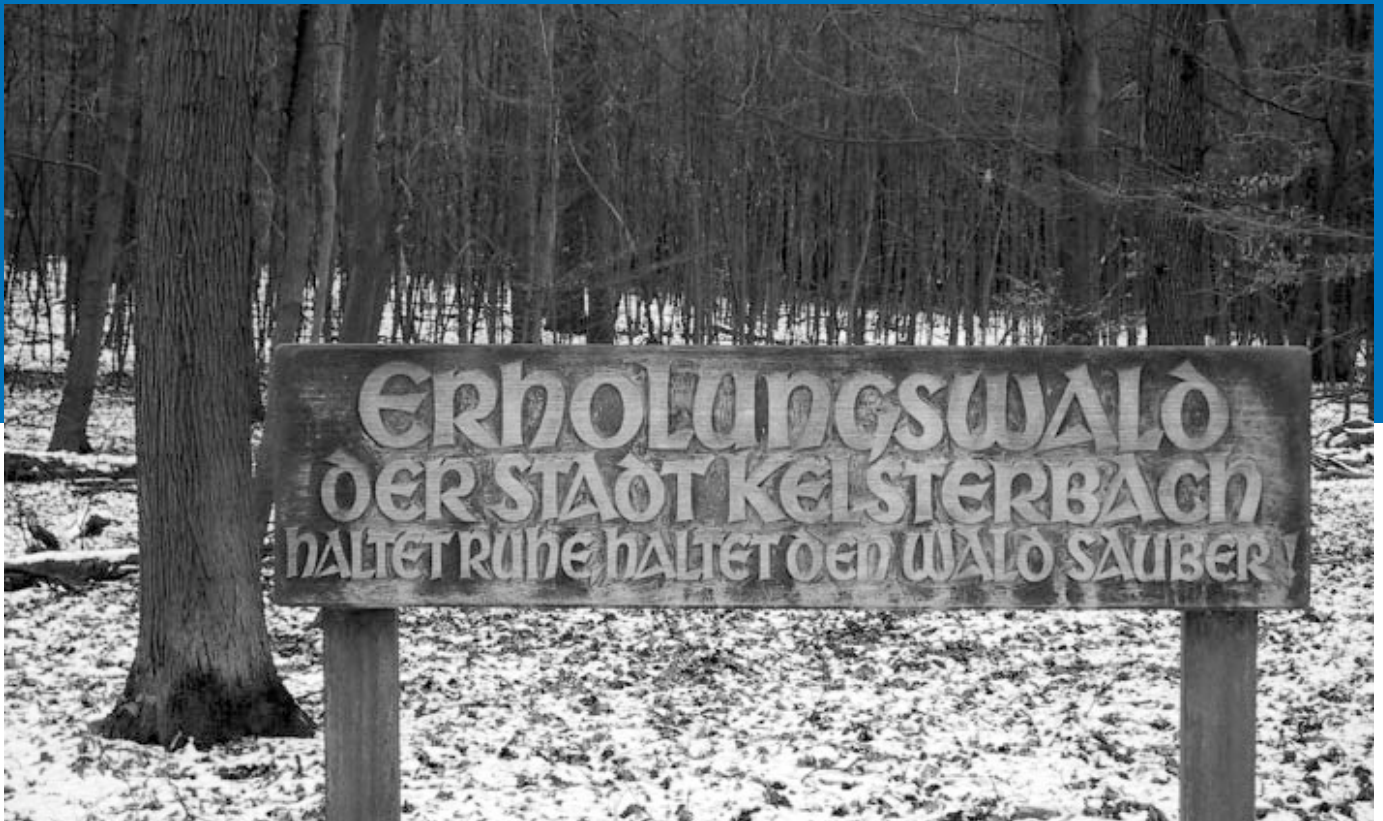


# BI info



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

Nr. 62 - 26. Jahrgang - März-April 2006  
[www.flughafen-bi.de](http://www.flughafen-bi.de)



## Der letzte Winter?

Wenn es nach dem Willen der Ausbautreiber geht, erlebt dieser Wald seinen letzten Winter.

Machen wir uns nichts vor. Der Flughafen hat in den vergangenen Jahren fast alles durchsetzen können, was er wollte.

Hinter ihm stehen mächtige Interessensgruppen, Parteien, die Landesregierung. Der Fraport und den Hintermännern stehen ungeheure Propagandamittel zur Verfügung. Wer „Reich“ ist ist „einflußreich“ sagt ein Spruch.

Es steht viel auf dem Spiel. Bald wird der Schnee geschmolzen sein, und viele werden erkennen was für eine wunderbare Welt vor der Vernichtung steht.

