

BI info



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

Nr. 64 - 27. Jahrgang - Nov.-Dez. 2007
www.flughafen-bi.de

Flughafenausbau stoppen! Absolutes Nachtflugverbot! Die Region darf nicht unter den Hammer kommen!

Demonstration
1. Dezember 2007, 11 Uhr
Wiesbaden, Hauptbahnhof



Noch in diesem Jahr soll der Planfeststellungsbeschuß zur Flughafenerweiterung ergehen. Gegen den Ausbau wehren wir uns. Wir wollen, dass unsere Region bewohnbar bleibt. Deshalb rufen wir auf zur Demonstration in Wiesbaden. Bis zum Jahre 2020 wird sich der Flugverkehr verdoppeln, heißt es. Fraport und die Landesregierung wollen dann dabei sein. Dabei sein beim großen Geschäft. Kein Nachdenken darüber, ob ein Flughafen, mitten im dichtbesiedelten Ballungsraum, einen solchen Verkehr aushält. Jetzt 500.000 dann vielleicht 900.000 oder mehr? Kein Nachdenken in der Politik, ob der Flugverkehr der Zukunft anders organisiert werden muss. Es gilt das kapitalistische Ellenbogenprinzip. Jeder gegen Jeden. Frankfurt gegen München, Berlin, Leipzig, gegen Amsterdam, London, Paris, Dubai. Kein Platz mehr? Egal, da wird halt wieder Wald gerodet. Wald den man noch vor kurzem zum „Bannwald“ erklärte. Wer auf

30 Jahre alten Karten den Waldbestand ansieht, kann sehen, wieviel der Flughafen mittlerweile verschlungen hat. So will man es jetzt weiter machen, demnächst sind wieder 300 ha angesagt. Klimakatastrophe? Bei uns doch nicht! Fraport nennt sich in der Eigenwerbung einen „verantwortungsvollen Nachbar“. Dieser „Nachbar“ hat so viel Geld, dass er in der Lage ist das ganze Umland still zu stellen. Kaum ein Verein, der nicht irgendwie Geld bekam. Gut für die Vereine und ein gutes Geschäft für Fraport, man setzt die Spenden von der Steuer ab und das Umland bleibt ruhig. Dabei wäre ein Aufschrei über die Fraport-Pläne notwendig: Neue Bahn im Norden, ein drittes Terminal im Süden, dazu passend denkt man an eine weitere Bahn gleich bei Walldorf. Fraport hat einen viele Millionen schweren Werbeetat. Seit Jahren gibt sie Geld aus, um zu verschleiern, dass die Belastungen durch Lärm, Abgase und Waldverluste nicht mehr zu verantworten sind.

Es ist viel Geld im Spiel, da kann man viel kaufen. Politiker, Parteien, Medien. Man macht Reklame mit einem Fraport-Förderer und einer Frau, die Vorträge in Kindergärten und Schulen hält: „Auf Du und Du mit dem Schnurfüßler“ (FR 11-10-07). Nachtflugverbot? Wer glaubt noch dran? Manchmal fliegen sie im Minutentakt. Wen kümmert's? Fraport, die Landesregierung, CDU, SPD, FDP im Landtag - alle wollen den weiteren Ausbau. Dabei geht es schon lange nicht mehr nur um Flugverkehr beim Global-Player Fraport. Heute schon ist der Flughafen ein Einkaufszentrum mit angeschlossenem Flugbetrieb. Weniger als 15 Prozent des Gesamtertrags soll bald vom Flugbetrieb kommen. Dafür dann „Wald weg?“ Sollen wir alles schlucken, zu allem „Ja und Amen“ sagen? Besser ist's wir sagen unsere Meinung. Laut und deutlich. Am Samstag, dem 1. Dezember 2007 in Wiesbaden.

Headquarterökonomie und Flughafenbau

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. Teil 1 dieser Arbeit veröffentlichten wir in der letzten Ausgabe. Eine Schlussbetrachtung folgt im nächsten „BI info“.

