

Rede 131.te Montagsdemonstration, Petra Schmidt, BI Mörfelden-Walldorf

Am 4. März wurden die Ergebnisse der Kontrollgutachten zur Bedarfsprüfung des Terminal 3 vorgestellt

Entscheidung an Fraport verlagert

Darin spricht sich Verkehrsminister Tarek Al-Wazir für eine erneute Bewertung des Terminals 3 aus. Er stiehlt sich dann aber aus der politischen Verantwortung, indem er die Schlußfolgerungen zurück an die Fraport AG verweist und das als deren rein betriebswirtschaftliche Entscheidung deklariert. Damit macht er den Bock zum Gärtner. Die Fraport AG wird unweigerlich zu dem gleichen Ergebnis wie bisher kommen.

Und was den angekündigten Baubeginn des Terminals im Sommer angeht: Tatsächlich sind schon längst die Vorfelder geplant, sind große Teile des Tiefbaus bereits durchgeführt.

Gerichtliche Verfahren, Planergänzung

Die Fraport AG habe mit dem Planfeststellungsbeschluß von 2007 einen Rechtsanspruch, so Al-Wazirs Argument. Dabei verschweigt er aber beharrlich, dass gegen den Ausbau derzeit noch Dutzende Klageverfahren laufen. Planänderungen sind trotz des Planfeststellungsbeschlusses möglich, es wurden schon etliche durchgeführt. Die scheinbar juristischen Hürden entpuppen sich in Wirklichkeit als bewusste politische Entscheidungen!

Die Fraport AG ist immer noch zu 51% in öffentlicher Hand – und wird trotzdem nicht mal ansatzweise in der Expansion des Flughafens gebremst.

Gutachten wie das von Rechtsanwalt Schröder, in dem detailliert dargelegt wurde, wie man den Flugbetrieb am Frankfurter Flughafen einschränken kann, werden von der hessischen Ausbaukoalition geflissentlich ignoriert.

Was wurde vom Verkehrsminister vorgeschlagen?

Verkehrsminister Tarek Al-Wazir schlägt vor, die Flugsteige A-Plus-

Nord, und den C-Finger am Terminal 1 zu erweitern, um Kapazitäten zur Abfertigung von zusätzlichen 3 Mio Passagieren zu schaffen. Mit anderen Worten, er offeriert der Fraport AG eine weitere Möglichkeit zur Kapazitätsausweitung – denn es ist keine Rede davon, ein Änderungsverfahren zum Terminal 3 durchzuführen. Das heißt, im schlimmsten Fall hätten wir dann erst diese Erweiterungen UND anschließend das Terminal 3 vor der Nase!

Wir lehnen die Erweiterung des A-Plus- und C-Fingers genauso ab wie das Terminal 3.

Wir sind außerdem sehr gespannt, ob im Falle eines Falles dieser Ausbau ohne Planfeststellungsverfahren durch gewunken wird oder ob die Fraport AG hier ein entsprechendes verwaltungsrechtliches Verfahren beantragen müßte. Wir wissen, dass zahlreiche Ausbauten auf dem Flughafengelände ohne Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurden, obwohl das massive Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung und damit auf den Lärm und die Gesamtbelastung bedeutet!

Kontrollgutachten

Welche Schwachpunkte haben die Kontrollgutachten ergeben?

- die angewandten Verkehrsmodelle sind mittlerweile sehr komplex, es werden viele Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Kehrseite ist, dass über mathematische Abhängigkeiten eine Beliebigkeit der Prognoseergebnisse erzielbar ist. Also raus kommt das, was ich als Ergebnis haben möchte, sofern ich nur genug an den Parametern rumschraube
- Die Annahmen zum künftigen Flugangebot der Airlines und der Wirtschaftsentwicklung sind die Eingangsdaten mit dem größten Unsicherheitsfaktor und größten Schwächen bei beiden Gutachten (Intraplan und MKmetric). Gerade diese beiden Eingangsdaten haben sich dabei in der Vergangenheit als stark veränderlich erwiesen.
- Die Prognosen sind in einem hohem Maße abhängig von der Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP). Hier arbeiten die Gutachter nur mit sehr optimistischen Annahmen.
- Die Fraport-Gutachter arbeiten nicht mit verschiedenen Szenarien Stattdessen gehen sie von weitgehend ungestörten und optimalen Entwicklungen aus. Beispielhafte Modellrechnungen, wie sich

steigende Ticket- oder Ölpreise, bzw. eine sich verschlechternde wirtschaftliche Entwicklung auf die Passagier- und Flugbewegungszahlen auswirken, fanden nicht statt.