Ein Wald wie dieser ist durch nichts zu ersetzen. Er ist in Jahrhunderten entstan-

den, Ausgleichsmaßnahmen können niemals der Bevölkerung Gleichwertiges bieten.

Kann die Bürgerbewegung gegen den Flughafenausbau die Rodung des Erholungswaldes verhindern?

Wir dürfen nicht verzagt sein. Der Widerstand ist politisch breiter als je zuvor. Kommunen rings um den Flughafen sind eindeutig gegen eine neue Landebahn. Seit Ende September des letzten Jahres läuft in der Stadthalle von Offenbach die Anhörung zum Bau einer Landebahn im Kelsterbacher Stadtwald.

Private Einwander, Anwälte von Kommunen und der BUND stellen unangenehme Fragen und weisen auf Schwachstellen oder ganz einfach auf Lügen in

den Antragsunterlagen von Fraport hin. Gutachten werden mit Sachverstand und Kompetenz widerlegt.

Aber, die Ausbaubefürworter und das Regierungspräsidium weichen den Fragestellern aus, verstricken sich in Widersprüche und taktieren, um das Verfahren nicht gegen die Wand zu fahren.

Es gab Etappensiege unserer Juristen bei den Anhörungsverfahren. Das Regierungspräsidium mußte nachbessern. Immer mehr Menschen merken es muß jetzt mehr geschehen.

Das wichtigste: Es muß uns gelingen in diesem Jahr mehr Aktivität in den Bürgerinitiativen zu entfalten. In den Kommunen aber auch im bedrohten Wald. Wir haben viel Erfahrung. Wir können es.

# Der Hessische Rundfunk

Man reibt sich die Augen und traut seinen Ohren nicht, wenn man dem Hessischen Rundfunk in Sachen „Flughafen“ zuhört und zusieht.

Im Radio wird bei JEDER Verkehrsmeldung behauptet, der Straßenverkehr „rund um den Flughafen“ liefe störungsfrei — auch wenn gerade vorher Stau auf der A3 von Offenbach bis Wiesbaden gemeldet wurden. So trommelt man auch in das ignoranteste Hirn die vermeintliche Wichtigkeit der Frankfurter Flughafens hinein.

Ansonsten gibt es fast keinen Flughafen im Hörfunk und wenn, dann werden nur Regierungs- und Fraport-fromme Mitteilungen vorgelesen.

Und das Hessenfernsehen ist in Puncto „Flughafen“ auch nicht schlecht. In der Hessenschau und den Nachrichtensendungen werden meist interessante und ausgewogene Beiträge gebracht. Aber wenn es um den Flughafen geht, gibt es keine journalistische Sorgfalt mehr. Hat man den RedakteurInnen ein Angebot gemacht, dass sie nicht ausschlagen können: „Die Schere im Kopf“ ist das wichtigste redaktionelle Werkzeug?

In der Hessenschau vom 10.10.2005 heißt es wörtlich: „Der geplante Flughafenausbau [ist] ein wichtiger Entwicklungsschritt für Hessen.“ So wichtig ist der Ausbau dann wohl doch nicht, denn es findet monatelang kein Bericht über der Flughafenausbau den Weg in die Hessenschau. Kein Wort über das Erörterungsverfahren in Offenbach. Kein Wort über den Inhalt der dort vorgetragenen Einwendungen und Gutachten. Kein Wort über die bürgerfeindliche Verhandlungsführung des Regierungspräsidiums. Kein Wort über das freundliche Eingreifen des RP, wenn es für Fraport mal wieder eng wird. Nach wie vor wird das Märchen von 100.000 Arbeitsplätzen erzählt. Dass selbst Fraport das Märchen nicht mehr glaubt, wird ignoriert.

Den vorläufigen Negativrekord stellte die Hessenschau am 1.2.2006 auf (Bericht zum neuen Fluglärmsgesetz). Da wurde ein Interview mit dem HR-Flughafen-„Experten“ Michael Immel geführt. Das Interview schloss ab mit der Frage: Bedeutet das neue Fluglärmsgesetz, „das Aus für die neue Landebahn?“. Die hirnvernebelnde Antwort

des „Experten“ Immel lautete „... die neue Landebahn wird kommen, der dritte Terminal wird kommen. Ganz klar nein.“

Es ist ausgeschlossen, dass die HR-MitarbeiterInnen die Argumente der Ausbauegner nicht kennen. Nur zwei will ich hier aufführen: Ticona und Vogelschlag; Beides KO-Kriterien für die NW-Bahn. Aber vor laufender Kamera gilt offensichtlich: Maul halten, Fraportkonform berichten, Probleme verschweigen, abtreten!

