

BI info



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

Nr. 63 - 26. Jahrgang - Mai-Juni 2006
www.flughafen-bi.de



Wir wußten es - hier kommt eine neue Straße hin. Sagen muß man aber auch: Hier gibt es erneut eine große Naturzerstörung. Wir haben lange in diesem Jahr auf den Frühling gewartet. Während wir diese Aufnahme machten, zwischerten die Vögel, überall frisches Grün, und dann: Bagger, Bitumen und Beton. Zu gefühlsbetont? Nein! Wir können ruhig niederschreiben was wir fühlen. Und - wir brauchen den „langen Zorn!“. Niemals aufgeben!

Sie lügen wie gedruckt

Vor kurzem wurde bekannt: Die A-380-Werft der Lufthansa wird nur halb so groß wie geplant.

Erinnert sich noch jemand an die Behauptungen von Fraport und Lufthansa zum Bau der A-380-Werft? Eine anderer Standort sei nicht möglich, die Werft müsse in der geplanten Dimension gebaut werden, Umbauten und Zwischennutzungen auf dem Flughafengelände seien wegen des engen Zeitrahmens nicht möglich. Mit unglaublichem politischen Druck haben Lufthansa und Fraport die Genehmigung zur A-380-Werft

durchgepaukt. Willfährig folgten die Gerichte den Behauptungen der beiden Unternehmen und der Hessischen Landesregierung. Dabei hatten Bürgerinitiativen, Kommunen und der BUND u.a. immer wieder darauf hingewiesen, daß der Bau der Werft völlig überdimensioniert sei. Doch wo es um die Interessen von „heiligen Kühen“ geht, zählen keine Argumente. So steht im Planfeststellungsbeschuß: *Die von Einwendern geforderte Verkleinerung der Werthalle ist nicht möglich, ohne das (gerechtfertigte) Planungsziel des Vor-*

habens in Frage zu stellen. Im September 2005 wurden 21 ha Wald zerstört. Im März 2006 verkündet die Lufthansa, daß die Werft zunächst einmal nur halb so groß gebaut werde wie ursprünglich geplant. Der Markt entwickle sich eben doch nicht so rasch, als daß man von Beginn an die volle Kapazität benötige. Auch die Inbetriebnahme des A-380 verzögere sich. Bei der Lufthansa soll er erst 2008 zum Einsatz kommen. Von Zeitdruck keine Spur mehr. Nur der Wald wurde, frei nach dem Motto „was mer hat des hat mer“, bereits gerodet.

Der Flughafen ist nicht der Fraport ihr Wohnzimmer

Nachdem der Bundesgerichtshof im Januar 2006 in dritter und letzter Instanz des fachgerichtlichen Rechtszuges die von Fraport ausgesprochenen Hausverbote als rechtmäßig bestätigt hat, wurde von der betroffenen Abschiebegegnerin am 15. März 2006 Verfassungsbeschwerde eingelegt.

Die Verfassungsbeschwerde, die sich gegen alle drei vorangegangenen Urteile sowie gegen das Hausverbot und die entsprechende Vorschrift der Flughafenbenutzungsordnung richtet, rügt die Verletzung der Grundrechte der Meinungsfreiheit, der Versammlungsfreiheit, des Rechtes auf allgemeine Handlungsfreiheit und sieht einen Verstoß gegen den allgemeinen Gleichheitsgrundsatz. Zur Vorgeschichte: Der Flughafenverwalter Fraport verbietet seit geraumer Zeit Demonstrationen und Protestkundgebungen im Terminal. Als Grund werden „Betriebsstörungen“ angeführt, es wird sich auf das Hausrecht berufen und mit Strafverfahren wegen Hausfriedensbruchs gedroht.

Der Flughafen ist jedoch ein öffentlicher Raum und hat allen Menschen frei zugänglich zu sein. Wenn es um die Flughafenerweiterung geht, argumentieren die Ausbaubetreiber gerne damit, dass ein übergeordnetes öffentliches Interesse bestehe. Wenn dann aber die Leute dem Protest gegen diese Betonpolitik direkt hier vor Ort Ausdruck verleihen wollen, tun die Nadelstreifen-träger gerade so, als sei der Flughafen ihr Privatbesitz und das Terminal ihr Wohnzimmer.

Genau dieses gilt es zu klären: Hat ein Unternehmen, das zum Verwalter eines Flughafens bestellt wurde, überhaupt die Legitimation, Grundrechte wie das der Versammlungsfreiheit außer Kraft zu setzen?

