



## Der Nachschub für die „Kriege der Zukunft“ rollt über Rhein-Main

### Zur militärischen Bedeutung des Flughafens

Für die Anwohner in den Flughafenrainer-Gemeinden war es eine Hiobsbotschaft: Noch bis Ende des Jahres, so Johann Bruinier (Fluglärmbbeauftragter der hessischen Landesregierung) im Sommer letzten Jahres, werde die US-Luftwaffe den Rhein-Main-Flughafen weitaus häufiger nutzen als

dies normalerweise der Fall sei. Als Grund dafür gab Bruinier an, im Rahmen des „Kampfes gegen den Terrorismus“ plane die Führung der US-amerikanischen Transportgeschwader auch den Sommer hindurch täglich bis zu 30 Flugbewegungen von der militärisch genutzten Rhein-Main-Air-

Base des Flughafens.

Während viele Bürger in den letzten Monaten darüber klagten im Lärm „unterzugehen“, war die anhaltend große Zahl militärischer Flüge der Flughafenbetreibergesellschaft Fraport AG aus einem einfachen

*Fortsetzung nächste Seite*

Grund mit Sicherheit willkommen: Vom Krieg in Afghanistan und der notwendigen Versorgung der Truppen in Zentralasien und am Persischen Golf mit Waffen und Material profitieren augenblicklich nicht nur US-Rüstungsfirmen, sondern kurioserweise auch die Fraport.

Wie das Unternehmen in den Zahlen zu den ersten drei Monaten des Jahres 2002 selbst darlegte, hatte es zwar als Folge des 11. Septembers 2001 (den Terror-Anschlägen in den USA), weiter rückläufige Passagierzahlen an Deutschlands Luft-Drehkreuz Nummer 1 gegeben. Dennoch, so die Erfolgsmeldung der Fraport, seien

**Unbedingt  
anklicken:  
[www.flughafen-bi.de](http://www.flughafen-bi.de)**

im ersten Quartal die Erlöse um 14,4 Prozent auf über 400 Millionen Euro gestiegen. Grund für diese Entwicklung war die erstmalige Einbeziehung der Sicherheitsdienste-Tochter *ICTS Europe* in die Gesamtbilanz. Und nicht zuletzt die starke Zunahme der Militärflüge.

Bereits zu Beginn des „mageren Jahres“ 2002 hatte die Fraport angesichts der von den Prognosen erheblich abweichenden Zahlen beim Passagieraufkommen angekündigt, wenigstens von den höheren Gebühren der Sicherheitsdienst-Tochter und der großen Zahl von Militärflügen profitieren zu wollen.

### **Sprungbrett für Krisen und Kriege**

Dass die augenblickliche Verlegungen von Truppen und Material über in Deutschland gelegene US-Luftwaffenstützpunkte mit dem von der Bush-Regierung geplanten Krieg gegen den Irak zusammenhängen, wird derzeit vom US-Militär nicht offen gesagt. Den Stellungnahmen ist es aber zu entnehmen. So erklärte bereits im Oktober der Oberbefehlshaber der NATO in Eu-

ropa, Joseph Ralston, bei einem Besuch in Stuttgart: Wie beim Golfkrieg 1991 würden auch diesmal wieder US-Einrichtungen beim Kampf gegen den Terror und „gegen Schurkenstaaten wie den Irak“, eine ganz zentrale Rolle spielen.

Ralston nannte hier ausdrücklich die Flughäfen in Ramstein und Frankfurt.

Nicht zuletzt über den vom US-Militär genutzten Teil des Frankfurter Flughafens läuft der Nachschub in die Golfregion. Rhein-Main-Air-Base - „Gateway to Europe“. Diese an der Zugangsstraße befindliche Bezeichnung könnte auch durch eine andere ersetzt werden - „Sprungbrett für Krisen und Kriege im Nahen und Mittleren Osten“.

Nach einer Vereinbarung von 1959 hat auf dem Rhein-Main-Airport der zivile Flugverkehr Vorrang. Im März 1981 handelte das US-Militär mit der Bundesregierung aber ein Abkommen aus, dass der US-Air Force im Krisenfall „den Zugriff auf die Nutzung aller Einrichtungen und des zivilen Teils des Rhein-Main-Flughafens, eingeschlossen der Bodenfahrzeuge, der Frachtanlagen und anderen Flughafen-ausrüstungen“ sichert.

Augenblicklich sicht- und hörbare Folge: Seit Beginn des Jahres wurden allein auf der Air-Base mehr als 6.000 Starts und Landungen von Militärflugzeugen registriert. Hinzu kommen zahlreiche Militärmaschinen, die über den zivilen Teil des Flughafens 'abgewickelt' wurden.

