

Montagsdemo, 13.01.2014, Petra Schmidt, BI Mörfelden-Walldorf

Gesamtvorhaben Ausbau Süd

Terminal 3 lautet das Thema, aber es geht um die Vollendung des Gesamtausbauvorhaben Süd. Das umfasst das Terminal 3 auf der ehemaligen US-Airbase sowie die früheren Bannwaldwaldflächen südlich des Flughafens, die teilweise 2005 für die A-380-Werft und dann 2009 endgültig zerstört wurden.

Die zusammenhängende Struktur aus Passagieranlagen, Frachtanlagen und Flugzeugserviceflächen ist quasi ein zweiter Flughafen auf dem Boden, der da gebaut worden ist und noch gebaut werden soll.

Dazu gehört auch die Cargo City Süd, die bereits Mitte der 90er Jahre gegen die Proteste der Bürgerinitiative durchgesetzt wurde.

So gesehen war das Motto der Bürgerinitiativen in den 80er: „Airbase aufforsten!“ zukunftsweisend und eine richtige Forderung.

Prognosen

Die Kapazitätsgrenze der beiden Terminals mit 68 Mio. Passagieren, ist heute noch lange nicht erreicht.

Statt dessen sind die Wachstumsraten gering. Es ist überdeutlich: Der Flughafen ausbau ist mit falschen Prognosen begründet worden.

Ursprünglich sollten 2025 25 Mio. Passagiere im Terminal 3 abgefertigt werden. Laut Generalausbauplan wären gar 35 Mio. Passagiere möglich. Jetzt ist die Rede davon, daß 2020 oder 21 der erste Abschnitt mit 2 Piers für 14 Mio Passagiere eröffnet werden soll.

Das kann uns aber nicht beruhigen, denn die Belastung im Rhein-Main ist schon jetzt zu hoch.

Es sollte niemand glauben, dass wir uns jetzt zurück lehnen können und sich das Terminal quasi von alleine erledigt. Das Gegenteil ist der Fall.

Wer auch nur einen Moment über den Tellerrand des eigenen Lebens hinaus blickt, dem kann es nicht egal sein, dass 700.000 Flugbewegungen statt im Jahr 2020 dann vielleicht 10 oder 20 Jahre später eintreten

können.

Auswirkungen

Das Terminal 3 hätte viele Auswirkungen

So wäre die Entfernung von der Bebauungsgrenze Walldorf bis Mitte zur Terminal 3 knapp 1.500m, bis zu Cargo City Süd sind es gar nur 500m.

Für den Rollverkehr des Flugzeuge vom und zum Terminal sind bislang keinerlei Lärmschutzmaßnahmen geplant, die Zunahme insbesondere für Walldorf und Zeppelinheim wäre enorm

Neben Flächenversiegelung und Luftverschmutzung ist zusätzlicher Zubringerverkehr mit entsprechendem Schadstoffausstoß auf Autobahnen und Landstraßen südlich des Flughafens zu erwarten. Der Zubringerverkehr wirkt weit über Landesgrenzen hinaus

Es würde einer Verschlechterung des Mikroklimas in einer hoch belasteten Region kommen.

Mit dem Terminal 3 ginge eine Steigerung des Flugverkehrs einher – und wie Fluglärm wirkt, das kennt Ihr alle aus eigener Erfahrung zur Genüge!

Terminal 3 wird bereits gebaut

Im September 2013 hat die Fraport AG den Bauantrag fürs Terminal 3 eingereicht und angeblich soll ab 2015 gebaut werden.

Aber faktisch haben die Bauarbeiten schon längst begonnen. Bereits seit dem Jahr 2011 gibt es Bauvorbereitungen: zwei der vier Abfertigungsfinger im Vorfeld sind schon planiert und werden derzeit als Parkposition für Flugzeuge genutzt, mit dem Bau eines Regenrückhaltebeckens wurde begonnen.

Wer hier auf irgendwelche Moratorien oder ähnliches hofft, spielt nur der Fraport in die Hände, die möglichst geräuschlos und ohne große Proteste ihr drittes Terminal realisieren möchte.

Aber diese Rechnung wird nicht aufgehen und wir lassen uns auch nicht von dem angeblich so unveränderbaren Planfeststellungsbeschluß abschrecken

Der Grüne Olaf Cunitz ist der Baudezernent in Frankfurt, über seinen Tisch geht der Bauantrag. Cunitz lässt nicht erkennen, dass er dem Flughafenausbau irgendwelche Steine in den Weg legen möchte. Im Gegenteil, seit einem Beschluß im Jahr 2008 wird von Frankfurt aus jede Maßnahme auf dem Flughafen einfach durch gewunken.

Das muß sich ändern!

Wir haben auf der Mitgliederversammlung der hessischen Grünen demonstriert und wir werden auch in Frankfurt zeigen, dass wir diese ausbau-freundliche Politik eines schwarz-grünen Magistrats nicht einfach so hinnehmen. Und dass in Bauanträgen jede Menge Verhinderungspotential liegt, das wissen wir doch durch den Berliner Flughafen, der genau wegen Probleme auf dieser Ebene des Baurechtes bis heute nicht in Betrieb gegangen ist!

Waldverlust – Bannwald

Für einen eigenen Autobahnanschluß des Terminal 3 sollen 15 Ha Wald fallen, die der Gemeinde Trebur gehören.

Dagegen wehren wir uns!

Bislang hat die Stadt Trebur einen Verkauf ihres Waldes an die Fraport AG abgelehnt. Gratulation dazu und wir bauen darauf, dass das auch so in Zukunft bleibt! Waldverkäufe wie in Kelsterbach oder vor 30 Jahren in Flörsheim nutzen nur dem Flughafen und sonst niemanden, das sollte mittlerweile jeder Kommunalvertreter begriffen haben!

