



Keine Rodung, kein Ausbau!

Viele Kommunen forderten in den letzten Wochen: „Keine Rodung vor einem endgültigen Urteil!“ Die fraport reagierte kalt-schnäuzig: „unser Terminplan duldet keine Aufschiebung des Rodungsbeginns“.

Wir sagen, wer schon in diesem Frühjahr roden will, ignoriert die Interessen der Menschen in der Flughafenregion. Wer schon jetzt in brutaler Art und Weise Fakten schaffen will spielt mit dem Feuer.

Wer jetzt schon ein altes Waldgebiet vernichten will, darf sich nie mehr als „guter Nachbar“ aufspielen.

Der Planfeststellungsbeschluss gehört auf den Prüfstand!

Wir registrieren den Rückgang des Wirtschaftswachstums. Wichtige Industrien stoppen die Produktion. Der Handel ist schwach, die Rezession beginnt sich weltweit auszubreiten. Die Finanzmärkte sind in der

Krise. Wir wissen, es wird weniger Geld für Urlaubsflüge ausgegeben. Die Passagierzahlen sind rückläufig, die Nachfrage im gesamten Luftverkehr ist abgeschwächt.

Es gibt freie Kapazitäten im Flugplan, Maschinen sind oft nur zu 75% ausgelastet. Es gibt keinen Grund, demnächst schon 92 ha der gesamten Vorhabensfläche von insgesamt ca. 210 ha zu roden. Der Wald ist als Klimaregulator unverzichtbar. ▶

▼ Wir wissen, nur knapp 15% des Fraport-Gewinns kommen vom Flugbetrieb. Trotzdem soll uralter Wald gerodet werden. Das ist unverantwortlich.

fraport baut massiv Arbeitsplätze ab

Es ist höchste Zeit von der Illusion Abschied zu nehmen, ein weiterer Flughafenausbau bringe neue Arbeitsplätze und die Wirtschaft in Schwung. fraport baut ab - die „Jobmaschine“ gibt es nicht.

Der Planfeststellungsbeschluss gehört auf den Prüfstand!

Die Bedingungen für das Wachstum des Flugverkehrs haben sich radikal verändert. Der Kerosinpreis wird bald wieder steigen, die kalkulierten Baukosten werden gewaltig überschritten werden.

Die Profitgier kann zu einer milliardenschweren Fehlinvestition führen, deren Kosten ungebremst auf die Anteilseigner durchschlagen werden, überwiegend also auf die Steuerzahler.

Manager die heute den Ausbau durchziehen wollen, sind wahrscheinlich in 10 Jahren nicht mehr dabei - aber sie hinterlassen eine unbewohnbares Flughafenumfeld.

Es ist bewiesen: Fluglärm macht krank!

Anders als die von Fraport bezahlten Gutachter behaupten, gibt es jetzt schon massive Gesundheitsschäden bei der Bevölkerung im Fluglärmgebiet Rhein-Main!

Neue Studien belegen: Fluglärm schädigt die Gesundheit massiv.

Medizinprofessoren haben 2008 aktuelle Studien ausgewertet. Sie belegen: Dauerschallpegel sind unbrauchbare Mittelwerte, jedes einzelne Lärmereignis schädigt die Gesundheit massiv, vor allem das Herz-Kreislauf-System.

Es sind nicht nur Alte und chronisch Kranke betroffen, gestörte Nachtruhe trifft alle und schädigt in besonders hohem Maß.

„Tagesrandzeiten“ (die sog. Schulterstunden in der Mediationsnacht) sind besonders kritisch. Schlaf hinter Schallschutzfenstern ist ungesund, Medikamentenverbrauch ist in Fluglärmgebieten deutlich höher, Kinder lernen schlechter, entwickeln sich nur mit Verzögerung, Erholung im lärmgefüllten eigenen Garten und im abgeholzten Wald sind nicht mehr möglich.