Das Rundfunkgesetz verpflichtet wahrheitsgemäß und vollständig zu berichten! Dieser Pflicht kommt der HR beim Thema „Flughafenausbau“ jedenfalls nicht nach!! Woran mag das liegen? Jeder der es wissen will weiß, dass der HR-Intendant Dr. Helmut Reitze Partei- und Duz-Freund unseres Ministerpräsidenten Roland Koch ist. Dieser wiederum hat ein inniges Verhältnis zum Flughafenausbau. Als ehemaliger Vorsitzender des Fraport-Aufsichtsrats hat er das Wohl des Fraport im Auge zu behalten — so sagte er selbst sinngemäß. Das Wohl und die Gesundheit der von ihm regierten Bevölkerung muss da schon mal hinten anstehen. ... und solange Roland Koch Geheimnisträger in Sachen „jüdische Vermächtnisse“ bleibt, sind der Phantasie über Zusammenhänge zwischen Fraport und CDU keine Grenzen gesetzt.

*Winfried Klein*

*Bl Schwanheim-Goldstein*

## Ohne Moos nix los!

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

Wir bitten daher dringend  
um Spenden:

GLS Gemeinschaftsbank  
Frankfurt, BLZ 430 609 67,  
Konto-Nr. 8 038 648 300



## Dauer-Stau in Rhein-Main

Wer sich schon jetzt auf dem Weg zur Arbeit über Staus rund um den Flughafen ärgert, darf sich künftig auf noch längere Wartezeiten gefasst machen. Wenn von Mobilitätsgewinn durch den geplanten Flughafenausbau gesprochen wird, ist das nur die eine Seite der Medaille. Eine andere wird dagegen oft verschwiegen, denn mit der Flughafen-erweiterung droht Verkehrsstillstand in Rhein-Main.

Allein das geplante Terminal 3 verfügt über die Kapazität des Münchner Flughafens. Während dieser gut an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen ist, soll die Verkehrsanbindung des Terminals 3 fast ausschließlich über die Straße erfolgen. Die Autobahnen rund um Frankfurt sind aber jetzt schon chronisch überlastet, kilometerlange Staus gehören zum Alltagsbild. Verkehrswissenschaftler rechnen damit, dass die Straßen die zusätzlichen Belastungen trotz Ausbaumaßnahmen nicht verkraften und die Staus noch länger werden. Mancher wird wohl versuchen, auf Nebenstrecken auszuweichen - mit der Folge, dass auch in der einen oder anderen Ortsdurchfahrt der Lärmpegel steigt.

Der volkswirtschaftliche Schaden in der Region durch Staus beläuft sich nach vorsichtigen Schätzungen auf 100 Millionen Euro pro Jahr, für etliche Unternehmen stellt dies einen Wettbewerbsnachteil dar. Kommt der Ausbau, wird sich die Summe weiter erhöhen. Im übrigen will Fraport während der neun-jährigen Bauphase die Materialanlieferung komplett über Lastwagen abwickeln, Schiff und Bahn spielen in den Überlegungen keine Rolle.

Extrablatt der „Zukunft Rhein-Main“ 2006-02-14





## Wider-Stand im Kelsterbacher Wald

Jeden ersten Sonntag im Monat bietet die Bürgerinitiative IGEL ab 14.30 Uhr beim Waldhäuschen am Mönchwaldsee am Wider-Stand die Möglichkeit, sich mit Informationen zum Flughafenausbau zu versorgen, Gedanken auszutauschen oder einfach nur einmal Dampf abzulassen. Um die entspannte Atmosphäre am Wider-Stand zu unterstreichen und um auch SpaziergängerInnen für die Ausbauproblematik zu interessieren, werden Mitglieder der BI IGEL Kaffee und Kuchen anbieten. Bis dann!

## Robin Wood

Ein Foto von der Baumbesetzungsaktion im September letzten Jahres. Aktivisten von Robin Wood waren Tage und Nächte in den Baumwipfeln. Symbolhaft wirkte lange noch ein Transparenz hoch in den Bäumen.

## Mahnwache am frühen Morgen vor dem Bundesgerichtshof in Karlsruhe

Dort wurde am 20. Januar 2006 darüber verhandelt, ob der Flughafenverwalter Fraport unter Berufung auf ein Hausrecht die Versammlungsfreiheit beschneiden darf und es ihm zulässig ist, Protestkundgebungen im Terminal zu untersagen.

Der Prozeß wurde auch vom Bündnis der BIs unterstützt. Ausführlicher Bericht in der nächsten Ausgabe.



