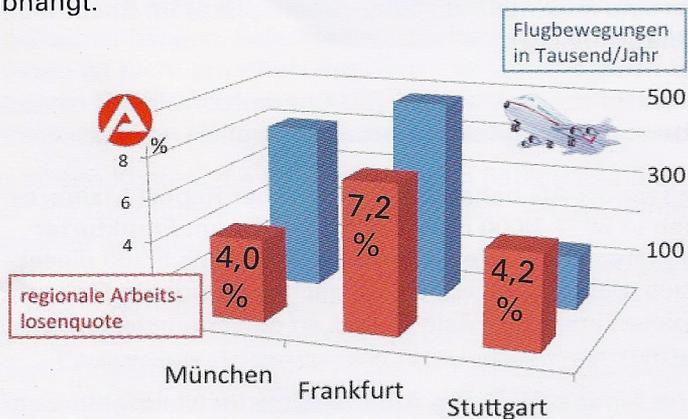


Viel Lärm um nichts

Die Luftfahrtindustrie beschwört gebetsmühlenartig die Wichtigkeit des Flughafenausbaus für die Wirtschaft und die Arbeitsplätze in der Region. Ein regionalverträglicher Flughafen kann zum wirtschaftlichen Erfolg beitragen, dagegen bringt ausufernder Ausbau keine wirtschaftlichen Vorteile. Betrachtet man drei Wirtschaftszentren Deutschlands, so fällt auf, dass die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Region nicht von der Größe des Flughafens abhängt.



Frankfurt hat den größten Flughafen aber die höchste Arbeitslosigkeit der drei Städte. München ist der Spitzenreiter der deutschen Wirtschaftstandorte, hat einen kleineren Flughafen und die Bürger haben sich gegen die Erweiterung des Flughafens ausgesprochen!

Man hat verstanden, dass sich Wirtschaftskraft nicht mit unbegrenztem Flughafenausbau kaufen lässt!



Der Flughafen ist Herzmuskel und Jobmotor der Region.

FRAPORT
ARGUMENTE
RICHTIG
FALSCH
GELOGEN

Fakten und Lügen zum Flughafen Frankfurt

Das Rhein-Main-Gebiet hat ca. 5,7 Millionen Einwohner und bietet den dort lebenden Menschen ca. 2,9 Millionen Arbeitsplätze. (www.frankfurt.de)

Auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens gibt es nach Angaben von Fraport 75.000 Arbeitsplätze.

Das bedeutet, dass ca. 2,5% aller Arbeitsplätze des Rhein-Main-Gebiets am Frankfurter Flughafen angesiedelt sind, wobei viele Unternehmen mit dem Airport-Business nichts zu tun haben (z.B. Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG: 2000 Mitarbeiter; DELL Computers: 600 Arbeitnehmer).

Der Anteil der Luftfracht am Gesamtfrachtaufkommen in Deutschland (LKW, Schiff, Bahn, Flugzeug etc.) beträgt in Bezug auf die Gütermenge 0,1 %. (Statistisches Jahrbuch 2012)
Der Luftfrachtumschlag am Frankfurter Flughafen beträgt daher etwa 0,04% des Gesamtfrachtaufkommens in Deutschland.

Fazit: Die Bedeutung des Frankfurter Flughafens für die Rhein-Main-Region und die Bedeutung der Luftfrachtsparte insgesamt wird in der Öffentlichkeit vollkommen überzogen dargestellt.

Bedarfsprognose der Fraport AG in 2006 für 2020: 700.000 Starts und Landungen. (FAZ 22.5.2006)

Fraport-Chef Schulte: Die Prognose wird nie und nimmer erreicht werden. (FAZ 7.9.2012).

Aktuelle Zahlen: 482.000 Flugbewegungen in 2012 vs. 492.500 in 2005 (www.fraport.de); **Tendenz weiter fallend: - 10,2% im Dezember 2012 und - 6,8% im Januar 2013 (niedrigster Januarwert seit 2000), jeweils gegenüber dem Vorjahresmonat.**

JOBMOTOR der Region?

