

Offenbach, Freitag, den 09.12.2005 nachmittags
Erörterungstermin im PfV Flughafenausbauplanung Frankfurt in der Stadthalle Offenbach
+

Wortmeldung einer privaten Einwenderin aus dem Süden von Ffm-Sachsenhausen :

Mit meiner Familie, angefangen von meiner Mutter, meinem Mann, Tochter und Enkelkindern, bin ich von der forcierten Ausbauplanung in jeglicher Hinsicht betroffen.

Die Planung eines noch größeren Drehkreuzes nur noch für Transit- und Cargoluftverkehr an diesem citynahen Flughafen mit einer Anflugschneise direkt über unsere südlichen städtischen Wohngebiete hinweg ist menschen- und naturfeindlich, rücksichtslos, nicht mehr zumutbar und aus ökonomischen und ökologischen Gründen im hiesigen verkehrsüberlasteten Ballungsraum gänzlich abwegig.

Das wissen wir alle, die wir hier sitzen, - auch Sie auf dem Podium!

Der Ausbau betrifft mich persönlich

- durch die voraussehbare extreme Verlärmung meines Wohn-, Arbeits- und Erholungsumfeldes
- durch die dadurch bedingte Beeinträchtigung meiner Gesundheits- und Lebensqualität sowie der meiner Familie durch noch mehr Fluglärm bei Tag und Nacht und durch immer größere Schadstoffimmissionen auch durch den induzierten noch stärker wachsenden Verkehr auf unseren Straßen.
- durch die Entwertung der Infrastruktur unserer liebenswerter Stadtteile und dem damit Hand in Hand gehenden Wohnwert- und Qualitätsverlust des Frankfurter Südens, was nichts anderes bedeutet als Vernichtung privaten und von uns Steuerzahlern über Jahrzehnte hinweg finanzierten öffentlichen Eigentums.
- durch die voraussehbaren Nutzungseinschränkungen unserer Wohnungen, insbesondere der Wohnaußenflächen, Gärten, Terrassen und Balkons
- durch die mich und meine Familie erheblich betreffende finanzielle Immobilienentwertung mit allen Konsequenzen bezüglich Vermietbarkeit, Beleihung oder Verkauf
- durch die existentielle Gefährdung der damit gelegten Grundlagen für die von meinem Mann und mir, als zeitlebens Selbstständige, gedachte Altersvorsorge .
- durch die direkte Bedrohung und Absturzgefährdung bei Tag und Nacht unter einer niedrigen neuen Anflugschneise direkt über unsere Köpfe hinweg.

Im Einzelnen möchte ich darauf nicht weiter eingehen. Ich will mich nicht darauf einlassen, Ihnen die mehrfachen Hörstürze meines Mannes, die Asthmabeschwerden bei meinem 8-jährigen Enkel oder bei meinem Mann, die vielen Atemwegserkrankungen in meiner Familie durch Schadstoffbelastungen (Nichtraucher, sportlich) und die ständigen Schlafstörungen bei uns durch den zeitweise unerträglichen jaulenden, heulenden und dröhnenden Fluglärm insbesondere bei Ostwetterlage zu beschreiben. Es käme mir so vor, als müsste ich mich vor Fraport für Ihre Rücksichts- und Maßlosigkeit rechtfertigen. Wie so etwas ins Leere läuft, weiß ich nach 9 Jahren intensivster Bemühungen, Rücksicht und Schadensbegrenzung von Fraport und den politisch Verantwortlichen zu erbitten.

Ich verweise deshalb nur ausdrücklich auf meine schriftlichen detaillierten Einwendungen vom 26. Februar 2005 und die meines Mannes vom 27. Februar 2005, für den ich hier auch spreche.

Sie, die Vertreter des RP Darmstadt, sind mit stichhaltigen und erdrückenden Argumenten im Rahmen des jetzigen Erörterungstermins vielfach aufgefordert worden, dieses Verfahren endlich einzustellen. Diesen Anträgen schließe ich mich aus den genannten und den nachfolgenden Gründen ausdrücklich an:

Ich habe begründete Zweifel, meine Einwände im Sinne meiner demokratischen Rechte in ein **gerechtes** Abwägungsverfahren einbringen zu können.

