

Die Bedeutung des Frankfurter Flughafens für die Region

1. Einleitung

Gebetsmühlenartig verbreiten Politik und Fraport seit Jahren, der Flughafen könne in seinen Kapazitäten nicht begrenzt werden, da er der „Herzmuskel der Region“ sei. Gerne wird auch von der „größten Arbeitsstätte Deutschlands“ gesprochen. Insbesondere der Hessische Ministerpräsident Bouffier wird nicht müde bei jeder Gelegenheit diesen Vergleich in der Presse zu bemühen, so z.B. bei Eröffnung der Landebahn¹ oder zuletzt in einem Interview am 04. Februar 2012. Auf die Frage, ob die Menschen in der Region also mit dem Lärm leben müssten, antwortete er:

„Der Flughafen ist die Existenzgrundlage für Hunderttausende Menschen. Er ist der Herzmuskel für unsere Wirtschaft. Arbeitsplätze und Wohlstand des Landes hängen daran. Deswegen: Die Ausbauentscheidung war richtig, und der Flughafen muss auch in Zukunft stark bleiben. Deshalb wird es mit mir keine Schließung der Landebahn geben, wie sie jetzt von einigen Seiten gefordert wird, oder eine Deckelung der Anzahl der Flugbewegungen. Das kann man nicht verantworten. Jeder, der das den Menschen vorgaukelt, betreibt ein gefährliches Spiel.“²

Aber ist das so? Lebt die Region oder gar das Land (Hessen) wirklich vom Flughafen?

Ein solcher Anspruch würde doch erwarten lassen, dass zumindest ein großer Teil der Bevölkerung des Rhein-Main-Gebietes irgendeinen wirtschaftlichen Bezug zum Flughafen hätte.

¹ http://www.hr-online.de/website/specials/home/index.jsp?rubrik=71577&key=standard_document_43665379

² <http://www.echo-online.de/nachrichten/landespolitik/fluglaerm210911./Volker-Bouffier-So-wie-es-ist-ist-es-nicht-hinnehmbar;art175,2587888>

2. Die Wirtschaftsleistung von Fraport und Lufthansa in der „größten Betriebsstätte Deutschlands“

2010 lag das Ergebnis der Fraport Konzern bei 271,5 Mio. EUR. Im selben Jahr weist der Konzernabschluss 7,2 Mio. EUR Ertragssteuern aus.³,

Der Lufthansa Konzern erzielte ein Ergebnis von 1.131 Mio. EUR, weist dafür aber einen „Ertragssteueraufwand“ von minus 165 Mio. EUR auf.

Im Vergleich dazu erzielten alleine die beiden größten in Frankfurt ansässigen deutschen Banken zusammen mehr als das doppelte Ergebnis, nämlich rund 3.683 Mio. EUR und das im Krisenjahr 2010. Das Ertragssteueraufkommen lag 2010 zusammengenommen bei 1.509 Mio. EUR.⁴ Einen Multiplikator zu bilden ist schwierig, da Fraport und Lufthansa zusammen gerechnet ja keine Steuerzahlungen auszuweisen haben. Hätten die beiden Unternehmen zusammengenommen in 2010 **einen** Euro Steuern als Gewinn ausgewiesen, so läge selbst dann das Steueraufkommen der beiden Vergleichsbanken um den Faktor 1.509.000.000 höher.

3. Ist der Flughafen Frankfurt die größte Arbeitsstätte Deutschlands?

Zunächst stellt sich hier schon die Frage: Was ist denn überhaupt eine Arbeits- (Betriebsstätte)? Gablers Wirtschaftslexikon bezieht sich auf die Abgabenordnung und definiert:

„Eine Betriebsstätte ist eine feste Geschäftseinrichtung oder Anlage, die dem Betrieb eines Unternehmens dient.“

Danach ist der Frankfurter Flughafen mit ca. 500 Gesellschaften keine „Arbeits- oder Betriebsstätte.“ Viel passender wäre der Begriff „Industriegebiet“ oder „Gewerbegebiet“. Vermutlich ließe die Ansammlung von Hotels, Restaurants, Einzelhandelsunternehmen sowie Lufthansa und Fraport sogar die Definition eines „Mischgebietes“ zu, falls sich die Fraport

³ Geschäftsbericht Fraport Konzern 2010

⁴ Süddeutsche Zeitung „Top 20 der deutschen Banken“, „Geschäftsberichte Deutsche Bank AG, Commerzbank AG 2010, Geschäftsbericht Deutsche Bank AG, Konzernhang

entschlösse dort noch Wohnraum anzubieten. Aber dann wäre es vorbei mit dem Prädikat „größter Deutschlands“.

