

BI info



Bündnis der Bürgerinitiativen „Kein Flughafenausbau
Für ein Nachtflugverbot von 22-6 Uhr“

Nr. 56 - 22. Jahrgang - Aug./Sept. 2002
www.flughafen-bi.de



Protestfest in Kelsterbach. Rund 1000 Besucher waren auf den Schloßplatz gekommen. Eingeladen hatten die „Initiative gegen eine Landebahn (IGEL)“ und die Stadt Kelsterbach. Auf dem Platz traten Stadtverordnete aller Fraktionen gegen den Ausbau auf. Bürgermeister Engisch (SPD) in seiner Ansprache: „Ausbau nein - egal an welcher Stelle“. Sprecher des BI-Bündnisses betonten: „Ausbaugegner sollten nicht nur auf Gerichtsverfahren setzen.“ (Weitere Fotos: S. 3)

Bundestagswahl 2002

Die Bundestagswahl im September 2002 ist ein passender Anlass, sich die Politik der Regierungskoalition von SPD und Bündnis 90/Die Grünen hinsichtlich des Flugverkehrs näher anzuschauen.

In der Koalitionsvereinbarung der beiden Parteien heißt es:
„Der Luftverkehr ist zur Sicherung der Mobilität notwendig. Deutschland wird

weiterhin an der Entwicklung des Luftverkehrs beteiligt sein. Gleichzeitig gilt es, die ökologischen Belastungen zu vermindern.“

Die maßlose Steigerung des Flugverkehrs, verschämt als „Entwicklung“ bezeichnet, wird nicht in Frage gestellt. Immerhin wird als Zielvorgabe die Minderung ökologischer Belastungen genannt. Unerwähnt bleibt jedoch,

dass gerade die ungebremsen Wachstumsraten des Flugverkehrs die ökologischen Probleme sowohl hier in der Region als auch weltweit weiter drastisch verschärfen.

Novellierung Fluglärmsgesetz

Im Jahr 2000 wurde endlich der langersehnte Entwurf des Bundesumweltministeriums (BMU) für eine Novellierung des noch aus dem Jahr 1971 (!) stammenden Fluglärmsgesetzes vorgestellt. In dem Entwurf findet sich keine Rege-

Fortsetzung nächste Seite

lung für ein bundesweites Nachtflugverbot. Der nächtliche Lärm soll zwar reduziert, aber nicht generell verhindert werden. Die vorgeschlagenen maximal zulässigen Dauerschallpegel bleiben weit hinter den Werten zurück, die sich aus der aktuellen Lärmwirkungsforschung ergeben.

Doch selbst dieser ungenügende Entwurf zum neuen Fluglärmgesetz stieß auf Ablehnung. Alle Verkehrsminister der Bundesländer und sogar die SPD-geführten Bundesministerien für Wirtschaft und Verkehr, Finanzen und Verteidigung. Als Gründe werden vorgeschoben, dass die Vorschläge des grünen Umweltministeriums den Aus- und Neubau von Flughäfen gefährden und die Kostenübernahme für den Lärmschutz unbezahlbar sei. Mit anderen Worten: Das Grundrecht auf Gesundheit wird hinten angestellt, weil angeblich zu teuer.

Die SPD-Fraktion legte schließlich einen eigenen Entwurf vor, der die Vorgaben des BMU nochmals verwässert, zulässige Grenzwerte für Fluglärm anhebt und weder ein Nachtflugverbot noch ein Verbandsklagerecht vorsah.

Verschiedene Verbände wie die Bundesvereinigung gegen Fluglärm forderten eine überarbeitete Fassung der Novellierung des Fluglärmgesetzes, das ihre Kritik berücksichtigt. Bis heute ist nichts geschehen.

Subventionen

Der Flugverkehr wird nach wie vor mit

Milliardenbeträgen direkt und indirekt subventioniert. Er bleibt weiterhin von der Mineralöl- und Ökosteuer auf Kerosin, sowie der Mehrwertsteuer befreit. Eine nationale Vorreiterrolle zumindest auf den innerdeutschen Strecken lehnt die Bundesregierung aus Wettbewerbsgründen ab. Zwar unterstützt sie formal die Einführung einer Kerosinbesteuerung auf europäischer Ebene, treibt dieses Vorhaben aber nicht mit der gebotenen Entschiedenheit voran.

Flughafenkonzept

Während die längst überfällige Novellierung des Fluglärmgesetzes permanent blockiert wurde, kam im August 2000 ein sogenanntes Flughafenkonzept in Umlauf.

Die Bundesregierung spricht sich darin für einen massiven Ausbau der deutschen Flughäfen aus. Außerdem sollen Kapazitätssteigerungen der Flughäfen am Boden und in der Luft durch Optimierung (z.B. neue Technologien) erreicht werden. Unterstellt und gar begrüßt wird ein weiteres ungehemmtes Wachstum der Flugbewegungen.

Die Bundesregierung fordert ausdrücklich die ausreichende Kapazitätsbereitstellung, d.h. den Ausbau der Drehkreuze Frankfurt und München.

Außerdem ist vorgesehen die Genehmigungsverfahren für Flugplätze zu vereinfachen.