Die Flughafen-Anwohner wurden belogen

Der Begriff „Wortbruch“ wird zurzeit oft gebraucht. „Wortbruch“ haben wir mehrfach erlebt. Nach dem Ende der Startbahn-West-Auseinandersetzungen hieß es: „Kein Baum wird mehr fallen!“ Alle Parteien waren sich einig: „Nie wieder dürfen solche Großprojekte gegen den Willen der betroffenen Bevölkerung durchgesetzt werden!“ Noch viele Jahre später forderten viele Parteien: „Ausbau nur auf dem Flughafengebiet!“

Alles scheint jetzt vergessen. Schon steht in der FAZ: „Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau!“

Wir stellen fest: Momentan fordern viele den Ausbau, die weit weg vom Flughafen leben. Sie kennen oft wenig von der Geschichte des Flughafens.



Wer „unter“ den Flugzeugen wohnt, denkt oft an Absturzkatastrophen.

Die Wahrscheinlichkeit einer Katastrophe wächst mit Zunahme der Flugbewegungen und dem neuen Vogelschlagrisiko.

Jetzt haben wir ca. 500.000 Flugbewegungen, 800.000 wären möglich. Wie soll das gehen?

Denkt man bei Fraport schon an Entsiedlungsmaßnahmen?

Alle neueren Studien bestätigen: Die Beeinträchtigungen und insbesondere die körperlichen Schädigungen durch den bereits bestehenden Flughafenbetrieb haben die Grenzen des Erträglichen überschritten. Ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr ist unerlässlich.

Alle reden vom Klima nur fraport nicht

Alle reden vom Klima. Angesichts dahinschmelzender Polkappen wäre ein ökologisch ausgerichtetes Rettungspaket wichtiger als das aufgelegte milliardenschwere Hilfsprogramm für Banken und Spekulanten. Statt das Betonieren zu stoppen, will man Fraport einen Landschaftsverbrauch wie im Braunkohleabbau genehmigen.



Wer kennt noch diese Zahlen?

Wir erinnern an die gewachsenen Belastungen für die Anwohner des Flughafens.

Noch zu Zeiten der Auseinandersetzungen um die Startbahn West verzeichnete der Frankfurter Flughafen ca. 176.000 Flugbewegungen, was einem Tagesschnitt von 485 Flugereignissen entsprach.

Im Jahre 1984 wurde die Startbahn 18 West in Betrieb genommen und zum Ende des gleichen Jahres verzeichnete der Rhein-Main-Flughafen bereits einen Anstieg auf 186.793 Flugbewegungen, was einem Tagesschnitt von 511 entsprach.

1990 wurden auf Rhein-Main 279.063 Flugbewegungen registriert, das entsprach einem Tagesschnitt von 764.

Zehn Jahre nach Inbetriebnahme der Startbahn 18 West hatte

sich der Flugverkehr mit 322.357 Flugbewegungen zum Jahresende 1994 annähernd verdoppelt und die Grenze von 350.000 Flugbewegungen wurde bereits zum Jahresende 1996 überschritten (351.447). Jetzt - bei nahezu 500.000 Flugbewegungen - haben wir einen Tagesschnitt von 1.369 und man redet von einer künftigen Verdoppelung des Flugverkehrs.

Überproportionalen Anstieg des nächtlichen Flugverkehrs

Durchschnittliche Flugbewegungen zur Nachtzeit 22.00 bis 06.00 Uhr:

1971	=	40	Nachtflüge
1989-1997	=	78	Nachtflüge
1998	=	97	Nachtflüge
1999	=	123	Nachtflüge

In der gesamten Nacht von 22-6 Uhr soll jetzt die Zahl der planmäßigen Flüge auf 150 beschränkt werden - heute sind es insgesamt ca. 130 Flüge.

Bis zum Jahre 2020 wird sich der Flugverkehr verdoppeln, sagt man.