Die Bedeutung der Zitadellenökonomie, von Stadtsoziologen im Hinblick auf die Unterwerfung der Region unter Verwertungskriterien der globalen Ökonomie kritisch analysiert, wird von Seiten der herrschenden Elite zum Non-plus-ultra jeder weiteren positiven gesellschaftlichen Entwicklung stilisiert: „Von entscheidender Bedeutung ist schließlich die Rolle Frankfurts der Region als 'Headquarter' großer, vor allem international operierender Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen“, so der langjährige Frankfurter IHK-Präsident und Flughafenausbau-Mediator Niethammer (FR, 23.7.1995). Und er fügt hinzu: Diese Betriebe seien „ganz überwiegend nicht zuletzt deshalb hier, weil der Frankfurter Flughafen die erforderlichen Verbindungen bietet.“

Der Flughafen ist mit seinen ca. 60.000 Arbeitsplätzen gleichermaßen nationaler wie internationaler Verkehrsknotenpunkt - „Gateway to Global Markets“ - und selbst wichtiger Standort für international operierende Unternehmen, darunter v.a. Betriebe, die kontinuierlich auf internationale Geschäftsbeziehungen angewiesen sind wie Touristik, Unternehmen im Logistikbereich oder europäische Vertriebs- und Servicezentralen (nach Noller/Ronneberger, S. 67f). Bei den politischen Repräsentanten gilt der Luftverkehr wegen seiner expansiven globalen Dynamik - seit Jahrzehnten steigende Fluggast- und -frachtzahlen - als synonym für Fortschritt überhaupt: „Neben dem Internet erscheint das Flugzeug als zentrales Sinnbild der Globalisierung. Es symbolisiert weltweite Mobilität als ein neues Kennzeichen ökonomischer, gesellschaftlicher und kultureller Strukturen.“ (Sack, S. 293) Die Zukunft der hessischen Metropole und deren ökonomischer Basis ohne Air-

port und Airportwachstum sieht auch der hessische Ministerpräsident Roland Koch ganz düster, Rhein-Main total im Abseits: „Das Entwicklungszentrum der Opel AG oder die Bankenstadt Frankfurt haben ohne einen sich weiter entwickelnden Flughafen keine Zukunft. Frankfurt wird zum Beispiel nur mit einem Top-Flughafen zu einem Internet-Zentrum, ohne ihn geht die Entwicklung an dieser Stadt vorbei.“ (Interview mit „Start frei“, extra, Herbst 2000)

Wenn man von den populistischen Vereinfachungen und der gegen die Ausbaukritiker zielenden offenkundigen politischen Marketing-Absicht Kochs absieht, so trifft sich der materielle Kern seiner Argumentation doch mit den nüchternen

stadtsoziologischen Analysen über die infrastrukturellen Bedingungen, die die global city konstituieren: „Ohne Hochtechnologien und Flughäfen wären die Headquarter Economies Frankfurts (...), welche regionale Produktionsstrukturen direkt in die Weltwirtschaft integrieren, in ihrer heutigen Gestalt undenkbar geblieben.“ (Kipfer/Keil, S. 79) Ja das „wahre“ Zentrum Frankfurts scheint sich mittlerweile immer mehr an die räumlichen Grenzen der Kernstadt zu verschieben: an den Flughafen selbst. „Dort, am Modem der globalen Wirtschaftsströme, schlägt das Herz der städtischen Ökonomie, laufen die Kraftlinien der Welt-Stadt tatsächlich konkret zusammen.“ (Ronneberger/Keil, S. 63) Die geplante Flughafenerweiterung würde einen weiteren Schub für diese Verlagerung metropolitaner Strukturen bedeuten und zugleich einen bedeutsamen Geländegewinn Frankfurts im Hinblick auf seine internationale Positionierung markieren. Denn im globalisierten Kapitalismus bestimmt die dichte „Verknüpfung mit dem internationalen Luftverkehrssystem [...] die Einbettung [der jeweiligen Metropole] in das internationale Städtesystem.“ (Sack, S. 296)

Global City - ein Projekt ohne Brüche?

Die politische Durchsetzung der grundlegenden Strukturen, die die heutige glo-

Fortsetzung Seite 4



Schon jetzt macht er sich ganz schön breit, der Flughafen. Demnächst noch Landebahn/Nord und eine weitere Südbahn?