Dazu ein weiterer Gedanke: Wäre nicht auch z.B das Frankfurter Bankenviertel, ein doch gut räumlich eingrenzbarer Bereich nach der Definition von Fraport eine Arbeits-Betriebsstätte.“ Rund um die Börse und die Großbanken haben sich viele hundert kleinere Banken, Kanzleien, Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, Rating-Agenturen, Unternehmensberatungen, Restaurants, hochwertiger Einzelhandel und sonstige klein- und mittelständische Unternehmen angesiedelt. Nach Angaben der IHK Frankfurt sind alleine bei den Frankfurter Banken ca. 73.000 Mitarbeiter beschäftigt. Unter Berücksichtigung der weiteren Unternehmen liegt die Beschäftigungszahl im „Bankenviertel“ weit über 100.000 Arbeitnehmern.

4. Zieht der Flughafen bedeutende Unternehmen in der Region an oder ist er für ihre Ansiedlung ursächlich?

Schauen wir uns ergänzend wieder die Finanzbranche an: Die Börse in Frankfurt, unbestritten die wichtigste Börse in Deutschland, hat ihr erstes eigenes Gebäude 1843 in Frankfurt bezogen. Zuvor war sie fast 150 Jahre in Frankfurt in einem Mietgebäude untergebracht. Ihre Wurzeln reichen also ins 18. Jahrhundert.

Die Deutsche Bank hat ihren Sitz seit 1957 in Frankfurt, die Commerzbank verlegte 1990 ihren Sitz von Düsseldorf nach Frankfurt. Die Vorgängerin der DZ-Bank, der viertgrößten deutschen Bank mit Sitz in Frankfurt, die DGK errichtete ihren Sitz in Frankfurt nach dem zweiten Weltkrieg. Die großen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften haben Ihre Standorte über Deutschland verteilt. Der Deutschlandsitze der von der Fraport gern zitierten KPMG ist z.B. überhaupt nicht in Frankfurt sondern in Berlin.⁵

Die Höchst AG (heute Sanofi-Aventis) wurde 1863 in Höchst am Main gegründet. Adam Opel hat die spätere Opel AG 1863 in Rüsselsheim errichtet. Fresenius ist seit 1912 im Rhein-Main-Gebiet tätig.

⁵ Quelle: Wikipedia

Der Flug- und Luftschiffhafen Rhein-Main, der Vorgänger des heutigen Flughafens wurde im Vergleich dazu am 08. Juli 1936 offiziell eröffnet. Die Expansion der zivilen Luftfahrt setzte jedoch erst nach Ende des zweiten Weltkriegs, Anfang der 50er Jahre ein. 1960 hatte der Frankfurter Flughafen 2,2 Mio. Passagiere (heute: 56 Mio.) Seine heutigen Verkehrszahlen erlangte er erst nach und nach ab Bau der neuen Terminals und mit Betrieb der Startbahn West, also ab Mitte der 70er Jahre.

Das Rhein-Main-Gebiet hatte seine herausragende Stellung, auch für die Finanzwelt, also bereits lange erreicht, bevor der Flughafen überhaupt im zivilen Luftfahrtgeschäft Fuß gefasst hatte. Die wirtschaftliche Entwicklung der Banken und der großen Industrieunternehmen hat mit dem Frankfurter Flughafen überhaupt nichts zu tun.

5. Die Prognosen zum Wachstum der Arbeitsplätze am Flughafen

Nach den im Planfeststellungsverfahren zum Bau der neuen Landebahn zitierten Studien von Hujer und Baum (G19.1 und G19.2) sollen am Frankfurter Flughafen für den Fall des Ausbaus weitere 15.000 Arbeitsplätze entstehen. Die Zahl von „bis zu 14.000“ neuen Arbeitsplätzen für den Frankfurter Flughafen insgesamt nannte die Lufthansa AG in einem Newsletter vom 22. Februar 2012, der an mehrere Millionen Kunden der Lufthansa AG versandt wurde. Beide o.g. Studien summieren zwar noch weitere, sog. induzierte Arbeitsplätze hinzu. Diese durch den Flughafen quasi bedingten über die Bundesrepublik verteilten Arbeitsplätze können aber, objektiv betrachtet, kein Kriterium für die Begründung eines Flughafenausbaus an einem bestimmten Standort sein. Tatsächlich würden sie nämlich auch entstehen, wenn ein anderer Flughafen stärker ausgebaut wurde. Sie spielen also für die Standortwahl keine Rolle und sind deshalb nicht zu berücksichtigen.