Wir sagen, die Menschen im Ballungsraum werden das nicht aushalten.

Angesichts der Klimakatastrophe muss gegengesteuert werden.

Wir bleiben bei unseren Forderungen:

Keine neue Bahn

Keine neuen Waldrodungen

Begrenzung der Zahl der Flugbewegungen.

Absolutes Nachtflugverbot von 22h - 6h.

„Standort, Standort über alles...“

(Teil III und Schluss)

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 unter dem Titel „Der kapitalistische Kern der Metropole“ im BI-info Nr. 63 und der zweite Teil erschien unter dem Titel „Headquarterökonomie und Flughafenausbau“ in der Nr. 64

„Auf die Wachstumsmaschine aus FAG [jetzt Fraport], Messegesellschaft, Zentralbanklobby, Handelskammer, Kulturindustrie etc. ist immer Verlass, wenn es darum geht, (...) die Einordnung (Frankfurts) in ein internationales Netz voranzutreiben“ (Keil, S. 185) und die Einpassung aller sozialer Bedürfnisse in den Prozess der kapitalistischen Globalisierung als die Maßgabe politischen Handelns zu definieren. Auf politisch-propagandistischem Terrain ist nach den Niederlagen der sozialen Bewegungen in den 70er und 80er Jahren und der Einbindung der Grünen in das herrschende politische Kartell das Projekt „World City-kennt-keine-Grenzen“ Konsens der Eliten Frankfurts wie der gesamten Region. „Die Weltstadt-Propaganda ist selbst materieller Teil des Umbaus der Stadt“ (Keil, S. 184) und der seiner regionalen Umgebung: „Wachstum findet nicht nur in Form realen Bürotürme und Museen [und weiterer Start-/Landebahnen] statt, sondern die Idee des Wachstums, eingepackt in die Idee der Weltstadt, wird in den Köpfen eingepflanzt“, so der Regionalplaner Lorenz Rautenstrauch.

Die fundamentale Konsensstrategie des „Standort, Standort über alles...“ beherrscht auch (nahezu) alle politischen Parteien in der Region. In der Art des monotonen Gleichklangs der Verlautbarungserklärungen ala IHK durchzieht er beispielsweise das grundlegende Werk der SPD Hessen-Süd zur Umstrukturierung der Region, das Jordan'sche Positionspapier zum „Regional-Kreis Rhein-Main“: „In der konkreten Perspektive eines in einer ganzheitlichen Konzeption dynamisch sich entwickelnden Standorts Rhein-Main-Region liegt auch die mögliche regionale Antwort auf die aktuellen Probleme der

Globalisierung wirtschaftlicher Konkurrenz (...) Die Rhein-Main-Region kann ihre Zukunft nur sichern, wenn sie in Zeiten weltweiter Unternehmensstrategien ihre Vorzüge als attraktiver, zum innovativen Engagement einladender Standort pflegt und weiterentwickelt...“ usw. usf. Unisono die Position der Frankfurter Jungliberalen zur regionalen Standort-sicherung: „Die Rhein-Main-Region mit ihrer Kernstadt Frankfurt spielt eine herausragende Rolle in der Konkurrenz der Regionen Deutschlands und Europas. (...) Für das Land Hessen bedeutet dies, der besonderen Funktion der Rhein-Main-Region als Wirtschaftsstandort und europäischem Finanz- und Dienstleistungszentrum Rechnung zu tragen.“ (zit. nach Ansichten zur Region, Bd. 6, hg. v. Umlandverband Frankfurt, 1997) Bekenntnisse zur bedingungslosen Standortlogik „Pro Rhein-Main“ in der „Konkurrenz der Regionen“ dürfen aber auch in CDU- oder Grünen-Parteiprogrammen nicht fehlen: Zur Kommunalwahl 2001 äußerte der Sprecher der Frankfurter Grünen, Paulsen, die Stadt müsse „alle Möglichkeiten nutzen, den Standort und das Gründungsklima zu verbessern.“ (FR 24.8.2000) Um im Wettstreit der Metropolenkonkurrenz bestehen zu können, empfahl er, das „Profil Frankfurts als Stadt der neuen Technologien zu schärfen“, indem die Politik durch regional abgestimmte Maßnahmen der Wirtschaftsförderung potenziellen Existenzgründern dieser global orientierten Branchen unter die Arme zu greifen. Begrenzungen des Spielraums der Headquarter Economy, zu dessen Kern selbstverständlich auch der Rhein-Main-Flughafen gehört, lassen sich „angesichts des immer gnadenloseren Standortwettkampfes“, so der CSC

