



Fahrrad-Sternfahrt gegen den Ausbau

Aus allen Himmelsrichtungen strömten ca. 1000 RadlerInnen am 13. April 2002 zum Flughafen. Unter dem Motto „Menschenrecht gegen Machtklüngel - Lebensqualität gegen Shareholder Value!“ machten sie auf die gegenwärtigen Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe aufmerksam und protestierten gegen die Zerstörung ihres Lebensraums durch einen weiteren Ausbau. Ausgestattet mit gelben Luftballons und Transparenten, unter Einsatz von Trillerpfeifen und Fahrradklingeln, umrundeten die RadlerInnen

einen Teil des Flughafengeländes. Kerstin Wirth-Schiffler von der BI Raunheim und eine der SprecherInnen des Bündnisses der Bürgerinitiativen sprach auf der Kundgebung zur Lärmbelastung: „Zum Bau der Startbahn West – vor über 20 Jahren – wurde uns in Raunheim von der damaligen FAG versprochen, dass sich der Fluglärm reduzieren würde. Das war auch so: für knapp drei Jahre. Danach war es mit der Verbesserung schon wieder vorbei. Seitdem ist es Jahr für Jahr schlimmer geworden. Heute versprechen uns die

Werbesprücheklopper des Fraport-Mobils zum Bau einer zusätzlichen Landebahn eine 50%-ige Entlastung. Das kommt uns doch irgendwie bekannt vor. Für wie dumm hält uns eigentlich die Fraport? ... Und warum das alles? Wer könnte das besser ausdrücken und darstellen, als die Ausbau-Antreiber selbst. Nicht umsonst wird vor dem Terminal 2 ein übergroßes Euro-Währungssymbol plakativ zur Schau gestellt. Das ist es! In diesem Punkt sind sie ehrlich: Alles dreht sich um das moderne goldene

Fortsetzung nächste Seite

ne Kalb. Jetzt verstehen wir auch, warum der Fraport-Chef Bender bei jeder Flugbewegung Musik in seinen Ohren hört: Er hört die Euro in der Kasse klingen!

Und das sei hier ganz deutlich gesagt: Nach dieser Musik tanzen wir nicht, wir tanzen aus der Reihe! Wir lassen unsere lebenswerte Region durch Profitgier nicht weiter zerstören". Die Rednerin for-



derte den Verzicht auf den Ausbau und die Optimierung des Flugverkehrs, sowie eine Reduzierung von Flugbewegungen, Lärm und Schadstoffen, eine Festlegung von Lärmobergrenzen und ein sofortiges, absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr.



Weiter ging es mit Herbert J. Oswald von der BI Mörfelden-Walldorf, der auf die geplante Bannwaldvernichtung im Süden des Flughafens unabhängig von jeder Bahnvariante aufmerksam machte, sowie auf Absturzgefahren durch zivile und militärische Flüge.

Er kritisierte außerdem den geplanten Ausbau der Satellitenflughäfen Egelsbach, Erbenheim oder Hahn, die dazu dienen sollen, frei werdende Kapazitäten hier in Frankfurt wieder auffüllen zu können. Weiter sagte er: „Menschen fliehen in ruhigere Gegenden zu Strand und Palmen, um sich von dem Stress hier zu erholen. Andererseits wird Menschen aus jenen Regionen die

Einreise verwehrt, sie werden am Flughafen interniert und sogar unter Gewaltanwendung abgeschoben. Reiche zu Armen – ja, aber nicht Arme zu Reichen. Das kann es doch nicht sein!

Flughäfen sind auch mitverantwortlich an der ökonomischen Entwicklung in der so genannten Dritten Welt. Mit Flughäfen wird die

Welt noch schneller zum globalen Umschlagplatz und trägt auch zur Ausbeutung dieser Länder bei.“

Die DemonstrantInnen waren sich einig, wieder zum Flughafen zu kommen und den Protest verstärkt dorthin zu tragen, wo die Verursacher, nämlich Fraport und Lufthansa sitzen.

Urteil zum Recht auf Nachtruhe und Schutz der Privatsphäre vor Lärm

Letzter Stand des Heathrow Urteils

Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (EUGH) bestätigte am 2. Oktober 2001 das Recht auf acht Stunden Nachtruhe und auf den Schutz der Menschen in Wohnungen vor Lärm.

