



**Die Wahrheit zum
Flughafenausbau:**

**Warum wir Bürger
zornig sind.**

Was wir fordern.

Unsere Argumente!

**Jetzt mal ehrlich:
Es reicht!**

www.jetzt-mal-ehrlich-es-reicht.de

Zielsetzung/ Vorwort

Mit dieser BROSCHÜRE wenden sich die Frankfurter Bürgerinitiativen an alle Bürger, die sich für Fortschritt und Schutz von Umwelt einsetzen und denen die Gesundheit und die Lebensqualität der Menschen in Frankfurt und in der Region ein besonderes Anliegen sind. Die Broschüre dient dem Zweck, umfassend über das Thema Flughafenausbau zu informieren und aufzuzeigen, welche Problematik sich aus +50 % mehr Flugbewegungen ergibt.

Die neue Landebahn wurde fast ausschließlich von Akteuren in Politik und Wirtschaft durchgeboxt, die selbst von den Folgen ihres Handelns nicht betroffen sind. Dabei arbeitete man mit zweifelhaften Mitteln und ohne Rücksicht auf die wahren Bedürfnisse der Region und der hier lebenden Menschen. Herausgekommen ist eine raumunverträgliche Lösung, die sich in allen wesentlichen Punkten als Fehlplanung erweist.

Dies ist der Grund, weshalb zigtausende Menschen aktiv eine Korrektur der Fehlentscheidungen fordern und sich gegen den Flughafenausbau wenden. In dem nachfolgenden Positionspapier benennen wir:

- 1. Die Fakten, weshalb man als Bürger allen Grund hat zornig zu sein.*
- 2. Die Forderungen, die von allen Bürgerinitiativen einvernehmlich gestellt werden.*
- 3. Die Fakten und Argumente zur Untermauerung dieser Forderungen.*

Wir sind uns bewusst, dass es Mitbürger gibt, die sich aus Unkenntnis oder magelndem Interesse nicht mit der Ausbauproblematik beschäftigen. Und es gibt natürlich auch die Ausbaubefürworter, darunter solche, die die (Propaganda-)Argumente aus Politik und Wirtschaft einfach nur kritiklos übernehmen.

Die Forderungen des BBI (= Bündnis der Bürger Initiativen) sind berechtigt und sollten auf breiter Basis in der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden. Wir hoffen deshalb, mit der vorliegenden Broschüre möglichst viele Bürger – also nicht nur die lärmgeplagten und ohnehin schon engagierten – zu motivieren, sich für die Gesundheit und die Lebensqualität der Menschen in der Region und darüber hinaus einzusetzen. Die bereitgestellten Daten und Fakten untermauern unser Anliegen und bringen unsere Argumente in einen logischen und plausiblen Zusammenhang.

Wir sind zutiefst überzeugt, dass es ein WEITER SO nicht geben darf. Selbst hartgesottene Ausbaubefürworter zeigen im privaten nicht konfrontativ geführten Gespräch Einsicht. Deshalb lautet auch unser Slogan:

Jetzt mal ehrlich: Es reicht!

Viel Spaß beim Studieren und beim aktiven Gebrauch unserer ganzheitlichen Abhandlung der Fakten und Argumente gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Warum wir Bürger zornig sind

Wortbruch und Rechtsbeugung

Beim Bau der heftig umstrittenen Startbahn 18 West wurde ein weiterer Ausbau des Flughafens klar ausgeschlossen. So steht wörtlich im Planfeststellungsbeschluss von 1971: „**die Befürchtung, dass in Zukunft eine weitere Start- oder Landebahn errichtet wird, entbehrt jeder Grundlage. Eine solche Genehmigung wird auf keinen Fall erteilt.**“ Auch in den darauffolgenden 25 Jahren wurde der Bevölkerung immer wieder versichert, dass es keinen weiteren Ausbau geben wird. „Für diesen Flughafen wird kein Baum mehr fallen“, versprach 1981 der hessische Ministerpräsident Holger Börner (SPD). Der verbliebene Wald wurde als unersetzlich erklärt und zur Bekräftigung wurde das Bannwaldgesetz erlassen. Das Versprechen wurde nicht gehalten, das Gesetz wurde aufgehoben und 2009 begann die Rodung des Kelsterbacher Waldes. Das Vertrauen in die etablierten Parteien ist dadurch für viele Bürger nachhaltig und für viele irreparabel zerstört.

Heuchlerische Mediation

Eine echte Beteiligung der Bevölkerung hat es niemals gegeben, da die Option „kein Ausbau“ nicht existierte. Die Mediation diente ausschließlich dazu, die Bevölkerung ruhig zu stellen, die Reizschwelle für massive Proteste niedrig zu halten und den von der Luftfahrtlobby und der Hessischen Landesregierung gewollten Ausbau durchzuboxen. Statt Probleme zu lösen, hat sie lediglich den Ausbau ermöglicht.