Ploenzke-Chef Stolorz, (FR 24.6.2000) nur als ein anachronistischer Reflex oder lokalbornierte Eigenbrötelei begreifen. Stattdessen fordert die Wachstumskoalition weitere Entgrenzungen und treibt die Politik zu weiteren Vorleistungen im Kampf um die Spitzenplätze im europäischen Wettbewerb an. Unter dem Motto „Rhein-Main-Gebiet fit machen für Europa“ fand im September 1999 eine Veranstaltung der bereits erwähnten „Wirtschaftsinitiative Frankfurt Rhein-Main“ im Frankfurter Hilton statt, auf der Strategien für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Region diskutiert wurden (FR, 29.9.1999). Der ehemalige Prognos-Geschäftsführer Lutzky stellt hier Überlegungen in den Raum, von der sich die anwesende Prominenz von Wirtschaftsminister Posch bis zu IHK-Präsident Niethammer äußerst „beeindruckt“ zeigte. Lutzky erläuterte, dass Frankfurt in der internationalen Geschäftswelt leider immer noch das Flair einer „netten Kleinstadt mit Banken im Hintergrund“ habe. Durch die Entwicklung der „polyzentralen Struktur“ der Region könne sie ihr „unterentwickeltes externes Image“ aber durchaus steigern und Positionsgewinne im „Standortwettbewerb“ erzielen. Dabei dürfte entgegen den Behauptungen so mancher PR-Manager - die Bedeutung der „weichen Standortfaktoren“ aber nicht überschätzt werden: Bei den Ansiedlungsentscheidungen von künfti-



**Keine
weitere
Waldrodung
am
Flughafen!**

gen Investoren seien letztlich die „harten, rentabilitätsentscheidenden Faktoren“ ausschlaggebend. „Marktvolumen und Umsatzpotenzial, Arbeits-, Grundstücks- und Bürokosten, Steuern, öffentliche Gebühren und finanzielle Förderungen - solche Faktoren können im Business-Plan direkt auf das Ergebnis durchgerechnet werden. Für das Konzern-Controlling haben rechenbare Argumente jedenfalls stärkere Durchschlagskraft als subjektiv gefärbte Bewertungen von qualitativen Faktoren.“ Einen strategischen Vorteil könne sich die Region durch die visionäre Option verschaffen, sich als „24-Stunden-Wirtschaft“ „neue Dimensionen des Lebens und Arbeitens jenseits vorgegebener Zeitfesseln zu eröffnen“ und sich damit als rund um die Uhr funktionierender „Gateway zu den Weltmärkten“ zu profilieren. Gegen diese Gestaltung eines Zeit und Raum überwindenden Wirtschaftsregimes a la Lutzky können Forderungen nach Begrenzung der Flugbewegungen oder gar eines „rigiden“ Nachflugverbots allenfalls den „Wert einer Antiquität“ haben. Als Mittel „politischer Regulierung in einer entterritorialisierten Konkurrenzsituation“ (Sack, S. 303) gelten Begrenzungen in jeder möglichen Form als Beitrag zu einem drohenden „Kapazitäts-Infarkt“ (J. Weber, Lufthansa) und damit als prinzipiell standortgefährdend.