Fragen wir doch mal die Politiker vor der Landtagswahl, wie sie sich das denken: Verdoppelung der Flugbewegungen bis zum Jahr 2030 in diesem dichtbesiedelten Ballungsraum?

bal city Frankfurt kennzeichnen, verlief keineswegs reibungslos. Das Projekt „Weltstadt Frankfurt“ war (und ist?) gesellschaftlich und politisch umstritten. In den 1970er und 80er Jahren war die Stadt nicht nur „Knotenpunkt“ sich beschleunigender ökonomischer Konzentrations- und Umstrukturierungsprozesse, sondern zugleich „zentraler Ort“ sozialer Unruhen gegen die unmittelbare Unterordnung der Infrastruktur von Stadt und Umgebung unter die Interessen der Kapitalverwertung und die Planungsvorhaben der künftigen *global city*. Protestbewegungen entwickelten sich insbesondere gegen die Umwandlung von Wohnquartieren in Standorte der *headquarters* sowie gegen den mit der Startbahn 18 West exekutierten Ausbau des Flughafens zum Airport mit Weltgeltung.

„Die sozialen Auseinandersetzungen in Frankfurt/M. kristallisierten sich in den letzten Jahrzehnten meist an Punkten, wo Stadtentwicklung und Wachstum besonders hervortraten (...), wenn eine Veränderung des urbanen Charakters anstand. Die Umwandlung von Wohnraum in Büros, die Vernichtung von Wald für die Erweiterung des Flughafens und die Zerstörung von Stadtrandlandschaften durch Expansionspläne der Kernstadt haben häufig die städtische Gesellschaft (...) polarisiert. (...) Die sozialen Kämpfe um die Startbahn West waren von einigen der zentralen Konflikte gekennzeichnet, die typisch für die Formation einer World City sind: dem Eindringen superstruktureller Arrangements in die Lebenswelten und Ökologien der Stadtregion; dem Einschluss von Frankfurt Rhein-Main in ein zunehmend globalisiertes Produktionssystem; der Entmächtigung der lokalen Bevölkerung zugunsten von Interessen des globalen Kapitals und der völligen Unterordnung der Region unter diese Interessen. In gewisser Weise kann die Startbahnbewegung als Widerstand gegen die sich herausbildende Superstruktur der World City verstanden werden.“ (Ronneberger/Keil, Außer Atem - Frankfurt nach der Postmoderne, S. 346f, S. 296)

Freilich gingen die „entscheidenden Schlachten“ gegen die Formierung der *global city* verloren. Im Unterschied zu den gesellschaftlichen Startbedingungen der Häuserkampfbewegungen der 70er Jahre und der Anti-Startbahn- 18-West-Bewegung hat heute jede soziale Be-

wegung gegen die neuerlichen Expansionspläne der global orientierten Flughafenökonomie von der globalen Vernetzung der Rhein-Main-Region auszugehen. Forderungen nach Grenzzsetzung für die der *global city* immanenten expansiven Kräfte bleiben gleichwohl legitim - und notwendig -, wenn auch derartige Abwehrkämpfe die expansive Grundstruktur der weltmarktorientierten Wirtschaftsweise nicht auf Dauer in die Schranken verweisen können. Wegen der fundamentalen Bedeutung des Airports für die weitere Expansion der Zitadellenökonomie kann aber heute keine soziale Bewegung politische Perspektiven entwickeln, die als „Ein-Punkt-Bewegung“ ausschließlich gegen lokale bzw. regionale Emissionen und Belästigungen des Luftverkehrs agiert. Dem Globalisierungsdiskurs, in dem sich die Befürworter des Flughafenausbaus bewusst bewegen, kann sich eine soziale Bewegung nicht dadurch entziehen, dass sie die globale Bedeutung des Luftverkehrs schlicht bestreitet. Eher sollten sich die Bürgerinitiativen als „metropolitan

Element“ der globalisierungskritischen Bewegung verstehen. Dies hieße aber zugleich, das Augenmerk mit Vorrang auch auf andere Superprojekte der Stadt- bzw. Regionalentwicklung zu richten, die aufgrund der Standortkonkurrenz unter den *global cities* von den Planungsstäben in der Region und den politischen Entscheidungsträgern vorangetrieben werden.