Geklagt hatten 1993 acht BürgerInnen in der Einflugschneise des Londoner Flughafens Heathrow. Hiergegen ist die Britische Regierung in "Revision" gegangen. Dies erfolgte wohl mehr mit dem Ziel, den übrigen Regierungen der EU zu demonstrieren "wir tun etwas gegen das Urteil", denn aus sachlichen Gründen.

Eine Revision, vergleichbar dem Straf- oder Zivilrecht, gibt es jedoch nicht beim Europäischen Gerichtshof (EUGH). Die Britische Regierung kann nur verlangen, dass die Entscheidung des Senates für Umweltfragen nochmals von der Vollversammlung aller Richter des EUGH bewertet wird. Da Großbritannien jedoch bis heute keine wirklichen Verfahrensfehler oder neue Belege gegen das Urteil auf den Tisch gelegt hat, wird wohl keine "Revision" angenommen werden. Für Januar 2002 wurde mit der sog. "Revision" gerechnet. Bis heute ist es jedoch noch zu keiner Entscheidung über die Annahme der "Revision" gekommen. Wir können daher in Kürze mit der endgültigen Rechtskraft des sog. Heathrow-Urteils rechnen. Das hat dann erhebliche Auswirkungen,

nicht nur für den Fluglärm in Europa. Das Straßburger Heathrow-Urteil beschränkt radikal den nächtlichen Fluglärm und setzt neue Maßstäbe für jegliche Lärmbelastung durch Verkehrslärm in den Wohnungen. In der Folge wird es unzählige Klagen geben. Gute Aussichten sofort zu klagen, hätten die Anwohner von München II, deren Nachtflugbelastung letztes Jahr nicht anerkannt wurde. Das Münchner Urteil könnte sogleich bekämpft werden, da es bereits durch alle deutsche Instanzen gegangen ist. Eine Klage in Straßburg wäre sofort möglich!

Auch die in der AVOCNAR zusammengeschlossenen BIs der Pariser Flughäfen Roissy (CdG) und Orly bereiten eine Klage vor. Dort hatte letztes Jahr die Regierung die Verdoppelung der Nachtflüge zugelassen.

Aber auch Anwohner von kleineren Flughäfen, Autobahnen und Bahntrassen könnten mit Bezug auf das Heathrow Urteil klagen, wenn ihnen zuvor das deutsche Recht ihren Anspruch auf Ruhe versagt hat.

Die deutschen Flughäfen und das deutsche Verkehrsministerium wiegeln diesbezüglich noch ab. Wie der Rufer im Walde machen sie sich zur Zeit Mut - wissen sie doch, daß das EUGH-Urteil und die neue EU-Lärmrichtlinie kommen werden. Martin Kessel

BI aktiv



Bei Redaktionsschluß dieser Ausgabe des „BI info“ lagen uns so viele Fotos vor, dass wir wirklich nicht alle unterkriegen konnten. Herzlichen Dank allen Fotografen. Die Bilder zeigen die Aktivität und den Einfallsreichtum der einzelnen Gruppen und Initiativen. Links oben: ein Foto von der Abschlußkundgebung des hessischen Ostermarsches. Oben rechts: In Raunheim demonstrierten Ausbauegger gegen den Fluglärm der gerade in der Sommerzeit die Betroffenen unsäglich belastet. Unten rechts: ein Bild einer Aktion in der Stadtverordnetenversammlung von Eppstein. Auf den T-Shirts: „Lärm macht krank!“. Darunter: Ein Foto aus Sossenheim, hier lief der Erörterungstermin zum Raumordnungsverfahren.

Große Aufmerksamkeit gab es im Flughafenterminal bei einer Aktion zur Fastnachtzeit.

Büttenreden mitten im Terminal

Den Krach, den Ihr uns täglich macht, den haben wir heut mitgebracht, wir machen Euch jetzt den Radau den Ihr sonst macht, das war's - helau ...