Globale Armut reist in die Metropolen - oder: Standortsicherung vs. Ghettoisierung

Nicht nur New York mit South-Bronx und Harlem oder der Gürtel der Trabantenstädte rund um Paris sind Agglomerationen sozialer Desintegration, wie sie einmal als typisch für Metropolen der Dritten Welt galten. Selbst in Deutschland, lange als „Hochburg sozialer Homogenität“ gepriesen, lassen sich vergleichbare Entwicklungen zumindest in Ansätzen beobachten. „Frankfurt am Main ist nicht nur das bundesdeutsche Zentrum der Finanzwirtschaft und einer der dynamischsten Orte der Entwicklung und Anwendung neuer Dienstleistungstechnologien, sondern ebenfalls hochgradig mit sozialen Problemen befrachtet.“ Und auch, „im Frankfurter Gallus-Viertel oder am Frankfurter Berg verfestigen sich informelle Wirtschaftsweisen und soziale Strukturen, die kaum noch gesellschaftliche Teilhabechancen eröffnen, und in denen

NATUR ERLEBEN - IM REGIONALPARK

Der von fraport gesponserte Eisenbaum bei Flörsheim.

Auf der Website:

„Die Förderung des Regionalpark-Projektes ist bei der „Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide“ eingebettet in ein langjähriges Engagement für den Umweltschutz.“



die meisten Menschen die Hoffnung auf eine Integration in das gesellschaftliche Gefüge schon längst aufgegeben haben.“ (Neyer, S. 34)

Die angedeuteten Entwicklungstendenzen, die für alle metropolitanen Regionen typisch sind, schlagen sich in Frankfurt in der Weise nieder, dass hier einzigartig unter allen westdeutschen Großstädten - „gleichzeitig die Zahl der Beschäftigten und die Zahl der Armen überdurchschnittlich schnell ansteigen.“ (Bartelheimer, S. 89). In der Groß-Stadt Frankfurt, der „Armutsmetropole einer ganzen Region“ (Bartelheimer, S. 76), aber auch in verschiedenen Orten seiner Umgebung bilden sich „in wachsendem Maße marginalisierte Räume heraus.“ Denn die Entscheidungs-zentralen der global city benötigen neben dem hochqualifizierten Dienstleister auch die schnell verfügbaren, austauschbaren Dienstboten, die von den Arbeitsplatz-„Angeboten“ der Metropole angezogen werden. Inmitten der „Weltstadt“ treffen auf engstem Raum „Metropole und Peripherie zu einem sozial schizophoren Gebilde aufeinander.“ (Neyer, S. 32) Zum gut verdienenden Managementpersonal der weltmarktorientierten Rhein-Main-Region mit Kleinfamilie, Mittelklassewagen für gehobene Ansprüche, Eigenheim und Garten gehören unvermeidlich die in Ghettos abgeschobenen, miserabel entlohnten türkischen Arbeiterinnen der Putzkolonnen und der pakistanische Blumenverkäufer, der Schnittrosen aus Kolumbien oder Kenia in Frankfurter Restaurants anbieten muss, um „über die Runden“ zu kommen.

Eines ist ohne das Andere nicht zu haben.