Wir wissen aber aus unserer Erfahrung in den letzten Jahren, warum sie die Protestveranstaltungen aus ihren Gebäuden aussperren wollen: die Begründung, der Flughafenbetrieb werde gestört, wird dabei nur vorgeschoben. Die Demonstrationen und happening-artigen Aktionen im Terminal haben immer wieder gezeigt, dass der Zuspruch bei Fluggästen und Beschäftigten entgegen

den Erwartungen sehr hoch ist. Das passt den Flughafen-Managern nicht und deshalb wollen sie uns abschieben auf den Busbahnhof und verschließen ihre Tore vor uns. In der Auseinandersetzung schicken sie dann die Polizei vor, die jedes Mal mit einem martialischen Aufgebot und ihrer paramilitärischen Ausrüstung das vermeintliche Hausrecht der Fraport schützen darf.

Dies soll uns aber auch in Zukunft nicht davon abhalten, immer wieder auf's Neue am Flughafen aufzutauchen, wann immer es für richtig und wichtig erachtet wird und gegen den Moloch Flughafen zu demonstrieren!

Parkhaus im Bannwald

Wieder mal ein Wortbruch: Das Parkhaus im Bannwald südlich des Flughafens soll nun doch gebaut werden. Im Verfahren zur A-380-Wartungshalle hatte Fraport noch verlauten lassen, aus Umweltschutzgründen würde auf das Parkhaus verzichtet. Die Ergebnisse des Planfeststellungsbeschlusses zur A-380-Werft würden in der Plaung zum kapazitiven Ausbau selbstverständlich beachtet. Eine Aussage, die gerade mal 12 Monate Bestand hatte. Im Planfeststellungsverfahren zur Landebahn sind das Parkhaus, die Verlegung der Okrifteler Straße und die Bebauung von ca. 100 ha Bannwald südlich des Flughafens wieder mit enthalten.

Freie Marktwirtschaft erleidet Bruchlandung – nun mit voller Schubkraft in die Planwirtschaft

Lufthansa-Aufsichtsratschef Weber fordert seit geraumer Zeit angesichts der schwindenden Ölreserven eine Festlegung von gesicherten Kontingenten an Treibstoffvorräten für die Luftfahrt. Die Kranich-Airline kann wohl im knallharten Wettbewerb um die letzten Tropfen Kerosin nicht mithalten. Wenn die neoliberalen Deregulierer mit ihren Forderungen nach Abbau der sozialen und ökologischen Standards nicht weit genug kommen, dann werden sie mir nichts dir nichts zu glühenden Verfechtern einer Planwirtschaft. Webers Sorgen und Nöte in dieser Angelegenheit taugen aber allemal auch als Einwendungsgrund gegen den weiteren Ausbauwahn und Anregung für den längst überfälligen Rückbau: „Ohne Kerosin sieht diese Zukunft anders aus.“ sagte Weber im Hinblick auf den neuen Großraumjet A380, der bald auf den Markt kommen und noch in 35 Jahren das dominierende Verkehrsflugzeug im Interkontinentalverkehr sein soll. Sein Amigo Bender, Vorstandsvorsitzender der Fraport, steht dem in nichts nach. Er ließ neulich verlauten, dass die Entwicklung des bundesweiten Luftverkehrsnetzes angesichts des zunehmenden Wildwuchses und Verdrängungswettbewerbes genauer geplant werden solle.

Roger Treuting (BI Rüsselsheim)





„Blühende Landschaften.“ Links: Die „alte Okrifteler“, Nähe Tor 31. Rechts: Das A-380-Gelände, von Süden her fotografiert.

Die Rechenkünste des Professors

Er gehörte schon zu Zeiten der Auseinandersetzungen um die Startbahn-West Ende der 70er/Anfang der 80er Jahre zu den Einpeitschern und Scharfmachern auf Seiten der Flughafenbetreiber. Er propagiert unermüdlich, nicht nur in den Glaspalästen, den totalen Flughafenausbaues. Seit einigen Jahren schmückt er sich mit dem Titel eines Professors. (Böse Zungen behaupten gar, der sei auf dem osteuropäischen Markt eingekauft.) In den Wintersemestern hält er alle zwei Wochen donnerstags an der TU Darmstadt eine Vorlesung über Flughafenmanagement. Die Rede ist vom stellvertretenden Vorsitzenden der Fraport AG, dem Prof. Dr./Univ. Miskolc Manfred Schölch.

Im Zuge der Übergabe der mehr als 120.000 Einwendungen gegen das Erweiterungsvorhaben versuchte sich Schölch als Politikwissenschaftler und bewies nach den akrobatischen Hochrechnungen hinsichtlich der Arbeitsplätze einmal mehr seine Rechenkünste: Im Länderspiegel des ZDF vom 5. März 2005 zeigte sich der Professor von der Zahl der Einwendungen unerschrocken und dozierte darüber, dass genau nachgerechnet werden müsse, ob denn die 5%-Hürde überhaupt erreicht wurde.