Arbeitsplatzprognosen des Landes Hessen und der Fraport AG zum Flughafen ausbau:

Beginn der Mediation:	250.000 neue Arbeitsplätze
Spätere Mediationsphase:	100.000 neue Arbeitsplätze
Planfeststellungsbeschluss:	40.000 neue Arbeitsplätze
Vor Eröffnung der Landebahn:	25.000 neue Arbeitsplätze
Aktueller Stand:	unter 1.000 neue Arbeitsplätze

(vorwiegend im Einzelhandel und Gastronomiebereich)
Dies sind maximal 0,05% der Arbeitsplätze im Rhein-Main-Gebiet.

Vorwurf Prof. Dr. Thießen (TU Chemnitz): Arbeitsplatzprognosen waren manipuliert. (FR 5.2.13)

Die Fraport AG behauptete gegenüber Report Mainz, es seien in 2011 7.000 neue Arbeitsplätze am Frankfurter Flughafen geschaffen worden. Mindestens 5.300 dieser Arbeitsplätze sind jedoch lediglich von anderen Gewerbegebieten im Rhein-Main-Gebiet an den Flughafen verlagert worden. (Report Mainz vom 14.2.2012 „Jobwunder Flughafen ausbau“)

Fazit: Für wenige neue Arbeitsplätze im Niedriglohnsegment wird die gesamte Rhein-Main-Spessart-Region auf einer Fläche von ca. 140 KM x 60 KM verlärmert!

Wie sieht die Realität weiter aus?

Lufthansa wird in Deutschland 2.500 Stellen in der Verwaltung, (FAZ 5.5.2012), 1.000 Stellen im Catering-Bereich, (FAZ 29.5.2012), 650 Arbeitsplätze im Bereich Technik (Handelsblatt 25.1.2013) und 700 Arbeitsplätze im Service-Center streichen (Spiegel 26.10.12); Air Berlin baut 900 Arbeitsplätze ab und kürzt Gehälter. (Spiegel 19.1.2013)

Wertminderungen für fluglärmbelastete Immobilien

Eine Entwicklung, die im ganzen Rhein-Main-Gebiet zu beobachten ist: Der Fluglärm führt zu einem Wertverlust bei Immobilien von bis zu 30 Prozent. So das Fazit einer Studie, die das Darmstädter Rhein-Main-Institut mit der Technischen Universität Chemnitz durchgeführt hat. Hierzu wurden 30 Makler in 20 Kommunen um den Frankfurter Flughafen befragt. (FR-Online 14.Juni 2012)

"Die hohen Kosten für Schallschutzmaßnahmen bleiben am Eigentümer hängen. Selbst in den anerkannten Lärmzonen in Hessen ist nicht ernsthaft mit einem Kostenausgleich für Passiven Schallschutz zu rechnen. Für Mieter ist es sehr problematisch, wenn nicht unmöglich, Schallschutz einzufordern."

Zu diesen Kosten, die Private zu tragen haben, addieren sich die Gesundheitsschäden und Kosten, die der Allgemeinheit aufgebürdet werden:

- Lärmschutzmaßnahmen wie das Paket „Passiver Lärmschutz“ werden überwiegend aus Steuermitteln finanziert
- Die Entwertung von Tourismusgebieten
- Gesundheitsschäden durch Fluglärm (Bundesärztekammer 25.5.2012).
- Gesundheitskosten zur Behandlung von Herz-Kreislaufkrankungen i.H.v. 400 Mio. Euro (Studie Umweltbundesamt)
- Verlust von Lebensqualität, Wandel der sozialen Struktur (Wer es sich leisten kann, zieht weg)

Die mit der Kerosinsteuerbefreiung verbundenen Steuerverluste betragen 2011 allein in Deutschland 7,2 Mrd. Euro! (VCD, Pressemitteilung 31.5.12).

Fazit: Der Betrieb des Frankfurter Flughafens führt zu erheblichen Wertverlusten bei Immobilien, verschlingt öffentliche Gelder und schädigt die Gesundheit der Anwohner!

