

# Anhörungsverfahren zur Startbahn - West !

Seit Montag, den 2. Februar läuft in Wiesbaden das Anhörungsverfahren der Experten und Bürgerinitiativen zur Startbahn West. Nach dem massiven Protest vieler Betroffener ist dieses Anhörungsverfahren zustande gekommen, um zwei Fragen zu klären:

- Ist die Startbahn West aus Kapazitätsgründen überhaupt notwendig?
- Welche Auswirkungen wird diese Startbahn auf die Umwelt haben?

Bisher machts den Anschein, als solle dieses Hearing einzig und allein Alibifunktion haben. Drei Professoren der Technischen Hochschule Darmstadt sind als Gutachter zu dem Hearing geladen. Also diese werden unter anderem, sofern die hessische Landesregierung überhaupt noch bereit ist "umzudenken", mit ihrer Einschätzung die politische Entscheidung beeinflussen. Dieses Flugblatt soll nochmals einige Fakten zur Startbahnproblematik zusammentragen, damit auch jeder Kommilitone sich eine Meinung dazu bilden kann.

### Startbahn West - wozu?

1965 beantragte die Flughafen-AG (FAG) den Ausbau des Frankfurter Flughafens. Konkret wurde eine Parallelbahnverschiebung der bereits vorhandenen Flugbahnen und der Bau einer dritten Startbahn gefordert. Nachdem der erste Planfeststellungsbeschluss des Hess. Ministers für Wirtschaft und Verkehr aufgehoben worden war, erfolgte am 23.3.1971 ein zweiter, der diese beiden Vorhaben umfasste. Die Parallelbahnverschiebung wurde bereits am 7.7.78 genehmigt, am 10.10.80 fiel dann auch durch den Verwaltungsgerichtshof Kassel die Genehmigung für den Bau der Startbahn West.

Als Hauptbegründung für den Bau der Startbahn West gibt die FAG an, daß die Kapazität des Flughafens Frankfurt schon jetzt in Spitzenzeiten voll ausgelastet sei. Da, so die Voraussetzung der FAG, das Flugzeugaufkommen in den nächsten Jahren noch weiter ansteigen wird, werden die vorhandenen Start- und Landebahnen in Frankfurt schon bald nicht mehr ausreichen.

Diese Voraussetzung der FAG ist jedoch sehr skeptisch zu betrachten, denn die von der FAG aufgestellten Prognosen in Bezug auf die Steigerungsraten im Luftverkehr lagen bisher immer weit über den dann tatsächlich eingetretenen Zahlen. So berechnete die FAG beispielsweise 1971 als Prognose für das Jahr 1975 ein Passagieraufkommen von 15,4 bis 17,4 Mio. Passagieren, tatsächlich waren es dann aber nur 12,0 Mio; für 1980 rechnete man damals mit 24,8 bis 30,8 Mio., 1979 waren es aber nur 17,5 Mio und auch für 1980 wird die Quote nicht viel höher liegen.

Man sieht also, die Prognosen der FAG sind absolut realitätsfern und können demnach auch nicht akzeptiert werden!

Der Frankfurter Flughafen ist einer der wichtigsten Flugverkehrsknotenpunkte der Welt, er spielt im internationalen Luftverkehr als "Drehscheibe" eine entscheidende Rolle.

Neben seiner geographisch guten Lage ist er mit seiner für Großflughäfen einmaligen Umsteigezeit von max. 45 Min. kaum durch andere Flughäfen zu ersetzen. Die FAG behauptet nun, daß im Falle einer Nichtvergrößerung der Kapazität viele ausländische Fluggesellschaften zu anderen Flughäfen abwandern würden,

Dagegen ist zu sagen, daß selbst wenn einige Fluggesellschaften abwanderten, andere an ihrer Stelle Frankfurt anfliegen würden, denn es gibt augenblicklich noch genügend Fluggesellschaften, die an den Benutzungsrechten für den Frankfurter Flughafen interessiert sind.