Jetzt – nach gut einem Jahr – sind wir alle ein bisschen schlauer: Die Ergebnisse der Kommunalwahlen sind mittlerweile amtlich. Beispielsweise für Rüsselsheim ergibt sich demnach folgendes: Es beteiligten sich 15.610 Wählerinnen und Wähler. Im Rahmen

des Planfeststellungsverfahrens wurden rund 9.500 Einsprüche abgegeben. Dies würde demnach locker zur absoluten Mehrheit reichen. In den unmittelbar von der beabsichtigten Flughafenerweiterung betroffenen Gemeinden zeichnet sich überall ein ähnliches Bild ab.

Der Herr Professor sollte doch so bald als möglich emeritieren.

Roger Treuting (BI Rüsselsheim)

Ohne Moos nix los!

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

**Wir bitten daher
dringend um Spenden:**

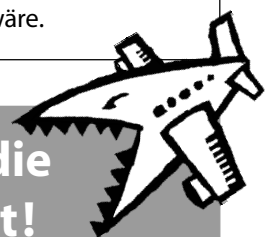
**GLS Gemeinschaftsbank
Frankfurt, BLZ 430 609 67,
Konto-Nr. 8 038 648 300**

Nachtflugverbot

Die Lufthansa fordert ein „praktikables“ Nachtflugverbot, d.h. Ausnahmeregelungen „für wirtschaftlich unabdingbare Flüge“. Die LH hat schon lange das Mediationsergebnis, das sie mit unterschrieben hat, verlassen.

Um ein Nachtflugverbot zu verhindern, gehen die Protagonisten arbeitsteilig vor: Fraport fordert die Fluggesellschaften auf, ein Nachtflugverbot zu akzeptieren – wohl wissend, daß diese in jedem Fall dagegen klagen werden. Die Politik lehnt sich zurück und versichert mit Krokodilstränen in den Augen: „Wir hätten ein Nachtflugverbot gewollt, aber leider war das juristisch nicht haltbar...“ Dem Ausbauforum unter Herrn Wörner fällt die Aufgabe zu, den Menschen Sand in die Augen zu streuen und die Flughafenerweiterung zu legitimieren, indem behauptet wird, ein Nachtflugverbot wäre durchsetzbar. Zu befürchten ist, daß Ausbau und Nachtflugverbot in getrennten Beschlüssen festgeschrieben werden. Das würde den Luftfahrtgesellschaften die Möglichkeit eröffnen, gegen das Nachtflugverbot zu klagen, ohne daß damit der Planfeststellungsbeschuß zum Ausbau berührt wäre.

**Stoppt die
Fraßport!**



Flughafen

Der kapitalistische Kern der Metropole

Der folgende Beitrag ist ein Auszug aus einem Artikel von Rolf Engelke, erschienen im Jahr 2002 im Schwarzen Faden Nr. 74. Er beschreibt die Entwicklung von Frankfurt und der Rhein-Main Region unter dem Blickwinkel der „World City“. Der Flughafen ist hierbei integraler Bestandteil der „Zitadellenökonomie“. Sie ist der Hintergrund für die hartnäckige Verleugnung, mit der die treibenden Kräfte des Ausbaus jedes Argument und jede Kritik gegen die Flughafenerweiterung ignorieren.

Tatsächlich muss Frankfurt am Main – die Kernstadt der Rhein-Main-Region – heute mit einiger Berechtigung als »europäische World City der ersten Ordnung« begriffen werden. Insbesondere als »Knotenpunkt« im internationalen Finanzgeschäft und dessen hier konzentrierten Steuerungsfunktionen wird Frankfurt von Stadtsoziologen mittlerweile »global city«-Status zuerkannt. Die traditionelle Rolle der Stadt als Handelsort am Fluss mit Messe, Börse und Banken hat sich im Laufe der letzten 20 Jahre dahingehend gewandelt, dass Frankfurt sich vom Finanzzentrum der BRD – bereits um 1950 als heimliche »Wirtschaftshauptstadt« der BRD bezeichnet – zu einem »Entscheidungszentrum innerhalb der internationalen Ökonomie« entwickelt hat. »Hier wird die deutsche Ökonomie gemacht«, so der Soziologe Roger Keil, hier werden strategische Entscheidungen der europäischen Politik konzipiert und exekutiert (Europäische Zentralbank) und mit der globalen Ebene koordiniert. Frankfurt hat sich also zu einem der strategischen Orte entwickelt, von denen aus »die weltweiten Kapitalkreisläufe und industriellen Produktionsprozesse koordiniert werden.« (Ronneberger, Weltstadt und Quartier, S. 99). Die materielle Basis für diesen Entwicklungssprung Frankfurts zur world city trotz relativ geringer Einwohnerzahlen von Stadt plus Region im Vergleich mit den europäischen Konkurrenten (London, Paris) oder gar den internationalen Mega Cities (New York, Los Angeles, Tokio, Hongkong, Sao Paulo...) liefert die in Frankfurt konzentrierte Zitadellenökonomie: »Eine vom Finanzsektor beherrschte