Für mich offenkundig stehen Willfährigkeit und Parteinahme der hessischen Landesregierung zu Gunsten der Luftverkehrswirtschaft und deren rücksichtslosen Ausbauforderungen einer objektiven Abwägung der grundrechtlich geschützten Interessen der Betroffenen entgegen.

Im Verfahren wurden von Beginn an die sachlichen von den Bürgerinitiativen und auch von mir in unzähligen Briefen vorgetragene Argumente, die gegen den Ausbau sprechen, ignoriert.

Das sogenannte „Mediationsverfahren“, das sich an vier Qualitätskriterien messen lassen muss, verdiente diesen Namen nicht. - Die Qualitätsanforderungen lauten:
„Klare Zielformulierung – Ergebnisoffenheit – Fairness – Transparenz“
In keinem einzigen Punkte wurde man in Frankfurt diesen Kriterien gerecht.

Die von Fraport zusammen mit der Landesregierung initiierte „Mediation“ hat in ihrem entwickelten Gesamtpaket das sogenannte Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr als einzig konkrete, für die Betroffenen auf kleinstmöglichem Nenner positive Empfehlung präsentiert und dies als „**unabdingbar**“.

Bereits am Tage der Ergebnispräsentation des „untrennbar miteinander verbundenen 5-Punkte- Gesamtpakets“ wurde das Verfahren seitens der Fraport und der Lufthansa durch die Verlautbarung konterkariert, „**ein Nachtflugverbot sei nicht realistisch!**“

Die Klageabsicht der Luftverkehrswirtschaft gegen ein Nachtflugverbot zeigt deutlich, dass die Lärmverursacher überhaupt nicht daran denken, eine ohnehin völlig unzureichende Nachtruhe einzuhalten. Im vorliegenden Bauantrag wird nun die gänzlich unzureichende „6-Stunden-Mediationsnacht“ von Fraport begrifflich aufgeweicht und umdefiniert.

Auch im ROV nahm die hessische Landesregierung auf das RP Darmstadt in unzulässiger Weise Einfluss, in dem sie die Ziele des Regionalplans kurzer Hand änderte und bestehende Gesetze dem obigen Planungsvorhaben anpasste. - Im gleichen Atemzug, in dem der Umweltrat der Bundesregierung in seinem Sondergutachten v. 13. Juni 2002 den Raubbau an Naturflächen in Deutschland beklagt, beschließt die hessische Landesregierung ein Gesetz, dass den Bannwaldschutz in der verkehrsbelastetsten Region Deutschlands aufhebt, so dass Verbandsklagen der Naturschützer unmöglich werden und so das Wenige an verbliebener intakter Natur in dieser Region und damit auch die vielen Betroffenen auf der Strecke bleiben.

Die Regierungsmitglieder werden durch engste Kontakte mit der Luftverkehrswirtschaft pro Luftverkehr und gegen Grundrechte der Bürger beeinflusst.

Was soll ich z.B. von einem Amtseid der Oberbürgermeisterin Frankfurts halten, wenn sie den Bürgern, die diesen Ausbau nicht mehr befürworten können, zuruft: „*Sie haben die demokratische Freiheit, von hier wegzuziehen?*“

Und was soll ich von dem Demokratie- und Rechtsverständnis eines Ministerpräsidenten halten, der uns in seinem Schreiben

- *die sogenannte Mediation als „innovativen Weg“ und „Fortentwicklung demokratischer Kultur“ vorstellt,*
- *eine „ergebnisoffene Verfahrensautonomie“ und „strikte Neutralität“ verspricht*

aber lange **vor Beendigung der Mediation** bei einem Treffen der Wirtschaftsinitiative Rhein-Main und einem Fest der Dt. Lufthansa öffentlich erklärt:

- *er unterstütze den Ausbau voll und sähe keine Alternative zur Nordbahn?.*

Beide, Flughafenbetreiber und staatliche Kapitaleigentümer, verfügen über einen großen finanziellen Spielraum und erkaufen sich mit massiven PR-Maßnahmen **wesentlichen** Einfluss auf Medien und die öffentliche Meinung. Als direkt Betroffene kann ich dagegen mein berechtigtes Anliegen nicht in dieser Form in der Öffentlichkeit vertreten. Und dass dieser Erörterungstermin für ein Thema, das die ganze Region unmittelbar betrifft, nicht öffentlich und auch nur nach undefinierten Ermessensspielräumen für Pressevertreter zugänglich ist, kann mich nicht hoffnungsvoller stimmen, evtl. doch noch gehört zu werden.