Hinzu kommen die „methodischen Mängel des Mediationsverfahrens zum Ausbau des Frankfurter Flughafens“, die Prof. Thießen in einer gleichlautenden Studie überzeugend herausgearbeitet hat (im Internet finden Sie die 18 Seiten umfassende Studie unter: <http://www.rm-institut.de>). Sein Gesamturteil formuliert Prof. Thießen im Interview mit der Zeitung MAINSPITZE am 12.2.2013 wie folgt: „Das ganze Mediationsverfahren zeichnet sich durch viele dubiose Eingriffe aus, die den Vorwurf der Manipulation rechtfertigen.“



„Manipuliert wurde über die Art, wie Gremien zusammengesetzt waren und wie dort abgestimmt wurde“. „Gutachten waren fehlerhaft. Unerwünschte Ergebnisse wurden unterdrückt“. Vor diesem Hintergrund ist der Wortbruch der CDU/FDP Landesregierung umso verwerflicher, die das Mediationsergebnis bezüglich der Nachtruhe zunächst ignorierte und dann sogar dagegen klagte.

Die neue Nord-West Landebahn ist raumunverträglich

Ziel des Ausbaus war die Herstellung eines unabhängigen Betriebes zweier Landebahnen, wobei man hierzu wissen muss: Der Abstand bei den bestehenden Bahnen beträgt nur 518 Meter. Notwendig sind aber mindestens 760 m für parallele Landungen und 1.035 m für unabhängige parallele Starts und Landungen. Der Abstand zur neuen NW-Bahn beträgt zwar 1.918 m, aber diese ist nur als reine Landebahn konzipiert und zugelassen. Wegen dieser Konstellation ist im Planfeststellungsbeschluss auch festgeschrieben, dass die Centerbahn nunmehr nur noch mit max. 4% für Landungen eingesetzt werden darf.

Deshalb und aus Gründen der Flugsicherheit (Durchstartoption, Rückenwindkomponente, Kreuzung von Rollbahnen, zu große Nähe der Landebahnen Süd und Mitte) war es auch zwingend erforderlich, die Flugrouten insgesamt völlig zu verändern! Die fatale Folge dieser Konstellation: Selbst wenn man wollte, wäre es nicht möglich, die neue Bahn nur für die Bewältigung von Spitzenbelastungen einzusetzen, so wie es viele Anwohner unterstellt haben. Sie muss stattdessen sofort intensiv genutzt werden, da nur so die bisherige Kapazität des Flughafens zu erhalten ist. Trotz unverändertem Flugaufkommen kam es deshalb nach Eröffnung der neuen Bahn von einem Tag zum anderen zu einer massiven Ausweitung unzumutbarer Lärmbelastung auf dicht besiedelte – vorher nicht betroffene – Wohngebiete.

Hierzu der bemerkenswerte Satz des hessischen Wirtschaftsminister Dieter Posch (FDP): „Die Höhe der zusätzlichen Lärmbelastung, aber auch die Reaktionen der Bürger haben uns in dieser Intensität überrascht“ (Quelle: Spiegel 52/2011). Hierzu bemerkte der Spiegel: „Wurde der Lärm aber von den Genehmigungsbehörden selbst unterschätzt, stellt sich die Frage, ob die Landebahn in dieser Form überhaupt hätte gebaut werden dürfen.“

Es ist kaum vorzustellen, wie es sein wird, wenn die im Planfeststellungsbeschluss für das Jahr 2020 prognostizierten 701.000 Flugbewegungen tatsächlich erreicht werden, also das derzeitige Flugaufkommen (482.242 Flugbewegungen im Jahr 2012) – wie geplant – um 50% zugenommen haben wird.

Die erste Demonstration gegen die Startbahn West 1979



Montagsdemo am 19. März 2012

Die neue Landebahn ist eine Fehlplanung

Die Absicht, den mitten im dicht besiedelten Rhein-Main Gebiet gelegenen Flughafen zu erweitern, ist raumunverträglich. Den Menschen in der Umgebung des Flughafens ist bereits die gegenwärtige – in der Planung völlig unterschätzte – Belastung durch Fluglärm und Flugabgase nicht auf Dauer zuzumuten.

Eine darüber noch hinausgehende Erhöhung des Flugaufkommens auf den neuen Flugrouten wird von der betroffenen Bevölkerung keinesfalls hingenommen. Hinzu kommen berechtigte Zweifel, ob das jetzige Bahnsystem tatsächlich die **geplante Kapazitätserweiterung** erlaubt. Hierauf haben im Planungsstadium u. a. bereits die Pilotenvereinigung Cockpit und die Flugsicherung hingewiesen und deshalb die „Atlanta-Lösung“ (also ein Parallelbahnsystem) gefordert.

Diese hätte eine flexiblere Bahnnutzung und ein bedarfsabhängiges Management der Lärmbelastung erlaubt. Für die von Fluglärm betroffene Bevölkerung in der Region wäre allerdings auch eine solche Lösung unzumutbar, weil auch sie neue Betroffenheiten und eine drastische Erhöhung der Flugbewegungszahlen ausgelöst hätte. Die Planung einer neuen Landebahn erweist sich somit unter **allen** Gesichtspunkten als **eine eklatante Fehlentscheidung**.

Gutachten zur Verharmlosung potentieller Risiken und Gefahren

Für das Planfeststellungsverfahren hat die Fraport AG diverse Gutachten erstellen lassen, die sämtlich belegen sollen, dass die Bewohner durch den Flughafen ausbau keinen bedeutsamen Ge-

fahren und Risiken ausgesetzt werden. So werden z. B. in dem Gutachten zur Festlegung der für Entschädigungen maßgeblichen Lärmwerte die wesentlichen wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Lärmwirkungsforschung unterschlagen und der Zusammenhang zwischen Lärm und Erkrankungen bestritten.