Dienstleistungsökonomie, global vernetzt durch Börse, Messe und Flughafen, bildet die Basis für die fortschreitende Verflechtung Frankfurts in den Weltmarkt.« (Noller/Ronneberger, Die neue Dienstleistungsstadt, S. 66) »Zitadelle« ist dabei weniger ästhetische Metapher; sie umfasst als Begriff nicht primär die beeindruckende Frankfurter Metropolen-Skyline der Bankentürme, der Messe- und Hotelhochhäuser mit ihren verspiegelten Fassaden. Als Zitadelle ist der Ort weltweiter politisch-ökonomischer Interventionen zu begreifen, ein Ort, der sich gegen das »gemeine« Publikum abschottet; von hier aus werden Attacken gegen die Konkurrenten geplant und organisiert. Hier finden Übergabeverhandlungen statt und zu guter Letzt hofft man hier »Sieg« zu feiern – über die konkurrierenden Metropolen wie über unterworfenen »Sozialpartner«.

In Frankfurt basiert die Zitadellenökonomie (nach Noller/Ronneberger bzw. Ronneberger/Keil) in ihrem Kern auf

- der »Kapitalfabrik«, den über 420 Kreditinstituten, davon über 270 ausländische (Stand von 1994); die Stadt weist damit die höchste Bankkonzentration des europäischen Festlands auf und hat selbst Paris in dieser Hinsicht hinter sich gelassen. Mehr als die Hälfte des deutschen Geld- und Kapitalverkehrs wird hier abgewickelt;
- der im Zeitalter von shareholder value wachsende Bedeutung gewinnenden Börse, die – in noch nicht endgültig geklärter Weise – mit anderen Börsen kooperieren will;

- einem eher postindustriellen Distrikt, den »unternehmensorientierten Dienstleistungen«, konzentriert um Banken, Flughafen und Messe, über 200 Agenturen und Unternehmensberatungen, außerdem Marktforschungsinstitute, überregional agierende Immobilienmakler sowie weitgehend global orientierte, hoch spezialisierte Anwaltskanzleien;
- einer »kapitalen Fabrik« klassischer Art, der in der Region ansässigen und besonders auf den Weltmarkt hin orientierten Industrie mit fortgeschrittener technologischer Basis: Computer- und Softwarebetriebe, Elektrotechnik, Maschinen- und Anlagenbau, nicht zuletzt und immer noch, wenn auch von abnehmender Relevanz, Chemie und Automobilbau.

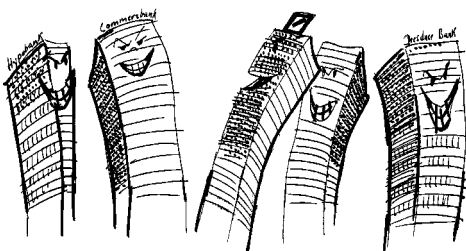
Das »internationale Erfolgsmodell« von Frankfurt fußt außerdem auf einer fortschreitenden Integration der gesamten Rhein-Main-Region von Aschaffenburg bis Bad Kreuznach, die u.a. mit einem Set von global operierenden Unternehmen der Logistik-Branche die Ökonomie der global city komplettiert. Mit allein 80 High-Tech-Unternehmen und 30.000 Arbeitsplätzen bei nur 20.000 Einwohnern ist die Gemeinde Eschborn »Musterdorf« an der Peripherie der Kernstadt, so dass das Schlagwort von der »Eschbornisierung« der Region die Runde macht (FR, 16.11.2001). Diesen Sachverhalt umschreibt auch der Begriff der polyzentralen Metropolenregion, kreiert von dem überregional agierenden Architekturbüro um den »Meisterplaner« Albert Speer jr., den die politische Elite Frankfurts bemüht, um so manche Nachteile ihrer offensichtlichen Provinzialität ausgleichen. Auf der politisch-planerischen Ebene existiert die anvisierte »Metropolenregion« aber erst in äußerst bescheidenen Ansätzen und ist in ihrer konkreten Ausgestaltung immer noch Gegenstand kontroverser, recht provinzieller Debatten, in denen sich Lokalfürsten gegen ihre Vereinnahmung durch die Herren der Zitadelle zur Wehr setzen. Von den europäischen Weltstädten London oder Paris ist Frankfurt heute jedenfalls noch fast ebenso weit entfernt wie der Stadtpark von Eschborn vom Jardin du Luxembourg. Aber: »Hochstapeln ist in unserer kleinen Mächtetern-Metropole zur zweiten Natur geworden« (Peter Bartelheimer, S. 73). Durch ein besonders hohes Maß an (Selbst-)Über-