Das Flughafenkonzept legitimiert diese Maßnahmen mit der wirtschaftlichen

Mensch und Umwelt werden dagegen nur nachrangig und unter dem Aspekt der Schadensbegrenzung behandelt. Die Bundesregierung gibt an, Maßnahmen zur Reduktion luftverkehrsbedingter Emissionen ergreifen zu wollen. An die sinnvollste Maßnahme zur Reduktion von Emissionen, nämlich die Verringerung des Flugverkehrs, ist dabei aber nicht gedacht. Die Anforderungen an Schadstoffemissionen der Flugtriebwerke und Flugzeuge sollen verschärft werden, die Umweltverträglichkeit von Flugkraftstoffen verbessert werden. Das soll in internationaler Abstimmung und Zusammenarbeit erfolgen. Die Bundesregierung spricht sich für eine technokratische Schein-Lösung aus, die durch die schwierige Durchsetzung auf dem internationalen Parkett auf den St.-Nimmerleins-Tag verschoben und durch die Wachstumsraten des Flugverkehrs wieder aufgefressen wird.

Die Bundesregierung begrüßt in ihrem Flughafenkonzept das Angebot an Satellitenflughäfen in der Nähe internationaler Verkehrsflughäfen und empfiehlt deren Ausbau. Sie sollen damit zur Entlastung der internationalen Verkehrsflughäfen beitragen. Die Bundesregierung fordert die großen Verkehrsflughäfen auf, Satellitenflughäfen und deren Ausbau in ihrer Region auch finanziell zu fördern. Damit unterstützt die Bundesregierung eine Steigerung des Flugverkehrs und damit implizit eine weitere Belastung z.B. der Rhein-Main-Region durch die Erweiterung von Egelsbach und Reichelsheim

Was können wir tun?

Die Luftverkehrs- und Flughafenpolitik des Bundes ist in dieser Legislaturperiode gänzlich unberührt von der Klimaschutzdebatte weiter ihren antiökologischen Gang gegangen. Die Umweltbelastungen durch Lärm und Schadstoffen steigen trotz technischen Fortschritts auf Grund der Wachstumsraten an. Im Flughafenkonzept gibt es keine verbindlichen Festlegung von Umweltzielen, weder bei Klimaschutz, noch bei Lärm oder sonstigen Umweltbelastungen.

Das alles geschah unter den Vorzeichen einer rot-grünen Bundesregierung, die sich immerhin die sozial-ökologische Erneuerung auf ihre Fahnen geschrieben hatte. Anlass zur Hoffnung, dass es eine parteipolitisch veränderte Regierungskoalition der Gesundheit der Menschen, dem Erhalt von Natur und Landschaft und dem Kampf gegen den

Eine Reg. — on wehrt sich.

STOPP Flughafen ausbau

DEMO

SA, 19. Okt.

OFFENBACH

11.30 Uhr, RATHAUS

BI aktiv



Ein tolles Kulturprogramm gab es auf dem IGEL-Fest in Kelsterbach. Dabei war der Kinderchor der Bürgermeister-Hardt-Grundschule (unser Foto). Bürgermeister Engisch (Foto): „Das letzte Wort in Sachen Flughafen ausbau ist noch nicht gesprochen!“



Unermüdlich Käthe Raiss von der Walldorfer Bürgerinitiative. Sie zeigte auf Karten wieviel Wald der Flughafen schon vernichtet hat.



Anlässlich des bevorstehenden Erdgipfels in Johannesburg fand im August die Bike+10-Radtour statt. Mit der Sternfahrt nach Göttingen wollten die RadlerInnen das Interesse von Jugendlichen auf die drohende Klimaveränderung und den Rio+10 Prozess lenken. So ist der Flugverkehr der klimauverträglichste Verkehrsträger. Die bei der Verbrennung des Kerosins entstehenden CO₂-Emissionen tragen ebenso wie die Stickoxidemissionen und die Kondensstreifen zum Treibhauseffekt und damit zur Klimaerwärmung bei.

Am 3. August radelten Mitglieder verschiedener Bürgerinitiativen gegen Flughafenerweiterung gemeinsam mit den Bike+10-TeilnehmerInnen zum Airport und hielten dort eine Kundgebung gegen den Flughafen ausbau ab. Unterwegs informierten die BIs zu den Themenbereichen Landebahn Nord, Cargo City Süd, Ausbaubereich Süd, Abschiebungen am Flughafen und zur Geschichte Bewegung gegen die Startbahn 18 West. Auch die Hüttenkirche wurde vorgestellt.

Treibhauseffekt größeres Gewicht beizumessen, besteht nicht, ganz im Gegenteil. Trotzdem sollte die bevorstehende Bundestagswahl genutzt werden, um auf die Flughafenproblematik hinzuweisen. Die Proteste gegen den Flughafen ausbau umfassen vielfältige Aktionsformen. Eine davon besteht darin, die Bundestagskandidaten Ihres Wahlkreises mit Forderungen zum Flugverkehr zu konfrontieren: zur Novellierung des Fluglärmsgesetzes, zur Kerosinbesteuerung,

zum Abbau von Subventionen im Flugverkehr, zu Maßnahmen, um klimaschädliche Auswirkungen des Flugverkehrs zu reduzieren. Die Intervention während des Wahlkampfs ist dabei nur ein Baustein unseres Protestes.

Selbstverständlich reicht es nicht, seine Stimme im wahrsten Sinne des Wortes abzugeben und darauf zu hoffen, daß die Kandidatin, die eben noch versprochen hat, die Verminderung des

Flugverkehrs zu ihrem Top-Thema zu machen, die Sache schon richten wird.