Dies gilt beispielsweise für die gigantischen Planungen für das Frankfurter „Europa-Viertel“ (urban entertainment center) oder die Pläne für eine neue Hochhaus-„Generation“. Auch die „Durchsetzung des gigantischen Projektes Bahnhof 21“ (Sälzer, S. 31), der projektierte Umbau des Frankfurter Hauptbahnhofs zu einem monströsen unterirdischen Fernbahnhof, steht in engstem Zusammenhang mit dem Ausbau Frankfurts zur internationalen Dienstleistungsmetropole, die auch einen internationalen „flotten Umschlagplatz von Menschen, Informationen und Wissen“ benötigt.



WIDER-Stand im Kelsterbacher Wald

An jedem ersten Sonntag im Monat, ab 14 Uhr organisiert die Bürgerinitiative IGEL den „WIDER-Stand“ im Kelsterbacher Bannwald beim Waldhäuschen am Mönchwaldsee. Hier kann man sich mit Informationen zum Flughafenausbau versorgen, Gedanken austauschen oder einfach nur einmal Dampf ablassen.

IGEL möchte mit dem „WIDER-Stand“ eine Tradition fortsetzen, die bis zur Rodung für die A380-Halle von der Bürgerinitiative in Mörfelden-Walldorf mit dem „Kuchenstand“ gepflegt worden war und die eine wichtige Möglichkeit für die Identifikation mit unserem Anliegen und dem Austausch von Gedanken darstellt. Der Kuchenstand ist ebenfalls wichtig, weil man sich vor Ort ein Bild von der Bedrohung durch den wachsenden Flughafen machen kann. Auch der Bannwald am „WIDER-Stand“ wird dem Ausbau zum Opfer fallen, wenn der genehmigt wird. Um die entspannte Atmosphäre am „WIDER-Stand“ zu unterstreichen und um auch Spaziergänger für die Ausbauproblematik zu interessieren, bieten Mitglieder der BI IGEL Kaffee und Kuchen an.

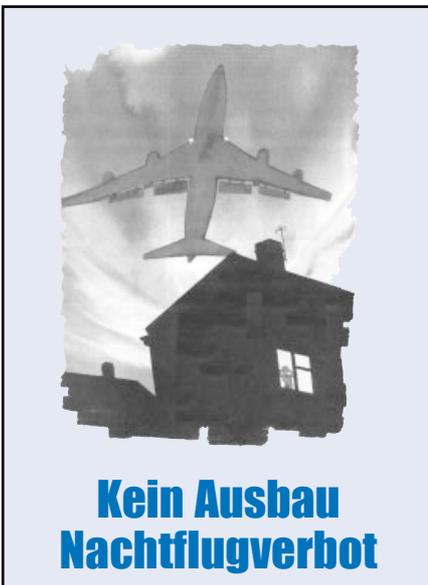


LESETIPP

Emmermann, Karl-Hans:
**Fluglärm über Rhein-Main -
 Eine Region ohne Zukunft**

(310 Seiten 14,80 Euro
 ISBN 3-89754-247-1)

Der Autor äußert sich fach- und sachbezogen kritisch, mit spitzer Feder zum Ausbau des Frankfurter Flughafens durch eine geplante Nordwest-Bahn. Ein Plädoyer für mehr Solidarität, Verantwortung und die Wahrnehmung grundgesetzlicher Regeln, ein Plädoyer gegen Fluglärm und Schadstoffe, gegen eine unbedachte Zerstörung von Umwelt und Lebensraum in einem Ballungsgebiet, dessen Infrastruktur bereits als überfordert angesehen wird.



Wie wir belogen und betrogen werden

„Die Befürchtungen, dass später eine weitere Start- oder Landebahn - etwa parallel zur Bahn 18-West - errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt.“

Aus dem Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik vom 23. März 1971 mit dem die Startbahn 18-West sowie die Verschiebung des Parallelbahnsystems nach Westen genehmigt wurde.