schätzung der »Möchtegern-Metropole« fielen dabei schon in den 80er Jahren die damaligen grün-alternativen, kulturellen Eliten auf. Die Selbstinszenierung ihres – untergegangenen – Spontistadtblättchens »Pflasterstrand« als »Metropolenmagazin« sollte (halb-)ironisch den eigenen Anspruch auf Gestaltung der vermeintlichen Weltstadt programmatisch anmelden. In der Präambel der Frankfurter rot-grünen Koalitionsvereinbarung von 1989 endlich konnten sie den »Metropolenmythos« definitiv zum Minimalkonsens für jede künftige Kommunalpolitik Frankfurts festschreiben, der seitdem von den herrschenden urbanen Eliten getragen wird: »Die internationale europäische und multikulturelle Metropole Frankfurt, Ort einer liberalen bürgerlichen Tradition, (...) Zentrum einer intellektuellen Avantgarde, wagt heute einen neuen Weg in die Zukunft, der lebendige Traditionen und die Moderne miteinander verbindet,« (nach Bartelsheimer, ebd.). Mit diesem schon beinahe bizarren Metropolenpathos setzten sich die rot-grünen Gestalter Frankfurts deutlich von ihrer Vergangenheit als 68er-«outcasts« und fundamentale Kritiker der herrschenden Verhältnisse ab, die das »unwirtliche« Mainhattan immer mit Namen wie »Bankfurt« oder »Krankfurt« belegt hatten. Aber auch wenn die Luftballons der metropolitan ambitionierten Frankfurt-Macher schon immer viel (heiße) Luft enthielten, der Mythos der von den politischen wie den kulturellen Eliten beschworenen »boomeden Metropole Frankfurt-Mainhattan« hat auch einen realen materiell-ökonomischen Gehalt: das konzentrierte ökonomische Potenzial der Region.

(Der Beitrag wird demnächst fortgesetzt.)

Anmerkung:

Nach den Kommunalwahlen im März 2006 verhandeln Frankfurts Grüne und die CDU über eine mögliche Koalition. Die Grünen möchten dabei das Thema Flughafenausbau ausklammern.



**Wer sieht den Ausbau gerne?
Die Banken und Konzerne!**

Bürger fragen – Fraport antwortet nicht – das RP schweigt – Lufthansa kneift

Nach 101 Verhandlungstagen ging der Erörterungstermin am 27.03.2006 zu Ende.

Viele Fragen konnten wegen der Verweigerungshaltung von Fraport nicht geklärt werden.

Auf konkrete Fragen gab es nur ausweichende Antworten des Flughafenbetreibers. Bat man das RP, die Antworten einzufordern, hieß es lediglich, »Das werden wir zu prüfen haben.« Die Bürger fühlten sich nicht ernst genommen und wie lästige Bittsteller behandelt. Kein Wunder, daß die Beteiligung in der Offenbacher Stadthalle immer geringer wurde.

Häufig waren die Fachbehörden nicht anwesend, so daß zahlreiche Punkte nicht diskutiert werden konnten. Die Lufthansa als treibende Kraft hinter dem Ausbau ließ sich nicht blicken, um den Einwendern Rede und Antwort zu stehen, hatte aber ihrerseits exklusiv von Fraport alle Argumente aus den Einwendungen zur Prüfung erhalten.

Die Rechtsanwälte von Kommunen und vom BUND, die Privateinwender, die durchgehalten haben und trotz aller Stolpersteine stellvertretend für die 127.000 Einwender teilgenommen haben, sie alle haben zahlreiche Widersprüche, Unvollkommenheiten und Fehler in den Unterlagen von Fraport aufgedeckt.

Nur durch die mündliche Erörterung wurde dies möglich. Und prompt folgte die Strafe auf dem Fuß: selbst diese marginalen Rechte der Bürgerbeteiligung sollen nach dem Willen der Hessischen Landesregierung und von Fraport beschnitten werden. Koch und Konsorten wollen die Gunst der Stunde einer großen Koalition nutzen, um die Rechte der Naturschutzverbände zu beschneiden (man erinnere sich: die erweiterten Klagerechte der Verbände waren Ergebnis der Kämpfe gegen die Startbahn West) sowie den Erörterungstermin weitgehend abzuschaffen.