Außerdem werden die Zahlen zwischenzeitlich in der Gestalt geschönt, dass Arbeitsplätze zugerechnet werden, die tatsächlich nur aus einem anderen Teil des Rhein-Main-Gebiets verlagert werden, die tatsächlich nur aus einem anderen Teil des Rhein-Main-Gebiets verlagert wurden (so z.B. die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG, die ihre Frankfurter Niederlassung mit ca. 2.000 Mitarbeitern vom Merton-Viertel an den Flughafen verlegte).

Beide Gutachten wurden im Übrigen 2007 im Rahmen eines Konsensworkshops des Rhein-Main Instituts e.V. (RMI) unter Mitwirkung von Mitarbeitern z.B. des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung und verschiedener Universitäten untersucht. In einer Pressemitteilung vom 30.04.2007 fasst das RMI das Ergebnis unter der Überschrift „*Wichtiger Abwägungsfaktor bröckelt - Konsensus-Workshop zeigt: Arbeitsplatzprognosen weisen gravierende Mängel auf*“ zusammen und schlussfolgert:

Die Gutachten zum Ausbau des Flughafens Frankfurt enthalten so erhebliche Mängel, dass sie den Anforderungen, welche deutsche Gerichte an die Qualität von Gutachten stellen, nicht entsprechen[...]

Wirtschaftsminister Riehl kann daher die Ergebnisse der Prognosen seiner Abwägungsentscheidungen nicht zugrunde legen.

Eine methodische korrekte Auswertung der von den Gutachtern verwendeten Daten führt zu folgenden Ergebnissen:

- ✧ *Die Entstehung von Arbeitsplätzen durch den Betrieb eines vergrößerten Flughafens mit mehr Luftverkehr bringt für das Rhein-Main-Gebiet insgesamt keine zusätzlichen Arbeitsplätze.*
- ✧ *Der Flughafen trägt zu einem weiteren Abbau von Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe bei. Es werden Arbeitsplätze von der Produktion in den Dienstleistungsbereich verlagert.*
- ✧ *Die Daten zeigen, dass es eine optimale Flughafengröße gibt. Regionen sollten versuchen, diese Größe zu erreichen. Eine Maximierung der Größe ihres jeweiligen Flughafens bringt einer Region keinen Vorteil.“*

Gemessen an den gesamten Arbeitsplätzen im Rhein-Main-Gebiet, nämlich 2,9 Mio., würden diese 14.000 oder 15.000 Arbeitsplätze ohnehin mit gerade ca. 0,5 % ins Gewicht fallen. Auch die Steigerungsrate ist nicht gerade beeindruckend: Die prognostizierten 15.000 entsprächen – verglichen mit den Zahlen von 1999 (61.000) – einer jährliche Steigerung von lediglich 1.15 %. Dies verdeutlicht, warum immer wieder versucht wird, einen Bezug zu den induzierten Arbeitsplätzen herzustellen: Ohne diese wirken die Arbeitsplatzeffekte im Vergleich zu der Last, die den Menschen aufgebürdet wird, geradezu nichtig.

Die Zahlen lenken das Augenmerk außerdem von einem anderen im Zusammenhang mit den Arbeitsplatzzahlen interessanten Umstand ab:

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte der Fraport-Gesamtkonzern im Jahr 2010 insgesamt 19.792 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. 2006 waren es noch 28.246. Von 2006 bis 2010 sind dem Fraport-Konzern also 8.454 Arbeitsplätze abhanden gekommen. Dies entspricht einem Rückgang von rund 30%. Dieser tatsächliche Rückgang wird, im Gegenteil zum umstrittenen Zuwachs, natürlich nicht medienwirksam vermarktet.

Und das z.B. neben den eingerechneten Verlagerungszuwächsen, alleine 2.200 Arbeitsplätze am Flughafen auf die Bundespolizisten entfallen, deren Arbeitsplätze sicher nicht vom wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens abhängen, ist auch kein Thema.