Zum Schluß noch ein Gebet zur Nacht

das sich ein Narr hat ausgedacht:
Gott schütz die Menschen weit und breit
vor Fraport und vor andrem Leid.
Vor hirnlosem Begehren,
und sinnlosem Zerstören,
vor abgeholzten Wäldern
und Pisten auf den Feldern,
vor schlechten Volksvertretern
und bösen Geld-Anbetern.
vor Krankheit und auch vor Radau
in Ewigkeit, das war's - Helau





Heute wir - morgen ihr

Unter diesem Motto wird das Bündnis der Bürgerinitiativen während des Hestentages vom 14.-23. Juni 2002 in Idstein Informationen rund um die geplante Flughafenweiterung anbieten und auch überregional um Solidarität werben.

Das Konzept sieht die Vermittlung wichtiger Aspekte des zunehmenden Luftverkehrs mit seinen regionalen und globalen Auswirkungen anhand interessanter Materialien vor. Damit sollen sowohl die betroffenen Bürgerinnen und Bürger des Rhein-Main-Gebietes als auch

in besonderem Maße die auswärtigen Gäste, die die Auswirkungen einer Kapazitätssteigerung am Frankfurter Flughafen noch nicht unmittelbar spüren, angesprochen werden.

Darüber hinaus sind verschiedene Mitmach-Aktionen geplant, die Spaß machen und zu einer Beschäftigung mit dem Megaprojekt und seinen Folgen für ganz Hessen einladen.

Was am Beispiel des erneuten Ausbaus des Frankfurter Flughafens vorgeführt wird, zeigt deutlich in welchem Maße Politikerinnen und Politiker versuchen, die Einflussnahme der Bürgerinnen und Bürger zu boykottieren, Wachstums- und Profitstreben vor das Recht der Menschen auf Gesundheit, Sicherheit und Naturschutz setzen und im Rahmen der Globalisierung die Arbeits- und Lebensbedingungen Menschen anderer Länder ignorieren. Was heute im südhessischen Raum geschieht, kann morgen schon den Einwohnerinnen und Einwohnern anderer Regionen passieren, unabhängig davon, um was für ein „Ausbauprojekt“ es sich handelt. Halten wir zusammen – hier und anderswo.

Südbahnade?

Nachdem bekannt wurde, dass das Areal für die Südbahn-Variante möglicherweise als Vogelschutzgebiet ausgewiesen werden soll, könnte man meinen, dass insbesondere im Stadtteil Waldorf in Sachen Flughafenusbau das Schlimmste überstanden sei.

Diese Interpretation wäre falsch, den noch ist keine endgültige Entscheidung gefallen. Zudem wäre es völlig gleich, ob die Piste im Kelsterbacher, im Waldorfer oder im Schwanheimer Wald gebaut wird. Die negativen Folgen eines Ausbaus betreffen die Lebensqualität der gesamten Region.

Statt St.-Florians-Prinzip muss Solidarität das Maß aller Dinge sein. Selbst wenn die Südbahn-Variante nicht zum Zuge käme, würde dies noch lange nicht den Verzicht seitens der Fraport AG hinsichtlich des Ausbauprojektes Süd, nämlich den Bau eines Terminals Süd und der Rodung der 104 ha Wald südlich der Okriftrier Straße bedeuten.

Getreu der in der letzten Woche ausgesprochenen Fraport Floskel „Irgendwo muss man ja eine Grenze ziehen“ (Grenze Lärmschutzzone), würde das mutmaßliche Vogelschutzgebiet natürlich nur bis zum 104 ha Gelände reichen.

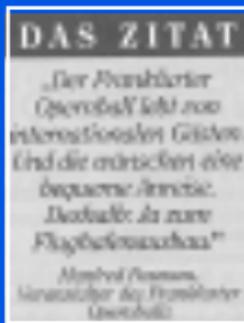
Wir meinen dagegen: Der Specht besteht auf seinem Recht und fordern die Ausweisung eines Vogelschutzgebiets im gesamten Wald südlich des Flughafens sowie im gesamten Kelsterbacher und Schwanheimer Wald. Bl Waldorf

Anzeigen „Bl info“

Ab sofort nehmen wir Anzeigen ins „Bl info“. Das „Bl info“ erscheint mindestens viermal im Jahr.