Die Fragwürdigkeit der von der Fraport AG vorgelegten „Gutachten“, die den Ausbau als vertretbar erscheinen lassen, wird besonders am Gutachten zum Wirbelschleppenrisiko deutlich. Hierin wurde das Risiko von Gebäudeschäden mit einem Fall pro 10 Mio. Jahren angegeben. Die Wirklichkeit in Flörsheim hat die zugrunde gelegten „Gutachten“ widerlegt und als „bestellte Fraport-Gutachten“ (Zitat Raunheims Bürgermeister Jühe) entlarvt.

Die neue Bahn ist überflüssig

Die Zahl der Flugbewegungen liegt seit Jahren unter dem Höchstwert von 2005 und es spricht Vieles dafür, dass dies so bleiben wird wegen der Verteuerung des Fliegens durch steigende Kerosin-Kosten, wegen der Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionsrechtehandel und vor allem aber wegen des Baus und Ausbaus konkurrierender Hubs an geeigneteren Standorten.

Im Übrigen ist auch im Falle eines geringfügig steigenden Flugbedarfs der Ausbau des Frankfurter Flughafens keineswegs alternativlos. So spricht sich z. B. OB Peter Feldmann für Verbundlösungen im Rahmen einer europäischen oder zumindest deutschen Luftverkehrsstrategie aus und merkt an: „*Was für ein Irrsinn, wenn nationale Flughäfen auf Kosten der Lebensqualität der betroffenen Menschen gegeneinander konkurrieren.*“ (Quelle: FNP 19.10.2012).

Zu berücksichtigen ist auch, dass in Frankfurt 30 % aller Flüge über eine Distanz von weniger als 500 km stattfinden. Damit besteht die Möglichkeit einen großen Teil dieser Flüge ohne wesentlichen Zeitverlust – aber mit deutlich günstigerer CO₂-Bilanz – durch die Bahn zu ersetzen.

Die neue Landebahn ist unmoralisch

Vieles spricht dafür, dass sich vor allem Ex-Ministerpräsident Roland Koch (CDU) mit dem Ausbau zum **Welthub** ein Denkmal setzen wollte (bevor er sich bei der Bilfinger AG, welche die Landebahn betonerte, als Vorstandsvorsitzender bewarb), ohne dabei auf die Bedürfnisse der Menschen in der Region Rücksicht zu nehmen.

Hinzu kommt, dass die FRAPORT AG über 60 % ihrer Gewinne mit ihren Ladenzeilen und duty free shops sowie mit ihrer Immobilienvermietung erwirtschaftet und nicht in ihrem Kerngeschäft – der Abwicklung von Flügen, die aus dem Bedarf der Wirtschaftsregion resultieren. Selbst die wirtschaftsfreundliche FAZ merkt hierzu an, dass die Ladenzeilen und Immobilienvermietung „die wahre Existenzgrundlage solcher Großflughäfen“ ist. (Quelle: Leitkommentar FAZ vom 10.1.2013). **Die Anrainer sollen demnach zu Gunsten einer gigantischen Shopping Mall ihre Lebensqualität und ihre Gesundheit opfern!**

Interessensfilz als Mit-Ursache für Fehlplanung und Raumunverträglichkeit

Zumindest anstößig sind die Zielkonflikte, die beim Flughafen-ausbau existieren. So ist die FRAPORT AG als Vorhabenträger ein börsennotiertes Wirtschaftsunternehmen, das seinen Aktionären eine maximale Rendite erwirtschaften soll.

Zu den Aktionären zählen aber auch mit gut 20 % die Stadt Frankfurt und mit 31,5 % das Land Hessen, das im Ausbaugeschehen zugleich als Planungs- und Genehmigungsinstanz fungiert. Bei Planungen und Genehmigungen sowie bei der Gewährung von Subventionen müssen demnach die Akteure des Landes bzw. der Stadt sowohl über die Profit-Interessen der ihnen mehrheitlich gehörenden Fraport AG als auch über die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner „in einer Person“ befinden, eine Konstellation, die rechtsstaatliche Grundsätze (kein Richten in eigener Sache) eklatant verletzt.

Dies mag mit ein Grund dafür sein, dass es zur Genehmigung der raumunverträglichen Landebahn gekommen ist.

Spektakulär ist die Fehlleistung von Ex-OB Petra Roth: Sie empfahl besorgten Bürgern in Oberrad, vom „demokratischen Grundrecht des Wegziehens“ Gebrauch zu machen, wenn sie der zu erwartende Fluglärm stören sollte.

Das bestehende gesetzliche Regelwerk schützt den Lärm und nicht die Menschen

Der Planfeststellungsbeschluss zum Flughafenausbau wurde auf Basis der gegebenen Gesetzeslage genehmigt. Fakt ist aber auch, dass das bestehende gesetzliche Regelwerk die Bevölkerung unzureichend vor Fluglärm schützt.

Die Grenzwerte im Fluglärmschutzgesetz sind viel zu hoch und darüber hinaus lösen sie lediglich passive Schallschutzmaßnahmen und keinesfalls Betriebsbeschränkungen aus. Damit stehen sie in offensichtlichem Widerspruch zu den wissenschaftlichen Ergebnissen nationaler und internationaler Studien über die gesundheitsschädigenden Wirkungen von Fluglärm.