Dieses Ausbauprojekt auf dem Rücken der Betroffenen macht das fatale Ungleichgewicht im demokratischen Kräftespiel offensichtlich. Hiermit bin ich nicht einverstanden.

In dieser fatalen Konstellation frage ich:

Wo bleibt die überfällige Entlastung unserer Region und Einflussnahme des Bundesministerium für Verkehr (BMV) auf die hessische Landesregierung, die das verantwortungslose Vorhaben in unzulässiger Weise protegert??

Per Staatsvertrag vom 18.10.2001 setzte das BMV gegenüber der Schweiz für den Süden Baden-Württembergs eine Entlastung der dortigen Bürger mit der Rückführung von 154.000 auf weniger als 100.000 Flugbewegungen p.a. ein Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr sowie Wochenend- und Feiertagsbeschränkungen und auch Abflughöhen von 3.000 m N.N. durch.

Diese löbliche Aktivität des BMV für eine verantwortungsvolle Lärminderung zum Schutze der Bevölkerung **dort, im Süden Baden-Württembergs**, steht im krassen Gegensatz zur verantwortungslosen Heraushalte- und Duldungstaktik des BMV hinsichtlich der vergleichsweise schon heute beispiellosen Lärm- und Schadstoffbelastung der Bevölkerung **hier, um den Frankfurter Flughafen** und den dreisten Planungsanträgen der Fraport, die kein Maß und Ziel mehr kennt.

Die Ungleichbehandlung bei der in Frankfurt gegebenen Belastungssituation, wo für den Ausbau weder Bedarf noch Planfeststellungsrechtfertigung bestehen, verletzt den Gleichheitsgrundsatz nach Art. 3 GG.

Ich beantrage deshalb im Sinne des genannten Staatsvertrages mit der Schweiz

- *die Einhaltung der nächtlichen Ruhe zwischen 22 und 6 Uhr am Flughafen Ffm..*
- *die Rückführung der Anzahl der Flugbewegungen auf die damals festgelegten Eckwerte von 70 Slot. (kein Ausbau!)*
- *die Verlegung der Hubs während der Tagesrandzeiten, in denen ein erhöhtes Ruhebedürfnis besteht.*
- *Höhere Abflughöhen = z.B. durch das Steilstartverfahren*

Für Deutschland hat sich das BMV in Berlin gem. seinen Schreiben an mich, gesamtplanerische Enthaltbarkeit auferlegt, trägt für Planungsfehler folglich keine Verantwortung und verweist auf unser föderales System und die hessische Landesregierung.

Wie wird nun das Regierungspräsidium Darmstadt den Ausbauirrsinn an dem für das bloße quantitative Wachstum von Umsteiger- und Cargo-Luftverkehr ungeeigneten Standort rechtfertigen?

Der Frankfurter Flughafen mit seinen weit über die seinerzeitig geplanten Eckwerte des PFV von 1971 gewachsenen Flugbewegungen verursacht immer unerträglichere Lärm-, Verkehrs- und Schadstoffbelastungen in der gesamten Region. Es bedarf keiner Gutachten von Sachverständigen, um das zu wissen.

Unmittelbar nach der unverförmten ultimativen Ausbauforderung durch den DLH-Chef Jürgen Weber hatte Fraport-Chef Dr. Wilhelm Bender eigene Zweifel hinsichtlich der Durchsetzbarkeit dieser Forderung geäußert, nachdem zuvor von ihm die allseits bekannte und unveränderte Standortproblematik wie folgt definiert wurde:

„Der Frankfurter Flughafen hat den großen Vorteil der unmittelbaren Stadtnähe, er hat zugleich den Nachteil der flächenmäßigen Einengung und Begrenzung in einem dicht besiedelten Raum, wo die Nachbargemeinden bis an den Zaun heranreichen.“

Dies drückte auch der damalige FAG-Vorstandsbeauftragte für externe Kontakte, Herbert Becker, in einer Bürgerversammlung am 14. Juli 1998 wie folgt aus (Zitat wörtlich):