Außerdem steht unserem Land ein dramatischer Wandel bevor. Schon jetzt klagen Politik und Wirtschaft über Fachkräftemangel. Bereits ab ca. 2025 gehen die letzten geburtenstarken Jahrgänge in Rente. Spätestens dann werden jedes Jahr deutlich mehr Personen in Rente gehen als Nachwuchskräfte nachkommen. Wenige Jahre werden reichen, um große Löcher in die Arbeitskräfteversorgung zu reißen, die vermutlich auch nicht durch Rationalisierung mittels technischen Fortschritts ausgefüllt werden können. Diese Lücken werden sich auch kaum durch Zuwanderung schließen lassen.

Dies bedeutet: Arbeitsplätze werden kein begehrtes Gut mehr sein, sondern Arbeitskräfte. Es macht deshalb keinen Sinn, in großer Anzahl Niedriglohn-Arbeitsplätze zu schaffen, die mit geringen Steuer- und Sozialversicherungseinnahmen verbunden sind. Im Vergleich zu anderen Großunternehmen sind die Personalkosten der Fraport AG, der Lufthansa AG und in der Logistik-Branche niedrig. Dies ergibt sich aus den Angaben in den Geschäftsberichten der Unternehmen. Die Fraport AG wendet für einen Arbeitsplatz durchschnittlich ca. EUR 44.000, die Lufthansa AG durchschnittlich ca. EUR 57.000 auf. Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass der Personalaufwand bei der Lufthansa AG maßgeblich durch die sehr hohen Einkommen (bis ca. EUR 300.000 brutto) bei 4.500 Piloten beeinflusst ist. Für Arbeitsplätze gewerblicher Mitarbeiter im Speditions- und Logistikbereich werden jährlich ca. EUR 30.000 aufgewendet. Dagegen wendet die BASF AG, die beispielsweise auch einen hohen Anteil gewerblicher Arbeitnehmer beschäftigt, durchschnittlich ca. EUR 75.000 für einen Arbeitsplatz jährlich auf. Die Arbeitsplatzkosten bei der Deutsche Bank AG werden pro Arbeitnehmer mit durchschnittlich EUR 124.000 jährlich, bei der Deutsche Börse AG mit EUR 144.000 jährlich beziffert. Der Personalaufwand der am Flughafen tätigen

Unternehmen im Airport-Business liegt deshalb weit hinter dem anderer großer Unternehmen der Region. Dasselbe gilt folglich für die Höhe der abgeführten Lohnsteuer- und Sozialversicherungsabgaben für die am Flughafen tätigen Arbeitnehmer.

Hinzu kommt, dass Arbeitsplätze am Flughafen weit überdurchschnittlich mit Gesundheits- und Frühverrentungskosten in Folge von Schichtarbeit, sonstiger körperlich schwerer Arbeit, Feinstaub- und Kerosinaufnahme (Atemwegserkrankungen) belastet sind. Während die Krankheitsquote im Bereich „Banken und Versicherungen“ im Jahr 2010 3,3% betrug, belief sich diese im Bereich „Verkehr- und Transport“ auf 5,5%. Die Fraport AG gab für 2009 die Krankheitsquote mit 6,3% an.

6. Die Bedeutung des Lärms und der Wertverlust der Immobilien

Mainz wird gegenwärtig bei Ostwind ca. 45 Anflügen pro Stunde ausgesetzt, die auf ca. 60 Anflüge pro Stunde gesteigert werden sollen. Auch bei Westwind werden vielen Mainzer Stadtteile überflogen. Rechtlich gesehen haben wir und viele andere Anwohner des Flughafens jedoch überhaupt keinen Fluglärm. Dies liegt daran, dass die einzelnen Lärmereignisse für die **rechtliche** Bewertung des Lärms über lange Zeiträume gemittelt werden. Einfach gesagt, die rund 800 Lärmereignisse (Flugzeuge) pro Tag allein bei Ostwind werden mit der Stille der Nacht und den ruhigen Zeiten bei günstiger Windrichtung verrechnet und ein Mittelwert gebildet. Dieser Mittelwert liegt z.B. für Mainz unter 55 dB (A) und führt dazu, dass in Mainz aus den Statistiken der Fluglärm-betroffenen herausfällt. Dies hat wiederum zur Folge, dass z.B. Immobilienwertverluste in Mainz aus Gutachtersicht offiziell überhaupt keine Rolle spielen. Ein Hohn für jeden, der bei Ostwind einen Kaufinteressenten durch sein Haus führt.