### Mehr Arbeitsplätze?

Ein weiteres Argument der FAG ist das Arbeitsplatzproblem. Nach Aussagen der FAG wird die Zahl der Beschäftigten des Frankfurter Flughafens von 30 300 im Oktober 1978 auf 43 000 im Jahre 1990 ansteigen, dies allerdings nur, wenn die Startbahn West gebaut wird. So wichtig bei der heutigen Arbeitsmarktsituation dieses Argument auch zu sein scheint, auch hier müssen zunächst einmal die Zahl der FAG hinterfragt werden: bis vor kurzem sprach die FAG noch von 50 000 Arbeitsplätzen im Jahre 1990, doch diese Zahl wurde mittlerweile wieder stillschweigend zurückgenommen. Es scheint, daß auch die FAG an ihren Prognosen zweifelt. Bei der jetzigen Prognose für 1990 ist nicht zu erkennen, inwieweit die fortschreitende Rationalisierung im Dienstleistungssektor bereits berücksichtigt wurde. Es ist zu befürchten, daß es in Frankfurt demnächst zu weitreichenden Rationalisierungsmaßnahmen kommt, da Frankfurt im Vergleich zu amerikanischen Großflughäfen noch ziemlich unrationell arbeitet. So ist damit zu rechnen, daß die prognostizierte Zahl von Arbeitsplätzen nicht erreicht wird.

Es kann nicht bestritten werden, daß der Flughafen Frankfurt momentan zu bestimmten Tageszeiten stark ausgelastet ist, doch inwieweit würde die Kapazität des Flughafens durch die neue Startbahn vergrößert? Die Angaben hierzu gehen weit auseinander. So behauptet die FAG, daß durch die neue Startbahn die Stundenkapazität um ca. 25 % angehoben würde. Nach Berechnungen, die der englische Luftverkehrsexperte Ted Hooton machte, käme es allerdings nur zu einer Steigerung von 8,8 %!

Die Luftshansa geht davon aus, daß der Ausbau für sie nur 16 Flugbewegungen täglich mehr brächte. Da man bei den Zahlen der FAG immer deren Interesse am Ausbau sehen muß, und da Ted Hooton wohl eher als neutral gelten kann, so scheint es, daß der tatsächliche Nutzen der neuen Startbahn sehr gering wäre!

Die Argumente der FAG, die mit denen der Landesregierung im allgemeinen übereinstimmen, können also allesamt stark angezweifelt werden.



# Die Argumente der Startbahn Gegner!

Eine zentrale Frage, auch des Hearings, ist die, ob die Startbahn-West die Umwelt gefährdet.

Schon jetzt belastet der Flughafen die Bewohner der umliegenden Orte sehr. Neben dem durch die Flugzeuge entstehenden Lärm, der in manchen Ortschaften heute schon Werte von 80 - 90 dB(A) erreicht, wird die Luft durch die Abgase stark verschmutzt. Da der Luftaustausch aufgrund der geographischen Lage vor allem im Sommer nicht schnell genug abläuft, bleibt die vergiftete Luft oft auf den Städten und Dörfern liegen. Teile der Flughafenumgebung gehören schon heute zu den Zonen mit der schlechtesten Luft in der Bundesrepublik, der Anteil der Herz- und Lungenkranken ist hier überproportional hoch.

Die Startbahn West würde sowohl den Lärmpegel als auch die Luftverschmutzung noch weiter erhöhen!

Das Hauptargument der Umweltschützer ist die Tatsache, daß für die Startbahn ca. 400 ha Wald (1 ha = ca. 2 Fußballfelder) abgeholzt würden. Das betroffene Waldgebiet ist das größte zusammenhängende Waldstück im Rhein-Main-Gebiet. Keiner kann heute mehr die große Bedeutung des Waldes für uns und unsere Umwelt bestreiten. Wald beeinflusst das Klima, produziert Sauerstoff, filtert die Luft und reguliert den Grundwasserhaushalt. Neben diesen biologischen Aufgaben erfüllt der Wald auch noch eine wichtige soziale Aufgabe als Natur- und Erholungsraum. Für den Bau sollen 400 ha gerodet werden, das entspricht ungefähr 3 Millionen Bäumen!!

Wenn man bedenkt, daß jeder Baum Sauerstoff für zehn Menschen produziert und dann in Betracht zieht, wie stark unsere Luft bereits verschmutzt ist, so wird einem das Ausmaß dieses Kahlschlags erst richtig deutlich.

Außerdem wird es ja nicht bei diesem Waldverlust bleiben. Durch die zu schlagenden Trassen wird es dann auch noch später zu Windeinbrüchen kommen, und der Grundwasserspiegel wird absinken, d.h. es werden noch mehr Bäume vernichtet. Durch den Kahlschlag, die Einzäunung größerer Flächen und die erhöhte Lärmbelastung wird dieses Waldgebiet als Naherholungsgebiet wegfallen. Die Folge ist dann ein erhöhtes Fahrzeugaufkommen und steigender Benzinverbrauch, da die Erholungssuchenden in weiter entfernt gelegene Gebiete fahren müßten.