Werden Sie statt dessen selbst aktiv, reden Sie mit ihren Nachbarn, beschweren Sie sich über jedes laute Flugzeug, betiligen Sie sich an Demonstrationen, sammeln Sie Unterschriften, unterstützen Sie Ihre örtliche Bürgerinitiative machen Sie mit! Nur ein vielfältiger und breiter Widerstand gegen den Flughafen ausbau kann ihn verhindern!

Was hat der Grossflughafen Frankfurt mit dem Verkehrslandeplatz Egelsbach zu tun?

Eine ganze Menge, denn seit April nach Offenlegung des Planfeststellungsbeschlusses durch das Regierungspräsidium (RP) Darmstadt steht fest, dass der relativ kleine Verkehrslandeplatz für die Fraport AG in Zukunft von grossem Nutzen sein wird. Dies ist im Planfeststellungsbeschluss auf Seite 84 nachzulesen. Dort heisst es unter 2.4 Öffentliches Interesse: „Um die Entlastungsfunktion weiter zu erhalten, damit der Flughafen Frankfurt seine globalen Aufgaben im Charter- und Linienverkehr mit seiner Hubfunktion erfüllen kann, sind die dafür notwendigen betrieblichen Einrichtungen am Verkehrslandeplatz Egelsbach zu schaffen und zu unterhalten.“ Von seitens des Betreibers, der hessischen Flugplatzgesellschaft (HFG) mit ihrem Geschäftsführer P. Lehmann an der Spitze, wurde in der Vergangenheit immer wieder bestritten, dass der Ausbau in Egelsbach irgendwie im Zusammenhang mit dem Flughafen Frankfurt zu sehen ist. Die Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn um 410 m nach Westen diene nur der Bestandserhaltung wegen der erforderlichen Anpassung an europäische Standards. Dass diese Auskunft eine glatte Lüge war, wurde im April 2002 durch den Planfeststellungsbeschluss deutlich. Dort heisst es, wiederum auf der Seite 84, unter 2.5 Interesse der Hessischen Flugplatz GmbH: Die Antragstellerin (HFG) hat mit der heutigen Fraport AG mit Wirkung ab dem 1.7.1987 einen Interessengemeinschaftsvertrag abgeschlossen, der 1997 mit dem zweiten Nachtrag bis zum 30.6.2003 verlängert wurde. Nach diesem Vertrag übernimmt Egelsbach Entlastungsfunktion für

Frankfurt bei der allgemeinen Luftfahrt. Um Beeinträchtigungen des Luftverkehrs für Frankfurt auszuschliessen, verpflichtet sich die Antragstellerin (HFG), alle dafür notwendigen betrieblichen Einrichtungen zu schaffen und zu unterhalten. Für die zur Wahrnehmung dieser Aufgaben durchgeführten Massnahmen erstattet die Fraport der HFG Kosten in Höhe von 500.000,- DM jährlich.“ Weiter geht aus dem Vertrag hervor, dass die HFG alle nach dem 30.6.1998 geleisteten Fördermittel der Fraport zurückerstatten muss, wenn der Entlastungseffekt nicht mehr wahrgenommen werden kann. Dies wiederum bedeutet, hätte der RP dem Ausbau nicht zugestimmt, müsste die HFG für vier Jahre 2 Millionen DM an die Fraport zurückzahlen. Aus Kapitalinteressen und nicht aus Öffentlichem Interesse wie der Planfeststellungsbeschluss behauptet wird Egelsbach ausgebaut. Dies geht zu Lasten der Gesundheit der Bevölkerung der gesamten Region um den Flughafen Frankfurt und hat nicht nur lokale Auswirkungen auf Kommunen die in der Nähe Egelsbach liegen. Für die Anrainer des Frankfurter Flughafens, uns alle, bedeutet dies auch ohne einen weiteren Ausbau, mehr Lärm und Umweltverschmutzung durch eine enorme Kapazitätssteigerung der Flugbewegungen durch Grossflugzeuge. Ursache dafür ist, die Abstandsminderung bei Start und Landung durch die Reduzierung der Wirbelschleppenproblematik. Aus den jährlichen Zuschüssen der Fraport an die HFG kann man ersehen, dass aus Sicht der Fraport AG diese Gelder gut investiert sind, es rechnet sich. Auf Kosten der Umwelt und

der Gesundheit der Menschen wird Profit gemacht um die Aktionäre bei Laune zu halten. Alleine die „Klagegemeinschaft gegen den Ausbau des Flugplatzes Egelsbach e.V.“ versucht noch durch eine Klage bei Gericht mit Unterstützung der Gemeinde Erzhäusern den Wachstumswahnsinn der Fraport AG, Egelsbach betreffend, zu verhindern. Wir, die unter den Beeinträchtigungen des Flughafens zu leiden haben wünschen der Klagegemeinschaft Erfolg mit ihrer Klage. Wer die Klagegemeinschaft bei ihrem Vorhaben finanziell unterstützen, und damit zugleich für sich selbst was tun möchte, wende sich bitte an Herrn Volker Sewering, unter der Telefonnummer: 06105 / 8 33 60.
F. Moter, Weiterstadt