Die Tatsache, dass die bestehenden Gesetze den Fluglärm und nicht die betroffenen Menschen schützen, ist nur durch den **übermächtigen Einfluss der Luftfahrtlobby auf den Gesetzgeber** zu erklären.

Hierzu stellt die Frankfurter Fluglärmkommission in ihrem im Februar 2013 veröffentlichten 10-Punkte-Programm fest: „Die Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes ist nachweislich durch Lobbyarbeit der Luftverkehrswirtschaft erfolgt. So wurde beispielsweise zugelassen, dass Rechtsbeistände von Flughafenbetreibern Teile der neu zu integrierenden Paragraphen formulierten.“

In Protokollen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen finden sich Ausführungen dazu, zu welchen Themen und in welcher Weise auf politische Entscheidungsträger sowie Behördenvertreter Einfluss ausgeübt werden soll. Gleichfalls wurde bekannt, dass von der Luftverkehrswirtschaft bezahlte Mitarbeiter in Ministerien und Genehmigungsbehörden zum Zwecke der „fachlichen Beratung“ tätig wurden. Ein fairer Interessenausgleich zwischen Fluglärm-betroffenen und Fluglärmverursachern ist damit von vorneherein ausgeschlossen. Diese Praxis der Priorisierung der Interessenlage der Luftverkehrswirtschaft ist durch ordnende Verfahren sowie entsprechende Kontrollen unverzüglich zu beenden.“

Auch wenn die bestehenden Bundesgesetze dies ignorieren, so steht für die WHO, das Umweltbundesamt sowie die Bundesärztekammer fest: Fluglärm macht krank.

Erschwerend kommt hinzu, dass die gesetzlich angewandten Lärmberechnungsverfahren der Problematik in keiner Weise gerecht werden. So beruht die Festlegung der Tagschutzzonen auf der Ermittlung eines Dauerschallpegels (60 dB[A] für Zone 1 bzw 55 dB [A] für Zone 2), der für die sechs verkehrsreichsten Monate im Jahr 2020 prognostiziert wurde und nicht auf der Berücksichtigung von Einzelschallereignissen, auch wenn



diese z. B. 80 dB [A] überschreiten. Im Falle der Nachtschutzzone gelten 50 dB [A] Dauerschallpegel und/oder sechs Überschreitungen eines Maximalpegels von 53 dB(A) im Innenraum.

Indem dieses Verfahren Durchschnittswerte (Dauerschallpegel) zugrunde legt, wird die Tatsache ignoriert, dass bereits ein einziges Schallereignis die Nachtruhe zunichtemachen kann. Hinzu kommt, dass die einmal aufgrund von Prognosen festgelegten Schutzzonen auch dann beibehalten werden, wenn die durch Zählung/Messung festgestellten tatsächlichen Werte über den Prognosewerten liegen sollten, was vielerorts bereits der Fall ist. Die geschilderte Vorgehensweise ist verwerflich, da damit Risiken verharmlost und kausale Auslöser für Schädigungen negiert und damit letztlich die Verantwortlichkeiten hierfür verdeckt werden. (Quelle: Pressemitteilung „Ärzte gegen Fluglärm“ zum 115. Deutschen Ärztetag)

Zum Schutz der „Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche“ hat der Staat Lärm-Schutzgesetze und die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) erlassen. Jeder, der zwischen 22 Uhr und 6 Uhr, samstagnachmittags oder sonntags Lärm verursacht, sei es z. B. durch Musik oder Rasenmähen, verstößt demnach gegen Gesetze.

Flugzeuge dagegen dürfen zwischen 5 Uhr und 23 Uhr 18 Stunden täglich ungestört und permanent mit Dezibelwerten von teilweise über 80 dB [A] die Anwohner belasten und gesundheitlich schädigen. Hinzu kommen noch Starts und Landungen nach 23 Uhr aufgrund von immer wieder erteilten Ausnahmegenehmigungen. Sind Fluglärm-betroffene demnach Bürger zweiter Klasse, deren Gesundheit weniger wert ist?

Überflüssige und unethische NORAH Studie

Die Lärmwirkungsstudie NORAH („Noise-Related Annoyance, Cognition and Health“, zu Deutsch etwa „Zusammenhänge zwischen Lärm-Belästigung-Erkenntnis und Gesundheit“) wurde vom Hessischen Landtag in Auftrag gegeben und wird mit über 7 Mio. € Steuergeldern finanziert.

Sie soll eine möglichst repräsentative und wissenschaftlich abgesicherte Beschreibung der Auswirkungen des Lärms von Flug-, Schienen- und Straßenverkehr auf die Gesundheit und Lebensqualität der betroffenen Wohnbevölkerung liefern. Die



Hochheim 2012

Tatsache, dass es bereits ausreichend nationale und internationale Studien mit sicheren Erkenntnissen über die Auswirkungen von Fluglärm und Emissionen auf die betroffene Bevölkerung gibt, wird von den Auftraggebern bewusst ignoriert. Dies entlarvt die NORAH-Studie als eine reine Beruhigungsspielle, offensichtliche Verzögerungstaktik und letztlich eine Verhöhnung der Ausbaupflicht – eine Art zweite Mediation! Mehr als 110 Frankfurter Mediziner haben deshalb in einem offenen Brief im Hessischen Ärzteblatt (11/2012) die NORAH Studie als **überflüssig** bezeichnet.

