

Ist der Frankfurter Flughafen wirklich die größte Arbeitsstätte Deutschlands? Laut Fraport gibt es insgesamt 75.000 Arbeitsplätze am Flughafen in Frankfurt (Stand 8/2012).

(Quelle: www.fraport.de)

Ein Vergleich mit dem Hamburger Hafen ist sehr interessant: Beschäftigte im Hamburger Hafen: 258.300.

(Quelle: Pimco-Studie, 2006)

Arbeitsplatzprognosen vom Land Hessen und Fraport:

Prognose zur Mediation: 250.000 neue Arbeitsplätze
 Spätere Prognose: 100.000 neue Arbeitsplätze
 Zur Planfeststellung: 40.000 neue Arbeitsplätze
 Eröffnung der Landebahn: 25.000 neue Arbeitsplätze
 Heutiger Stand: max. ca. 1.700 neue Arbeitsplätze
 Das sind von 2,9 Mio Arbeitsplätzen in Hessen insgesamt nur 0,06%!!

Wie sieht die Realität weiter aus?

Fraport hat von 2006-2010 fast 9.000 Arbeitsplätze abgebaut.
 (Quelle: Geschäftsbericht 2006, 2010)

Lufthansa will 3500 Stellen in Deutschland streichen.

(Quelle: FAZ 05.05.12)

Lufthansa will 700 Arbeitsplätze ins Ausland verlagern.

(Quelle: FAZ 26.10.12)

Von den „neu geschaffenen“ 7.000 Arbeitsplätzen sind mehr als 5.300 Arbeitsplätze gar nicht neu entstanden, sondern lediglich verlagert worden.

(Quelle: Report Mainz vom 17.02.2012 „Jobwunder Flughafenbau“)

Für 0-1% MEHR ARBEITSPLÄTZE in Rhein-Main wird eine ganze Region verlärmt und verdrückt.

Ist der Frankfurter Flughafen der JOBMOTOR der Region? Das Rhein-Main-Gebiet hat 5,5 Mio Einwohner und bietet den hier lebenden Menschen 2,9 Mio Arbeitsplätze. Der Flughafen Frankfurt hat lediglich 75.000 Arbeitsplätze. **Das bedeutet, das nur 2,6% aller Arbeitsplätze am Frankfurter Flughafen angesiedelt sind!** (Quelle: IHK 2012)

Der Anteil der Luftfracht am Gesamtfrachtaufkommen (LKW, Schiff, Bahn etc.) beträgt nur 1,2%, ist also bedeutungslos. Der Rückgang im Luftfrachtgeschäft im Jahr 2012 betrug 10,6%. (Quelle: FR 7/12)

Die Bedeutung der Frachtflugsparke für die wirtschaftliche Entwicklung wird gegenüber der Öffentlichkeit vollkommen überzogen dargestellt.

Aktuell gab Herr Dr. Schulte (Fraport) zu, daß die geplanten Flugbewegungen bis 2020 „nie und nimmer“ erreicht würden (Quelle: MAZ 07.09.2012).

Selbst der magere Zuwachs von 0,8% mehr Arbeitsplätzen wird nicht erreicht.

Kein wirtschaftliches Interesse Einzelner rechtfertigt die komplette Verlärmung der im Rhein-Main-Gebiet lebenden Menschen. Keines der von der hessischen Landesregierung und der Luftverkehrswirtschaft für den Flughafenbau angeführten Argumente kann über die Tatsache hinwegtäuschen, dass der Frankfurter Flughafen aufgrund seiner Lage im Zentrum eines der am dichtesten besiedelten Gebiete Deutschlands einfach nicht als internationales Luftverkehrs-drehkreuz geeignet ist.

Wirtschaftliche Schäden durch den Airport

Wertverlust von Immobilien: „... unter stark belasteten Flugrouten, (können) Immobilien nur mit Preisabschlägen gehandelt werden ...“

(Quelle: Studie der TU Chemnitz, Thießen, S. Schnorr, F., 2005)

Wertminderungen für fluglärmbelastete Immobilien

Eine Schweizer Studie stellte Wertverluste zwischen 10% und 29 % fest! (Quelle: Rinderknecht, 2004)

Für Mainz werden 750 Mio. Euro an Wertverlust von Immobilien geschätzt. Quelle: Gutachten Universität Stuttgart 2003

5 % bis 10 %. Verlust werden die rheinhessischen Gemeinden erleiden prognostizieren Makler (Quelle: FAZ, 20.08.11)

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

- Lärmschutzmaßnahmen für Immobilien wie das Paket „Passiver Lärmschutz“ unter Führung des Landes Hessen werden überwiegend aus Steuermitteln und Krediten finanziert“.
- die Entwertung von Tourismusgebieten.
- Weitere Gesundheitskosten in Höhe von 400 Mio. Euro. (Quelle: Umweltbundesamt)
- Verlust von Lebensqualität, Wandel der sozialen Struktur (wer kann, zieht weg)

Die mit der Kerosinsteuerbefreiung verbundenen Steuer- verluste betrugen 2011 allein in Deutschland 7,2 Mrd. Euro! (Quelle: VCD, Pressemitteilung 31.05.12)

Fazit: Der Betrieb des Flughafens erwirtschaftet kaum Steuern, sondern verschlingt öffentliche Gelder!