Flughafenbau in Mexiko verhindert

Eine interessante Nachricht fanden wir in der Presse: Nach monatelangen teilweise militanten Bauernprotesten hat die mexikanische Regierung überraschend ihren Plan aufgegeben, im Osten der Hauptstadt einen neuen internationalen Flughafen zu bauen. Das Verkehrsministerium teilte mit, angesichts der Widerstände seitens der Dorfgemeinschaften werde nach einem neuen Standort gesucht. Es hieß: die Regierung verfolge das Projekt nicht länger, da ein Rechtsstreit Jahre gedauert hätte. So lange könne mit dem Bau eines neuen Flughafens aber nicht gewartet werden. Mögliche Alternativstandorte sind weiter von der Stadt entfernt, teurer oder kleiner als das bislang geplante Projekt mit einem Volumen von 2,3 Milliarden Dollar. Mit Straßenblockaden hatten Landwirte seit Anfang Juli gegen die von der Regierung angeordnete Enteignung ihres Landes protestiert, auf dem der neue Flughafen entstehen sollte. Die Demonstrationen waren zum Schluß in gewaltsame Zusammenstöße mit der Polizei eskaliert.

Empfindliche Niederlage für die Ausbaubetreiber

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat die Klagen von acht Kommunen gegen den Regionalplan Südhessen, der Aussagen zum geplanten Ausbau des Flughafens enthält, zwar abgewiesen, den Klagen gegen den angefochtenen Landesentwicklungsplan gab das Gericht zumindest teilweise statt.

Dies hat die hochfliegenden Ausbaupläne der Fraport empfindlich gestört.

In einer Presseerklärung des Bündnis der Bürgerinitiativen heißt es:

„Das Urteil des VGH Kassel ist ein weiterer Schlag ins Gesicht der brutalstmöglichen Ausbaubefürworter, nämlich der Hess. Landesregierung, insbesondere des Wirtschaftsministers Posch, aber auch in das des Regierungspräsidenten in Darmstadt.

Sie alle haben - nicht zuletzt im Raumordnungsverfahren - immer wieder betont, sowohl der Regionalplan Südhessen als auch der Landesentwicklungsplan schrieben eine Erweiterung des Frankfurter Flughafens gleichsam vor. Nun stellt der Hess. Verwaltungsgerichtshof auf die Klagen von Städten und Gemeinden fest, dass der Regionalplan Südhessen gar keine verbind-

liche Rechtsvorschrift ist. Der Landesentwicklungsplan ist in seiner Aussage über die geplante Erweiterung der Frankfurter Flughafens wegen der fehlenden Mitwirkung der Gemeinden sogar nichtig. Die Landesregierung hat somit von den Richtern bescheinigt bekommen, dass sie die gesetzlichen Rechte der klagenden Städte und Gemeinden in rechtswidriger Weise missachtet hat. Das Bündnis der Bürgerinitiativen stellt fest, dass Regierung und Minister wiederum versucht haben, das Recht zurechtbiegen, nur um das unverantwortliche Ziel eines Flughafenausbaus in dichtbesiedeltem Gebiet gegen den Willen der betroffenen Städte und Gemeinden und der Einwohnerschaft durchzusetzen. Das Bündnis dankt den klagenden Gemeinden für ihr Engagement.“

Oppositionsführer Gerhard Bökel (SPD) will es „besser machen“ er sieht in der Kasseler Entscheidung das „handwerkliche Unvermögen der Landesregierung“ belegt.
Seine Aussage am 6. August 2002:

„... Unter einer SPD-Regierung wird es den Flughafenausbau geben, wenn die Bedingungen des Mediationspaketes erfüllt sind.“



Doch nix mit der Jobmaschine

Die „Fraport-AG“ wurde jahrelang als die „Jobmaschine“ hochgehlobt und nun Zeitungsüberschriften: „Gewerkschaft Verdi sieht 12.000 Jobs in Gefahr“; „150 Millionen Euro sollen eingespart werden“; „Zehn Prozent Jobs in Gefahr“.

Das zu einem Zeitpunkt wo die „Fraport“-Werbeplakate noch hängen: „Wir schaffen durch den Ausbau Arbeitsplätze“. Da spürt auch ein Mensch, der sich gar nicht um Politik kümmert: „Wir werden belogen und betrogen!“

Die Bürgerinitiative gegen den Flughafen-Ausbau dazu: „Es gibt bei der Fraport vollkommen überzogene Wachstums- und Beschäftigungsprognosen, die gezielte Manipulation von Zahlen, ein eiskaltes Renditedenken, riskante Auslandsengagements und gnadenloser Stellenabbau, um die Aktionäre zufrieden zu stellen.“ ... „Die BIs und die Gutachter, die nicht im Dienste der Fraport rechneten, haben immer wieder darauf hingewiesen, dass die Versprechungen und Untersuchungen zur Arbeitsplatzentwicklung am Flughafen unseriös und unrealistisch sind.“

Die versprochenen phantastischen 250.000 Jobs sind inzwischen auf weniger als 40.000 geschrumpft. ... Und nun sollen die Mitarbeiter auch noch dafür büßen, dass sich der Vorstand auf ein Fernost-Abenteuer eingelassen hat, das rund 500 Millionen Euro kosten kann (In Manila droht der Fraport dieser Millionenverlust bei einem Terminal-Neubau).