„Nach dem Bau der Startbahn wird kein Baum mehr für den Flughafen fallen.“

Öffentliches Versprechen von Ministerpräsident Börner aus dem Jahre 1981

„Die offenkundig gewordenen ökologischen Auswirkungen des Startbahn-Baues zwingen aber auch zu durchgreifenden Entlastungsmaßnahmen beim zukünftigen Flächenverbrauch im Rhein-Main-Gebiet. ... Ein entscheidender Ansatzpunkt zur Verhinderung weiterer negativer Expansions- und Verdichtungsprozesse liegt in einer restriktiven Flächenpolitik. Aus diesem Grunde muss vorrangig eine Reduzierung zukünftiger Flächeninanspruchnahme erfolgen. Nur so kann der Gefahr begegnet werden, dass mit der vorhandenen Tendenz zur Überagglomeration des Rhein-Main-Gebietes eine Beeinträchtigung und Vernichtung natürlicher Ressourcen einhergeht, die langfristig zu einem überproportionalen Anstieg sozialer Kosten, einer Fehlleitung öffentlicher Mittel und zu gesellschaftlichen Krisenerscheinungen führt“.

Aus der Umweltverträglichkeitsbewertung des damaligen Umweltministers Schneider (SPD) zum Bau und Betrieb der Startbahn West 1980

„Die Landesregierung wird deshalb in Zukunft alle rechtlichen Instrumente, ich nenne hier insbesondere die Landesentwicklungsplanung, noch intensiver nutzen, um die Umweltbelastungen nicht weiter zu erhöhen, sondern auszugleichen und nach Möglichkeit zu verringern“.

Schlussatz aus der Regierungserklärung von MP Börner vom 25.2.1981 zum Thema Startbahn West

„Beispielhaft möchte ich darauf hinweisen, dass die unter Federführung von Minister Jordan festgestellten Bannwaldausweisungen insbesondere südlich der Stadt Frankfurt dazu geführt haben, dass z.T. wesentlich umfangreichere Forstflächen vor einer Inanspruchnahme durch andere Nutzung langfristig geschützt werden ... Die Landesregierung erklärt unmissverständlich, dass sich an der derzeitigen Start- und Landbahn-Konfiguration nichts ändern wird“.

Aus einem Schreiben von Ministerpräsident Eichel aus dem Jahre 1994

„Mit der Kontigentierung des Fluglärms erhalten wir ein intelligentes Steuerungsinstrument zur Reduzierung des nächtlichen Fluglärms“.

Wirtschaftsminister Posch im Jahre 2001 bei der Präsentation seiner Vorschläge.

Wir werden nicht mehr in den Gundwald eingreifen.

Aus einer schriftlichen Vereinbarung des hessischen Wirtschaftsministers und des Bundesverkehrsministeriums mit der FAG (1976) mit der Stadt Mörfelden-Walldorf. Für den Bau der Wartungshalle für den A-380 wurde diese Zusage gebrochen.

„In der Frage des Nachtflugverbotes gibt es keine Interpretationsspielräume. ... Das Nachtflugverbot ist nicht verhandelbar“.

Zusage von Ministerpräsident Koch. Die Realität erleben wir jetzt.



Hoch über den Wolken

Wenn wir genau hinschauen, merken wir: Die innere Struktur des Flugverkehrs entspricht den wirtschaftlichen Machtverhältnissen auf der Welt - und dem allgemeinen Ungleichgewicht im Ressourcenverbrauch und bei der Umweltzerstörung. Die reichen und wirtschaftlich mächtigsten Regionen, in denen rund 25 Prozent der Menschen der Erde leben, konzentrieren bis zu drei Viertel der exklusiven und besonders umweltfeindlichen Verkehrsart Flugverkehr auf sich.

Das wird mit einem Vergleich deutlich: Pro Kopf verbraucht ein US-Bürger jährlich im Luftverkehr Energie mit Äquivalent von 9474 Liter Heizöl, ein Bürger der BRD 4.993 Liter, ein Österreicher 3.973 Liter und ein Mensch in Indien 564 Liter. (DIW 37/2000).