- Der Nachweis, dass die angewandten Prognosemodelle zumindest für das letzte Jahr valide Ergebnisse geliefert hätten, wird nicht erbracht.

Das wird alles in der Präsentation des Verkehrsministers benannt - Aber er zieht keine angemessene Konsequenz daraus und das ist er Skandal!

Norah-Studie

Im Herbst sollen weitere Ergebnisse der Norah-Studie vorgestellt werden – eine Studie, die vom Land Hessen und auch von Fraport und Lufthansa finanziert wird. Es kann doch nicht sein, dass ab Sommer das Terminal 3 weiter gebaut werden soll und dann erst im Herbst über weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen diskutiert werden kann; in diesem Kontext wäre das Mindeste ein Moratorium.

Zweiter Flughafen - Ausbauspirale

Der Bau eines dritten Terminals zusammen mit Cargo City Süd und mit den 115 Ha, die zusätzlich zur Landebahn Nord gerodet wurden, ergeben einen zweiten Flughafen im Süden – damit wird die bereits die nächste Runde in der Flughafenerweiterung wie z.B. eine Südbahn eingeläutet.

Je nach Gutachten (Intraplan oder MKmetric) werden in 2030 611 000 oder 649 000 Flugbewegungen erwartet – und da sind Verlagerungen wegen des Ausbaus diverser Drehkreuze schon mit eingerechnet! Sollten die Wachstumsraten jemals eintreffen, so befürchten wir rund 750.000 Flugbewegungen mit weit über 90 Mio. PAXE u. 4 Mio. t Fracht.

Das ist das schlimmste Szenario.

Tatsächlich fallen bis heute die Wachstumsraten geringer aus als in der Planfeststellung prognostiziert. Aber aufgrund genau dieser Prognosen wurde der Planfeststellungsbeschuß erlassen! Wenn die Grundannahmen, auf der der Beschuß gefasst wurde, so nicht eingetreten sind, dann muß auch die Entscheidung revidiert werden können!!

Gesamtbelastung - Schon jetzt zu viel Flughafen

Das Rhein-Main-Gebiet ist ein Knotenpunkt und logistische Drehscheibe im Personen- und Gütertransport – und das geht weit über den Flughafen hinaus. Das müssen wir immer im Blick behalten, dass durch den Ausbau dieser Funktion die Gesamtbelastung schlimmer wird. So sind zunehmender Fluglärm, Luftschadstoffe, Anstieg der Absturzbedrohung, gesteigerter Trinkwasserverbrauch, aber auch neue Waldrodungen, eine Zunahme des KFZ-Verkehrs auf den ohnehin überlasteten Straßen und möglicherweise Umwege für die NutzerInnen der Riedbahnstrecke übers Terminal 3 als Auswirkungen zu nennen.

Dabei sind die Belastungsgrenzen der Region schon überschritten, der Flughafen ausbau inklusive dem Ausbau im Süden ist nicht raumverträglich

– wir fordern statt dessen konkrete Maßnahmen zur Eindämmung des Flughafens (z.B. Reduktion der Flugbewegungen) – unabhängig von einem wie immer definierten „Bedarf“ eines dritten Terminals
Selbst eine mit der vorhandenen Infrastruktur mögliche Passagierzahl von 64 - 68 Millionen Menschen wäre bereits absolut raumunverträglich.

Ökonomische Fehlinvestition?

Ich gehe hier bewusst nicht darauf ein, ob sich die Hub-Strategie für Fraport rechnet oder nicht, welche Erkenntnisse der Kostenvergleich zwischen Terminal 3 und seinen Alternativen gebracht hat und ob es sich überhaupt rechnet, wie viele Abstellpositionen an den Terminals nachgefragt werden und wie groß der Einfluß der Drehkreuze auf der Arabischen Halbinsel oder in Istanbul tatsächlich sein wird.

Wir wollen nicht die besseren Betriebswirte für den Flughafen sein, wir wollen die Interessen von Gesundheitsschutz und Ökologie durchsetzen!

Mich erschreckt das eher, wenn Menschen darauf setzen, dass das Wachstum des Flugverkehrs sich in andere Weltregionen verlagert. Wir wissen doch alle, dass der Klimawandel uns alle betrifft und dass

der rasant wachsende Flugverkehr eine erhebliche Ursache dafür ist – Flugverkehr ist die klimaschädlichste Form des Transportes und deshalb ist der Flughafen mit verantwortlich für die ökologischen Verheerungen durch den Klimawandel, der Menschen in ärmeren Regionen wesentlich härter trifft als Wohlhabende.