Die Etikettierung des Fraport-Sparprogramms ‚Gemeinsam Werte schaffen für Morgen‘ ist eine zynische Verhöhnung der 10% der Mitarbeiter, die über die Klinge springen sollen“ rh

ROV-Ergebnis: Was nicht passt wird passend gemacht

Wer hat hier ein gestörtes Verhältnis zu rechtsstaatlichen Verfahren?

Das ROV-Ergebnis: Was nicht passt, wird passend gemacht - Wer hat hier ein gestörtes Verhältnis zu rechtsstaatlichen Verfahren? „Die Landebahn Nordwest weist von allen drei vorgelegten Varianten die wenigsten zusätzlichen Beeinträchtigungen für die Bevölkerung und die Umwelt auf“, so kam es über alle Sender, so war es in den Zeitungen zu lesen. Wie die meisten unmittelbar betroffenen Bürger der Nahzone sind die Flörsheimer empört ob der zynischen Verhöhnung: „wo schon viel Lärm- und Umweltbelastungen sind, da kann man ruhig noch was draufgeben, das macht dann auch nicht mehr viel aus!“ Wir haben Gesetze, wie mit ihnen umgegangen wird, ist eine andere Sache. Nach dem Raumordnungsgesetz, einem Bundesgesetz, und dem Hessischen Landesplanungsgesetz garantiert soll die Raumordnung eine nachhaltige Raumentwicklung garantieren, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, ausgewogenen Ordnung führt. Schon beim Erörterungstermin zum Raumordnungsverfahren im April 2002 stellte sich heraus, dass die von Fraport eingereichten Unterlagen unzureichend, fehlerhaft und unvollständig waren. Statt das Verfahren auszusetzen, wurde es durchgezogen und sämtliche Probleme auf das anstehende Planfeststellungsverfahren verlagert. Das am 11. Juni 2002 vom Regierungspräsidium präsentierte Ergebnis ignoriert - man kann auch sagen bricht - geltendes Recht. Die positive Beurteilung der beiden Nordvarianten, sowohl die präferierte Nordwestbahn bei Kelsterbach wie auch die Nordostbahn bei Schwanheim widersprechen der geltenden Bannwald-

verordnung. Die Hinweise, dass die Gesetzeslage zum Bannwald noch geändert werden soll und die Verordnungen später aufgehoben werden könnten, bestätigen den aktuellen Rechtsbruch. Eine Verwaltung darf ihre Entscheidung nur an bestehende und nicht an eventuell kommende Rechtslagen binden. Unüblich und in mehrfacher Hinsicht rechtsfehlerhaft ist die Entscheidung auch im Hinblick auf den geltenden Regionalplan Südhessen bezüglich Grundwasserschutz, regionaler Grünzüge zur Erhaltung des Waldes etc. Macht nichts, da müssen halt die Zielvorgaben geändert werden. Detaillierte Untersuchungen über die Flug- und Anlagensicherheit im Bereich des an die Nordwestbahn angrenzenden Ticona-Geländes und eines Tanklagers stehen noch immer aus. Unklar bleibt auch welche Kapazität der Flughafen nach einer Erweiterung haben würde. Vom Regierungspräsidium wurde die Planungsannahme der Fraport von mindestens 120 Flügen in der Stunde und 656.000 Bewegungen im Jahr übernommen. Abweichungen seien möglich - d.h. man verschleiert, dass es auch 800.000 Bewegungen pro Jahr geben könnte. Übertroffen wird der zweifelhafte Umgang mit Recht und Gesetz durch ein entlarvendes Nachspiel: Nach Darstellung mehrerer Rechtsanwälte der Flughafen-Anlieger hat die Landesregierung den Raumordnungsbeschluss des Regierungspräsidiums Darmstadt in entscheidenden Passagen verändert. Nach Abschluss der Anhörungen sei der RP zu folgender Auffassung gekommen, schriftlich formuliert am 22. Mai: Die Verwirklichung der Vorhabensvarianten Nordwest, Nordost und Süd ist mit den Erfordernissen der Raumordnung nicht vereinbar. Ihr stehen Ziele des Regional-

planes 2000 entgegen. Nach einer Debatten- und Korrekturphase zwischen Regierungspräsidium und Verkehrsministerium wurde dann am 11. Juni die bekannte Version: „Die Vereinbarkeit der Vorhabensvarianten Nordwest und Nordost mit den Erfordernissen der Raumordnung kann hergestellt werden, wenn Planänderungsverfahren zu einer Änderung der Ziele führen.“ Als nach Bekanntwerden dieser Korrekturen durch den Minister der Vorwurf der Fälschung bzw. Manipulation laut wurde, konterte dieser, die Ausbaueegner wollten ein rechtsstaatliches Verfahren skandalisieren und hätten ein getrübt Verhältnis zu rechtsstaatlichen Verfahren. Zu solcher Art von eigenmächtiger Amtsanmaßung eines Ministers müssen verantwortungsbewusste BürgerInnen ein gestörtes Verhältnis entwickeln, wollen sie sich nicht auch die Hände schmutzig machen. Ilse Meier, Flörsheim

Ohne Moos nix los!

Wir brauchen Plakate,
Zeitungen, Flugblätter,
wenn wir Erfolg haben wollen.