Der Flugverkehr weist unter allen Verkehrsarten das größte Wachstum auf. Grob gerechnet hat sich der Flugverkehr in den vergangenen zehn Jahren international verdoppelt. Eine Studie, erstellt im Auftrag des Umweltbundesamtes, kommt für die Zukunft zu dem Schluss: „Insgesamt wird sich die Zahl der Starts in Deutschland auf nahezu 2,6 Millionen im Jahr 2020 nochmals verdoppeln.“

Da muß man aber doch fragen: Wo bleibt das kritische Nachdenken und Handeln in der Politik: Kann das immer so weitergehen? Wie soll der Flugverkehr der Zukunft organisiert werden? Können wir uns Billigsttarife und Flüge zum „Einkaufen in London“ leisten?

Wir wissen mittlerweile:

Klimakatastrophe

Der Flugverkehr weist eine besondere zerstörerische Qualität auf. Die vielfach

vorgetragene Behauptung, durch Innovationen wie reduzierten Emissionen und reduziertem Lärm würden diese nicht oder wenig wachsen, ist unhaltbar. Die besondere zerstörerische Art liegt u. a. in der Schadstoffemission (1980 = 9,5 Mio Tonnen CO₂, im Jahr 2000 = 20 Mio Tonnen CO₂). Man weiß um die verstärkte Wirkung von Schadstoffemissionen in großer Höhe.

Alle reden von der Klimakatastrophe. Verkehrsminister Tiefensee, Ministerpräsident Koch und Fraportmanager kennen das Wort nicht.

Lärmentwicklung

Die Studien sagen: Die Zahl der Personen, die sich vom Fluglärm belästigt fühlen, hat sich im Zeitraum 1980 bis 2000 verdoppelt. Heute sind wir im Herbst 2007!

Der Treibstoffverbrauch

wird im Trend bis 2020, trotz weiterer Reduzierung des spezifischen Verbrauchs, insgesamt mehr als doppelt so hoch liegen wie 1995, bis 2010 sind es fast zwei Drittel mehr.

Die Marktordnung begünstigt Flugverkehr. Das Anwachen desselben ist in erheblichem Maß dieser verkehrten Verkehrsordnung geschuldet. Diese Marktordnung ist geprägt durch die folgenden Rahmenbedingungen: Kerosin und Flugbenzin unterliegen immer noch keiner Mineralölsteuer. Ein erheblicher Teil der Investitionen in Flughäfen wird aus Steuermitteln bezahlt (Bund und vor allem Länder). Selbst der laufende Betrieb wird vielfach bezuschusst, was vor allem für die Regionalflughäfen zutrifft.

Der größte Teil der dem Flugverkehr zuzurechnenden Folgekosten (Flächenverbrauch, Lärmschäden, Gesundheitskosten, vergiftete Flächen usw.) sind „externe Kosten“, d.h. sie werden dem Flugverkehr nicht angerechnet (gehen nicht in die Ticketpreise ein).

Die politisch gewollte Liberalisierung des Flugverkehrs-Marktes führte zu einem massiven Preisverfall bei den Flugtickets und zu gewaltigen Steigerungen des Luftverkehrs.

Rüstung und ziviler Bereich schwer zu trennen

Bei den 100 größten Konzernen der Welt entfallen auf diejenigen, die zu den Geschäftsbereichen Öl, Ölverarbeitung, Auto, Luftfahrt und Raumfahrt gehören, über 50 Prozent des Gesamtumsatzes. Sie bestimmen damit in erheblichem Umfang die Verkehrspolitik in den entsprechenden Ländern. Diese Konzerne haben zu 95 Prozent - und nicht ganz zufällig - ihren Sitz in den Ländern USA/Kanada, Japan, Großbritannien, BRD, Frankreich und Italien. Das wiederum deckt sich mit der beschriebenen Struktur des internationalen Flugverkehrs.