*Meine Damen und Herren,
ich möchte zur Einstimmung ein paar wenige Luftaufnahmen zeigen, aus denen hervorgeht, wie im Ballungsraum Rhein-Main dieser Flughafen Frankfurt angesiedelt ist. – Eine Satellitenaufnahme aus großer Höhe – Wenn ich Ihnen die tatsächliche Betriebsfläche zeige mit dem Hinweis, dass wir am Flughafen Frankfurt einen der bedeutendsten Weltflughäfen organisieren auf einer kleinstdenkbaren Fläche von nur 19 Quadratkilometern - **Und genau da beginnen unsere Probleme!** Die große europäische Konkurrenz aber auch die Flughäfen in den Vereinigten Staaten, den Kollegen stehen sehr viel größere Gebiete für die Abwicklung von Luftverkehr zur Verfügung. **Wir haben den Vorteil vor den Toren der Stadt zu liegen und den Nachteil, dass wir mitten im Ballungsgebiet liegen....***

Diese Bestandsaufnahme durch Vertreter der Fraport selbst war und bleibt richtig! Auch das Regierungspräsidium kann nun die Lage nicht anders darstellen und durch Vortäuschung „öffentlichen Interesses“ den von vornherein falschen Ansatz zum unbestreitbaren Schaden der Region durchsetzen wollen.

Es ist vom Grundsatz her falsch, eine Landebahn im Kelsterbacher Wald und damit das Hineinwachsen eines riesigen Luftverkehrsdrehkreuzes in unsere Stadt hinein zu planen. Die zuvor vom Flughafenbetreiber selbst definierte Ausgangslage impliziert das genaue Gegenteil dessen, was nun im Bauantrag der FRAPORT beabsichtigt ist und so von Ihnen nicht beschlossen werden darf.

FRAPORT ist heute zudem trotz der zu stadtnahen Lage der kontinentaleuropäisch größte Flughafen mit bereits über 50% Umsteiger- und forciertem Frachtverkehr. Der Betreiber verlangt erneut, ermutigt durch die beispiellose Willfährigkeit der hessischen Landespolitiker, einen Ausbau für eine gewaltige Kapazitätsreserve für weiteren Umsteiger- und Frachtverkehr.

In Hessen leben noch nicht einmal 8% der 82 Mio. Einwohner Deutschlands. An dem beschriebenen Citystandort mitten im Ballungsraum werden aber bereits heute *ohne Ausbau über 40%* des gesamtdeutschen Luftverkehrs abgewickelt. Seiner Funktion als bedeutende Drehscheibe wird Fraport natürlich auch ohne Ausbau gerecht. Ein weiterer Verkehrsbedarf von 50% fast ausschließlich für Umsteigerverkehr besteht in der Rhein-Main-Region längst nicht mehr. Die Planung über das bestehende schon jetzt überdimensionierte System hinaus ist unzulässig, liegt nicht im angeblichen Allgemeininteresse und überschreitet an diesem überlasteten Standort jede Zumutbarkeitsgrenze!

Ohne Zweifel nützt der geplante Super-HUB den Rationalisierungsvorstellungen und Hoffnungen auf Gewinnmaximierung für die Aktionäre von Fraport und DLH. Er wird aber der Region in Anbetracht der völligen Verkehrsüberbürdung mit allen damit verbundenen ökonomischen und ökologischen Nachteilen massiv schaden.

Das von der hessischen Regierung immer wieder beschworene öffentliche Interesse am Gigantismus eines einzigen Wirtschaftszweiges, des Luftverkehrs, am dafür vergleichbar kleinsten „Metropölchen“ der Welt besteht nicht. Die weitere Aufblähung am falschen Standort ist dagegen - neben der Unzumutbarkeit für die Betroffenen – zudem mit allergrößten wirtschaftlichen und sicherheitsrelevanten Risiken behaftet.

Es ist nicht lange her, dass von vielen die Überzeugung geäußert wurde, Stillstand sei Rückschritt. Diese Meinung konnte ich aus eigener Praxis im Kleinen nie teilen. Inzwischen hat sich in der freien Wirtschaft auch bei den Großen herumgesprochen, dass Zurückhaltung und das Offenhalten von Schrumpfungsprozessen eine wichtige Alternative für Risikominderung darstellt. Ein überdimensionierter, aufgeblähter Flughafen, der nur auf quantitatives Wachstum setzt, hat diese Chance des Gesundschrumpfens nicht. Bei drohender Bruchlandung kann er aus seiner Struktur heraus nicht mehr zurück. Leider ist dies dann nicht nur zum Schaden der Aktionäre sondern zu unserer aller **weiterem** Schaden.