Wir bitten daher dringend
um Spenden:
Öko-Bank Frankfurt
Bankleitzahl 50090100,
Konto-Nr. 6112340

Unbedingt anklicken:
www.flughafen-bi.de

IMPRESSUM

Bündnis der Bürgerinitiativen gegen
den Flughafenausbau -
für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr
c/o Winfried Heuser

An der Kreuzheck 6, 60529 Frankfurt
Tel. 069/355464, Fax 356585

Redaktionsadresse und Layout:
Rudi Hechler, Hochstraße 22
64546 Mörfelden-Walldorf
Tel. 06105/22362, Fax 06105/297381
rudi.hechler@nexgo.de

Druck: Drach, Alsbach

Schon wieder vergessen?

Über dem Bodensee gab es am 00-00-000 eine Kollision einer baschkirischen TU 154 und eines Boeing-Frachters in 10.800 Meter Höhe. Es gab 00Tote.

Am Bodensee war es Nacht, der Himmel war fast leer - in Deutschland sind innerhalb von 24 Stunden bis zu 8000 Maschinen in der Luft. „Die haben wir alle im Griff“, sagt der Pressesprecher der Deutschen Flugsicherung. Die Lufthansa und viele andere wiegelten ab: „kann bei uns eigentlich nicht passieren.“

Die Bürgerinitiativen gegen den Flughafenausbau sagen: Je mehr Flugzeuge im Himmel je größer die Unfallgefahr. Die Absturzrisiken steigen bei steigenden Flugbewegungen.

Im Luftraum wird es immer enger. Seit dem 24. Januar 2002 hat man den Sicherheitsabstand der Flugzeuge in Reishöhe von 600 m auf 300 m verringert. Angeblich ist das unproblematisch, Hauptgrund aber: es wird eng über den Wolken.

Außerdem - vom Rhein-Main-Flughafen starten US-Tankflugzeuge und Militärtransporter mit Waffen und Munition. Bei einem Absturz eines vollgetankten Großflugzeuges auf eine Stadt können tausende Menschen ihr Leben verlieren.

„Beinahe“-Katastrophen und Fast-Zusammenstöße gab es in den vergangenen Jahren viele. Dass es am Frankfurter Flughafen schon lange keinen Crash gab hat hauptsächlich drei Ursachen:

1. Die Flugzeuge sind moderner geworden und die Technik der Flugzeugführung hat sich enorm entwickelt.
2. Die Flugzeugslotsen leisten einen bewundernswerten Einsatz.
3. Wir hatten bisher viel Glück! rh

Schon wieder vergessen?

Am 10. Juli 2002 ereignete sich ein außerordentlich gefährlicher Zwischenfall. Unmittelbar nach dem Abheben in Ramstein fielen bei einem US-Militärflugzeug „alle elektronischen Systeme aus“. Der Pilot verfügte zur Orientierung nur noch den Flugfunk, seinen Gleichgewichtssinn und einen Kreiselkompaß. Er erklärte „eine Luftnotlage“. Fluglotsen bemühten sich, die Maschine „unter Sichtflugbedingungen nach Frankfurt“

zu lotsen. Inmitten der Gewitterwolken konnte der Pilot nicht erkennen, ob sich andere Flugzeuge in seiner Nähe befanden. Das etwa dreißig Jahre alte Flugzeug war mit mehr als 120 Tonnen Kerosin vollbetankt und hatte „Dutzende Tonnen Waffen, unter ihnen Raketen mit Fest- und Flüssigtreibstoff sowie andere Explosivstoffe“, an Bord. Flugzeuge des Typs Boeing 747-100 gelten in Europa seit langem als veraltet und wurden von der Lufthansa schon vor anderthalb Jahrzehnten durch moderneres Gerät ersetzt. Die Anfrage, ob das Flugzeug radioaktive Stoffe oder Gefahrgüter geladen habe, hat der Pilot unter Hinweis auf seinen militärischen Status nicht beantwortet. rh



Tag und Nacht dröhnt die Galaxy

Der Lärm schwerer Militärmaschinen ist unerträglich angestiegen.

In der Mitteilung des Hessischen Fluglärmbeauftragten heißt es:

Geflogen wird mit den großen und lauten Galaxy und Globemaster III. Galaxy-Starts gibt es vorzugsweise in den frühen Morgenstunden. Schon zynisch heißt es in einer US-Information: „Die überwältigende öffentliche Unterstützung und das Verständnis der Bevölkerung für den 24-Stundenbetrieb wird dankbar entgegengenommen.“

Wir alle wissen, die US-Amerikaner bereiten neue Kriegsabenteuer vor und die Rhein-Main Air Base hat eine, wie sie mitteilen, „strategische Schlüsselstellung“.

Wir wissen, die militärische Nutzung des Rhein-Main Flughafens besteht in Transporten von Militärgütern und der zeitweisen Stationierung von Tankflugzeugen. Diese führen z.B. bis zu 90 Tonnen Kerosin als Last zusätzlich zum eigenen Treibstoff beim Start mit sich. Nach den deutlichen Worten der Bundesregierung zu den aktuellen US-Kriegsplänen müssen Taten folgen.

Nicht nur die deutschen, sondern auch die US-amerikanischen Militärbasen in der Bundesrepublik sollten für den Fall eines Kriegs gegen Irak nicht zur Verfügung stehen. Von Frankfurt am Main, Ramstein oder Spangdahlem darf kein US-Flugzeug Richtung Irak abheben.