Eine Bürgerinitiativenbewegung aber, die die Zumutungen des Flughafenbetriebs erst dann zur Kenntnis nimmt, wenn durch Fluglärm bürgerliche Besitzstände in Gefahr geraten, und die sich vornehmlich den Interessen der Besitzenden an Wahrung ihrer durch soziale „Fremdkörper“ möglicherweise bedrohten Idylle verpflichtet sieht, wird zur Partei im „Kampf um die sozialen Räume“. Sie trägt - bewusst oder unbewusst - selbst zur Verschärfung der sozialen, häufig rassistisch aufgeladenen Konflikte in der Region bei. Einfache, eindeutige Schlussfolgerungen lassen sich aus den beschriebenen Tatbeständen zunehmender sozialer Desintegration der Region nicht ziehen. Forderungen nach einer Regionalentwicklung, die selbst auf der metropolitanen Ökonomie basieren und den gesellschaftlich widerspruchsvollen Charakter der in den „Krieg der Standorte“ einbezogenen Global City ignorieren, können nur re-aktionär enden. Gleichwohl ist der Anspruch auf Begrenzung der Expansion der metropolitanen Headquarter und ihrer belastenden Infrastrukturen berechtigt, wie er sich gegenwärtig u.a. im Kampf gegen die Flughafenerweiterung zuspitzt. Eine soziale Bewegung aber, die als pure „Anti-Lärm-Bewegung“ und beflissene Mitgestalterin der Metropolen-Ökonomie der Ausgrenzung von Menschen zusieht und deren Abschiebung in Ghettos mitträgt, kann keine Perspektive für gesellschaftliche Emanzipationsprozesse entwickeln.

Rodung stoppen!

Der BUND und 8 Städte und Kommunen haben einen Befangenheitsantrag gegen den 11. Senat des VGH gestellt. Es herrscht allgemeines Misstrauen gegen den Hessischen Verwaltungsgerichtshof (VGH). Zu recht!

Wie ein von dritter Seite zugespiltes Schreiben der Fraport AG beweist, haben sich das Land Hessen, das Gericht und die Fraport AG abgesprochen.

Weiterhin hat das VGH dem Land Hessen und der Fraport AG Hinweise gegeben, welche Unterlagen diese noch vorlegen sollen, damit das Gericht umgehend alle Klagen der Bürger abweisen kann.

Dies ist ein Schlag in das Gesicht des Rechtsstaates. Laut Gesetz hat das Gericht strenge Neutralität einzuhalten.

Das Bündnis der Bürgerinitiativen appelliert an den Hessischen Verwaltungsgerichtshof:

Eile beim Abholzen ist nicht geboten!

Der Planfeststellungsbeschluss muss insgesamt erst neu bewertet werden. Die Bürgerinitiativen fordern den Hessischen Verwaltungsgerichtshof auf, die vorzeitige Rodung des wertvollen Bannwaldes im

Eilverfahren nicht zu genehmigen, was Fraport erwartet. Vollendete und nicht mehr umkehrbare Tatsachen dürfen nicht vor letzter rechtlicher Klarheit geschaffen werden. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich so radikal geändert, dass ein sofortiger Baubeginn nicht gerechtfertigt ist. Auch die Gesundheitsschäden für die Bevölkerung sind neu zu bewerten. Bittere Erfahrung: Schon einmal, beim Bau der A380-Werft, hat der VGH Eile als Argument akzeptiert. Kaum war der Wald gerodet, war eine riesige Fläche innerhalb des Flughafens frei. Auf der neu gerodeten wurde dann aber nur eine halbe

Im Januar droht die Rodung von rund 300 Hektar Wald am Flughafen

Die Bürgerinitiativen gegen die Flughafenerweiterung rufen auf:

Stellt euch quer - kommt am Tag

X

in den Wald

Politikwechsel jetzt!



Wir wollen einen Politikwechsel in Hessen. Deshalb beteiligen wir uns an den Demonstrationen am 14. Januar 2008.

Am Tag X treffen wir uns im bedrohten Waldgebiet. Ab 18 Uhr Kundgebung.

Am darauffolgenden Samstag, um 14 Uhr, Demonstration zum Flughafen.

Halle errichtet. Die erstaunliche Begründung, mehr Platz brauche man auf Jahre hinaus nicht. Fraport fordert die sofortige Rodung weil die Kapazitäten dringend erweitert werden müssten.