Für Prof. Dr. med. Ernst-H. Scheuermann ist die NORAH-Studie nicht nur unnötig, sondern vor allem auch **unethisch**: Da den Verantwortlichen schon vor dem Ausbau die gesundheitsgefährdende Belästigung durch die Fluglärmemission bekannt war, „widerspricht es den Prinzipien der medizinischen Ethik, dass in Kenntnis dieser Gefährdung die Belastung der Menschen mit dem Umweltgift Fluglärm gesteigert wird, um dann die Folgen in einer Studie, der NORAH-Studie, zu erfassen.“

Den Prinzipien der Ethik entsprechend hätte die Studie vor Beginn des Flughafenausbaus durchgeführt werden können. Die Ergebnisse wären mit den Menschen der Region zu diskutieren gewesen, mit einer transparenten Analyse der Nutzen und Risiken. Die NORAH-Studie ist die Fortsetzung eines seit über 10 Jahre währenden Taktierens des Dialogforums und seines Nachfolgers, des Umwelthauses, den Menschen der Region eine Fürsorge vorzugaukeln, die tatsächlich nicht existiert.

Alle Aktionen dieser Organisationen verfolgten offensichtlich den Zweck, die Menschen über das wahre Ausmaß der Gefährdung durch Fluglärm zu täuschen. Dass dem so ist, belegt der Umgang der Organisationen mit den gesundheitlichen Risiken während der letzten 10 Jahre.“ (Zitat aus der Rede von Prof. Scheuermann, Quelle: www.eintrachtgegenfluglaerm.de/warum-die-norah-studie-unethisch-ist).

„Nachtflugverbot“ von 23:00 bis 5:00 Uhr als Beruhigungsspielle

Nach den Urteilen des Hess. VGH und des BVerwG soll in der „Kernnacht“ von 23:00 bis 5:00 Uhr ein Flugverbot gelten. Abgesehen davon, dass diese „Kernnacht“ eine Erfindung der Mediation ist – die „gesetzliche Nacht“ dauert in Deutschland von 22:00 bis 6:00 Uhr –, steht diese „Nachtflugbeschränkung“ ohnehin nur auf dem Papier, weil es zahlreiche Ausnahmen gibt. Nach den Messungen des Deutschen FluglärmDienstes fanden im Jahr 2012 in der gesetzlichen Nacht insgesamt **36.492 Starts und Landungen** auf dem Frankfurter Flughafen statt. Darin enthalten sind **1.178** Flugbewegungen, die aufgrund von Ausnahmegenehmigungen in der sogenannten Kernnacht stattfanden (siehe hierzu die Auswertungen der „BIS Arbeitsgruppe Nachtflüge“ unter www.bi-sachsenhausen.de dort: „AG Nachtflüge“). Jeder einzelne Start und jede einzelne Landung reichte aus, um die betroffenen Anwohner aus dem Schlaf zu reißen. Überdies fordert das BVerwG in seinem Urteil vom 04.04.2012: „Es ist nicht gerechtfertigt, **die Nacht zum Tage zu machen**. Die Verhältnismäßigkeit bleibt nur gewahrt, wenn das Konzept eines zum Kern der Nacht hin abschwellenden und danach wieder ansteigenden Flugverkehrs ... durchgehalten und der Flugverkehr zur Vermeidung tagähnlicher Belastungsspitzen ... effektiv und konkret begrenzt wird.“

Infame Planklarstellung

Anstatt auf die schriftliche Begründung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) in Leipzig zu warten und danach ein formelles Planergänzungsverfahren durchzuführen, hat Dieter Posch dieses umgangen, indem er das im Verwaltungsrecht bislang nicht bekannte „Planklarstellungsverfahren“ erfunden und mit großer Eile am Tag vor seiner Pensionierung umgesetzt hat.

Damit wurde den Bürgern die Möglichkeit genommen, in

einem formellen Planergänzungsverfahren ihre Forderungen nach einem absoluten Nachtflugverbot vorzutragen. Insbesondere wurde auch die Chance sabotiert, die Erkenntnisse der vergangenen zehn Jahre – vor allem die seit Eröffnung der neuen Bahn gewonnenen – in eine neue Abwägung mit einfließen zu lassen. Zur nachhaltigen Belohnung für seine juristischen Tricks wurde Posch vom Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) zum Vorsitzenden einer Kommission ernannt; aus dem früheren Fach-Minister wurde also umgehend ein hochdekorierter Lobbyist.