Die Pläne für den Großraumjet Airbus A-380:

Der Einstieg in den brutalstmöglichen Ausbau

Die Naturzerstörung, die Zunahme von Lärm und Schadstoffen durch den Bau einer neuen Landebahn reichen der den Flughafen(ausbau)betreibern nicht. Stattdessen werden permanent neue Forderungen nachgelegt.

Sowurde unmittelbar nach Ende der Mediation Anspruch auf 115 Ha Wald (davon 88 Ha Bannwald) südlich des Flughafens außerhalb des Zauns angemeldet. Im Raumordnungsverfahren tauchte plötzlich ein drittes Terminal für mindestens 25 Mio. Passagiere auf, das auf dem ehemaligen Air-Base-Gelände entstehen soll. Mittlerweile wurden Teile der 115 Ha nach Europa-Richtlinien als Vogelschutzgebiet sichergestellt. Doch kaum war das Raumordnungsverfahren beendet, zauberte Fraport für das Areal, das nicht im Vogelschutzgebiet liegt, neue Pläne aus der Schublade. Konkret geht es um den Ausbau von Infrastruktur (Bau einer Wartungshalle, Verbreiterung der Start- und Landebahnen, Bau von Rollwegen, Bau von Nebengebäuden) für den Airbus A-380. Deshalb sollen 20 ha (Bann)Wald fallen. Durch diese Maßnahmen würde die Verlegung der Okrifteler Straße „nötig“. Die Folge: eine Zerschneidung des Waldes, bei der wesentlich mehr als 20 Ha Bannwald zerstört würden. Fraport hat die Öffentlichkeit und die Bürger über ihre wahren Planungsabsichten im Raumordnungsverfahren getäuscht, da dort dieser spezielle Planungsfall und die möglichen Auswirkungen auf Grundwasser, Natur und Umwelt nicht behandelt wurden.

Fraport versteigt sich zu der Aussage, für die Bevölkerung werde es keine zusätzlichen Belastungen durch den Bau der Wartungshalle geben. Das ist wie so oft eine glatte Lüge. Natürlich ist stellt es eine Belastung dar, wenn 20 Hektar

(Bann)Wald abgeholzt werden sollen. Dieser Wald wird als Luftfilter, Sauerstoffproduzent und Naherholungsgebiet für die Bevölkerung und für den Walldorfer Norden als Schutz gegen den Bodenschall benötigt.

Der Airbus A-380 soll das größte Passagierflugzeug der Welt sein, wenn denn mal ein Exemplar davon produziert ist. Zur Zeit wird gegen die Planfeststellung zur Erweiterung des Werksgeländes in Hamburg geklagt. Dort sollen Teile des Airbus produziert werden. Dafür wird das einzigartige Süßwasserloch „Mühlenberger Loch“ teilweise zugeschüttet und damit zerstört.

Die Lufthansa behauptet, es handle sich beim A-380 um ein leises Flugzeug. Leise Flugzeuge aber gibt es nicht, sondern nur laute und weniger laute! Laut Fraport verursache der A-380 im Vergleich zur Boeing 747-400 weniger Lärm und Schadstoffe. Der Vergleich sagt nichts über die Belastung aus. Es ist zu befürchten, dass das Steigverhalten des A-380, Triebwerksprobeläufe und die Fahrt zur Wartungshalle zu mehr Lärm führen wird.

Durch das Großraumflugzeug A-380 wird kein Flugzeug weniger fliegen, sondern die vorhandenen Slots werden besser ausgenutzt. Durch die neue ICE-Strecke Frankfurt-Köln hat sich das Einzugsgebiet des Flughafens vergrößert. Die Zahl der Passagiere wird dadurch weiter wachsen. Durch Zubringerflüge und vermehrten PKW-Verkehr werden weitere Passagiere für den Airbus kommen. Die Fraport versucht dagegen, den Ausbau Süd lediglich als Bau einer neuen Halle, die nichts mit einer Kapazitätserweiterung zu tun habe, zu verharmlosen. Auffällig ist der Versuch, das Projekt als isolierte Maßnahme darzustellen. So vermeidet der Flughafenbetreiber jede Äußerung zu einem Zusammenhang mit dem Terminal

3, das auch im Süden des Flughafens geplant ist. Wir dürfen gespannt sein, welche Überraschungen sich in dieser Hinsicht noch bieten werden! Fest steht aber schon heute, dass, sollten Hessische Landesregierung, Fraport und Lufthansa ihre Pläne durchsetzen können, zwei voneinander unabhängig operierende Frankfurter Flughäfen die schaurige Zukunft sein könnten (jeweils 2 Start- und Landebahnen mit Terminals an passender Stelle im Norden und Süden des Flughafens) !!!

(Fraport hat vor, für die Rodung von 20 Ha Wald und die Verlegung der Okrifteler Straße so schnell wie möglich ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren einleiten zu lassen. Sie will damit der Lufthansa, die 15 Exemplare des A-380 bestellt hat, schnellst mögliche Planungssicherheit garantieren. Der A-380 soll im Jahr 2007 am Frankfurter Flughafen eingesetzt werden. Die Eile und die Herauslösung des Planfeststellungsverfahrens ~~zur~~ bezüglich der Infrastruktur im Süden deuten darauf hin, dass Fraport keineswegs mehr davon ausgeht, dass die Nord-West-Bahn im Jahr 2006 fertig sein wird.) können wir u.U. weglassen

Der Flughafen wurde nie als Gesamtanlage planfestgestellt. Die letzte Planfeststellung datiert aus dem Jahr 1971 und hatte die Startbahn 18 West zum Gegenstand. Seitdem sind die Flugbewegungen immer weiter gestiegen und der Flughafen ist in seiner Fläche gewachsen. Die Festschreibung dieses unzumutbaren Ist-Zustandes könnte durch das Planfeststellungsverfahren zu den 20 Ha erfolgen.