Die Auflage liegt in der Regel zwischen 10.000 und

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



Ohne Kommentar

Aus der Werbezeitung der Fraport AG für den Flughafenusbau „Start frei“



Klagende Gemeinden erfolgreich

Im Zuge einer Neuordnung der Flugstrecken auf europäischer Ebene erließ das Luftfahrtbundesamt im Mai 2000 eine Rechtsverordnung, die den Navigationspunkt RILAX für den Anflug aus Norden auf den Flughafen Zürich-Kloten festsetzt. Dieser Punkt liegt über dem östlichen Stadtrand von Donaueschingen. Zugleich legt die Verordnung für diesen Bereich einen Warteraum für diejenigen Flugzeuge fest, die in Zürich nicht sofort landen können.

Gegen die Rechtsverordnung haben Mitte des Jahres 2001 die Städte Donaueschingen und Villingen-Schwenningen, acht weitere Städte und Gemeinden aus der Gegend sowie zwei Privatpersonen mit Wohnsitz in Donaueschingen bzw. Bad Dürheim beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg Klage erhoben und die Feststellung beantragt, dass die Verordnung sie in ihren Rechten verletze. Ihr Ziel ist die Abwehr von Fluglärm.

In seinem Urteil hat der Verwaltungsgerichtshof den Klagen stattgegeben. Der für das Luftverkehrsrecht zuständige 8. Senat hat zum einen beanstandet, dass das Luftfahrtbundesamt die von der Festlegung des Navigationspunkts und des Warteraums betroffenen Städten und Gemeinden nicht vor dem Erlass der Verordnung informiert und ihnen keine Gelegenheit gegeben hat, zu den geplanten Regelungen Stellung zu nehmen. Die Rechte der Kläger seien ferner dadurch verletzt, dass eine Untersuchung von Alternativen zu dem gewählten Anfangsanflugspunkt und der Lage des Warteraums unterblieben sei, obwohl dies wegen der durch die Regelung eintretenden Lärmbelastigungen erforderlich gewesen sei. Die für den Erlass der Verordnung zuständige Stelle - das Luftfahrtbundesamt - habe sich aus dem Verfahren gänzlich heraus gehalten und die Vorarbeiten allein der Deutschen

Flugsicherung GmbH (DFS) überlassen. Das Ergebnis dieser Prüfung sei in den dem Gericht vorgelegten Akten nicht dokumentiert. Der Senat konnte sich deshalb nicht davon überzeugen, dass es keine andere Möglichkeit gebe, als den Anfangsanflugspunkt und den Warteraum an der gewählten Stelle einzurichten, wie dies von der beklagten Bundesrepublik Deutsch-

land im Rechtsstreit geltend gemacht worden war.

Die Revision wurde in dem Urteil nicht zugelassen. Das Urteil ist jedoch nicht rechtskräftig. Gegen die Nichtzulassung der Revision kann Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

(AZ.: 8 S 1271/01).

Beispielhaft

Der SPD-Ortsverein Offenbach-Innenstadt fordert seinen Landesverband öffentlich auf, eindeutig gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens Stellung zu beziehen.

Der Ortsverein will sich dafür einsetzen, dass ein entsprechender Passus in das Landeswahlprogramm aufgenommen wird. Im Offenbacher SPD-Papier heißt es: *„Der aktuelle Kurs unseres Spitzenkandidaten Gerhard Bökel ist in Sachen Flughafenerweiterung nicht mehr haltbar“.*

Weiter ist zu lesen:

„Es macht keinen Sinn, wenn sich die Landes-SPD kleinlaut hinter den fragwürdigen und bereits obsoleten Ergebnissen der Mediation versteckt. Vielmehr muss die Partei erkennen, dass die Landtagswahlen im Februar 2003 nur dann zu gewinnen ist, wenn sich Bökel als klare Alternative zu Ministerpräsident Roland Koch (CDU) präsentiert. Die Mehrheit der Hessen lebt im Rhein-Main-Gebiet, hier wird die Wahl entschieden und der Flughafen ausbau wird das wahlentscheidende Thema sein.“