# Neues Fluglärmggesetz

## Käfighaltung von Menschen wird erlaubt

Über die geplanten Neuerungen des Fluglärmggesetzes wurde viel und völlig falsch berichtet. Durch das Gesetz wird es keineswegs leiser rund um die Flughäfen. Richtig ist, dass Grenzwerte für Fluglärm um 10 dB herabgesetzt werden. Das bedeutet eine Verringerung der auf uns einwirkenden Lautstärke (= Schallenergie) auf 1/10 des heute zulässigen Wertes. Falsch ist, dass es mehr Ruhe an den Flughäfen gibt oder dass wir nachts vor Fluglärm geschützt werden.

### Volksverdummung

Bereits die vom Bundesumweltministerium verbreiteten Meldungen sind volksverdummend. Die Überschrift lautet: „Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen“. Im Text geht die Verdummung weiter. „Mit der Novelle des Gesetzes soll [...] der Schutz der Menschen vor Fluglärm in der Umgebung der größeren zivilen und militärischen Flugplätze deutlich verbessert [...] werden.“ Bei gründlichem Lesen der Mitteilungen wird allerdings klar: Lärminderung findet nicht statt. Zeitdruck verhindert, dass RedakteurInnen Pressemitteilungen vollständig lesen können. Und so verbreiten Radio, Fernsehen und Presse falsche Parolen! Mit der Begründung „zu teuer“ wurden von Fluglärmlobby und einigen Bundesministern ursprünglich im Gesetz vorgesehene Grenzwerte gründlich verwässert! Dieses reine „Entschädigungsgesetz“ sieht lediglich passiven Schallschutz auf Kosten der Flughafenbetreiber vor, z.B. Lärmschutzfenster. Es gibt keine Verpflichtung zu aktivem Schallschutz. Keinerlei Beschränkung von Flugbewegungen ist vorgeschrieben, nicht einmal nachts.

- Kein Flughafen wird verpflichtet, weniger Lärm zu verursachen.
- Keine Fluglinie wird verpflichtet leisere Flugzeuge einzusetzen.
- Kein Flugzeughersteller wird verpflichtet, leisere Flugzeuge zu bauen!

- Finanzierung von Schallschutzfenstern gibt es nur für wenige, brutalstmöglich Betroffene.

### Käfighaltung rund um die Flughäfen

Nicht mal Frankfurt-Oberrad oder Offenbach liegen innerhalb der „Schutzzone“! Selbst in Raunheim, Kelsterbach und Flörsheim bekommen nur ca. 3000 bis 5000 Häuser Schallschutzfenster auf Fraport-Kosten. Und auch das nur in den heute als Schlafzimmer genutzten Räumen, spätere Umnutzung ausgeschlossen! Für Garten, Balkon, Terrasse ist gar nichts vorgesehen; mit anderen Worten: „Käfighaltung“ in den An- und Abflugschneisen wird gesetzlich vorgeschrieben!

### Jammern über „Peanuts“

Das Bundesumweltministerium rechnet Kosten von rd. 700 Mio. Euro, verteilt auf 10 Jahre, vor; jedes Ticket würde um 1 bis 2 Euro teurer. Und schon prophezeit die Fliegerlobby den „Weltuntergang“: Das gefährde den Bestand der Airlines. Unter dem tut's kein Lobbyist. Der größte deutsche Fluglärmproduzent, die Lufthansa, verlangt seit 2004 eine „Servicepauschale“ von rund 45 Euro je Ticket; und kann trotzdem am 10.1.2006 melden: „Lufthansa-Rekord: Mehr als 51 Millionen Fluggäste“. Und ein paar Tage später lesen wir: „Lufthansa erwartet für das Jahr 2005 ein operatives Ergebnis um 550 Mio. Euro“. D.h. die Lufthansa macht also in einem Jahr fast soviel Gewinn, wie die Kosten für Lärmschutz in 10 Jahren ausmachen! Eine anderer Blickwinkel: In Deutschland werden jähr-

lich ca. 150 Mio. Passagiere abgefertigt. 700 Mio. Euro über 10 Jahre verteilt machen jedes Ticket nicht mal 50 Cent teurer; und nicht 1 bis 2 Euro! In Relation zum Umsatz der Luftfahrt liegt das unter 1%.

Es geht tatsächlich also um lächerliche Beträge; bei Hilmar Kopper, Ex-Deutsche-Bank-Vorstandssprecher, heißt so was „Peanuts“!

### Lex Fraport: Mediationsergebnis ade

Ein paar dB-Werte aus dem Gesetzestext müssen sein: Für „neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze“ gelten relativ scharfe Lärmgrenzwerte aber erst ab dem Jahr 2011: Für die Nacht (LAeq Nacht) 50dB, tagsüber (LAeq Tag) 60dB für „neue“ und 65dB für „alte“ Flugplätze. „Bestehende zivile Flugplätze“ dürfen Tag und Nacht ungestraft 5dB lauter sein. Das schafft derzeit kein deutscher Flughafen.