Fraport hat in einem Brief im Juni diesen Jahres lediglich zwei Kommunen und den Kreis Groß-Gerau über ihr Vorhaben informiert. Der Flughafenbetreiber hofft darin auf Unterstützung und wähnt sich gar im Konsens mit der Region. Angeblich würden nur wenige Kommunen direkt von dem Bau der Wartungshalle tangiert. Dadurch soll der Kreis der potentiellen Kläger auf Seiten der Kommunen

möglichst klein gehalten werden. Da aber der Flugverkehr jetzt schon unerträgliche Ausmaße angenommen hat und noch weiter steigen soll, ist jede Kommune im Rhein-Main-Gebiet betroffen, wenn der Flughafen bauliche Veränderungen zur Kapazitätssteigerung vornimmt. Unter diesem Aspekt gehen Überlegungen, die Fraport solle die Halle innerhalb des Zaunes bauen, völlig am Grundproblem des wachsenden Flugverkehrs vorbei. Die Vergangenheit hat außerdem gezeigt, dass alle Versuche des Entgegenkommens (Parallelbahnverlängerung, Cargo-City innerhalb des Zauns) darin endeten, dass Fraport die Zugeständnisse dankend angenommen und trotzdem ungeniert einen brutalstmöglichen Wachstumskurs verfolgt hat.

Das Beispiel Mühlenberger Loch zeigt, dass auch die Ausweisung eines Vogelschutzgebietes nach FFH-Richtlinie keinen Schutz gegen Profitinteressen darstellt. Von daher ist davon auszugehen, dass die gesamten 115 Ha Wald der ursprünglichen Planung immer noch gefährdet sind. An den ersten 20 Ha soll vorexerziert werden, wie sich der Status „Bannwald“ aufheben lässt. Die 20 Hektar Wald dienen Fraport und hessischer Landesregierung als Testfall, wie stark der Widerstand und die Solidarität in der Region gegen jede Art von Flughafenausbau ist. Wenn sich gegen das Ausbauprogramm Süd nichts regt, wird die Nordwest-Bahn um so leichter durchsetzbar sein.

Das Ganze ist *ein* Flughafen und *ein* Ausbauprogramm. Wir stellen die Solidarität *einer* sozialen-ökologischen Bewegung dagegen, die sich entschieden gegen den jeglichen Flughafenausbau zur Wehr setzt. Wir fordern die Bürgerinnen und Bürger dazu auf, massenhaft Einwendungen im bevorstehenden Planfeststellungsverfahren zum Ausbau Süd zu schreiben. **Neben dem juristischen Weg werden die Bürgerinitiativen in**

Zukunft zu Aktionen in dem bedrohten Wald aufrufen. Je weniger „Konsens“ und je mehr Unruhe, desto schwieriger wird es für Fraport, den Ausbau durch die Hintertür durchzusetzen und desto besser stehen unsere Chancen in der Auseinandersetzung um die Verhinderung der geplanten Nord-West-Bahn!

Anzeigen „BI info“

Ab sofort nehmen wir Anzeigen ins „Bi info“. Das „Bi info“ erscheint mindestens viermal im Jahr. Die Auflage liegt in der Regel zwischen 10.000 und 20.000 Exemplaren. Die Adressaten sind meist ökologisch, politisch und kulturell interessierte, aktive Leserinnen und Leser. Anzeigenpreise auf Anfrage.

Lufthansa läßt die Katze aus dem Sack

Wie oft wurde uns schon ein Nachtflugverbot versprochen. Jetzt kündigte Lufthansa-Chef Weber an, für den Fall eines Nachtflugverbotes vor Gericht zu ziehen.

Kurzmeldung:

Aus Protest gegen den Ausbau des Flughafens Schiphol Amsterdam besetzten im Juni 2002 Umweltaktivisten einen Kran und behängten ihn mit Transparenten. Der Kran wurde bei Bauarbeiten für neue Andockposition für Flugzeuge eingesetzt. Die Arbeit daran mußte wegen der Aktion unterbrochen werden.



Das Bündnis der Bürgerinitiativen ist ein Zusammenschluss von Menschen mit folgenden gemeinsamen Zielen:

- Verringerung der Flugbewegungen und der bestehenden Belastungen durch Fluglärm, Luftverschmutzung und Bodenverbrauch durch Flugverkehr im Rhein-Main Gebiet
- Schaffung von rechtlich einklagbaren Grenzen der Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger
- Verhinderung des Ausbaus des Frankfurter Flughafens, des Flughafens Wiesbaden-Erbenheim, des Luftlandeplatzes Egelsbach und aller anderen Flughäfen, Flugplätze und sonstigen Einrichtungen, die der Kapazitätssteigerung des Luftverkehrs in der Rhein-Main-Region dienen könnten
- Schaffung von nächtlicher Ruhe durch ein absolutes Nachtflugverbot von 22-6 Uhr
- mehr Sicherheit vor Abstürzen