Die Offenbacher SPD meint, die Menschen im Rhein-Main-Gebiet würde geradezu darauf warten, dass die SPD deutlich formuliere, dass die Grenzen des Flugverkehrs in dem dicht besiedelten Ballungsraum erreicht seien. Ein weiteres Wachstum sei nicht möglich, sollen Produktiv- nicht in Destruktivkräfte umschlagen. Deshalb gehe es beim Airport-Ausbau nicht mehr um Parteipolitik, sondern um die Gesundheit

und die unmittelbare Lebensqualität der Bewohner. Die Menschen wollen eine Alternative zu dem rücksichtslosen Ausbaukurs der schwarz-gelben Regierung Koch und der Flughafenbetreiber. Soweit so gut. Die Offenbacher SPD hat etwas Wichtiges ausgesprochen, das meist vergessen wird.

Während des Konfliktes um die Startbahn-West, war es schon so: Die örtlichen Parteivertreter waren dagegen, weiter oben dafür. Ergebnis: Die Menschen waren sich nicht sicher, wie echt die Beteuerungen der Parteien vor Ort sind.

Außerdem gab es zumindest zeitweilig einen Bruch zwischen oben und unten, vor allem die SPD verlor viele hundert ihrer Mitglieder.

Heute bekommen wir langsam eine ähnliche Situation. Vor allem bei SPD und CDU, aber auch bei den Grünen gibt es beim Flughafenthema diametrale Haltungen zwischen denen in Wiesbaden und Berlin und denen vor Ort.

Bleibt die Forderung an diese Parteien in unserer Stadt oder auch im Kreis Groß-Gerau: sagt euren Oberen deutlich eure Meinung, droht mit Konsequenzen. Meist hört man dann: „Aber auf dem Hesseparteitag haben wir unsere Meinung gesagt“.

Das reicht nicht Leute, wirklich nicht!

Denn wie heißt es doch im besagten SPD-Papier aus Offenbach: „Für die betroffenen Kommunen gibt es keinen Kompromiss, weil der Flughafen ausbau die andauernde und nachhaltige Zerstörung von Lebensgrundlagen bedeuten würde.“ RH

Wald zu Parkplätzen? - Wir sagen Nein!

Es ist schon lange bekannt aber kaum jemandem bewusst: Start/Landebahn will die Fraport AG 104 ha Wald, davon 88 ha Bannwald, abholzen lassen. Das entspricht einer Fläche von über 190 Fußballfeldern. Dieses Gebiet liegt in dem ohnehin schon schmalen Wald zwischen Walldorf und dem Flughafen. Wo jetzt Bäume, Wege und ein Rest von Erholung zu finden sind, sollen Wartehallen, Rollwege, Flugzeug-Abstellflächen und 10.000 Parkplätze betonierte werden. Die Okrifteiler Strasse soll verlegt und ein neuer Tunnel unter der Startbahn 18 West gegraben werden. Das alles ist Bestandteil des laufenden Raumordnungsverfahrens. Dazu kommt das geplante riesige Terminal 3 auf dem ehemaligen Airbase-Gelände. Allein in diesem Terminal sollen jedes Jahr 25 Millionen Passagiere abgefertigt werden. So viele wie auf dem gesamten neuen Münchner Flughafen!

Rund ein Drittel des Waldes zwischen den Gundwiesen/Okrifteiler Strasse und dem Flughafengelände soll abgeholzt werden. Der Flughafen würde damit 750 m näher an Walldorf heranrücken und dabei ein Waldgebiet mit lebenswichtigen Schutzfunktionen zerstören: Schutz vor Abgasen, Lärm, Dreck und der Betonwüste Flughafen. Der Boden-Dauerlärm, der durch den Bau von Cargo-City-Süd um 10 dB (vorausgesagt wurde 1 dB) zugenommen hat, würde weiter steigen, die Wohn- und Lebensqualität in Mörfelden-Walldorf deutlich sinken.