Es werden aber ständig weitere Rückgänge gemeldet. Selbst Vorstandschef Bender sagt: „Ein kontinuierliches Verkehrswachstum, wie wir es seit Jahren gewohnt waren, sehen wir im Moment für unseren Heimatstandort Frankfurt nicht.“ Die Bedarfsprognose, die den Ausbau rechtfertigen soll, geht aber von einem kontinuierlichen jährlichen Wachstum aus.

Die gesundheitlichen Folgen des Fluglärms wurden bisher heruntergerechnet. Nun liegt eine Arbeit vor, die aktuelle wissenschaftliche Studien auswertet: Fluglärm erzeugt erhebliche Gesundheitsschäden!

Die Gesundheit Hunderttausender Bürger muss gegen die vermeintlichen Vorteile für die Flugverkehrswirtschaft abgewogen werden. Wenn der Wald nicht mehr steht, fehlt der wichtigste großflächige Lärm- und Feinstaubfilter.

Der Flughafenbetreiber Fraport hat angekündigt, dass er vom VGH eine positive Entscheidung erwartet und danach sofort mit den Rodungsarbeiten beginnen werde.

Damit würden vor der endgültigen Entscheidung im Hauptsacheverfahren irreversible Tatsachen geschaffen. Ein in Jahrhunderten gewachsener Wald lässt sich nicht „wiederherstellen“.

Infos

Info-Material
der
Bürgerinitiativen
bestellen bei:

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

Absprachen?

Nach einem Bericht der FNP vom 27.12. haben die Bürgermeister von Flörsheim, Hattersheim, Hochheim, Oberbürgermeister Beutel von Mainz und Landrat Siehr aus Groß-Gerau, ein gemeinsames Schreiben an das hessische Verkehrs- und Wirtschaftsministerium geschickt. Sie fordern darin, den Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses aufzuheben.

In einem Brief vom 13.11. der Fraport an an das Regierungspräsidium heißt es:

„Für Fraport ist soweit entscheidend, dass die Besitzeinweisung jedenfalls für die Rodungsbereiche wie beantragt bereits effektiv zum 12.1.09 erfolgt, um die gesetzlich angeordnete Vollziehbarkeit der Planfeststellung entsprechend der

***Absprache** mit dem hessischen VGH unmittelbar ab Zustellung der Eilbeschlüsse für die geplanten Rodungen ausnutzen zu können.“*

Alles Rechtsstaat - oder was?

Recht?

Die „Frankfurter Rundschau“ gab am 16. 12. eine kostenlose Lehrstunde über deutsches Recht.

Referent: VGH-Senatsvorsitzender Hartmut Zysk.

Neu-Isenburg hatte Richter Zysk gebeten, die Lärmzustände in Neu-Isenburg sich einmal anzuhören.

Die Antwort: Die Stadt Neu-Isenburg brauche nicht nach Kassel zu kommen, er regele das schon.

Dazu nur ein Satz, der alle Fragen beantwortet.

„Sie können davon ausgehen, dass mir die Situation in Neu-Isenburg einschließlich der Belastungen durch den Flugbetrieb aus vielen Besuchen bekannt ist“.

Gutachten, Gegengutachten, unterschiedliche Rechtsauffassungen? Warum soll er auf Betroffenheiten und Belastungen eingehen und darüber verhandeln, wenn am Richtertisch weitgereiste Rechtsexperten sitzen, die alles kennen, alles wissen und alles dürfen?

Man kann nicht glauben, was aus unserem Rechtssystem geworden ist.

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.



Nicht betteln nicht bitten, nur mutig gestritten
Viel Erfolg im neuen Jahr!

Ohne Moos nix los!

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

Wir bitten daher
dringend um Spenden:

Roland Gerls
Bündnis der Bürgerinitiativen
Konto-Nr. 6 785 298
VR-Bank Bad Orb-Gelnhausen eG
BLZ 50790000

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

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

**Hier gibt es Infos
über die
drohende Rodung
des Waldes.**

**Mitmachen!
Dabeisein!**

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 Print Media GmbH