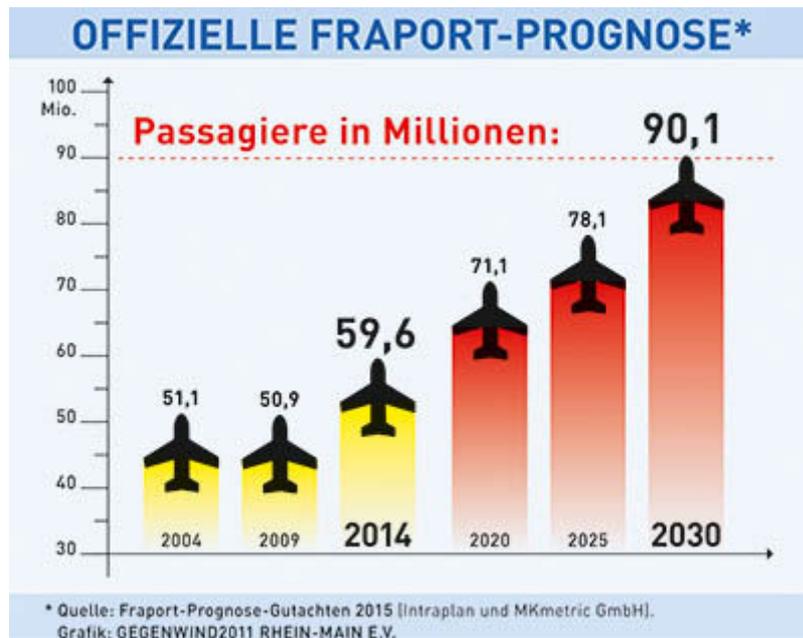


Augen zu und durch: Terminal 3 wird gebaut

Seit Mitte April ist es amtlich: Terminal 3 am Frankfurter Flughafen wird gebaut. Die Entscheidung war von denjenigen, die sich mit Fluglärm und dem Ausbau des Frankfurter Flughafens beschäftigen, erwartet worden. Wer auch sollte der Fluglärmlobby entschieden entgegentreten?



Terminal 3 (T3) wird gebaut obwohl sich die Prognosen des Planfeststellungsbeschlusses zur neuen Nord-West-Bahn bezüglich der voraussichtlichen Passagierentwicklung, nicht bewahrheitet haben. Der hessische Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir hatte mittels Gegengutachten die Wirtschaftlichkeit des geplanten Terminals überprüfen lassen und schlug als Ergebnis vor, den Bau von T3 zu den Akten zu legen und stattdessen Terminal 1 zu erweitern. Aber der grüne Wirtschaftsminister konnte sich nicht durchsetzen.

Der Fraport Aufsichtsrat kam laut Presseberichten nach sorgfältiger Prüfung des Gegengutachtens zu dem Ergebnis, die bereits jetzt spürbaren Kapazitätsengpässe könnten so nicht behoben werden. Das Unternehmen, das mehrheitlich den deutschen Steuerzahlern gehört, will bis zu 3 Milliarden Euro investieren, um den Fluggästen am Drehkreuz Frankfurt ein schickes modernes »Abfertigungsambiente« zu bieten. Viele Geschäfte und Restaurants werden die Einkaufslust der Passagiere fördern. Diese Transitreisenden verlassen den Flughafen nicht, brauchen weder Taxi noch Hotelbett – sondern sollen im »Supermarkt Fraport« einkaufen, weil Einzelhandel, Restaurants etc. mittlerweile das meiste Geld bringen. Dieser »Abfertigungskomfort« spielte zuletzt in den Begründungen für den Bau von T3 eine größere Rolle, als die erwarteten Passagierkapazitäten.

Dennoch besteht das Risiko, dass T3 floppt, weil die Passagierzahlen nicht in dem Maße steigen, wie Fraport voraussagt. Dieses finanzielle Risiko trägt der Steuerzahler. Die Fraport AG ist mehrheitlich im Besitz des Landes Hessen (31,35%) und der Stadtwerke Frankfurt (20,02 %), die wiederum eine 100%ige Tochtergesellschaft der Stadt Frankfurt ist.

