



BÜNDNIS DER BÜRGERINITIATIVEN

KEIN FLUGHAFENAUSBAU - FÜR EIN NACHTFLUGVERBOT



Über 70 Initiativen im Rhein-Main-Gebiet

Bürgerinitiativen fordern endgültigen Verzicht auf Terminal 3 und Schließung der Landebahn

Die Verschiebung des Baubeginns von Terminal 3 „bis bessere Zeiten kommen“ ist angesichts der für Fraport enttäuschenden Entwicklung des Verkehrs am Frankfurter Flughafen logisch. Die Bürgerinitiativen fordern jedoch einen endgültigen Verzicht.

Bei Terminal 3 handelt es sich um ein Bauwerk mit 50 Gebäudepositionen überwiegend für Großraumflugzeuge; wenn man sich vergegenwärtigt, dass Terminal 2 mit 8 Gebäudepositionen für ca. 10 Mio. Passagiere ausgelegt ist (die Außenpositionen werden wenig genutzt), dürfte es sich wohl nicht um ein Terminal für 25 Mio. Passagiere, sondern eher für 50 Mio. handeln. Das Lärm-Desaster würde sich also bei Vollaussnutzung verdoppeln.

Die Kosten – genannt werden für den ersten Bauabschnitt insgesamt 1,5 Mrd. € - sind sehr niedrig angesetzt. Bereits das viel kleinere Terminal 2 kostete vor über 15 Jahren bereits ca. 1,3 Mrd. €. Ein realistischer Schätzwert für die Baukosten eines Terminals liegt bei ca. 100 Mio. Euro je Gebäudeposition; auch der neue A-Plus-Finger erforderte diesen Aufwand. Damit würde Terminal 3 jedoch insgesamt 5 Mrd. € kosten, die erste Baustufe bereits 3 Mrd. Berthold Fuld, Sprecher des Bündnisses der Bürgerinitiativen, kommentiert „Hier wird archetypisch für Großprojekte der Aufwand klein geredet“.

Der Bau von Terminal 3 wird vorangetrieben, damit der defizitäre Umsteigeverkehr, der aus dem Lokalverkehr subventioniert wird, wachsen kann. Es ist betriebswirtschaftlich jedoch unsinnig, in das Wachstum eines defizitären Geschäfts zu investieren und damit die Defizite weiter zu erhöhen. .

Für die Region wäre der Bau von Terminal 3 auch unter dem Aspekt kurzer Reisezeiten und -kosten nachteilig. Vor allem wäre Terminal 3 erheblich schlechter an den öffentlichen Personenverkehr angebunden als Terminal 1 und 2. Gesamtreisezeiten würden sich deutlich verlängern.

Ohne Terminal 3 reicht die Kapazität des „alten“ Bahnsystems aus, die Kapazität der neuen Landebahn wird nicht benötigt. Die verlässliche Schönwetterkapazität, die auch bei einer mäßigen Brise aus Norden vorhanden ist, wurde durch die Nordbahn nicht erhöht. Bei windbedingter Sperrung der Startbahn West reicht die verbleibende Startkapazität nur für ca. 2/3 des im Planfeststellungsverfahren angesetzten Koordinationseckwerts. Frankfurt ist zum Flughafen geworden, bei denen zahlreiche wetterbedingte Flugannullierungen bei Schönwetter vorstellbar geworden sind.

Rückfragen an Berthold Fuld, Tel. 0178 2928928 od. 06172 928928

Hinweis auf Beschreibung von Terminal 2:

<http://www.zeit.de/1994/42/grauer-koloss-fuer-das-naechste-jahrtausend/seite-1>