Wenn es nach Fraport-Träumen geht, ist der Ausbau bis 2011 abgeschlossen. FRA gilt dann als „bestehender Flug-

*Der Wasserturm in Groß-Gerau. Mit dieser Fotomontage macht die dortige Bürgerinitiative auf den wachsenden Fluglärm aufmerksam.*





platz“, der den höheren nächtlichen Grenzwert (LAeq Nacht) von 55dB in Anspruch nehmen darf! Ein Freibrief für den Flughafenausbau in Frankfurt! In der Mediationsvereinbarung (2000) wurde 60dB für den Tageslärm festgeschrieben. Auch Fraport war damit einverstanden. Auf Grund des neuen Fluglärngesetzes will Fraport davon nichts mehr wissen und uns mit 65dB verlärmern. Mediationsergebnis ade! Der BUND Hessen schreibt dazu: „Es ist offensichtlich, dass hier nicht der Schutz der Gesundheit, sondern der Schutz der Fraport im Vordergrund steht“.

### **Mogelpackung: Durchschnittliche Lärmpegel**

In „Das fliegende Klassenzimmer“ bekommt ein entführter Schüler jede Stunde zwei kräftige Backpfeifen. Wenn wir die „Backpfeifen-Kraft“ durch die Formel für Durchschnittspegel drehen, kommt heraus, dass der Schüler die ganze Stunde lang liebevoll gestreichelt wurde!

So werden angeführte Lärmgrenzwerte schön gerechnet: Über längere Zeiträume werden hohe Schallpegel per „Planierraupe“ eingegeben. Damit, „verschwinden“ überlaute Einzelereignisse. Jedoch nicht Durchschnittspegel, sondern einzelne Überflüge unterbrechen unsere Gespräche und rauben uns den Schlaf!

Bei den gesetzlich vorgesehenem nächtlichen Durchschnittspegel von 53dB dürfen mehr als 200 Flüge mit je 56dB stattfinden (oder entsprechend weniger Flüge mit deutlich höheren dB-Werten). Und wir liegen wieder mal neben dem Bett! Der für den Tag vorgesehenen Durchschnitt von 55-60dB erlaubt eine pausenlose Dauerbeschallung. Von namhaften Wissenschaftlern erarbeitete Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung wurden in den Wind geschlagen.

Zum Vergleich: 50dB = ruhige Wohnstraße, 60dB = normale Unterhaltung, 65dB = Eisenbahnverkehr, 80dB = Straßenverkehr, 90dB = Presslufthammer, gemessener Fluglärm über Offenbach, Raunheim und Flörsheim.

Wer wird vor wem oder was geschützt? Das Jugendschutzgesetz schützt die Jugend. Naturschutzgesetze schützen die Natur. Tierschutzgesetze schützen Tiere. Das Fluglärmschutzgesetz schützt ...?

Na, also!

Winfried Klein

*„Denn die einen sind im Dunkeln  
Und die andern sind im Licht  
Und man siehet die im Lichte  
Die im Dunkeln sieht man nicht.“*

Schlussverse der Moritat aus dem Dreigroschenfilm von Bertolt Brecht

## **Streik bei Gate Gourmet**

Wenn die startenden Düsenjets von British Airways, Iberia oder Varig über unsere Köpfe hinweggedonnert sind, die Passagiere es sich in ihren Sitzen bequem gemacht haben und die Stewardessen und Stewards anfangen, die ersten kulinarischen Leckerbissen zu servieren, ist für viele ein Tag voller Maloche noch lange nicht zu Ende. Die Versorgung der Flieger mit Häppchen, Schnittchen und mehrgängigen Menus muss laufen.

Ganz vorne mit dabei als zweitgrößtes Unternehmen weltweit an 109 Standorten in 29 Ländern mit 22.000 Beschäftigten und täglich über 530.000 Mahlzeiten: Gate Gourmet. Wie in vielen anderen Branchen auch scheinen die Gate Gourmet-Konzernleitungen zur Zeit überall einen ähnlichen Angriff gegen die Beschäftigten zu fahren: die Löhne sollen gesenkt und die Arbeitsbedingungen verschärft werden. Im August diesen Jahres führte dies bereits



zu einem spektakulären Streik am Londoner Flughafen Heathrow, der für tagelange Turbulenzen im internationalen Luftverkehr sorgte. Nun, seit dem 7. Oktober 2005, wird die Gate Gourmet-Niederlassung am Düsseldorfer Flughafen bestreikt. Anlass waren die ständig steigende Arbeits- und neue Zumutungen der Konzernleitung. Das Unternehmen verweigert eine Entgelterhöhung und fordert stattdessen die Streichung von fünf Urlaubstagen, von Zuschlägen und die Verlängerung der Arbeitszeit. Im Gegenzug fordert die Gewerkschaft NGG eine Lohnerhöhung um 4,5 Prozent. Als die Verhandlungen scheiterten, stimmten 93 Prozent für Streik. Von den etwa 120 Beschäftigten beteiligen sich 85 aktiv am Streik und halten das Streikzelt vor dem Betriebstor rund um die Uhr besetzt.