Nach den Unterlagen der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt (KAG) wird allein durch den Ausbau zusätzlich 64% mehr Kfz-Verkehr rund um den Flughafen entstehen. Davon werden zahlreiche Städte in Flughafennähe betroffen sein. Und schon heute rollen endlose Blechkolonnen über den Vitrolles-Ring in Mörfelden-Walldorf und verpesten

die Luft. Das gesamte Stadtbild wird von Autos und Lkw dominiert. FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen, insbesondere Kinder, sind Gejagte geworden. „Kein Baum mehr ist gesund“, so lautet die traurige Bilanz eines 2001 stattgefundenen Symposiums zum Zustand der Wälder im Rhein-Main-Gebiet. Auch nach den Fraport-Unterlagen ist hier für den Zeitraum zwischen 1984 bis 1994 „eine drastische Zunahme der Waldschäden zu erkennen.“ Und: „Aus der Waldschadenserhebung von 1996 geht hervor, dass 88% der Eichen, 75% der Buchen und 64% der Kiefern mit einem Alter über 60 Jahre deutliche Schäden aufweisen. Sie werden der Schadstufe 2+ zugeordnet. Diese Klasse umfasst stark geschädigte bis absterbende Bäume.“ (ROV-Unterlagen, Ordner 3 S.169) Wen wundert es da, dass auch immer mehr Menschen durch Lärm und Abgase krank werden und sterben, Allergien und Atemwegserkrankungen ebenso wie Stress und Schlafstörungen zunehmen. In der Stellungnahme der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft heißt es daher folgerichtig: „Es ist festzustellen, dass die Risiken durch einen Ausbau steigen

und es daher statistisch (!) zusätzlich Tote, Verletzte und Kranke geben wird.“ (Stellungnahme der KAG vom 3.1.2002)

Die hier lebenden Menschen interessieren weder die Landesregierung noch die Fraport AG. Wie wichtig der Wald ist und was sie uns folglich mit ihrer Ausbauentscheidung antun, wissen sie nämlich genau: 92% der Wälder rund um den Flughafen sind vom Regierungspräsidium (RP) Darmstadt, das jetzt die „Raumverträglichkeit“ des Ausbaus prüft, seit Jahren als „Bannwald“ ausgewiesen. Bannwald ist die höchste Schutzkategorie für Wald: „... der Wald [ist] für das Gemeinwohl unersetzlich. Die Rodung und Umwandlung von Bannwald in eine andere Nutzungsart ist verboten.“ (Hessisches Forstgesetz, §22, Abs.2)

Von der Regionalversammlung Südhessen ist der Wald wegen seiner sozialen und ökologischen Bedeutung außerdem flächendeckend als „Regionaler Grünzug“ ausgewiesen und daher besonders zu schützen. Im Regionalplan heißt es außerdem:

- „Eine Waldinanspruchnahme in Gemeinden mit unterdurchschnittlichen Waldanteilen sowie in Gebieten mit erheblichen Waldverlusten in den letzten Jahrzehnten sollen unterbleiben.“
- „Als Bann- oder Schutzwald werden Kernzonen des Waldes im Verdichtungsraum ausgewie-



sen, die durch eine hohe Überlagerungsdichte verschiedener Schutzfunktionen gekennzeichnet sind. Das bestehende Netz von Bann- und Schutzwäldern ist zu ergänzen.“

- „Eine gezielte Waldmehrung ist insbesondere in folgenden waldarmen Teilräumen mit hoher Bevölkerungsdichte oder solchen mit erheblichen Waldverlusten in den letzten Jahrzehnten anzustreben: Landkreise Groß-Gerau [...] Offenbach, Main-Taunus, Städte Frankfurt am Main [...]“

Alles Genannte trifft genau auf die Gemeinden und Wälder rund um den Flughafen zu. Schließlich hörte der Kahlschlag für die Fraport AG nie auf: Cargo City Süd bei Walldorf ist dafür nur ein Beispiel. Aber wenn's um Höheres geht, steht der Schutz von Mensch und Natur hinten an: Um den Ausbau des Airbus-Werkes in Hamburg durchzudrücken, wird gerade ein in Europa einmaliges Süßwasserwerk und Naturschutzgebiet, das Mühlenberger Loch, mit Zustimmung der europäischen Kommission und der Gerichte zerstört.