Die aufgedeckten Mängel und Fehler in den Unterlagen sind so gravierend, daß selbst das RP Nachforderungen zu folgenden Punkten stellt:

- Luftverkehrsprognose und damit veränderte Auswirkungen des Flughafenausbaus (etwa zum Lärm, zu Luftschadstoffen, zur Sicherheit oder zum Straßen- und Schienenverkehr)
- Flächenbedarf für die Hochbauten und sonstigen baulichen Anlagen (z. B. Stellplätze) im südlichen Bereich des Flughafengeländes
- Lärm und Nachtflugverbot
- Luftschadstoffe
- Wasser und Entwässerung der geplanten Landebahn
- Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft
- Vogelschlag
- Vom Flugverkehr ausgehendes Risiko (Abstürze auf Ticona und das Shell-Tanklager, Wirbelschleppen, elektromagnetische Felder, Erschütterungen und Lärm auf sensible Anlagenteile bei Ticona und Shell/Raunheim)

Das bedeutet eine Verzögerung des Verfahrens, die alleine auf die schlampige Arbeit des Flughafenbetreibers zurück zu führen ist. Klar ist aber auch: das Wirtschaftsministerium wird auf jeden Fall einen Planfeststellungsbeschuß erlassen. Nachgereichte oder aktualisierte Gutachten dienen nur dazu, den Planfeststellungsbeschuß gerichtsfest zu machen, um möglichst wenig Angriffspunkte bei den anschließenden Klagen zu bieten.

Den Ausbaufilz von Fraport, Landesregierung und Lufthansa interessieren keine Argumente. Es geht hier um wirtschaftliche und politische Macht, darum, wer im gnadenlosen Kampf um Marktanteile im Luftverkehr die Nase vorne hat. Die Interessen der hier lebenden Menschen und der Natur stören da nur. Der Erörterungstermin war eine weitere Etappe im Kampf gegen die Flughafenerweiterung.

Jetzt ist es wieder an der Zeit, verstärkt auf öffentlichkeitswirksame Aktionen zu setzen, die Bevölkerung zu mobilisieren und den Protest auf die Straße und in den Wald zu tragen. Nur wenn wir unseren Druck verstärken und nicht die Hände in den Schoß legen und auf Gerichtsentscheidungen warten, werden wir gemeinsam die Flughafenerweiterung verhindern können.

Aus der Erörterung:

Wir haben einige Ergebnisse des Erörterungstermins zusammengetragen, ohne jeden Anspruch auf Vollständigkeit:

Bedarfsprognose

Die Zukunft Rhein Main (ZRM) hat nachgewiesen, daß statt 657.000 Flugbewegungen 900.000 Flugbewegungen pro Jahr beim Ausbau des Flughafens möglich wären. Damit würden auch die Lärm- und Schadstoffbelastungen und der Verkehr am Boden wesentlich stärker steigen als bisher angenommen. Für die Betroffenen bedeutet das eine gewaltige Lücke im Rechtsschutz. Eine als zu gering angegebene Kapazität im Genehmigungsverfahren führt zu einem unzureichenden Lärmschutz. Einklagen können die Betroffenen ihre Ansprüche nämlich nur im Planfeststellungsverfahren. Dort ist die mögliche reale Belastung aber durch die Behauptung von Fraport, es gehe „nur“ um eine Steigerung auf 657.000 Flugbewegungen viel zu niedrig angesetzt. Zur Erinnerung: Im Planfeststellungsbeschuß zur der Startbahn West wurden 323.000 mögliche Flugbewegungen für das Gesamtsystem angegeben. Heute liegen die Flugbewegungen bei 498.000 für das Jahr 2005. Außerdem ist der Prognosehorizont mit dem Jahr 2015 viel zu kurz gegriffen. Das Wirtschaftsministerium hat Fraport mittlerweile aufgefordert, die veralteten Basisdaten und die Bedarfsprognose zu aktualisieren.

Arbeitsplätze

Der Verkehrsplaner Wulf Hahn geht in seinem Gutachten von erheblich reduzierten Zahlen aus. 10.000-16.000 neue Arbeitsplätze könnten nach dem Ausbau entstehen. Die Fraportgutachter gehen von 43.000 direkten Arbeitsplätzen im Jahr 2015 aus, davon 28.000 in Hessen. Um auf die magische Zahl „100.000 Arbeitsplätze“ zu kommen, die völlig unreflektiert durch die Presse geistert, rechnet Fraport aus einem anderen Gutachten 54.000 indirekte, induzierte und katalytische Effekte mit dazu. Das Gutachten beruht alleine auf

Befragungen von Unternehmen auf dem Flughafen. Negative Effekte wie der Verlust, das Verhindern oder die Verlagerung von Arbeitsplätzen, wie z.B. von Ticona, dem Taubengrund Caltexgelände (potentiell 10.000 Arbeitsplätze) wurden bei den Zahlenspielerien von Fraport nicht berücksichtigt.