### **Der Moloch Flughafen frisst alles auf**

In den Gutachten zu den Einkommens- und Beschäftigungseffekten stilisierten die Wirtschaftsweisen um Rürup den Flughafen noch zum Job-Motor der ganzen Nation hoch. Die dabei angewandten statistischen Taschenspielertricks wie beispielsweise die sogenannte „Sensitivitätsanalyse“ taugen aber in der harten Realität des Kapitalismus reichlich wenig: So hat sich der Moloch Flughafen im letzten Jahr einmal mehr Arbeitsplätze aus dem Umland einverleibt.

Der texanische Computer-Konzern DELL zog mit seiner Deutschland-Zentrale von Langen in das „Main-Airport-Center“ am Flughafen. DELL wollte, so Bürgermeister Pitthan (SPD), aus dem bisher genutzten Gebäude im Langener Monza-Park raus, weil es nicht klimatisiert ist. Dem Unternehmen wurden drei Angebote unterbreitet, innerhalb von Langen umzuziehen. Die Airport-Manager waren mit einem besseren Angebot zur Stelle: zwei Jahre mietfrei und danach eine Miete von 8 EUR pro qm in ein Gebäude, das seit seiner Fertigstellung vor etwa zwei Jahren weitgehend leer gestanden hatte. DELL in Langen zählte 540 Beschäftigte. Vielleicht kommt ja dieses Jahr noch ein lieber Onkel von der Fraport vorbei und bezahlt einem Kindergarten in Langen den Spielplatz oder der örtliche Fußballverein bekommt einen neuen Satz Trikots. Eine gute Nachbarschaft will gepflegt sein.

Roger Treuting (BI Rüsselsheim)

# Einkaufen in New York - ein Angriff auf das Rest-Ozon

Die Mehrheit der Klimaforscher geht davon aus, dass der Massentransport von Menschen und Waren mit Düsenflugzeugen eine der wesentlichen Ursachen für die Erderwärmung ist. Wenn sie recht haben, wird sich dieser unheilvolle Prozeß in den vor uns liegenden Jahren stark beschleunigen. Wer heute eine der Zeitungen oder Zeitschriften aufschlägt, die in Kreisen der Besserverdienenden kursieren, wird in jeder Ausgabe wenigstens eine Anzeige finden, in der die Firmen Boeing oder Airbus neue Flugzeuge anpreisen. Nach außen hin jammern die Luftfahrtgesellschaften über die Verluste nach dem 11. September 2001 und nach dem schnellen Anstieg der Treibstoffpreise. Die Zahlen aber sprechen eine andere Sprache. Nach den jetzigen Zwischenprognosen werden die großen Luftfahrtgesellschaften in diesem

Geschäftsjahr zusammengerechnet über 45 Milliarden Dollar Gewinn machen und so auf einen Schlag die Verluste der letzten fünf Jahre egalisieren. Dieser Gewinnsprung hat zwei Ursachen: Zum einen ist es den Luftfahrtgesellschaften - vor allem mit Konkursdrohungen in den USA - gelungen, das Lohnniveau fast aller Gruppen von Beschäftigten zu drücken, die ihr Geld mit dem Hin- und Herfliegen von Menschen und Material verdienen. Piloten bei Ryanair verdienen längst nicht mehr solche Traumgehälter wie ihre Vorgänger noch vor wenigen Jahren, sondern rutschen mental und finanziell in Richtung fliegender Busfahrer. Nach den Erhebungen der International Air Transport Association (IATA) ist die Arbeitsproduktivität der ihr angeschlossenen Gesellschaften in den letzten fünf Jahren um 34 Prozent gestiegen. Zum an-

deren wächst der Markt sprunghaft: weltweit allein in diesem Jahr gegenüber dem Vorjahr um 8,3 Prozent. Für die Hauptwachstumsregionen in Asien prognostiziert die IATA ein Nachfrage-Plus von rund zehn Prozent jährlich bis 2009.

Den großen Durchbruch erwarten alle Beteiligten von den gegenwärtig laufenden Verhandlungen über den transatlantischen Flugverkehr. Als Nachwehe des letzten Weltkrieges ist er hochgradig geregelt und unterliegt zum Leidwesen neoliberaler Ideologen nicht dem freien Spiel des Marktes. Das soll sich ändern.