Die Regierung Koch hat die Pläne zur Änderung des Naturschutzrechtes schon auf dem Tisch - der Bannwaldstatus soll dann aufhebbar sein. Dass der tatsächlich „unersetzliche“ Wald jetzt als Ausbaufläche zur Verfügung stehen soll, ist ein Angriff auf die Lebensgrundlagen und die Gesundheit der Menschen, die hier leben und arbeiten. Fraport AG und Landesregierung missachten wissentlich unser Recht auf körperliche Unversehrtheit und ein gutes Leben. In allen Punkten widersprechen die Planungen den oben genannten und vernünftigen Zielen der Regionalentwicklung. Aber nicht nur hier direkt, sondern überall auf der Erde sind Millionen Menschen von der Steigerung des Flugverkehrs und seinen zum Teil katastrophalen sozialen und ökologischen Folgen betroffen. Uns sollten auch diese Menschen nicht gleichgültig sein.

Für Samstag, den 4. Mai, lädt die BI Mörfelden-Walldorf zu einem Waldspaziergang mit Informationen rund um den Wald und die Erweiterungspläne der Fraport ein. Treffpunkt ist um 14 Uhr an der Gartenwirtschaft „Zum Gundhof“ in Walldorf.



Eines Tages passiert es doch . . .

Sonntag, 14. 4. 2002, 14:30 Uhr. Eine Galaxy versucht über die Startbahn West zu starten. In

der Hälfte der Bahn schaffte sie es gerade mal ein paar Meter über die Bahn abzuheben. Mit einem riesigen Getöse schaffte sie es noch vor dem Ende der Startbahn zum Stehen zu kommen, drehte auf der Bahn fuhr wieder bis in die Hälfte zurück und blieb dann trotz mehrfacher Anfahrversuche in Richtung Terminal schadhaf an der Ostseite liegen.

Das Hessische Fernsehen und RTL und viele Spaziergänger beobachteten das Spektakel.

Um 16.13 Uhr rollte die Galaxy langsam aus eigener Kraft zurück Richtung Flughafen.

Viele Diskussionen bei den Beobachtern der Szene. Allgemeine Meinung: Eines Tages passiert es doch noch . . .

Höchste Zeit, dass wenigstens die militärische Nutzung des Frankfurter Flughafens beendet wird.

Höchste Zeit für Kerosinbesteuerung

In der Marktwirtschaft sind die Preise das zentrale Steuerungsinstrument für alle Marktteilnehmer.

Der Preis entsteht aber nicht allein aus Angebot und Nachfrage, vielmehr redet der Staat dabei ein ganz entscheidendes Wörtchen mit. Schließlich bestimmt er die Randbedingungen, unter denen sich der Markt entfaltet.

Dies gilt auch und gerade im Verkehrssektor. Wenn der Staat hier regulierend eingreift, muss er nicht nur die Verkehrsbedürfnisse mit dem Schutz der Grundrechte und der Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen (Art. 20a GG) in Einklang bringen, sondern ist im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes auch gehalten, für einen fairen Wettbewerb unter den

verschiedenen Verkehrsträgern zu sorgen.

Seit langem ist klar, dass bei der Besteuerung von Kraftstoffen eine eklatante Ungleichbehandlung vorliegt: Während für den Liter Benzin und Diesel bis zu 69 Cent an Mineralölsteuer zu zahlen sind, fließt das Kerosin steuerfrei in die Flugzeugtanks.

Dies ist nichts anderes als eine massive Subventionierung des Flugverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten.

Seit geraumer Zeit wird daher die Angleichung der Besteuerung diskutiert. Der deutsche Bundestag hat im Februar 2001 für eine internationale Kerosinsteuer plädiert. Die Europäische Kommission hat eine Mitteilung über die Besteuerung von Flugkraftstoff vorgelegt und damit eine Diskussion auf europäischer Ebene in Gang gesetzt.

Das Bündnis der Bürgerinitiativen ist ein Zusammenschluss von Menschen mit folgenden gemeinsamen Zielen:

- Verringerung der Flugbelastungen 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, des Luftlandeplatzes Egelsbach 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 Flughafenbau - für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr
c/o Winfried Heuser
An der Kreuzheck 6, 60529 Frankfurt
Tel. 069/395464, Fax 395885
Redaktionsadresse und Layout:
Rudi Hechler, Hochstraße 22
54546 Mörfelden-Walldorf
Tel. 06105/22362, Fax 06105/297281
rudi.hechler@neog.de

Druck: Drach, Alsbach

Ohne Moos nix los!