Aber nicht nur hier würden die Kosten steigen. Durch die Startbahn West würde die Lärmbelastung dermaßen erhöht, daß in den anliegenden Ortschaften neue Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden müßten. Außerdem stiegen die Kosten im Gesundheitssektor, da Lärm und verdreckte Luft die Gesundheit der Anwohner im vermehrten Maße gefährden würden.

Nachdem die Landesregierung mit ihrem Ja zur Startbahn West auf dem außerordentlichen Bezirksparteitag der SPD Hessen Süd im November eine deutliche Absage erhielt, hat sie sich nun bereit erklärt, im Februar ein Hearing zu diesem Thema durchzuführen. Leider sieht es momentan so aus, als würde dieses Hearing nur eine Alibifunktion haben. So wie es jetzt geplant ist, wird es nicht zu einem ausführlichen Austausch der Argumente von Gegnern und Befürwortern kommen, da es nicht diskussionsartig geführt werden soll.

Bislang sollen auch z.B. nur die Abgeordneten berechtigt sein, den Sachverständigen Fragen zu stellen. Die Bürger, die eigentlich Betroffenen, können nur als Zuschauer dem Hearing beiwohnen.

Hinzu kommt noch, daß dieses Hearing zwar zu einer Bewußtseinsbildung bei den Parlamentariern führen soll, daß aber über den Bau der Startbahn West nicht im Landtag direkt verhandelt werden soll. Die Landesregierung Börner/Karry hält weiterhin unbeirrt an den Ausbauplänen fest.

Ob und inwieweit das Hearing Erfolge gebracht hat und welche Ergebnisse dabei rausgekommen sind, werden wir in weiteren Flugblättern berichten.

## Welche Alternativen gibt es zur Startbahn-West?

Beobachtet man die heutige Entwicklung im Flugverkehr, so stellt man fest, daß aus Kostengründen der Trend dahin geht, mehrere Flüge kleinerer Maschinen durch den Flug eines Großraumflugzeuges zu ersetzen. Da diese Entwicklung für die Fluggesellschaften finanzielle Vorteile bringt, kann man davon ausgehen, daß sich dieser Trend weiterhin verstärkt. Die Zahl der Passagiere könnte dann ansteigen, ohne daß dadurch die Zahl der Flüge im gleichen Maße ansteigen würde.

Ein großer Teil der Inlandflüge könnte in Zukunft durch das Intercity-System der Bundesbahn ersetzt werden. Zeitlich wäre der Unterschied bei Entfernungen wie z.B. Frankfurt - Köln sehr gering.

Die FAG argumentiert damit, daß der Frankfurter Flughafen schon heute teilweise an der Grenze seiner Belastbarkeit angelangt sei. Dies ist aber nur zu bestimmten Tageszeiten der Fall, zwischendurch gibt es immer wieder freie Spielräume. Bei einer besseren Flugkoordination könnte hier ein Ausgleich zwischen den "Auslastungsgipfeln" und den "Auslastungstälern" erzielt werden.

Der Anteil des allgemeinen, also nicht-kommerziellen Flugverkehrs in Frankfurt beträgt ca. 10 %. Dieser Flugverkehr könnte größtenteils auf kleinere Ausweichflughäfen verlagert werden. Auf jeden Fall könnte man diesen Flugverkehr aus den Hauptflugzeiten herausnehmen.

Obwohl sich der Bau der Startbahn West immer mehr als unsinniges Vorhaben herausstellt, treibt die FAG dieses Projekt verstärkt voran. Die Gemeinden, die für den Bau Wald verkaufen müßten, sollen mit enorm hohen Preisen dazu gebracht werden, ihr Land gegen den Willen der betroffenen Bürger zu verkaufen (wie dies bereits in Flörsheim geschehen ist), während die FAG gleichzeitig versucht, sie für den Fall ihrer Weigerung mit der Beantragung von Enteignungsverfahren einzuschüchtern.

+++++ Achtung ++++++!!!!+++++

Der AStA bleibt auch in den Semesterferien in der Geschäftszeit von 10.00 bis 13.00 geöffnet!!!!

+++++