Das Wettbewerbsmodell, das in Europa den Massentourismus von Straße, Schiene und Fähren weg in die Lüfte gezogen hat, würde damit anders als heute auch für interkontinentale Flüge gelten. Nur dadurch würde die Herstellung von Großraum-Langstreckenflugzeugen wie dem Boeing- und dem Airbus-Jumbo für beide Gesellschaften überhaupt erst rentabel. Also demnächst mehr als je zuvor bei den Besserverdienenden: Einkaufen in New York, egal, wie schnell die Welt kaputt geht.



*„Ihr mögt mit der Zeit alles entdecken, was es zu entdecken gibt, und euer Fortschritt wird doch nur ein Fortschreiten von der Menschheit weg sein. Die Kluft zwischen euch und ihr kann eines Tages so groß werden, daß euer Jubelschrei über irgendeine neue Erfindung von einem universalen Entsetzensschrei beantwortet werden könnte.“ Bertolt Brecht: Galilei*

Ist man ein „Fortschrittsgegner“, wenn man die Einführung des Riesenflugzeuges A380 mit Stirnrunzeln verfolgt? Der europäischen Luft- und Raumfahrtkonzern EADS, die Lufthansa, die Banken und viele Politiker sagen: diese

neue Maschine ist der Fortschritt - sie wird gebraucht.

Wer sich mit dem Thema beschäftigt oder direkt an Flughäfen wohnt, kann auch zu anderen Schlussfolgerungen kommen.

Man darf fragen: Brauchen wir demnächst A380-Flüge, „in die beliebtesten Shopping-Paradiese der Welt“.

„Shanghai 569,- Euro“ etc. Für diesen Schwachsinn rodet man Wälder - und pfeift auf die Klimakatastrophe. Der größte Teil der dem Flugverkehr zuzurechnenden Folgekosten sind externe Kosten. Klimaschädigende Gase, der Flächenverbrauch, die Lärmschäden, die Gesundheitskosten und vergifteten Flächen gehen nicht in die Ticketpreise

ein, sondern werden auf die Gesellschaft und spätere Generationen abgewälzt. Erst auf dieser Basis rechnet sich das Großraumflugzeug. Ob die neue Maschine ein Sicherheitsrisiko ist, wie ein hochrangiger Entwickler der Maschine sagt, können wir nicht einschätzen.

Sicher ist nur: Das weltweite Kapital will Profite sehen - koste es was es wolle. Und: „Der Kapitalismus frisst die Erde und das Leben auf!“ R.Hechler

## Anzeigen „BI info“

Wir nehmen Anzeigen ins „BI info“. Das „BI info“ erscheint mindestens viermal im Jahr. Die Auflage liegt in der Regel zwischen 5.000 und 10.000 Exemplaren.

Die Adressaten sind meist ökologisch, politisch und kulturell interessierte, aktive Leserinnen und Leser. Anzeigenpreise auf Anfrage.



## Folterflieger in Frankfurt und Ramstein

*Auch der Rhein-Main-Flughafen in Frankfurt war Stützpunkt für Transporte von gefangenen Terrorverdächtigen durch die CIA.*

*Mittlerweile sind viele CIA-Flüge bekannt geworden. Die US-Luftwaffe ließ sich auf der Militärbasis gleich neben dem Zivilflughafen nie in die Karten schauen. Pausenlos wurden dort bis zur Räumung Anfang Oktober Militärmaschinen und gecharterte Passagierflugzeuge für Truppentransporte abgefertigt. Die Basis war für die US-Army schließlich 60 Jahre lang das „Tor zu Europa“.*

*Ob es auf dem Flughafen immer noch solche Zwischenstopps gibt, entzieht sich unserer Kenntnis.*

## „Lex Fraport“ statt Fluglärmschutzgesetz-Novelle

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) wehrt sich gegen eine Aufweichung der Novelle des Fluglärmschutzgesetzes zu Gunsten der Fraport. Den Entwurf des Gesetzes will die Bundesregierung heute beschließen. „Eine Mogelpackung können wir nicht gebrauchen“, sagt BUND Vorstandssprecherin Brigitte Martin. Der Gesetzesentwurf enthält eine zeitliche Staffelung zum Eintritt der Lärmschutzwerte. Bis zum 31.12.2010 soll die Nachtschutzzone für neue oder baulich erweiterte zivile Flugplätze durch einen Dauerschallpegel von 53 dB(A) bzw. 6 Einzellärmereignisse von