Trügen Herr Koch und sein Verkehrsminister die persönliche Verantwortung eines Unternehmers, die finanzielle Haftung eingeschlossen, würden sie über den Unsinn einer so riskanten Aufblähung in Anbetracht aller Folgen und der doch zweifelhaften Nachhaltigkeit dieses Aktionismus sowie der finanziellen Belastungen, einschließlich der heute noch nicht quantifizierbaren Schadensersatzforderungen der Betroffenen, die unausweichlich sind, schnell zum vernünftigen und menschlicheren Maß zurückfinden.

Unter Fachleuten herrscht übrigens gem. einem Papier der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) Einigkeit darüber, dass sich der Verkehrsbedarfswert eines Flughafens im Wesentlichen nach seinem Einzugs- und Quellgebiet zu richten hat.

In der lt. Bundesumweltamt extrem verkehrsbelasteten Region Deutschlands kann es deshalb nur noch darum gehen, eine nachhaltige ökonomische und ökologische Schadensbegrenzung durch Verkehrsberuhigung und Lärm- und Schadstoffminderung anzustreben.

Hierfür besteht tatsächlich akutes öffentliches Interesse und Sie, meine Damen und Herren vom RP Darmstadt, sollten Ihre Verantwortung gegenüber den Betroffenen aber auch hinsichtlich der begrenzten Ressource „Natur“ in diesem strapazierten Ballungsraum nicht auf die leichte Schulter nehmen.

Die vorliegende Ausbauplanung widerspricht einsichtigerweise einer ökonomisch und ökologisch sinnvollen Flughafenstruktur im Rahmen eines unerlässlichen Gesamtverkehrswegeplans in unserem dezentral organisierten Deutschland mit seiner polyzentrischen Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur und seinen vielen großen Ballungsgebieten. Von einem öffentlichen Interesse für eine überdimensionierte Konzentrierung des Luftverkehrs an diesem falschen Standort kann das hessische Regierungspräsidium deshalb nicht ernsthaft ausgehen wollen.

Die hessische Landesregierung und Fraport negieren bisher die klaren Fakten der Standort-situation ohne Rücksicht auf Verluste. Es gibt deshalb auch keine Rechtfertigung dafür, alle früheren politischen Versprechen zu brechen im Sinne „Was kümmert mich mein schläächt Geschwätz von gestern“. So können Sie die grundlegenden Lebens- und Investitionsentscheidungen der Betroffenen nicht einfach abtun.

Durch den vorliegenden Bauantrag der Fraport sollen jetzt die von meinem Mann und mir realisierten Investitionen und Anstrengungen für unsere Alterssicherung zunichte gemacht werden, obwohl wir davon ausgehen mussten, dass die vom Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik vom 23. März 1971 begründete Ausbaubeschränkung des Flughafens für die Zukunft Geltung hat: *Zitat:*

„...In der Richtung einer dritten Parallelbahn mit dem notwendigen Abstand würden in der unmittelbaren Nähe des Flughafens dichtbesiedelte Gebiete liegen. Die Bevölkerung dieser Gebiete wäre erheblichen Lärmbelastigungen durch an – und abfliegende Flugzeuge ausgesetzt.....

.....Die Befürchtungen, dass später eine weitere Start- oder Landebahn – etwa parallel zur Bahn 18 West – errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt.“

Mit einem Beschluss im Sinne des Antragstellers, der einem enteignungsgleichen Eingriff entspricht, würden Sie mir und meinen Nachkommen alle ökonomischen und ökologischen Schäden jetzt und für alle Zukunft aufbürden und Lebens-, Natur- und Erholungsräume und auch unersetzliche intakte städtische Infrastruktur zerstören.

Der Argumentations-Notstand der Fraport, die beschriebene Problematik und die Unrechtslage erklärt den Umfang des 60 Ordner starken Bauantrags. Das viele Papier, die vielen einseitig beeinflussten Gutachten können über die Unzumutbarkeit und Fehleinschätzung des Vertretbaren nicht hinwegtäuschen.