Der Bannwaldstatus des Treburer Oberwaldes ist aufgehoben. Im Moment gibt es noch keine vorläufige Besitzeinweisung des Waldes an die Fraport AG. Aber klar ist auch, wenn der erste Terminal-Abschnitt 2020 oder 2021 in Betrieb gehen soll, dann muß in dieser Legislaturperiode der Wald gerodet werden, also gilt es wachsam zu sein und mit Waldbegehungen und anderen Aktionen zu zeigen, dass wir alle Waldschützer sind, die nicht noch mehr Waldverlust, Lärm und Schadstoffausstoß durch den Flughafen hinnehmen!

Der Waldverlust durch den Flughafenausbau betrug in den Jahren 1978 – 1982 500 Ha und hat bis heute zusätzlich über 300 Ha Wald gekostet.

Die Änderung des Hessischen Forstgesetzes machte es möglich, dass *ein* Ergebnis der Kämpfe gegen die Startbahn West, nämlich der Schutzstatus und die Ausweisung von Bannwaldes wieder rückgängig gemacht wurde.

Südlich des Flughafens sind deshalb aktuell fast 100 Ha Wald bedroht: Durch den Autobahnzubringer, möglicherweise durch einen S-Bahn-Anschluß fürs Terminal und durch die geplante Ausweitung des Kiessabbaus am Langener Waldsee.

Im hessischen Koalitionsvertrag steht, dass die Rodung und Umwandlung von mit dem Schutzstatus „Bannwald“ gekennzeichneten Gebieten in eine andere Nutzungsart grundsätzlich ausgeschlossen werden muß.

Das reicht nicht aus!

Die Flächen, die diesen Status schon hatten, müssen wieder als schutzwürdig eingestuft und vor der Rodung bewahrt werden. Es kann nicht sein, dass je nach Legislaturperiode der Wald in seinen Klima-, Erholungs-, Lärmschutz- und Wasserspeicherfunktionen mal als unverzichtbar gilt und dann wieder zur Rodung freigegeben wird!!

Verkehrsanbindung:

Der geplante Autobahnzubringer zum Terminal 3, der nur dem Flughafen dient, soll 12 Mio. Euro kosten. Ratet mal mehr das bezahlen soll – natürlich die öffentliche Hand, also letztlich wir!!

Ähnlich sieht es bei der Anbindung des Terminal 3 an den ÖPNV aus. Im Planfeststellungsbeschuß wird über Busse nachgedacht, die über die Kreisstraße vom Terminal nach Zeppelinheim führen sollen. Die Stadt Neu-Isenburg befürchtet zu Recht die Mehrbelastung durch den Busverkehr.

Die zweite Variante wäre eine Ausschwenkung der S7, der so genannten Riedbahn, die von Frankfurt Richtung Süden geht. Ein Planfeststellungsverfahren dafür ist noch nicht in Sicht, aber der S-Bahn Tunnel unter dem Terminal ist Bestandteil der aktuellen Planung. Der oberirdisch geplante Schlenker der S 7 zum Terminal 3 würde massiv in Bannwald und FFH-Schutzgebiet nördlich von Walldorf eingreifen und den letzten Streifen Lärmschutz zerschneiden. Zudem würden sich die Fahrtzeiten für alle Pendler, die besagte Riedbahn von

und nach Frankfurt nutzen, durch diese Ausschwenkung erheblich erhöhen, von den betrieblichen Problemen auf der viel befahrenen Strecke ganz zu schweigen. Von einer Finanzierung des Projekts durch die Fraport AG als Nutznießer des Vorhabens haben wir auch noch nichts gehört.

Es gibt nicht nur bei der Verkehrsanbindung noch so viele offene Fragen. So sind für das Terminal 3 75 Abstellpositionen für Flugzeuge geplant, davon 9 für A-380. Wie in der Presse zu lesen ist, ist der A-380 aber längst nicht so ein Verkaufsschlager. Wir wissen nicht, ob das Änderungen in der Planung hervorruft. Die Erfahrung zeigt, dass Planänderungen möglichst wenig in der Öffentlichkeit diskutiert werden, wir also selbst für Transparenz in Planungsprozessen immer noch kämpfen müssen.

Planänderung, Fakten schaffen

Das letzte Beispiel dafür ist die Änderung des PFB im Juli 2013, die noch schnell vor der Landtagswahl ohne Anhörung, ohne UVP vom damaligen Wirtschaftsminister Rentsch abgenickt wurde. Den Antrag zur baulichen Veränderung des Gebäudes gab es bereits Ende Juli 2012. Mörfelden-Walldorf als wasserrechtlich betroffene Kommune hat diese Information aber erst fast 1 Jahr später bekommen und mußte innerhalb von drei Wochen eine Stellungnahme abgeben. Demokratische Gepflogenheiten wie die Information der Bevölkerung und Diskussion beispielsweise in der Stadtverordnetenversammlung wurden so unmöglich gemacht.

Dass hier ohne größeres Aufheben der Planfeststellungsbeschuß geändert wurde, an dem doch angeblich laut hessischer Landesregierung nicht gerüttelt werden kann und soll zeigt doch, dass es geht, wenn man es denn politisch will!

Es liegt auch an uns, unseren Protesten und unserem Widerstand, ob wir es endlich schaffen den Flugverkehr zu begrenzen und die ökologisch und sozial fatale Logik von Konkurrenz und ungebremstem Wachstum zu durchbrechen.

Deshalb ist es so wichtig, sich weiter gegen das Terminal 3 zu wehren. Und noch ein Küchentipp am Schluß: Am besten die ganze Soße reduzieren und dann den Deckel drauf!