmittelbar in den An- und Abflugschneisen des Frankfurter Flughafens und sind erheblichen **Gesundheitsgefahren durch Fluglärm und Flugzeugabgasen** ausgesetzt. Die durch Fluglärm ausgelösten Stresssituationen verursachen Gefäßverengungen und Gefäßschäden, die zu erhöhtem Blutdruck führen. **Schlaganfälle und Herzinfarkte sind die Folge** (SPIEGEL, 9.10.2013 „Flughafenanwohner erkranken häufiger am Herzen“).

Studien in der Region des Flughafens Köln/Bonn belegen den **Zusammenhang zwischen Fluglärm und einem erhöhten Krebsrisiko**, insbesondere bei Frauen. Leukämie, Lymphdrüsenkrebs und Brustkrebs treten hier signifikant häufiger auf (Epi.Consult GmbH/Greiser „Fluglärm und Krebserkrankungen“, April 2010).

Bei Kindern führt Fluglärm zu Lernentwicklungsstörungen und deutlichen Verschlechterungen des Lang- und Kurzzeitgedächtnisses (Stadtgesundheitsamt Frankfurt/Main, Mai 2007 zu verschiedenen Studien). Eine „**Nachtruhe**“ von nur 6 Stunden (23 bis 5 Uhr) ist ganz offensichtlich nicht ausreichend, um dem Schlafbedürfnis der Menschen gerecht zu werden. **Darum fordert das Umweltbundesamt und die Bundesärztekammer ein umfassendes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr** (25.Mai 2012). Zudem produzieren Flugzeuge Feinstäube und Giftstoffe, denen die Flughafen-anwohner schutzlos ausgesetzt sind. **Volker Bouffier lassen diese Erkenntnisse kalt.** Für ihn haben die wirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrswirtschaft Vorrang vor den Gesundheitsinteressen der Bevölkerung. Die von ihm und der Luftverkehrswirtschaft verkündeten „Lärmschutzmaßnahmen“ führen nicht zu einer Reduzierung des Fluglärms (FNP 21.12.2013 „Lärmbilanz-Von wegen leiser!“). **Vielmehr wird die weitere Zunahme des Flugverkehrs zu noch größeren Lärmbelastungen für die Flughafen-anwohner führen.**