Interessante und verständliche Infos dazu gibt es unter <http://www.laermorama.ch>.

Außerdem quantifizieren Studien, u.a. ein aus 2003 stammendes Gutachten⁶ der Universität Stuttgart über die externen Kosten des Flughafens, veröffentlicht auf den Seiten des Forums Flughafen (in dem immerhin der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG, Herr Dr. Schulte im Vorstand sitzt) die Immobilienwertverluste erst ab Dauerschall 55 db (A) noch dazu mit Hilfe einer linearen Skala. Dies geschieht in der Form, dass pro dB (A) über 55 ein prozentualer Wertverlust ermittelt wird, der nach herangezogener Ursprungsstudie zwischen 0,47 und

⁶ http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Archiv/Archiv_RDF_Gutachten/Externe_Kosten_Gutachten.pdf

0,61 % liegt. Das 238-seitige mit statistischen Berechnungen gespickte Papier leistet sich hier einen gravierenden Fehler: Da die Skala der Maßeinheit dB logarithmisch, d.h. eine Erhöhung von z.B. 55 dB (A) auf 65 dB (A) eine Verdoppelung des Schalldrucks beschreibt, lassen sich Wertverluste folglich mit Hilfe einer linearen Skala nicht adäquat abbilden. Dies verdeutlicht eine Beispielrechnung:

Schalldruck	Wertverlust in %	Steigerung des Wertverlustes	Steigerungsfaktor des Schalldrucks zum Vorgängerwert	Steigerungsfaktor des Schalldrucks zum Ursprungswert
55 dB (A)	0			0
65 dB (A)	6,1	-	2	2
75 dB (A)	12,2	2	2	4
85 dB (A)	18,3	1,5	2	8

Selbst auf den ersten Blick kann der Ansatz die Wertverluste nur grob erfassen. Tatsächlich steigt der Lärm von 55 dB (A) auf 85 dB (A) um den Faktor 8 an. Ein Dauerschallpegel von 85 dB (A) z.B. würde lediglich zu 18 % Wertverlust führen. In der Praxis könnte sich ein Mensch in einem solchen Bereich überhaupt nicht dauerhaft aufhalten. Dort vorhanden Immobilien wären unbewohnbar. In Flörsheim z.B. herrscht in den hochbelasteten Gebieten ein Dauerschallpegel von ca. 70 dB (A). Dies entspräche lt. Gutachten einem Wertverlust von ca. 9%. In Wirklichkeit sind Immobilien dort so gut wie unverkäuflich.

Zusammenfassend quantifiziert aber selbst dieses Gutachten, die externen Kosten der Nordwestvariante mit nahezu 140 Mio. EUR jährlich, wohlgermerkt zu Preisen des Jahres 2000. Aufgezinst liegen selbst diese Kosten, bei angenommenen 1,5 % Inflation pro Jahr, im Jahr 2020 bei ca. 240 Mio. pro Jahr oder summiert von 2012 bis 2020 bei rund 2 Mrd. EUR.

Selbst diese Kosten tragen natürlich nicht Fraport oder Lufthansa, diese Kosten tragen die Anwohner. Würde man diese Kosten in Rechnung stellen, würde sich der Betrieb des Flughafens in der jetzigen Weise nämlich nicht mehr rechnen.

Verlässt man einmal den vom Gesetzgeber zugestandenen Korridor und schätzt anhand der Überflugrouten und der eigenen Erfahrungswerte die geografische Breite des beschallten Raums ab, so stellt man fest, dass die Zahl der Betroffenen tatsächlich bei nahezu einer Million Menschen liegen dürfte.

Zieht man nun statistische Zahlen zu Grundstückspreisen, Wohnraumgrößen und Belegung heran und schätzt man den Wertverlust unserer Immobilien, so entsteht im Rhein-Main-Gebiet selbst bei konservativen Ansätzen ein Wertverlust von mehr als 5 Mrd. EUR, ca. 750 Mio. davon alleine in Mainz.

