



Einladung

zu Kaffeeklatsch & Kuchen

mit Vorträgen

**„Vom Zeppelifeld am Rebstock zur AirportCity mitten im Ballungsraum Rhein-Main –
Wie ein Moloch sich seit 80 Jahren in die Landschaft frißt“**

Petra Schmidt (BI Mörfelden-Waldorf)

und

**„Von roten und blauen Bananen, Grüngürteln und gerodeten Bannwäldern.
Über Wintererdbeeren im Endanflug und Hühnerküken auf der SüdÜBERfliegung.
Oder Was haben unsere Wasserpreise mit dem geplanten Terminal3 am Fraport zu tun
und wie aus Entwicklungszielen Leit(d)bilder werden“**

Roger Treuting (BI Rüsselsheim)

Informations- & Diskussionsveranstaltung
beim SommerAktionsCamp von RobinWood
im Treburer Oberwald bei Neu-Isenburg/Zepelinheim
am Donnerstag 19. Juni 2014 um 16 Uhr



weitere Informationen zum Programm und zur Anreise auf www.waldbesetzung.blogspot.de

Anfang 1912 ist die Anlage am Rebstock fertiggestellt: aus einem Hofgut wurde der Frankfurter Luftschiffhafen, aus dem dortigen Flugplatz schließlich ein Flughafen. Vor rund acht Jahrzehnten dann die Verlegung an den hiesigen Standort im Südwesten von Frankfurt am Kreuzungspunkt der projektierten Ost-West- und Nord-Süd-Fernstraßen.

Von da an frisst sich der Moloch Flughafen etappenweise in die Landschaft: Ende der 1950er die „Ertüchtigung“ für Düsenflugzeuge mit immer längeren Start- und Landebahnen und der entsprechenden landseitigen Erschließung. Dann zu Beginn der 1980er die Auseinandersetzungen um die dritte Betonpiste, die sogenannte „Startbahn18West“.

Nach dem Versprechen „Kein Baum soll mehr fallen“ zunächst die Optimierungen innerhalb des Flughafenzauns mit der sogenannten „Cargo City Süd“ Mitte der 1990er, einem zweiten Terminal und dem Fernbahnhof.

Vor 16 Jahren dann erneut die Forderung nach weiterer Expansion: Die unter der Bezeichnung „A380-Werft“ firmierende Wartungshalle, eine neue Landebahn und ein drittes Terminal.

Der Flughafen mutiert dabei zusehends zu einer „AirportCity“.

Dabei geht es schon lange nicht mehr nur um die kapazitive Ausweitung der Flugbewegungen, sondern es soll den Aeronauten dieser Welt gezeigt werden, dass die Fraport AG in der Lage ist Flughäfen und das entsprechende Drumherum zu bauen und zu betreiben.

Mittlerweile ist jedoch ein Punkt erreicht, an dem die vom Flughafenbetrieb ausgehenden Belastungen Dimensionen angenommen haben, die nicht mehr tragfähig sind: Erwiesenermaßen macht Fluglärm krank, in der Anflugschneise werden durch Wirbelschleppen immer wieder Dächer abgedeckt, die Absturzbedrohung bspw. durch Vogelschlag ist immens angestiegen, das Ausmaß der Luftverschmutzung durch Abgase insbesondere Feinstäube wird beharrlich kleingeredet und die Rolle des Flugverkehrs als Klimakiller Nummer 1 gar nicht erst zur Kenntnis genommen.

Wo es gar nicht mehr anders geht, wird dieser dinosaurierhafte Wachstumskurs einer Kosmetik gleich grün übertüncht: Statt des längst überfälligen Nachtflugverbots während der gesetzlichen Nachtruhe von 22-6 Uhr soll es mal an der einen mal an der anderen Stelle eine kleine als „Lärmpause“ verklausulierte Beschränkung auf einzelnen Flugrouten geben.

Es muss nun endlich der Deckel drauf !

Dringend und zwingend notwendig ist ein sozialer und ökologischer Umbau mit hochgradig kleinteiligen und entsprechend vernetzten Strukturen basierend auf kooperativem und solidarischem Zusammenwirken.