Fluglärm

Fraport will die Mediationsergebnisse, die sie mit unterschrieben hat, in Sachen Nachtflugverbot und Anti-Lärm-pakt nur unzureichend umsetzen und hat willkürlich Grenzwerte festgesetzt,

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.

die durch keinerlei lärmmedizinische Erkenntnissen gesichert sind. Das von Fraport vorgelegte Gutachten basiert auf einer Untersuchung aus dem Jahre 1975 im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Concorde. Damals wurden sage und schiebe 2 Probanden (männlich, jung und gesund) untersucht und daraus das sogenannte „Jansen-Kriterium“ abgeleitet, das längst von der Lärmwirkungsforschung widerlegt wurde. Aussagen zur Gesundheitsgefährdung verschiedener Bevölkerungsgruppen (Kinder, Alte, Kranke) durch Fluglärm über einen längeren Zeitraum hinweg, können daraus erst recht nicht getroffen werden. Eine Studie der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrttechnik sieht dagegen in jedem Schallereignis einen Beitrag zum Aufwachen. Fraport wischt aber alle Lärmereignisse mit weniger als 60 dbA unter den Tisch.

Lautere Schallereignisse werden aber als akzeptabel erklärt, wenn sie nicht öfter wie 6x pro Nacht auftreten. Die ZRM hat den Fraport-Gutachten ein eigenes kommunales Lärmschutzkonzept auf Basis der Maximalkapazität im Ausbaufall entgegen gesetzt. So wird jedes nächtliche Fluglärmereignis als Schlafstörung mit einer gewissen Aufwachwahrscheinlichkeit gewertet.

KFZ-Verkehr

Nicht nachvollziehbar ist, wie der zusätzliche KFZ-Verkehr, der durch den Flughafen ausbaue entsteht, abgewickelt würde. Fraport hatte in den Unterlagen einfach den Ausbau der benötigten Straßen vorausgesetzt, unabhängig von der tatsächlichen Realisierung. Das Terminal 3 wäre lediglich über einen Busbahnhof an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Baumaßnahmen im Rahmen des Personenverkehrs auf Straße und Schiene würden bis auf wenige Ausnahmen von der öffentlichen Hand bezahlt. Fraport hingegen streicht nur den Gewinn ein und setzt eine (vom Steuerzahler finanzierte) funktionierende Verkehrsinfrastruktur am Boden einfach voraus.

Risiko Landebahn - Ticona

Der Landeanflug über das Chemiewerk Ticona hinweg ist längst von der Störfallkommission als zu risikoreich eingestuft worden. Der Bau der Landebahn widerspricht der Seveso 2 Richtlinie. Beim Bau einer neuen Landebahn würden die Mitarbeiter von Ticona mit 100

**Unbedingt anklicken:
www.flughafen-bi.de**

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

**Mitmachen!
Dabeisein!**

Dezibel beschallt, Teile des Geländes in einer Höhe von 50-80 m überfliegen. Das ist nicht nur gesundheitsgefährdend, sondern auch risikoreich, weil mögliche Warnsignale auf dem Betriebsgelände überhört werden könnten.

Risiko Vogelschlag

Durch die Nordwest-Landebahn würde das Risiko von Abstürzen - auch auf das Chemiewerk Ticona - durch Vogelschlag massiv steigen. An Stromkilometer 14,4 (Opelbrücke zwischen Rüsselsheim und Förstheim) waren im Durchschnitt alle 85 Minuten große Vogelschwärme zu beobachten, die in einer Höhe von 120 Metern flogen. Das ist just die Höhe, die landende Flugzeuge von Westen her an dieser Stelle hätten. Der Mönchwaldsee, der direkt an das Gelände der Landebahn anschließen würde, führt zu erhöhtem Risiko, da dort zahlreiche Vögel leben oder rasten. Das neu geschaffene Offenland durch eine Landebahn könnte gar neue Vogelschwärme anziehen. Im Gegensatz zum Fraport-Gutachter hat der Gutachter der ZRM die Vogelschwärme genau beobachtet und Einzelereignisse dokumentiert. Der Fraport-Gutachter hat lediglich Durchschnittswerte der ihm vorliegenden Daten gebildet um das Risiko „kleinzumitteln“.

Landebahn Nord-West und A-380

Die Nord-West-Landebahn ist entgegen den Zusagen von Fraport sehr wohl für schwere Maschinen wie B-747, MD 11 und A-380 geeignet. Alle Überlegungen zum Lärm beziehen sich aber darauf, daß die geplante Landebahn nicht von diesen Maschinen genutzt wird. Zwar heißt es, nur in Ausnahmefällen und nicht im Regelbetrieb würden die Großraumflugzeuge dort landen, doch wie oft eine „Ausnahme“ gemacht wird, entscheidet allein Fraport.

Waldverlust und „Ersatzaufforstung“

Die Gutachten von Fraport beruhen auf veralteten Daten. Die Bedeutung des Kelsterbacher Waldes wurde bewußt herunter gespielt. Das heutige FFH-Gebiet wurde bewußt nicht an die EU als Teil des europaweiten Naturschutz-

netzes „Natura 2000“ gemeldet. Das geschah erst nach Aufforderung aus Brüssel und unter Androhung von Strafzahlungen im Jahr 2004.