Wir machen weiter!

Auch wenn das Ergebnis unbefriedigend ist: es ist unser Erfolg, dass es überhaupt zur Prüfung kam. Es hängt von der Stärke des Protestes und Widerstandes ab, ob man jedwede Flughafenerweiterung weiter durchwinkt oder dem Flughafen endlich Grenzen gesetzt werden. Dafür brauchen wir den Protest, dafür brauchen wir die Montagemos, die vielen großen und kleinen Aktionen, die Vernetzung mit anderen sozialen und ökologischen Bewegungen, und da müssen wir auch ab an mal die Zähne zeigen und mit Nadelstichaktionen dem Flughafen und den Verantwortlichen auf die Pelle rücken!

Wir dürfen hier nicht auf Einsicht durch bessere Argumente hoffen: nur wenn wir den Druck erhöhen, bewegt sich was in der Politik. Die Region ist nicht der Flughafen! Statt immer dessen „Bedarf“ in den Focus zu nehmen, müssen wir dafür kämpfen, dass unser Bedarf an Gesundheit und Ruhe, sauberer Luft, Erholungsraum, und die Einhaltung ökologischer Grenzen zum Maßstab gemacht wird!

Wofür ist das dritte Terminal da?

Welche Fluggesellschaft das neue Terminal nutzen würde, ist sogar noch offen. Es sieht so aus, als bleibe die Lufthansa im Terminal 1. Statt dessen kann es sein, dass vor allem Ferienflieger am Terminal 3 andocken. Wir sehen: wenn es darum geht, einen einmal beschlossenen Ausbau durchzusetzen und auf Teufel komm raus Wachstum zu erschaffen, darf es dann auch gerne mal eine Billigfluglinie hier landen,

Die Fraport AG pocht auch wegen des Komforts von Reisenden auf den Bau des dritten Terminals, es ist gar die Rede von einem „Wohlfühlterminal“. Da bleiben Gesundheit und Wohlbefinden der Anwohner halt auf der Strecke! Es geht also nicht darum, dass es gar keine Abfertigungskapazitäten gäbe, sondern dass ein Teil der

Flugzeuge auf dem Vorfeld mit Bussen abgefertigt wird. Klar, das dauert nicht nur länger, man kann in dieser Zeit auch nicht shoppen gehen – und die Erlöse aus dem Konsum der Flugpassagiere ist mittlerweile ein erheblicher Teil der Einnahmen der Fraport AG.

Bei einem Investitionsvolumen von ca. 3 Milliarden € versteht es sich von selbst, dass die Bauindustrie, Planungsbüros etc. ein Stück vom Kuchen abhaben wollen. Wir sollten also nicht nur den Flughafenbetreiber im Blick haben sondern auch immer darauf schauen, wer sonst noch ein Interesse am Bau des Terminals 3 hat.

Hinweis zu Blockupy

Jetzt bekommt die Flughafenerweiterung sogar Schützenhilfe aus Berlin: Die Europäische Kommission hat ein Investitionsprogramm zur Ankurbelung des Wachstums auflegt. Als eines von 58 deutschen Projekten hat die Bundesregierung das Terminal 3 in Brüssel dafür angemeldet.

Am kommenden Mittwoch wird die Europäische Zentral Bank eröffnet. Sie ist Teil der Troika, zu der auch die Europäische Kommission gehört. Einige Bürgerinitiativen rufen zu den Protesten auf, darunter auch Rüsselsheim und Mörfelden-Walldorf. Als politisch aktive Menschen verorten wir uns im Zusammenhang mit anderen ökologischen und sozialen Bewegungen.

Wir wollen mit dem Aufruf, der letzte Woche hier verteilt wurde, die grundsätzliche Rolle, die Flughäfen in der neoliberalen Wachstums- und Globalisierungs-Strategie spielen, thematisieren. Wir stehen für den Rückbau des Frankfurter Flughafens und eine Deckelung der Flugbewegungen. Das geht nur, wenn man für ein anderes Geschäftsmodell für diesen Flughafen und eine andere Form der Mobilität und der internationalen Wirtschaftsverkehre eintritt. Dafür müssen alle Bewegungen zusammen arbeiten, die eine andere Form des Wirtschaftens, eine neue Prioritäten-Setzung wollen, bei der Mensch und Umwelt im Mittelpunkt stehen, nicht der Profit. Und dafür stehen wir hier, jeden Montag!