Dr. Wolfgang Kappus, Unternehmer und ehemaliger Präsident der Industrie und Handelskammer Offenbach zum Flughafenbetreiber Fraport am 12.08.01:

„Fraport ist im Gegensatz zu dem Eindruck, den er erwecken will, kein Mäzen und kein Wohltäter der Region, der wie eine gute Fee Arbeitsplätze und Verkehrskomfort stiftet. Fraport ist ein mächtiges Wirtschaftsunternehmen, das sich mit Hilfe seiner monopolistischen Marktposition und seiner speziellen Eigentumsverhältnisse (...) über das Interesse der Allgemeinheit oder zumindest beachtlicher Minderheiten hinwegsetzt und zwar aus egoistischen und individualwirtschaftlichen Gründen“.

Fazit: Kein wirtschaftliches Interesse einzelner Unternehmen rechtfertigt die komplette Verlärmung der Rhein-Main-Spessart-Region und die Schädigung der dort lebenden Menschen. Keines der von der hessischen Landesregierung und der Luftverkehrswirtschaft für den Flughafenausbau angeführten Argumente kann über die Tatsache hinwegtäuschen, dass der Frankfurter Flughafen aufgrund seiner Lage im Zentrum eines der am dichtesten besiedelten Gebiete Deutschlands einfach nicht als internationales Luftverkehrsdrehkreuz geeignet ist.



Was wir tun können

Laut Fraport muss der Flughafen als Herzmuskel der Region ständig wachsen, um den Wirtschaftsstandort Rhein-Main zu sichern. Um im Bild zu bleiben: Ein ständig und unkontrolliert wachsender Herzmuskel führt im schlimmsten Fall zum Tod des Patienten.

Es ist nicht hinnehmbar, dass die wirtschaftlichen Interessen weniger Unternehmen über die Gesundheit der betroffenen Menschen gestellt werden.

Kommen Sie zu den Montagsdemonstrationen an den Frankfurter Flughafen, 18.00 Uhr, Terminal 1, Halle A

- Unterstützen Sie die Bürgerinitiativen und werden Mitglied
- Sprechen Sie mit Politikern über Ihre Ängste und Sorgen wegen des Fluglärms
- Beschweren Sie sich im Internet beim Deutschen Fluglärmdienst (www.dfld.de)
- Nutzen Sie die kostenlose FRAPORT Beschwerde-Hotline

0800-23 45 67 9

Engagieren Sie sich für unsere Gesundheit und fordern:

- Ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr
- Die Begrenzung des Flugverkehrs und Fluglärms
- Die Schließung der Landebahn Nordwest

Informieren Sie sich: www.fluglaerm-mainz.info
www.lebenswertesmainz.de
www.dfld.de
www.bbi.de

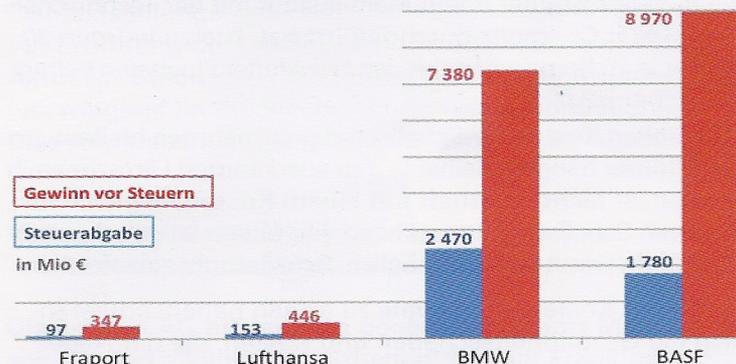


V.i.S.d.P. Initiative gegen Fluglärm Mainz e.V.

Steuerquelle Flughafen

Steuerabgaben & Konzernergebnisse großer deutscher Unternehmen im Vergleich mit Fraport und Lufthansa

(Geschäftsberichte Fraport und Lufthansa 2011, Geschäftsberichte BMW Group und BASF 2011)



Paket „Passiver Lärmschutz“

Das Paket unter Führung des Landes Hessen hat ein Volumen von 335 Mio. Euro. Von den Kosten trägt der Steuerzahler 75%, Fraport als Verursacher aber nur 25%.

Der Steuerzahler bezahlt den Löwenanteil von 250 Mio. Euro.

Casa-Programm/Regionalfonds

335 Mio € für Lärmschutz

(Hessischer Landtag, 02.05.2012)