Es wurde daraufhin eine erneute biologische Grunddatenerfassung durchgeführt. Fraport lehnte seine Mitwirkungspflicht ab und weigerte sich, die neuen Erkenntnisse ins Planfeststellungsverfahren aufzunehmen.

Zum Ausgleich des Waldverlustes durch den Bau der Landebahn sollen gar noch mehr Bäume gefällt werden. Ein Widerspruch? Nicht für Fraport und für Hessen-Forst. Im Naturschutzgebiet Mönchbruch sollen mit Geld vom Flughafenbetreiber Pappeln, Fichten und Kiefern

schnelles Abhaken des Termins, um rasch einen Planfeststellungsbeschluß erlassen zu können. Erst mit einer Klage vor dem VGH wurde das Recht zur Einsicht erstritten. So konnten erstmals Stellungnahmen von Fachbehörden gelesen werden. Zur Verfügung gestellt wurden aber nur 150 von den 1300 Akten. Obwohl Rechtsanwälte und Privat einwender dringend zusätzliche Zeit zum Studium der neuen Ordner benötigt hätten, wurde der Erörterungstermin nicht unterbrochen. Die Einwender waren gezwungen, 150 Ordner während der laufenden Erörterung durchzuarbeiten.

Planfeststellungsbeschluß wird bereits formuliert

Ein Ergebnis der Akteneinsicht: Bereits im Juni 2005 hat das Wirtschaftsministerium Formulierungsvorschläge für den Planfeststellungsbeschluß bei nachgeordneten Behörden in Auftrag gegeben. Drei Monate bevor der Erörterungstermin überhaupt begann, wurde hier schon am Planfeststellungsbeschluß gefeilt.

Infos

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

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

gefällt und durch Eichen ersetzt werden. D.h. erst mal gibt's einen Kahlschlag, die gefällten Bäume werden gewinnbringend verkauft und anschließend kann man 200 Jahre warten, bis aus den gepflanzten Eichen wieder ein Wald gewachsen ist.

Akteneinsicht

Nach der EU-Umwelthinformativrichtlinie kann jeder auf das bei den Behörden vorhandene Material über Umweltdaten zugreifen. Hier im Planfeststellungsverfahren existieren ca. 1300 Akten mit möglichen relevanten Umweltinformationen, die nicht öffentlich ausgelegt wurden. Monatelang hatte das RP alle Forderungen nach Akteneinsicht abgewiesen. Entlarvend war die Begründung: mit der Offenlegung werde u.a. die zügige Abwicklung des Erörterungstermins verhindert. Es geht also offensichtlich um ein möglich

**Ständig weiterer
Flughafenausbau.
Sicher in die Zukunft?**



Lesetipp:
Engelke, Rolf /
Klein, Thomas /
Wilk, Michael
(Hrsg.):



Soziale Bewegungen im globalisierten Kapitalismus - Bedingungen für emanzipative Politik zwischen Konfrontation und Anpassung

(144 Seiten 12 Euro
ISBN 3-931786-22-6)

In diesem Buch sind Beiträge sowohl zur Geschichte der Sozialen Bewegungen in der BRD als auch zu deren aktuellen Fragestellungen versammelt. Die Reflexionen über Inhalt und Grenzen von sozialem Protest sind als kritische Auseinandersetzung mit dem Engagement auf verschiedenen Politikfeldern gedacht.

Vor dem Hintergrund der Kämpfe um die Erweiterung des Frankfurter Rhein-Main-Flughafens, der Geschichte von Anti-AKW-Bewegung und Anti-Kriegs-Protesten spüren die einzelnen Artikel dieses Buches den Erfahrungen sozialer Bewegungen nach und loten ihr gegenwärtiges Dilemma wie ihre Chancen aus. Dargestellt werden hierarchische Einbindungsversuche des Staates auf internationaler (»Global Governance«-Konzept) und lokaler Ebene (Mediationsangebote).

Mit Beiträgen u.a. von Michael Wilk, »Von Maschinisten und Monsterbändigern ...« und Rolf Engelke, »Gekämpft wird diesmal anders!« Die Bürgerinitiativbewegung gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens zwischen Bürgerprotest und Widerstand“.

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



**Das Nachtflugverbot
muß endlich durchgesetzt
werden!**

Fest im Kelsterbacher Wald

**Am Pfingstsonntag, 4. Juni 2006, ab 14 Uhr,
gibt es im Kelsterbacher Wald,
beim „Waldhäuschen“ am Mönchwaldsee, auf dem Gelände der geplanten
Landebahn, ein Fest der Bürgerinitiativen.**