In den zwei entscheidenden Wirtschaftsblocken USA und Westeuropa entstanden in den letzten fünf Jahren zwei Luftfahrtkonzerne, die den Weltmarkt für große zivile Flugzeuge zu fast 100 Prozent beherrschen: Boeing (mit McDonald-Douglas) in den USA und Airbus/EADS in Westeuropa. Beide Konzerne sind zugleich die größten Rüstungskonzerne innerhalb ihres Blocks, Boeing dabei der größte der Welt.

In beiden Konzernen sind Rüstung und ziviler Bereich schwer zu trennen. In beide Konzerne fließen gewaltige Summen staatlicher Subventionen - offiziell überwiegend in den militärischen Sektor. Eine Quersubventionierung dürfte daher an der Tagesordnung sein.

Aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen muss der Trend im Luftverkehr gestoppt werden. Jede Verkehrspolitik, die dem skizzierten Trend folgt, ist unverantwortlich. Eine weitere Verdoppelung des Luftverkehrs hat unkalkulierbare Folgen für das weltweite Klima. Allein die Endlichkeit der Erdölvorräte lässt es absurd erscheinen, hunderte von Milliarden Euro in eine Verkehrsform zu investieren, die so massiv wie kaum eine andere von Rohöl abhängig ist. rh

**Stoppt die
Fraßport!**



Leserbrief

zu den Artikeln „Auf Du und Du mit dem Schnurfüßler“ und „Tor zur Welt, lalala“, von Wolfgang Schubert, in der „Frankfurter Rundschau“

Ach, wie ist es schön! Frau Petra Simon weiß nur zu genau, wie schnell ein kleiner Schuh einen Käfer zertritt. Deshalb klärt sie in Kindergärten und Grundschulen den hoffnungsvollen Nachwuchs über die Tiere des Waldes auf. Flughafen-Chef Bender sitzt ergriffen dabei und streichelt den Riesenschnurfüßler. Sein Fraport-Umweltfonds bezahlt Frau Simons Auftritte als resolute Naturschützerin. Dem Spender sei ein Trullalala!

Das hat sich Student Muschalski, der musisch begabte, zu Herzen genommen und flugs ein würdevolles Huldigungs-poem verfasst und es noch stracks in Töne gesetzt. Flughafen-Chef Bender sitzt ergriffen dabei und streichelt den Ministerpräsidenten. Klar, bei solchen Streicheleinheiten fühlen sich Riesenschnurfüßler und Ministerpräsident wohl. Klar ist auch, dass so ein Umweltschutz-Geld kostet. Und das will erst einmal verdient sein. Benders Firma verdient es mit dem trefflich besungenen Luftverkehr. Dafür ist hin und wieder mal eine neue Start- oder Landebahn fällig. Auf so einer Piste kann verständlicherweise kein Wald stehen. Also: „Hau weg den Scheiß!“ Herr Bender hat große Schuhe. Wo er hintritt, wächst kein Gras mehr. Von Wald ganz zu schweigen. Die waldlosen Tiere des Waldes kommen zu Frau Simon nach Dudenhofen in die Auffangstation (nur ausgesuchte Exemplare, nicht drängeln). Dafür bekommt sie dann wieder Geld von Herrn Bender. Treten und Zertreten werden, der ewige Kreislauf der Finanzen. Und die Musik spielt dazu. Tusch!

Bodo Kolbe, Mörfelden-Walldorf

**Unbedingt anklicken:
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**



**Keine
weitere
Waldrodung
am
Flughafen!**

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**

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.

Gesamtbelastungsstudie muß her - Klimawandel stoppen!

In der Rhein-Main-Region ballen sich die Belastungen und damit auch die gesundheitlichen und ökologischen Probleme. Industrie und Verkehr, Kraftwerke und Einrichtungen für Entsorgung sind hier im Übermaß vorhanden. Doch Mensch und Umwelt in der Region wird noch mehr zugemutet:

- Der Frankfurter Flughafen soll ausgebaut werden.
- Im Industriepark Höchst soll eine neue Müllverbrennungsanlage gebaut werden.
- Ein neues Kohlekraftwerk bei Mainz und der Ausbau des bestehenden Kohlekraftwerks Staudinger sind geplant.
- Das AKW Biblis ist immer noch nicht stillgelegt.
- Zahlreiche Straßenerweiterungen und Ortsumfahrungen sollen realisiert werden – nicht zuletzt um damit den vom Flughafen ausbau induzierten Verkehr bewältigen zu können.