Hinzu kommen Wertverluste zu Lasten der Städte und Kommunen. Nicht zu vernachlässigen sind auch Belastungen, z.B. durch Einschränkungen im Baurecht. Ab bestimmten Schallpegeln können keine Neubaugebiete mehr ausgewiesen und keine öffentlichen Gebäude wie Kindergärten, Schulen und Krankenhäuser mehr neu gebaut werden. Hierunter leidet beispielsweise die Stadt Offenbach, die mit ca. 80% ihrer Stadtfläche in einer Lärmschutzzone liegt, die mit erheblichen Baubeschränkungen versehen ist.

7. Was sind freie Zeit und Gesundheit wert? Macht Fluglärm krank?

Die Antwort auf die erste Frage dürfte wohl lauten: Manchem mehr, manchen weniger. Derjenige, dem es mehr ausmacht und der es sich leisten kann, wird irgendwann wegziehen. Aufgrund der demografischen Entwicklung werden es gerade die begehrten Fachkräfte sein, die die Möglichkeit haben, in einem ruhigeren Gebiet eine neue Heimat zu finden. Hierdurch können sich die sozialen Strukturen und die Kaufkraft der Region ändern. Andere werden vielleicht nicht ganz wegziehen und einen weiteren Weg zur Arbeit in Kauf nehmen, nur um am Abend und am Wochenende ein bisschen Ruhe zu genießen. Dies führt wiederum zu volkswirtschaftlichen Belastungen in Form von Steuervergünstigungen (Pendlerpauschale) und ökologischen Belastungen durch zusätzliche Emissionen.

Zudem stellt sich die Frage, wohin man noch ziehen soll. Zwischenzeitlich reicht der Lärmteppich in Ost-West-Richtung von Bad Soden-Salmünster bis nach Bingen und Bad Kreuznach und Rheinland-Pfalz. Insgesamt wird eine Fläche von fast 115 KM auf 40 KM überflogen.

Und: Flugrouten sind nicht statisch wie z.B. Autobahnen. Wer sich heute die Sicherheit wiegt, findet sich vielleicht schon morgen, per Verwaltungsakt der Deutsche Flugsicherung, in einem Überfluggebiet wieder, also mitten im Lärm. Dies alles beeinflusst die Investitionsentscheidungen derjenigen, die im Rhein-Main-Gebiet leben.

Deutlicher fällt schon die Antwort auf die zweite Frage aus: Ja, Fluglärm macht krank, wie zuletzt das Bundesumweltamt sowie verschiedenen Studien, insbesondere die GREISER-Studie und die HYENA-Studie belegt haben. Auch das Deutsche Ärzteblatt (www.aerzteblatt.de/archiv/111082) kommt zu folgendem Ergebnis:

„Fluglärm ist demnach als ursächlich für arterielle Hypertonie anzusehen. Die Blutdruckerhöhung kann dabei auch ohne subjektive Belästigung oder Schlafstörungen auftreten, „Das Ohr schläft nicht“... Die Datenlage verdichtet sich also zunehmend in die Richtung, dass Lärm nicht nur zu Belästigungen, Schlafstörungen, Gehörschäden und Einschränkung der kognitiven Leistungsfähigkeit führt, sondern auch zu vermehrtem Auftreten von Hypertonie, Herzinfarkt und Schlaganfall ... !“

Dies bedeutet, wer im Rhein-Main-Gebiet lebt, setzt sich permanent Gesundheitsgefährdungen aus und merkt dies möglicherweise noch nicht einmal.

Besonders betroffen sind vor allem die Kinder. Während wir uns möglicherweise noch entziehen können, da unser Arbeitsplatz vielleicht außerhalb der Lärmzone liegt, können die Kinder dem Lärm nicht entfliehen. Wenn sie im Sommer draußen in ihre Schulen oder Kindergärten die überflogen werden, spielen, dringt – vielleicht sogar unbemerkt - der krachmachende Lärm in sie ein.

Wenn sie versuchen, bei offenem Fenster zu lernen, werden sie abgelenkt. Schulische Minderleistungen sind die Folge und schlechtere berufliche Chancen. Wer dies bezweifelt, möge sich erinnern, welche Wichtigkeit auch in Deutschland zwischenzeitlich der Auswahl des richtigen Kindergartens, der richtigen Schule oder des richtigen Gymnasiums beigemessen wird. Und beim Lernen soll's dann plötzlich egal sein?

Dazu eine Prognose: Falls der Lärm bleibt, werden viele Eltern ihre Kinder aus den Kindergärten und Schulen abmelden bzw. erst gar nicht anmelden, die in Lärmzonen liegen.