Neben dem finanziellen Risiko für die Steuerzahler kritisieren Fluglärmgegner, Umweltschützer und Politiker in der Region die zu erwartenden Belastungen von noch mehr Fluglärm. Mehr Passagiere bedeuten mehr startende und landende Flugzeuge. Dem gegenüber steht ein lückenhaftes Notwehr-Instrumentarium für diejenigen, die unter den Folgen dieser Kapazitätserweiterungen nicht nur von Frankfurt Rhein-Main leiden: Nach wie vor gibt es keine bundesweit einheitlichen Regelungen für ein Nachtflugverbot, keine verbindlichen Lärmobergrenzen und keine bundesgesetzlichen Regelungen, um die Rechte von Anwohnern gegenüber den einseitigen wirtschaftlichen Interessen von Flughafenbetreibern zu schützen. Hinzu kommen Befürchtungen, dass mit der Entscheidung für den Bau von T3 bereits die Grundsatzentscheidung für den Bau einer vierten Start-/Landebahn gefallen ist. Sollte T3 nicht, wie zu erwarten ausgelastet sein, muss eine weitere Bahn für mehr Passagiere, für mehr Kunden im T3-Einkaufszentrum und letztlich dafür sorgen, dass die Steuerzahler weniger zur Kasse gebeten werden. Diese Argumentation hat Methode. Sie basiert auf Gutachten.

Die Geschichten um die Gutachten

Als Grundlage für den Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Nord-West-Bahn waren sehr viele Gutachten erforderlich. Zwei dieser Gutachten erwiesen sich nachgewiesenermaßen als falsch: Das Wirbelschleppengutachten der Fraport AG zum Ausbau des Frankfurter Flughafens prog-

nostizierte für die Gemeinde Flörsheim, dass es frühestens in 10 Millionen Jahren zum Auftreten einer potentiell schädigenden Wirbelschlepe kommen könne. Aber bereits neun Tage nach Eröffnung der Landebahn Nordwest, am 30. Oktober 2011, wurden die ersten Ziegel durch eine Wirbelschlepe von einem Flörsheimer Dach gefegt. In dem Gutachten wurden die Landegewichte der Flugzeuge zu niedrig angesetzt. (www.fluglaerm-mainz.de PM 18.7.2013)

Das Gutachten, in dem 2004 die Flugbewegungen prognostiziert wurden, musste 2006 angepasst und auf den Planungshorizont bis 2020 erweitert werden. Vergleicht man diese »Aktualisierungen« mit den tatsächlichen Flugbewegungen der letzten Jahre wird deutlich, dass die prognostizierte Anzahl deutlich hinter den Erwartungen zurück bleibt. (http://www.dfld.de/PFV_Landebahn/PFV-2/Ordner56/014_G8.pdf)

Obwohl eindeutig ist, dass die beiden Gutachten zu falschen Ergebnissen kommen und die Grundvoraussetzungen für die Genehmigung des Planfeststellungsbeschlusses infrage stellen, gilt der Planfeststellungsbeschluss als rechtens. Also ist auch der Bau der Nord-West-Bahn rechtens. Also kann auch jetzt der Bau von T3 rechtlich nicht mehr verhindert werden.

Die Gutachten spielen in solchen Verfahren meist die Schlüsselrolle. Die zu den Prognosen für die Flugbewegungen hat die Intraplan Consult GmbH erstellt. Bis dato sind die Prognosen nicht eingetroffen. Auch die Intraplan-Prognosen, was die Passagierzahlen und die Flugbewegungen für das Planfeststellungsverfahren Bau 3. Startbahn am Münchner Flughafen betrifft, sind viel zu hoch gegriffen.

Man könnte auf die Idee kommen, dass Intraplan kein unabhängiger Gutachter ist. Denn die Fraport AG und andere Flughäfen sind die größten Kunden der Intraplan. Dabei wird Intraplan immer beauftragt, wenn es darum geht, Wachstum zu prognostizieren. Sollte Intraplan einmal kein Wachstum prognostizieren, wäre dies vermutlich der letzte Gutachtensauftrag aus der Branche gewesen.

Allerletzte Hoffnung: Fluglärm macht krank

Den Nachweis, dass Fluglärm krank macht, hat der Mainzer Mediziner Prof. Dr. Thomas Münzel in zwei aufeinanderfolgenden Studien 2013 und 2014 erbracht. In der Fachpresse international gelobt und anerkannt. Nur: ?Wen interessiert das?