Was wir fordern

Alle Bürgerinitiativen richten einvernehmlich folgende Forderungen an Politik und Wirtschaft:

- 1. Verbesserte Gesetze zum wirksamen Schutz der Bevölkerung, insbesondere durch Schaffung von rechtlich einklagbaren Grenzen der Belastung durch Lärm und Schadstoffe**
- 2. Verhinderung des weiteren Ausbaus** (z. B. durch den Bau des Terminals 3)
- 3. Ein absolutes Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr**
(gesetzliche Nacht)
- 4. Deckelung der Flugbewegungen auf maximal 380.000 pro Jahr**
- 5. Verursachungsgerechte Umlegung von Kosten auf die Luftverkehrsindustrie und Rücknahme von Subventionen**
 - ▶ zügige und unbürokratische Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen
 - ▶ Erstattung von Wertverlusten bei Immobilien (Keine finanziellen Sonderopfer für Immobilienbesitzer)
 - ▶ Beteiligung an den Gesundheitsfolgekosten (keine Sozialisierung über die Krankenkassen)
- 6. Verantwortungsvoller Umgang mit der Mobilität**
Wir brauchen ein nachhaltiges Gesamtmobilitätskonzept
- 7. Schließung der raumunverträglichen NW-Landebahn**

Unsere Argumente

Fluglärm und Flugzeugabgase machen krank! Gesundheit geht vor Profitstreben

Die vorhandenen Gesetze und Grenzwerte zum Schutz der von Flugemissionen geplagten Bevölkerung reichen nicht aus. Daher ist das Ziel aller Bürgerinitiativen, so viele Menschen wie möglich zu motivieren, sich für einen wirksamen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und Flugzeugabgasen einzusetzen.

Wir wenden uns mit der **Kernbotschaft** „**Flugemissionen machen krank**“ an alle wahlberechtigten Bürger und vor allem an alle sich zur Wahl stellenden Politiker, um auf verbesserte Schutzgesetze zu drängen.

Die Änderung von Bundesgesetzen, die tatsächlich einen wirksamen Schutz der Bevölkerung bezwecken und dem Bürger auch für den Luftverkehr rechtlich einklagbare Grenzen der Belastung durch Lärm und Schadstoffe einräumen, ist deshalb die wichtigste **Kernforderung** aller Bürgerinitiativen und diese steht daher im Forderungskatalog zu Recht an erster Stelle

Der Flughafen als unser Nachbar

Die geforderte Änderung von Bundesgesetzen wird erfahrungsgemäß 1-2 Legislaturperioden dauern. Da die lärmgeplagten Menschen solange nicht warten können, fordern wir von der Politik und den Verantwortlichen der Luftfahrtindustrie umgehend Maßnahmen. Dabei ist es uns wichtig klarzustellen, **dass wir keine Gegner des Flughafens sind!** Wir wollen den Flughafen nicht schließen, sondern wenden uns lediglich gegen dessen raumunverträglichen **Ausbau**.

Wir erkennen die wirtschaftliche Bedeutung eines Flughafens an und möchten mit ihm eine gute Nachbarschaft pflegen.

Hierunter verstehen wir:

*Gute Nachbarn respektieren die **GESUNDHEIT** des jeweils Anderen.*

- Wir stehen für die Schaffung neuer und die Sicherung bestehender Arbeitsplätze, soweit entsprechende Investitionen mit dem Recht auf das Wohlbefinden aller Anwohner vereinbar sind.
- Jede Form von Emission, ob Lärm oder gesundheitsschädigende Stoffe, muss eindeutig gemessen bzw. empirisch ermittelt und – wenn als unzumutbar erkannt – zunächst gedeckelt und schließlich reduziert werden.
- Aktive Maßnahmen zum Schutz vor Emissionen haben Priorität gegenüber passiven Maßnahmen.
- Es muss sicher gestellt werden, dass unsere Kinder und wir 8 Stunden erholsam und ungestört schlafen können.
- Wir brauchen unsere Naherholungsflächen (z. B.: Stadtwald, Parks, Gärten, Schrebergärten). Insbesondere unsere Kinder und unsere Jugend brauchen ungestörten Lern-, Lebens- und Spielraum.
- Alle Anrainer des Flughafens sind gleichberechtigte Nachbarn

Deshalb ist es legitim, wenn wir fordern:

- **Verhinderung des weiteren Ausbaus** (z. B. Bau des Terminals 3)
- **Ein absolutes Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr**
- **Deckelung der Flugbewegungen auf maximal 380.000 pro Jahr**
- **Stilllegung der raumunverträglichen NW-Landebahn.**





„Beim Appelwoi im Frankfurter Stadtwald“, Anton Burger, 1896 – Damals noch Lebensqualität ohne Fluglärm

Gute Nachbarn respektieren das EIGENTUM des jeweils anderen

Im Falle nicht vermeidbarer Schäden steht der Verursacher dafür ein, indem er den Schaden fair und transparent beziffert und umgehend erstattet. Konkret bedeutet dies:

- Eine deutliche Erweiterung der Schutzzonen, da diese lediglich aus intransparenten – die wirklichen Verhältnisse nicht abbildenden – Berechnungen hergeleitet wurden.
- Einen deutlich verbesserten Schallschutz für Häuser in den erweiterten Schutzzonen, insbesondere eine zügige und unbürokratische Erstattung von wirksamen Schallschutzmaßnahmen, auch wenn diese teuer sind; mit „Lüftern“ allein ist es vielfach nicht getan.
- Beteiligung an den Gesundheitsfolgekosten
→ keine Sozialisierung über die Krankenkassen
- Erstattung von Wertverlusten bei Immobilien
→ Keine finanziellen Sonderopfer von Immobilienbesitzern