Ich beantrage, den Antrag aus Gründen der Unverträglichkeit am beschriebenen Standort abzuweisen und endlich Alternativen, z.B. den Flughafen München-Erdinger Moos, dem Secondary Hub der Lufthansa, die hierfür vorgedacht hat, für die Umsteiger- und Drehkreuzfunktion zu prüfen.

Mit der beantragten Nordbahn soll erstmalig der Süden unserer Stadt unter eine niedrige, nicht verlegbare Anflugschneise gelegt werden. Das Parallelbahnsystem im Süden ergibt zwangsläufig den direkten niedrigen Landeanflug über ausgedehnte Großstadtgebiete Offenbachs und Frankfurts und weiteren Städten und Gemeinden westlich und östlich des Flughafens. Auch das ist vom Grundsatz her falsch. Diese Anflugschneise gefährdet die meisten Menschen.

Die Planung widerspricht deshalb dem Sicherheitsgrundsatz der DFS, möglichst über nicht bzw. dünn besiedeltes Gebiet zu fliegen, wobei Start und Landungen mit 70 – 80% die unfallträchtigsten Phasen einer Flugreise sind. Das Absturzrisiko mit in diesen Phasen nachweislich höchster Absturzhäufigkeit wird über unseren Häusern so nicht vermieden sondern von Fraport geradezu herausgefordert.

Hinzukommt, dass diese Bahn eine höhere Kapazität als eine der sich betriebstechnisch gegenseitig behindernden südlichen Parallelbahnen haben würde. Mit zunehmender Verdichtung des Flugverkehrs erhöht sich auch das Gefahrenpotential durch menschliches und technisches Versagen. Je wichtiger und größer ein Flughafen ist, umso fataler sind auch Folgen eines Terroranschlags, der wachsenden Bedrohung in unserer Zeit.

Ich fühle mich von niedrig fliegenden Maschinen unmittelbar bedroht. Statistische Bagatellisierungen und Wunschdenken basierend auf den Rechenkünsten des Flughafenbetreibers und seiner Gutachter, die zu unterschiedlichsten Ergebnissen kommen, ändern daran nichts.

Bei dieser Neuplanung am auch deshalb ungeeigneten Standort kann dem Unfallrisiko bei zunehmender Luftverkehrsdichte mit massiv steigender Anzahl von An- und Abflügen im immer dichterem Abfolge und dem damit progressiv steigenden Havariepotential nicht wirksam vorgebeugt werden.

Es ist doch selbstverständlich, dass die Sicherheit der Menschen, denen Fraport die Bedrohung durch direktes niedriges Überfliegen Tag für Tag und Nacht für Nacht zumuten will, absoluten Vorrang behalten muss.

Neben der direkten Gefährdung, Verlärmung und Luftverschmutzung würde der Ausbau auch zum weiteren extremen Anwachsen des durch den Flughafen induzierten Personen- und Warenverkehrs auf den längst überlasteten Straßen im Rhein-Main-Gebiet führen. Das Vorhaben würde die Region in beispielloser Weise überfordern und führt zur Verletzung aller UVP-Schutzgüter. Das ist dem RP Darmstadt im ROV wohl entgangen.

Ich kann deshalb hier leider auch nicht darauf verzichten, die falschen Bedarfsangaben der Fraport AG zur Vermeidung einer realistischen Umweltverträglichkeitsprüfung erneut in Erinnerung zu rufen.

Die beantragten Eckwerte von 657.000 Flugbewegungen als Planungsziel sind schlicht falsch. Sie sind zudem betriebswirtschaftlich völlig realitätsfern. Wegen dieser heruntergerechneten Kapazitätserweiterung von max. 657.000 würde eine so gigantische finanzielle Investition

überhaupt nicht in Erwägung gezogen, zumal die Kapazitätsreserven im bisherigen System mit fast 500.000 Flugbewegungen noch keinesfalls ausgeschöpft sind.