Im Juli 2014 stellte Rechtsanwalt Dr. Martin Schröder (München) fest, dass bei der grundlegenden Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 01.06.2007 die Erkenntnis, Fluglärm macht krank, noch nicht zur Verfügung stand. Diesem Erkenntnismangel sowie dem ebenfalls evidenten Einfluss der Luftverkehrslobby sei es zu verdanken, dass die im geltenden Fluglärmgesetz festgeschriebenen Richtwerte für den Fluglärm zu hoch sind.

»Sie sind nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft nicht mehr mit dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) vereinbar«, so Dr. Schröder 2014. Gleichzeitig stellt er fest, dass es Aufgabe der Bürger sei, mit größtmöglichem Nachdruck bei der spätestens im Jahr 2017 anstehenden Evaluation des Fluglärmgesetzes auf eine Änderung der gesetzlichen Fluglärmwerte zu dringen: »So lange das Fluglärmgesetz in seiner heutigen Fassung existiert, gilt es, Argument auf Argument zu setzen, bis die ersten Gerichte und Behörden die gesetzlichen Werte beiseiteschieben und Schutz vor den Gesundheitsgefahren durch Fluglärm gewähren.«

Wie realistisch diese Hoffnung ist, vermag man heute nicht zu sagen. Aber die Hinweise, dass bei der Neufassung des Fluglärmgesetzes 2007, Beschäftigte der Fraport als Leihbeamte an der Abfassung des Gesetzestextes mitwirkten, wecken Befürchtungen. Auch bei der anstehenden Gesetzesanpassung könnten Vertreter dieser Lobby direkt vor Ort das neue Gesetz so schreiben, wie es ihren wirtschaftlichen Interessen entspricht.

Und die Schäden? Wer bezahlt die? Die Bürger. Die bezahlen alles. Sie bezahlen die Volksvertreter, die abnicken, was ihnen vorgesetzt wird. Sie bezahlen die Beamten, die Planfeststellungsbeschlüsse erarbeiten. Sie bezahlen die wirtschaftlichen Folgeschäden dieser Beschlüsse. Sie bezahlen die gesundheitlichen Folgeschäden – und die im schlimmsten Falle gleich doppelt: die Schäden ihrer eigenen Gesundheit und über das Solidarsystem Kranken- und Rentenversicherung das der anderen mit.

SoS

KOMMENTAR

Das Grundübel an der Fraport ist die Vermengung von Politik und Geschäft. Die Mehrheit der Fraport gehört dem Steuerzahler über die Beteiligungen der Stadt Frankfurt und des Landes Hessen. Eine Abwägung un-

terschiedlicher Interessen wie Gesundheit gegen Gewinn findet aber nicht statt, das öffentliche Interesse spielt keine Rolle, es wurde einseitig dem Gewinninteresse geopfert.

Die Aufsichtspflicht von staatlichen Organen gerät ins Abseits, denn welcher Beamte widerspricht seinem obersten Dienstherrn?

Schlimmer noch, der ehemalige Ministerpräsident Koch, im Nebenjob gleichzeitig Aufsichtsratsvorsitzender der Fraport, erteilte Bilfinger den Milliardenauftrag zum Ausbau der Fraport und wechselt anschließend zum Baukonzern. Dort verdient er als Vorstandsvorsitzender in vier Jahren etwa so viel, wie er in 30 Jahren als Ministerpräsident verdient hätte.

Die Demonstrationen gegen den Flughafen fingen an in den 1970er- und -80er Jahren. Man beschimpfte die Demonstranten gegen die Startbahn West und forderte sie auf zum Marsch durch die Institutionen. Man verschwieg allerdings, dass die Fraport die Institutionen längst besetzt hatte, siehe die Abordnung der Fraport-Leihbeamten, die das Fluglärmgesetz so änderten, dass der betroffene Bürger keine Chance zur Gegenwehr hat.

So kann man gegen jede Art von Lärm klagen, vom Kreissägen bis zum Glockengeläut, außer gegen Fluglärm. Wissenschaftliche Einwände, dass Fluglärm krank macht, werden einfach ignoriert. Hamster werden geschützt, Menschen nicht.

Was Terroristen nicht gelingt, schaffen Lobbyisten ganz elegant: Aushöhlung des Grundgesetzes, Erschütterung des Vertrauens in den Staat, Verlust der Glaubwürdigkeit der Politiker.

Da es mit der Ethik und Selbstbeschränkung der Politiker nicht weit her ist, muss dringend ein Gesetz her, das die Nebentätigkeiten von Politikern verbietet, Lobbyisten einschränkt und dem Staat die Tätigkeit als Unternehmen untersagt.

WHO