Gute Nachbarn sind ehrlich zueinander

Das Verhältnis zwischen dem Flughafen und seinen Nachbarn ist insbesondere deshalb massiv gestört, weil der Flughafenausbau **mit bewusst manipulierten (also unehrlichen) oder zumindest unrealistischen Zahlen begründet und durchgeboxt wurde. Hinzu bestehen Zweifel, ob Alternativen zum Ausbau ehrlich evaluiert und bewertet wurden:**

- **Information zur Nachfrage nach Slots**
Bei der **Prognose der Nachfrage nach mehr Luftverkehr** als Begründung für den Flughafenausbau stand Zweckoptimismus Pate! Selbst Herr Dr. Schulte (Fraport AG) räumte ein, dass

die geplanten Flugbewegungen bis 2020 „nie und nimmer“ erreicht würden (Quelle: MAZ 7.9.2012). Die Realität stützt diese Vermutung: 482.242 Flugbewegungen im Jahr 2012 (= minus 1% zum Vorjahr) und weniger als die 490.147 im Jahr 2005 (Quelle: Wikipedia).

- **Informationen zur Raumverträglichkeit und zu Risiken und Gefahren**

Die vor der Inbetriebnahme der neuen Landebahn angenommenen und die tatsächlich gemessenen Lärmwerte klaffen weit auseinander was selbst Ex-Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) einräumte. Die vorgelegten Gutachten zu potenziellen Risiken und Gefahren ignorieren wissenschaftliche Erkenntnisse (Stichwort: Fluglärm macht krank) und/oder wurden durch die Wirklichkeit widerlegt (Beispiel: Wirbelschleppenschäden in Flörsheim).

- **Informationen zur Schaffung von Arbeitsplätzen**

Massenweise neue Arbeitsplätze waren ein Hauptargument der hessischen Landesregierung für die Flughafenerweiterung. Im Jahr 2000, während der Mediationsverhandlungen, wurde noch von weit mehr als 100 000 neuen Arbeitsplätzen gesprochen, die geschaffen werden sollten. Diese Zahl hat sich dann auf 100.000 verringert und Ende 2007 bei der Planfeststellung wurde mit 40.000 neuen Arbeitsplätzen gerechnet.

Die Realität seit Eröffnung der Landebahn weist in eine ganz andere Richtung (siehe z.B. Fernsehbeitrag von Report Mainz am 17.2.2012). Der Verdacht liegt nahe, dass die **Zahlen über zusätzliche Arbeitsplätze** „schön gerechnet“ wurden und die Mär vom „Jobwunder“ und „Herzmuskel der Region“ Zweckpropaganda sind. Hierzu bemerkt Prof. Thieß im Interview mit der MAIN-Spitze am 12.2.: „Die Politik müsste sich fragen, warum sie die Bürger mit Lobbyisten-Daten versorgt.“ Laut

Thießen haben die Anrainer-Landkreise am Flughafen zudem nicht nur mit Verlagerungen von Jobs zu kämpfen, sondern auch noch mit Aufstockerleistungen für Niedriglohn-Beschäftigte am Airport. Laut Prof. Thießen werden diese Daten jedoch bewusst unter Verschluss gehalten.

Im Übrigen müssen bereits heute für das Rhein-Main-Gebiet Arbeitskräfte in der weiteren Umgebung angeworben werden. Die Folge ist ein erheblicher Pendlerverkehr (alleine 350.000 pro Tag in Frankfurt) und ein Zuzugsdruck auf den Wohnungsmarkt, dem die Kommunen mit subventionierten Wohnungsbauprogrammen begegnen müssen. Insgesamt findet eine zunehmende Wanderung von Arbeitskräften aus den ländlichen Regionen in das Rhein-Main-Gebiet statt. Hierdurch werden zunehmend staatliche Transferleistungen in diese ländlichen Regionen zur Sicherstellung der Infrastruktureinrichtungen erforderlich. In Anbetracht dieser Fakten stellt sich generell die Frage, ob die massive Schaffung von Arbeitsplätzen in Frankfurt und Umgebung überhaupt sinnvoll ist. Im Falle des Flughafenbaus kann dies eindeutig verneint werden, weil diese neuen Arbeitsplätze den Betrieb einer raumunverträglichen Landebahn zur Voraussetzung haben mit der Konsequenz, dass die Gesundheit und die Lebensqualität sowie die Immobilienwerte der Anwohner massiv beeinträchtigt werden.

- **Informationen zur Bedeutung des Flughafens für die Region**
Die Bedeutung des Frankfurter Flughafens wird gegenüber der Öffentlichkeit vollkommen überzogen dargestellt. Es wird argumentiert, dass die Region nur dann prosperieren könne, wenn sie in ihrer Mitte einen noch größeren Weltflughafen besitzt. Dabei wird folgendes übersehen:

Wenn ein Weltflughafen von derart entscheidender Bedeutung wäre, dann müssten alle Regionen Deutschlands ebenfalls einen solchen Flughafen benötigen, um wirtschaftlich zu prosperieren. Das ist aber ersichtlich nicht der Fall, wie z. B. NRW (insbesondere der Raum Köln-Düsseldorf) und die Region Stuttgart mit ihren „Provinzflughäfen“ und der Rhein-Neckar Raum ganz

ohne Flughafen zeigen. Das Vorhandensein eines Flughafens ist demnach zwar ein wichtiger Standortfaktor für die Ansiedlung von Unternehmen, dessen Größe spielt jedoch dann keine Rolle, sobald eine bestimmte Anzahl von Verbindungen angeboten wird: „Schon jetzt gibt es mehr als genügend Möglichkeiten, von hier in die Welt und von dieser hierher zu gelangen und daran hätte sich auch durch den Verzicht auf einen weiteren Ausbau des Flughafens nichts geändert.“ (zitiert aus Rundmail Prof. Wolf Singer an mailingliste BIS-discuss am 31.8.2012)