Die liegen meines Wissens etwa bei 550.000 Flugbewegungen = 96 Slots p.Stunde. Bei der beantragten 50%igen Kapazitätssteigerung durch die neue Landebahn sind das folglich nach Adam Riese nicht 657.000 sondern 825.000 Flugbewegungen p.a.; - Ja selbst wenn man nur von heutigen ca. 480.000 Flugbewegungen ausginge, wären es immerhin 720.000 Flugbewegungen, die beantragt sind und die dem ROV und der Verträglichkeitsprüfung dennoch nicht zu Grunde lagen. Das ganze hat irgendwie Methode, der Antrag ist dadurch aber nicht wirklich auf 657.000 Bewegungen begrenzt.

Hierzu erhielt ich eine Antwort des BMV vom 11.Nov.2003 auf mein Schreiben v. 21.2.2002, in der man sich dankenswerterweise nach immerhin 20 Monaten Bearbeitungszeit nicht mehr, wie noch am 6.8.1997, auf den Standpunkt stellt „aufgrund der räumlichen Distanz sei eine fachliche Bewertung durch das BMV nicht möglich“

Ich zitiere aus erwähntem BMV-Schreiben v. 11.Nov. 2003 zum Thema „Planungsziel“ zum ROV durch das RP Darmstadt :

„...Gegenstand dieses Verfahrens war die von der Fraport AG beabsichtigte Erweiterung des Flughafens zur Erhöhung der Kapazität auf einen Koordinierungseckwert von 120 Flugbewegungen pro Stunde und 656.000 Flugbewegungen pro Jahr.-

Die Beurteilung ist für zwei Varianten positiv. Hiervon ist eine Variante nach dem Ergebnis der Raumverträglichkeitsprüfung als vorrangig eingestuft worden.

*Jetzt kommt's : **Sofern die weitere Realisierung dieser Vorzugsvariante mit geänderten Planungsabsichten hinsichtlich der Zahl der Flugbewegungen pro Stunde und pro Jahr weiterverfolgt würde, wäre das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens hinfällig und ein neues Verfahren unter geänderten Planungsbedingungen erforderlich.***

Gedacht ist in Wirklichkeit wie sich aus der 50%igen Steigerung rechnerisch wie dargelegt ergibt, eine wesentlich höhere Kapazität als 657.000 Flugbewegungen p.a. nämlich 900.000 und mehr. Die tatsächliche Kapazität lässt die Fraport AG wie beim PfV 1971 im Dunklen, um für die unverträglichen Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Betroffenen und die hier geschundene Natur einer sachgerechten Verträglichkeitsprüfung zu entgehen. Diese Rechnung ist für Fraport im ROV bereits aufgegangen. Wirtschaftlich ist klar: Dem Flughafeneigner und Luftverkehrswirtschaft geht es darum, heute Kapazitätspotentiale aufzubauen, die eine Erweiterung massiv über das heute zugegebene Kapazitätsziel wie beim PfV 1971 hinaus sichern.

Das Regierungspräsidium darf solchen **offenkundigen Täuschungsmanövern** nicht weiterhin Vorschub leisten und ist in Anbetracht der gegebenen Verkehrsüberlastung der Region verpflichtet, die effektive Nutzungs- und Belastungskapazität im Abwägungsverfahren im Interesse des Ganzen zu prüfen.

Nach den gemachten Erfahrungen mit dem PF-Beschluss von 1971 besteht für die Planung mit dem nur noch quantitativen Wachstum des Transitverkehrs keine Akzeptanz mehr, jeglicher Vertrauensvorschuss ist aufgebraucht: Die irreführenden Planungsunterlagen und der ganze Verfahrensablauf rufen bei mir und allen, die sich kritisch mit dem Ansinnen der Fraport auseinander setzen, nur ein grenzenloses Misstrauen hervor.

Ich erneuere meinen Antrag, die Planungen der Fraport AG abzulehnen bzw. das Verfahren neu zu eröffnen und im ROV die UVP der tatsächlichen technischen Kapazität entsprechend durchzuführen, was zur Ablehnung der Planung führen muss.

Die schriftliche und mündliche Befürwortung des Flughafenausbaus durch fast alle politisch Verantwortlichen auf Stadt-, Landes- und Bundesebene wird einheitlich auf alle meine vielen Schreiben seit 1998 hin, kurz so begründet:

**Wohl und Wehe der Wirtschaftskraft und der Arbeitsplätze der Region
oder gar ganz Deutschlands hänge von der Kapazitätserweiterung
des Frankfurter Flughafens ab.**

Der geschilderten komplexen Problematik dieser Fehlplanung wird das mit Sicherheit nicht gerecht. Gewichtigere und fundiertere Argumente der Politiker sind mir nicht bekannt.