Eine Einschätzung zu Fraport

Dr. Wolfgang Kappus, Unternehmer und ehemaliger Präsident der Industrie und Handelskammer Offenbach zum Flughafen- betreiber Fraport:

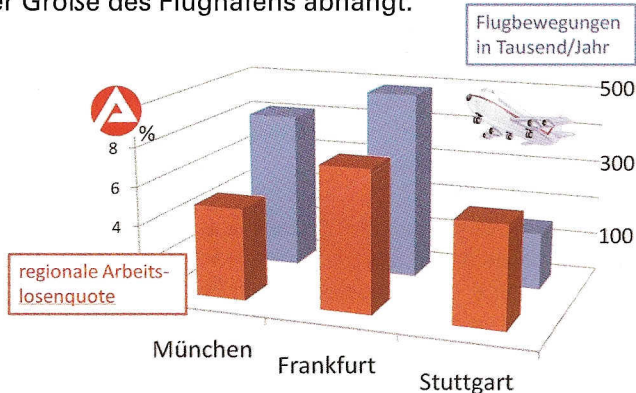
„Fraport ist im Gegensatz zu dem Eindruck, den er erwecken will, kein Mäzen und kein Wohltäter der Region, der wie eine gute Fee Arbeitsplätze und Verkehrskomfort stiftet. Fraport ist ein mächtiges Wirtschaftsunternehmen, das sich mit Hilfe seiner monopolistischen Marktposition und seiner speziellen Eigentumsverhältnisse (...) über das Interesse der Allgemeinheit oder zumindest beachtlicher Minderheiten hinwegsetzen möchte und zwar aus egoistischen und individualwirtschaftlichen Gründen.“

Die Bevorzugung des Giganten Fraport gegenüber anderen Wirtschaftsunternehmen ärgert mich als Mittelständler ganz besonders. Ich habe mich immer als ein Repräsentant mittelständischer Unternehmen verstanden, die den größten Teil der Arbeitsplätze in dieser Region schaffen. (...)

Die Bevorzugung der Großen ist ungerecht und skandalös und einfach nur durch die unheilige Allianz von wirtschaftlicher Macht und politischem Opportunismus zu erklären“ (Quelle: Dr. Wolfgang Kappus, Rede am 12.08.01)

Viel Lärm um nichts

Die Luftfahrtindustrie beschwört gebetsmühlenartig die Wichtigkeit des Flughafenausbaus für Wirtschaft und Arbeitsplätze in der Region. Ein regionalverträglicher Flughafen trägt in der Tat zum wirtschaftlichen Erfolg bei, ausufernder Ausbau bringt aber nichts. Betrachtet man die Wirtschaftszentren Deutschlands, so fällt auf, dass die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Region nicht von der Größe des Flughafens abhängt.



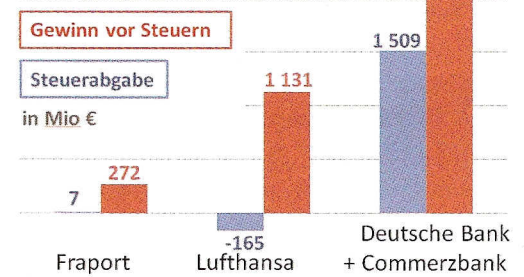
Stuttgart ist Zentrum einer der innovativsten Wirtschaftsregionen mit anhaltend hohem Wirtschaftswachstum und einem Landesflughafen mit weniger als 1/3 der Flugbewegungen von Frankfurt/Main.

München ist Spitzenreiter der deutschen Wirtschaftsstandorte, hat einen kleineren Flughafen und die Bürger haben sich gegen die Erweiterung des Flughafens ausgesprochen! **Man hat verstanden, Wirtschaftskraft lässt sich nicht mit unbegrenztem Flughafenausbau kaufen!**

Steuerquelle Flughafen

Steuerabgaben & Konzernergebnis der größten deutschen Banken in Frankfurt im Vergleich mit Fraport und Lufthansa

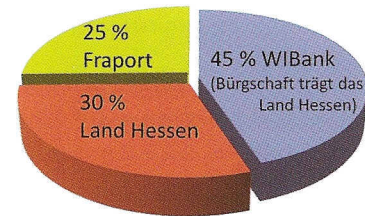
(Quellen: Geschäftsbericht Fraport, 2010, Geschäftsberichte der Banken 2010)



Paket „Passiver Lärmschutz“

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

Der Steuerzahler bezahlt den Löwenanteil von 250 Mio Euro.



(Quelle: Hessischer Landtag, 02.05.12)

Was wir tun können

Was Sie tun können

Laut Fraport muss der Flughafen als Herzmuskel der Region ständig wachsen, um den Wirtschaftsstandort Rhein-Main zu sichern. Um im Bild zu bleiben, ein ständig und unkontrolliert wachsender Herzmuskel führt im schlimmsten Fall zum Tode des Patienten.

Es ist nicht hinnehmbar, dass die wirtschaftlichen Interessen weniger Firmen über das Wohlergehen und die Gesundheit der Menschen gestellt werden.

- Kommen Sie zu den Montagsdemos, 18.00 Uhr, Terminal 1A
- Unterstützen Sie die Bürgerinitiativen
- Sprechen Sie mit Politikern
- Beschweren Sie sich im Internet beim DFLD
- Nutzen Sie die kostenlose FRAPORT Beschwerde-Hotline

0800-2345679

Engagieren Sie sich für:

- ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr
- die Begrenzung des Flugverkehrs und Fluglärms
- den Schutz unserer Region

Informieren Sie sich:

www.fluglaerm-mainz.info
www.fluglaerm-mainz-bretzenheim.de
www.lebenswertesmainz.de
www.dfld.de



Der Flughafen ist Herzmuskel und Jobmotor der Region.

FRAPORT
ARGUMENTE
RICHTIG ☐
FALSCH ☐
GELOGEN ☒