Fazit:

Fraport und Lufthansa sind nicht der Motor oder Herzmuskel der Region. Dies sind vielmehr die Menschen, insbesondere die Kinder. Alles andere ist Unfug und dient alleine dazu, den Lärm und den Dreck zu rechtfertigen, den Fluggesellschaften jeden Tag über die Anwohner bringen.

Fraport und Lufthansa schaffen auch keine zusätzlichen Arbeitsplätze. Sie veröden mit ihren zügellosen Wachstumsplänen eine ganze Region, die schon seit Menschengedenken besiedelt ist und vernichten damit Arbeitsplätze in der Region. Niemand benötigt im Übrigen Arbeitsplätze, die andere Krank machen oder an anderer Stelle Arbeitsplätze vernichtet. Wem nützt es, wenn die, die es sich leisten können, aufs Land ziehen um dann täglich wieder in die Stadt zu pendeln?

Fraport und Lufthansa sind auch nicht der Grund, warum die Menschen ins Rhein-Main-Gebiet ziehen. Die Menschen waren schon hier, als der Mensch noch vom Fliegen geträumt hat. Zu dieser Zeit gab es weder Fraport noch Lufthansa.

Niemand braucht im Rhein-Main-Gebiet ein solches Maß an Flugverkehr. Dabei soll mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens auch nicht dem Bedürfnis der Deutschen oder der Europäer nach höheren Flugkapazitäten Rechnung getragen werden. Das Fluggeschäft der Zukunft liegt vielmehr darin, große Menschenmassen von China oder Indien an die Ostküste der USA zu transportieren. Dabei sollen sie am Frankfurter Flughafen umsteigen und nach Möglichkeit im neuen Terminal 3 für ein paar Stunden shoppen gehen. Die Region selbst hat vom Ausbau des Frankfurter Flughafens gar nichts.

Darüber hinaus wird auch eine Vielzahl innerdeutscher Flüge nicht benötigt. Flüge von Frankfurt nach Düsseldorf, Nürnberg, Hannover oder München müssten überhaupt nicht angeboten werden. Hier könnte auch der Gesetzgeber eingreifen. Bis 2011 hat er generell den Linienbusverkehr zwischen Städten zugunsten der Bahn nicht zugelassen. In einer Entfernung von unter 40 KM ist er auch heute noch nicht erlaubt. Es liegt also nicht fern, immer deutsche Passagier- und Frachtflüge zugunsten von Bus und Bahn zu verbieten oder zumindest regulatorisch durch eine höhere Besteuerung einzuschränken.

Auch viele Fluggüter werden nicht benötigt. Millionen roter Rosen wurden aus Afrika für den Valentinstag eingeflogen. Ganz zweifelsohne haben wir uns auch an viele Fluggüter gewöhnt und möchten diese nicht missen. Ein Verzicht ist aber auch nicht erforderlich. Bereits die bisherige Kapazität des Flughafens hat ausgereicht, um die Menschen in Deutschland im ausreichenden Maße mit Fluggütern zu versorgen, die zum täglichen Leben inzwischen dazugehören.

Daher fordern wir:

- Schließung der neuen Landebahn
- Begrenzung der Flugbewegungen auf ein für die Menschen verträgliches Maß, insbesondere durch Verlagerung von Inlandsflügen auf die Bahn (notfalls auch mit Hilfe regulatorischer Mittel)
- Begrenzung der Frachtflüge (z.B. durch Einführung einer Kennzeichnungspflicht für Flugfrachten bei Konsumgütern, restriktivere Handhabung von innerdeutschen Frachtflügen)
- Stopp des Neubaus des Terminals 3 und weiterer Ausbauvorhaben
- Fassung von Rechtsnormen auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene, die den tatsächlichen Lärmwerten und den Gesundheitsinteressen der Bevölkerung Rechnung tragen, statt Lärmwerte durch „Mittelung“ zu verwässern
- Verhinderung von EU-Bestrebungen, die Handlungsfreiheit der Mitgliedsstaaten mit Lärmschutzfragen und Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen einschränken
- Ausschöpfung aller aktiven und passiven technischen Mittel um den verbleibenden Lärm möglichst gering zu halten
- Belastung der Verursacher des Lärms mit den durch sie verursachten externen Kosten