Zur Frage der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und zur Arbeitsplatzdiskussion werden beim Erörterungstermin berufenere Leute als ich noch ausführlich Stellung nehmen. Hier möchte ich z.B. auf die Einwendungen von Herrn Bernd Hausmann verweisen, der als Volkswirt seit über 30 Jahren bei der Stadt Frankfurt die Daten zur Arbeitsplatzentwicklung in und um Frankfurt genauestens erfasst und analysiert und den Prognosen des Flughafenbetreibers empirisch überprüfte Entwicklungen entgegenhalten kann, die keinesfalls zu dem Arbeitsplatz-Prognose-Optimismus Anlass geben, der den Ausbau und seine fatalen Folgen für uns Betroffene sanktionieren soll..

Lassen Sie mich dazu zum Schluss meiner Einwendungen aus persönlicher kaufmännischer Erfahrung zu den Fraport-PR-Wortschöpfungen **Jobmaschine - Beschäftigungsmotor - Wachstums- und Wohlstandsmotor** oder gar **Hoffnungsträger** nur noch sagen:

- Arbeitsplätze müssen sich lohnen, damit sie bezahlt werden können;
- Arbeitsplätze sind der größte Kostenfaktor insbesondere eines Dienstleistungsunternehmens.
- Aktienwerte steigen wenn Personal abgebaut und Kosten vermindert werden
- Arbeitsplätze sind mitnichten ein Unternehmensziel, für das aber von Fraport ganz unüblich und marktschreierisch geworben wird.

Mit der Arbeitsplatzlüge, mit der Fraport mit größtem finanziellen Aufwand hausieren geht, so auch z.B. die Anbieterung bei der breiten Bevölkerung durch Fraport-Logos auf den Fußballerhemden usw. usw., hat nur das Ziel, sich Akzeptanz zu verschaffen. Es hat nichts mit Produktwerbung eines Wirtschaftsunternehmens zur Umsatzsteigerung zu tun. Kein Unternehmen in der freien Wirtschaft wirbt mit der Schaffung von Arbeitsplätzen, schon gar nicht mit windigen Arbeitsplatzprognosen, für die man auch noch Unsummen ausgeben muss. Fraport jedoch hat dieses Vorgehen bitter nötig, weil ihr für die beantragte Fehlplanung außer eigennütigen Expansionswünschen zu Lasten von Mensch und Natur an diesem falschen Standort keine Argumente zur Verfügung stehen.

Der forcierte Luftverkehr in Frankfurt ist ein gewichtiges Vehikel für Arbeitsplatzexport, nicht nur beim Tourismus mittels des zudem noch hochsubventionierten Irrsinns der Vielfliegerei. Mittelständische Unternehmen, z.B. unser Verarbeitungsbetrieb mit ehemaligem Sitz in Offenbach, konnte die Arbeitsplätze wegen der immer leichteren und schnelleren Einfuhr aus Billiglohnländern nach langjährigem Bestehen unserer Firma nicht mehr erhalten. Es ist durch empirische Untersuchungen nachgewiesen, dass sich gerade in der Nähe von Flughäfen diese von uns persönlich erfahrene Problematik zeigt.

Prof. Kurt Biedenkopf hat in einem Referat über die Konsequenzen begrenzter Ressourcen z.B. des Erdöls aber auch der gerade in unserem Ballungsraum endlichen Ressource „Natur“ die von mir während dieser exzessiven Ausbauplanung festgestellte Unfähigkeit der Politiker beklagt, die sich auch nach seiner Auffassung nicht gründlich und analytisch mit den komplexen Zusammenhängen befassen. So bleibt das Interesse an der notwendigen Umweltverträglichkeit – wie beim hier erörterten Vorhaben – nur ein Lippenbekenntnis.

Es ist jedoch die Aufgabe des RP Darmstadt eine gerechte und verträgliche Abwägung herbeizuführen, was – wie uns versprochen wurde- am City-Flughafen Frankfurt nur heißen kann:

kein Baum darf mehr fallen!
kein weiterer Ausbau!