

Bürger-Aktion Dietzenbach

gegen den **Flughafenausbau**
über seine jetzigen Grenzen hinaus

Warum wir Dietzenbacher uns auch nach dem 'Koch-Rezept' ('Nordwest-Landebahn') weiterhin grundsätzlich gegen eine Erweiterung des Frankfurter Flughafens wehren müssen...



B.A.D.
Bürger-Aktion Dietzenbach
gegen Flughafenausbau

1. ...weil die Nordwest-Landebahn trotz Koch-Votum noch nicht als Ausbauvariante verbindlich entschieden ist, d.h. im weiteren Planungsverfahren doch die Südbahn-Variante/n (einschließlich ATLANTA-Doppelbahn) noch zum Zuge kommen kann.
2. ...weil ein Ausbau durch die Nordwestbahn nur die Vorstufe für den nächsten Erweiterungsschritt wäre: Von den 'Mediatoren' wird mit einem jährlichen Wachstum des Flugverkehrs von 6% gerechnet. Das bedeutet, dass das von der FAG erklärte Ausbau-Ziel von 660.000 Flugbewegungen bereits bis 2007 erreicht wäre. Und was kommt dann? Dann ist die Südbahn dran!
3. ...weil die Nordwestbahn nur eine Landebahn sein würde, d.h. die durch diesen Ausbau erwarteten zusätzlichen 110.000 Landungen führen zu 110.000 zusätzlichen Starts auf dem bisherigen Bahnsystem. Und diese zusätzlichen Starts werden bei Ostwetterlagen auch -wie schon heute- über Dietzenbach geführt.
4. ...weil die mit dem Nordbahn-Bau verbundene Kapazitätserweiterung um 50% auch das Aufkommen an Schadstoff-Emissionen um 50% steigert. Und da diese Emissionen überwiegend beim Start produziert werden und Dietzenbach sowohl bei West- wie Ostwind im Einzugsbereich dieser Starts liegt, wird Dietzenbach durch diese Schadstoffwolken auch zusätzlich belastet.
5. ...weil die Erweiterung des Flughafens auch zu einer zusätzlichen Belastung aller im Einzugsbereich des Flughafens liegenden Gemeinden mit zusätzlichem Fluglärm führt und eine Steigerung der Flugbewegungen um 50% uns Dietzenbacher mit noch mehr Lärm -zumindest bei Ostwetterlagen- belastet.
6. ...weil das Argument 'Arbeitsplatzgewinn' zur Rechtfertigung des Flughafenausbaus inzwischen von Wissenschaftlern, Gewerkschaft und Arbeitsamt zumindest in der veröffentlichten Größenordnung von 57.000 als irreführend entlarvt ist.
7. ...weil die durch einen Flughafenausbau eventuell im Niedriglohnbereich entstehenden Arbeitsplätze lt. Aussagen des Direktors des Frankfurter Arbeitsamtes (Okt.2000) gar nicht aus der Region besetzt werden könnten, d.h. es müssten durch Zuwanderung aus dem Ausland die auch hiermit zusammenhängenden Probleme wie Wohnraumbeschaffung, Kindergarten- und Schulplätze in Kauf genommen werden. Hiervon wäre auch Dietzenbach betroffen.

8. ...weil die mit einer Erweiterung der Flughafenkapazität verbundenen zusätzlichen Belastungen sowohl der Verkehrsinfrastruktur (PKW-Dichte, öffentl. Nahverkehr), der Erholungslandschaft (weitere Waldverluste von ca. 350 ha = ca. 460 Fußballfelder!) und der sonstigen Lebensqualität (Luftverschmutzung, Lärm) zu einer Entwertung der Rhein-Main-Region als Wohn- und Arbeitsgebiet führt. D.h. Firmen und Menschen, die nicht direkt vom Flughafen abhängen, ziehen weg, Arbeitsplätze gehen durch den Ausbau und aufgrund eines Ausbau-Verzichts verloren.
9. ...weil ein Ausbau des Flughafens und die hierdurch bedingte weitere Entwertung der Lebensqualität in der Region auch zu einer materiellen Abwertung der Immobilienvermögen der Bewohner dieser Region führt. Makler schätzen diese Wertverluste auf eine Größenordnung von bis zu 200.000 DM bei Einfamilienhäusern. (Fr 9.12.00 "...Bürger fordern von der FAG Schadenersatz"). Auch in Dietzenbach klagen bereits heute schon Mitbürger über Wertverluste ihrer Grundstücke.
10. ...weil die offiziellen Behauptungen von FAG (FRAPORT) und Lufthansa, ohne einen Ausbau des Flug-Drehkreuzes (Hub) Frankfurt würde der Flughafen Frankfurt seine internationale Wettbewerbsposition einbüßen und die Region wirtschaftlich in die "2. Liga" absteigen, gegen besseres eigenes Wissen allein Zweckpropaganda ist. Hat doch eine "Strategische Arbeitsgemeinschaft aus Dasa, Deutsche Flugsicherung, Lufthansa und FAG" in einem unveröffentlichten Papier dokumentiert, daß "Direktverbindungen in den Bereichen Leisure, Business und Cargo gleichermaßen an Bedeutung gewinnen" werden und dagegen "komplexe Hub & Spoke-Systeme ...ihre Vorteile nicht mehr auspielen können und als 'Dinosaurier' zunehmend aufgegeben werden." (Zukunftsforum Luftverkehr 8/1999).
11. ...weil 60% der Passagiere des Frankfurter Flughafens reine Umsteiger sind, deren wirtschaftlicher Beitrag für die Region im wesentlichen darin besteht, der Betriebsgesellschaft FAG (FRAPORT) Start- und Landegebühren zu verschaffen. Den Bewohner der Region bleibt von diesem wirtschaftlichen Beitrag im wesentlichen die aus Lärm und Luftverschmutzung resultierende Gesundheitsbelastung und Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität.
12. ...weil über 40% des Flugaufkommens von 'FRA' aus Kurzstreckenflügen im Bereich bis zu 500 km bestehen und ein übergreifendes Verkehrsverbundkonzept dieses Volumen durch eine verbesserte Integration mit der "Schiene" auf die Bahn verlagern könnte. (z.B. ICE Köln-FRA ab 2002 in 58 Min.!) Die sog. "externen" Kosten (ökonomisch und ökologisch) im Flugverkehr liegen im Personenbereich um 100% und im Frachtbereich um 700% höher als bei der Bahn. Wer also für eine Sanierung der Bahn plädiert, muss dieses durch eine Vermeidung kontraproduktiver Flughafenerweiterungen glaubwürdig machen.
13. ...weil ein Ausbauverzicht keine wirkliche Beeinträchtigung unserer Auslands-Urlaubspläne bedeuten würde. Niemand will den Flughafen Frankfurt abschaffen, es soll auch weiterhin in Frankfurt geflogen werden, nur soll sich 'FRA' im Verbund mit den Nachbarflughäfen (z.B. Hahn) im Rahmen seiner bisherigen Kapazität auf das Flugvolumen beschränken, das der Region mehr nützt als schadet. Und diese Grenze ist längst erreicht.

Wenn Sie mehr wissen wollen: www.BA-Dietzenbach.de E-mail: info@BA-Dietzenbach.de