57 dB(A) begrenzt werden. Erst ab 1.1.2011 würden die schärferen Werte Dauerschallpegel von 50 dB(A) bzw. 6 Einzellärmereignisse von 53 dB(A) gelten. Diese zeitliche Staffelung lehnt der BUND ab. „Es ist offensichtlich, dass hier nicht der Schutz der Gesundheit, sondern der Schutz der Fraport im Vordergrund steht“, protestiert BUND Vorstandssprecherin Brigitte Martin. Der bereits vom letzten rot-grünen Bundeskabinett vorgelegte Entwurf für ein neues Fluglärmschutzgesetz enthält noch einen weiteren Skandal: Der Fluglärmschutz soll nicht anhand der realen Lärmsituation, sondern anhand

**Unbedingt anklicken:  
[www.flughafen-bi.de](http://www.flughafen-bi.de)**

**Hier findet man  
die Adressen der  
örtlichen  
Bürgerinitiativen.**

**Mitmachen!  
Dabeisein!**

## Infos

**Info-Material  
der  
Bürgerinitiativen  
bestellen bei:**

**Käthe Raiß  
Kelsterbacher Straße 90  
64546 Mörfelden-Walldorf  
Tel. 06105/42730  
Fax 282980**

von Mittelungspegeln über die unterschiedlichen Anflugrichtungen gemessen werden. Dies bedeutet vor allem für die Menschen, die am Frankfurter Flughafen durch tagelange Anflügen über Mainz und Raunheim betroffen sind eine völlig inakzeptable Situation.

Der während der Überflugphasen tatsächlich auftretende Lärm wird durch die Mittelung mit der Betriebsrichtung West (Anflug über Offenbach, Neu-Isenburg und Frankfurt) kleingerechnet.

Der BUND wirft der Fraport erneut den klaren Bruch der sog. Mediationsvereinbarungen vor, da sich das Unternehmen im bisherigen Gesetzgebungsverfahren nicht für, sondern gegen die Realisierung der dort gefundenen Werte eingesetzt hat. „Die Bevölkerung wird von der Fraport verschaukelt, doch Landesregierung und Landtag schweigen“, kritisiert Brigitte Martin.

BUND-Pressemitteilung





## Beispielhaftes

In vielen Städten und Gemeinden des Flughafenumlandes stehen große Tafeln oder es hängen Spruchbänder über den Straßen:

„Kein Flughafenausbau, für ein Nachtflugverbot!“.

Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat seit Jahren ein riesiges Transparent am Wasserturm, dem Wahrzeichen von Mörfelden angebracht.

## Lesetip

Im Rhein-Mosel Verlag in der Reihe *Regional-Romane der Rhein-Main-Krimi* „Der Korridor“ von Claudia Platz

*Es geht darin um Erpressung, rätselhafte Krebserkrankungen und die Flugkorridore des Frankfurter Flughafens. Am Mainzer Rheinufer liegt ein junger Arzt erschossen im Gras. War es Raubmord, Beziehungstat oder wurde der Tote Opfer eigener krimineller Verwicklungen? Der Verdacht kommt auf, als im Zuge der Ermittlungen ein medizinisches Gutachten entdeckt wird, dessen Veröffentlichung einen Skandal auslösen könnte. Eine Veröffentlichung, die irgendjemand mit allen Mitteln zu verhindern sucht.*

*Kriminalkommissarin Karin Weber und ihr Kollege Gerlach arbeiten im Team mit einem Arzt und einem Journalisten. Trotz äußerer Widerstände lassen sie sich in ihrer Arbeit nicht beirren, und plötzlich kommen sie der Lösung des Falles gefährlich nahe. Die Spur führt nach Frankfurt in ein großes Wirtschaftsunternehmen und schon bald ist wieder ein Leben bedroht.*

Claudia Platz »Der Korridor« 248 Seiten  
8,90 EUR ISBN 3-89801-110-0

## 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 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

## 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, Hochstr. 22,  
64546 Mörfelden-Walldorf,  
Tel. 06105/22362  
rudi.hechler@nexgo.de  
Druck: Drach, Alsbach

Dieses BI-Info wurde finanziert  
durch die Bürgerinitiative  
Groß-Gerau.

Herzlichen Dank!



## Ein Foto zum Schluß

Bei den Rodungen für die A380-Werftanlagen waren viele Mitstreiter der Bürgerinitiativen aber auch zahlreiche Naturfreunde aus den umliegenden Kommunen vor Ort. Im Fernsehen sieht man oft Bilder von Naturkatastrophen. Hier konnte jeder sehen, wie bei uns Profitsucht Landschaften zerstört. Es ragt nur noch ein letzter Baum in den Himmel. Ein Symbol und eine Aufforderung sich dem weiteren geplanten Raubbau in den Weg zu stellen.