Die Gesamtbelastung in der Region ist bereits heute schon viel zu hoch. Aber alle Aus- und Neubauten der Infrastruktur (Verkehr und Energie, Ver- und Entsorgung) werden nie unter diesem Aspekt untersucht. Stattdessen wird scheinbar ein Projekt nach dem anderen in die Wege geleitet. Wir sagen: Addiert man die einzelnen Maßnahmen in ihren Auswirkungen zusammen, so sieht man, daß der Rhein-Main-Ballungsraum schon längst die Grenzen des Wachstums überschritten hat - die Neubauten von Straßen über Flughäfen, Müllverbrennungsanlage und Kohlekraftwerke verschärfen die Situation noch weiter.

Wir fordern eine Reduzierung der Belastungen in der Region!

Ein erster Schritt: Eine regionale Gesamtbelastungsstudie

Ein erster Schritt wäre die Erstellung einer Gesamtbelastungsstudie für die Region. Bereits 1991 wurde das im Koalitionsvertrag der damaligen

hessischen Landesregierung von SPD und Grünen festgeschrieben. Über eine Vorstudie kam das Vorhaben aber nie hinaus.

In einer Gesamtbelastungsstudie sollte u.a. folgendes untersucht werden:

- Emissionen von Schadstoffen und ihre Wirkung auf Gesundheit und das (regionale) Klima und Gesundheit (Kohlekraftwerke, Verkehr)
- Versiegelung und Zerschneidung von Landschaft bzw. landwirtschaftlicher Flächen, Rodung von Wald.
- Auswirkungen auf Qualität der Wasserversorgung und des Grundwasserstandes
- Verlärmung durch Ausbau von Verkehrsbauten (Straße, Schiene, Luft)
- Belange des Naturschutzes.
- Untersuchung der Wechselwirkung zwischen den einzelnen Problemfeldern (durch Rodung von Wald für Verkehrsinfrastruktur wird nicht nur die Möglichkeit zu größeren Verkehrsströmen geschaffen, es fällt auch ein Lärm- und Schadstofffilter weg)

Klimawandel stoppen!

Die Bundesregierung hat sich verpflichtet, die Emissionen gemessen am Schadstoffausstoß 1990 bis 2020 um 40% zu senken. In unserer Region geschieht durch den (geplanten) Ausbau der Infrastruktur das genaue Gegenteil

Impressum:
Bündnis der Bürgerinitiativen
gegen den Flughafen ausbau -
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

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**

davon. Die hehren Versprechungen von Politik und Wirtschaft sind Makulatur, wenn es um konkrete Bauvorhaben geht. In Planfeststellungsverfahren spielt der Klimawandel keine Rolle. Wir setzen dagegen: Global denken - lokal handeln. Wer die regionale Belastung durch Schadstoffe senkt, handelt nicht nur im Interesse der hier lebenden Menschen, sondern leistet damit auch einen Beitrag zum globalen Klimaschutz.

Das bedeutet auch, daß es uns nicht darum geht, ungeliebte Bauvorhaben in andere Regionen abzuschieben (wie z.B. Ausbau von Flughäfen oder Nachtflüge an anderen Standorten), sondern wir hinterfragen die Notwendigkeit und den Sinn und Zweck eines jeden Projektes (z.B. Energieversorgung: regenerative Energien statt Kohlekraftwerke)

Globale Gerechtigkeit und soziale Auswirkungen

Die Umweltbelastung hat auch eine soziale Dimension. Lärm, Schadstoffe und geringe Lebensqualität treffen nicht unterschiedslos arm und reich. Wer es sich leisten kann, zieht in die noch halbwegs unbelasteten Gebiete in der Region.

Wer dafür kein Geld hat bleibt zurück. Auch auf globaler Ebene gilt: Wer Geld hat, kann ökologische Probleme leichter bewältigen als jemand ohne größere finanzielle Möglichkeiten. Auch deshalb gilt: Global denken - lokal handeln - Flughafen ausbau