Insoweit ist ein Flughafen eine wichtige Verkehrsinfrastruktureinrichtung für die Region. Soweit ein Flughafen jedoch darüber hinaus überwiegend nur zum Umsteigen für Passagiere oder zum Umladen von Fracht dient, bringt er der Region keinen nennenswerten zusätzlichen wirtschaftlichen Nutzen (die Betriebswirtschaftslehre spricht vom „Gesetz des abnehmenden Grenznutzens“). Der Ausbau des Flughafens – den bereits jetzt mehr als 55 % der Passagiere nur zum Umsteigen nutzen – dient jedoch ausschließlich zur Erweiterung der Hub-Funktion.

Auch betriebswirtschaftlich rechnet sich der Ausbau des Flughafens nicht. Die FRAPORT AG mag sich seinerzeit für ihre Erweiterungsinvestition eine gute Rendite errechnet haben, inzwischen aber ist bekannt, dass die zusätzlichen Umsätze überschätzt und die Investitionskosten unterschätzt wurden. So kostete allein die bei der Planung „übersehene“ Ticona-Verlagerung 670 Mio. €. Aus heutiger Sicht lässt sich demnach sagen, dass die Fraport AG die Entscheidung für die neue NW-Bahn auf der Grundlage einer **Fehlkalkulation** getroffen hat.

Noch bedeutsamer aber ist der Aspekt, dass sich der Flughafenbau – wenn überhaupt – nur deshalb rechnet, weil die wesentlichen Gewinne im Retail-Geschäft erzielt werden. Ohne Subventionen und ohne die Externalisierung der Gesundheitsfolgekosten sowie der Kosten für Wertverluste von Immobilien gäbe es hingegen mit Gewissheit auch keinerlei betriebswirtschaftliche Rechtfertigung für einen Flughafenbau – eine Tatsache, die von den Verantwortlichen mit System verschwiegen wird!



Demo auf dem Römerberg 2012

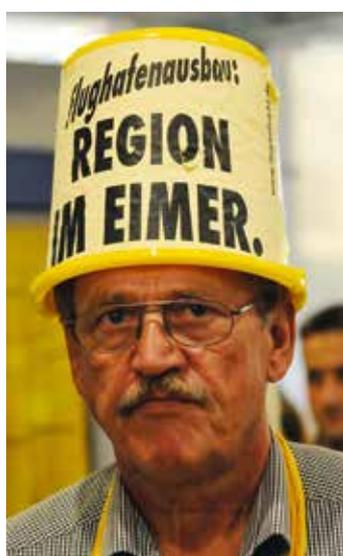
Appell an die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft

„Nehmen Sie die Verzweiflung der Menschen ernst.“

Schon bei der Planung des Ausbaus war klar, dass die neue Landebahn die Region zu stark belasten würde. Haben Sie den Mut, sich zu dieser Fehlentscheidung zu bekennen. Erkennen Sie die Zeichen der Zeit und versuchen Sie nicht, die Probleme von heute mit den Methoden von gestern zu lösen.

In diese Region wird keine Ruhe eintreten, bis diese Bahn wieder stillgelegt und die Zahl der Flugbewegungen auf ein erträgliches Maß reduziert ist. Dazu braucht es Mut und Weitsicht, die wir als Bürger von den Akteuren in Politik und Wirtschaft erwarten. Dann werden wir das erreichen, was wir alle wollen: eine gute Nachbarschaft!“

(Dr. Ursula Fechter, Sprecherin der Bürgerinitiative Sachsenhausen)



Protest aus allen Himmelsrichtungen

Frankfurter Bürgerinitiativen – Nachbarn des Flughafens

Für Fortschritt, Schutz von Umwelt, Gesundheit und
Lebensqualität der Menschen in Frankfurt und in der Region



F.B.I. FRANKFURTER BÜRGERINITIATIVEN



Die Logos der Frankfurter BIs visualisieren deren Mitarbeit an dieser Broschüre. Die Logos der BI Flörsheim und der BI MainSpitze sowie das Logo des BBI machen diese Broschüre aber zum gemeinsamen POSITIONSPAPIER der über 70 Bürgerinitiativen in der Region.



Nur gemeinsam und in großer Zahl sind wir stark!

Bitte helfen Sie mit, die Broschüre möglichst vielen Bürgern – vor allem solchen, die gewählt werden wollen – bekannt zu machen.

Auf der Website:

www.jetzt-mal-ehrlich-es-reicht.de

finden Sie die Broschüre als PDF-File zum Herunterladen und Weiterleiten per E-Mail. Bitte machen Sie hiervon ausgiebig Gebrauch.

Zur Finanzierung der Broschüre bitten wir um Spenden: Bürgerinitiative Sachsenhausen, Konto 610 050 1048 bei der Frankfurter Volksbank (BLZ 501 900 00)