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

Wir bitten daher dringend um
Spenden:
Öko-Bank Frankfurt
Bankleitzahl 50090100,
Konto-Nr. 6112340

„Die klare unternehmerische Ausrichtung der Fraport wird verstärkt fortgeführt“

Hessens Ministerpräsident
Koch (CDU)

Neues zum Terror der Ökonomie

Die derzeitigen Turbulenzen im Vorstand der Flughafenbetriebergesellschaft um die auf Vorschlag des aufsichtsratsvorsitzenden Ministerpräsidenten Koch für das Ausbauprogramm bestellte Architekturfach-Professorin Barbara Jakubeit verdecken den Blick auf eine Entwicklung, die für die vom übermäßigen Betrieb des Airports betroffene Bevölkerung hier in der Region viel gravierendere Auswirkungen hat: Im Aufsichtsrat der Fraport AG hat sich Anfang Februar 2002 das Personalkarussell kräftig gedreht. Laut Aussage von Hessens Ministerpräsident Koch, der diesem Gremium in einer äußerst tolldreisten Art von Ämterverquickung auch als Aufsichtsratsvorsitzender vorsteht, wurden „international profilierte Persönlichkeiten berufen“ und damit zugleich ein „deutliches Zeichen an den Kapitalmarkt gesetzt, dass die schon bisher klare unternehmerische Ausrichtung der Fraport verstärkt fortgeführt wird.“

Grund ist der Börsengang des Flughafenbetreibers Fraport AG (ehemals FAG) im Juni vergangenen Jahres. Drei Repräsentanten der bisherigen Anteilseigner Bund, Land Hessen und Stadt Frankfurt scheiden aus und werden von drei neuen Aufsichtsräten ersetzt, die die Interessen der knapp ein Drittel sogenannten „privaten“ Anleger vertreten sollen.

Neu im Aufsichtsrat ist Manfred Bischoff, Daimler-Chrysler Vorstand für Luft- und Raumfahrt und Aufsichtsratsvorsitzender des Rüstungskonzerns EADS (EuropeanAeronauticDefence and SpaceCompany), der maßgeblich

am Airbus-Programm beteiligt ist. Der zweite Neue ist Karel van Miert, der bis 1999 Vizepräsident der EU-Kommission und Kommissar für Wettbewerbsfragen war und seither die Universität Nyenrode im niederländischen Utrecht leitet.

Der Dritte im Bunde ist Christian Strenger, bis 1999 Sprecher der Geschäftsführung von DWS Investment und schließlich Aufsichtsratsmitglied der größten europäischen Publikumsfondsgesellschaft.

Fraport ist mittlerweile eine börsennotierte Aktiengesellschaft, deren Aktien zu 29 % frei gehandelt werden. Eine Ausweitung dieses Anteils ist geplant und für den beabsichtigten Ausbau sicherlich unerlässlich. Mit der zunehmenden Privatisierung des Flughafenbetriebers geht quasi ein schlechender Entzug der ohnehin schon äußerst be- und eingeschränkten öffentlichen Kontrolle einher. Die von Seiten der Bürgerinitiativen eingeforderte Transparenz beispielsweise hinsichtlich der Offenlegung von Flugdaten oder ein verbindlicher Umgang mit den zig-tausenden von Lärmbeschwerden wird dann einmal mehr hinter den gepanzerten Toren des Großkonzerns abgeschottet und der „unternehmerischen Ausrichtung“ geopfert. Die Geiselhaft einer ganzen Region für der Profitgier und Machtgier einiger weniger Absahner soll so auch zunehmend auf der strukturellen Ebene zementiert werden.

Die Aktionärs-Hauptversammlung von Fraport ist am 26. Juni geplant. Der Ort steht noch nicht fest; es sollte aber willkommener Anlass für die AusbauegegnerInnen hier in der Region sein, für ein bisschen Gipfel-Atmosphäre zu sorgen. In diesem Sinne: ATTAC!

Roger Treuting (BI Rüsselsheim)

Infos

Info-Material der
Bürgerinitiativen bestellen bei:

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