Nach einem Abkommen aus dem Jahr 1999 soll das US-Militär die rund 400 Hektar große Air-Base im Südteil des Frankfurter Flughafens bis zum Jahr 2005 räumen. Die Fraport will bis 2006 eine neue Landebahn in Betrieb nehmen. Dazu ist der Bau eines

dritten Terminals erforderlich, das auf dem Gelände der Air-Base entstehen soll.

Im Gegenzug zur Räumung in Frankfurt sollen die beiden rheinland-pfälzischen US-Air-Basen in Ramstein (Westpfalz) und Spangdahlem (Eifel) ausgebaut werden.

In Ramstein soll das Personal-drehkreuz für die Kriege der Zukunft entstehen, Spangdahlem ist als zentrale Lagerstätte für Munition und Treibstoff, sowie als Ersatz-flughafen für Ramstein vorgesehen.

Die Kosten der Verlegung werden auf rund 400 Millionen Euro geschätzt, an denen sich die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz, aber auch der Bund beteiligen.

NATO-Truppenstatut und das Abkommen aus dem Jahr 1981 machen es jedoch möglich, dass das US-Militär auch nach dem Umzug in die Pfalz, Deutschlands größten Flughafen bei Bedarf weiter nutzen kann.

Thomas Klein, Wiesbaden





## Demonstration gegen Flughafenausbau

*„Eine Region wehrt sich.“ Am 19. Oktober fanden sich 6000 Menschen aus der Rhein-Main-Region in der Offenbacher Innenstadt, um auf einer eindrucksvollen Kundgebung ihrem Protest gegen die Pläne zum Ausbau des Frankfurter Flughafens Nachdruck zu verleihen. Mit Lautsprechern, auf Transparenten, Spruchbändern und Hunderten von Luftballons riefen sie die Einwohner Offenbachs und der Region auf, sich der Protestbewegung anzuschließen und die menschenfeindlichen Erweiterungspläne von Fraport, Lufthansa und hessischer Landesregierung mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu Fall zu bringen. In mehreren Reden wurde vor den negativen Auswirkungen der nach einer Erweiterung zu erwartenden drastischen Zunahme der Flugbewegungen gewarnt. Die Beiträge aller Redner mündeten in die Forderungen: Keine neue Landebahn, kein drittes Terminal, keine Wartungshalle für den A 380, keine Rodung von Wald, Reduzierung von Flugbewegungen, Lärm und Schadstoffen, sofortiges Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr.*

## Erste Erfolge

Das Jahr 2002 brachte erste Erfolge zur Bewahrung der Natur und Begrenzung des Flughafens. Die verschiedenen

Verwaltungsgerichtsverfahren gegen den Istzustand des Flughafens sind auf dem Weg und zeigen Auswirkungen. Die Fraport AG musste im Scopingverfahren und bei der Raumordnung Fehler eingestehen und Nacharbeiten, um mit dem eingereichten Stückwerk aufzutreten.

Die Kommunen und Kreise wehrten sich vereint und mit sehr qualifiziertem Sachverstand gegen die geplante Umweltzerstörung. Das Raumordnungsverfahren war ein „Warmlaufen“ für die Umweltverbände und Bürgerinitiativen ihr Netzwerk mit Einsprüchen zu entfalten.

Der Gipfel der Täuschung im Jahr 2002 war das Einbringen des sog. Terminal 3 im Raumordnungsverfahren, ein Gebäude das nur auf dem Papier existiert, weder genehmigt noch je so gebaut werden kann. Gezielt getäuscht wurde die Öffentlichkeit auch beim sog. Projekt A380 Wartungshalle. Obwohl die Fraport und Lufthansa AG seit gut zwei Jahren an den Plänen zur Realisierung dieses Mammothalle arbeiteten, wartete die Fraport AG den Verlauf der Anhörung zur Raumordnung ab, um im Herbst das ihr und der Lufthansa dringlichstes Projekt aus dem Sack zu lassen. Dieses gigantische Mach-

werk, für das neue Sachzwänge zum Bau mitten im Wald konstruiert wurden, reiht sich ein die bekannte Form der gezielten Desinformation der Anrainer und Öffentlichkeit.

Klar ist nun zu Jahresbeginn 2003, dass diese Halle für Fraport AG und Lufthansa größte Priorität hat und die übrigen forcierten Erweiterungsmaßnahmen nicht vor Ende des Jahrzehnts überhaupt eine Chance haben durchgedrückt zu werden. Wenn überhaupt.

Die A 380 Wartungshalle muß nicht in Frankfurt stehen. Wald und Anwohner könnten geschont werden. Die neue Werfthalle könnte auch an einem anderen LH Standort weniger umweltschädlich gebaut werden. Betonpolitik statt Kreativität war schon immer die Prämisse von den verantwortlichen Herren Schölch & Co.

Für die Bürgerinitiativen ist es nur mit den betroffenen Kommunen schaffbar, dieses zusätzliche Projekt der Erweiterung zu stoppen. Es wird sich zeigen, ob die Fraport und Lufthansa erneut massiv die Gemeinden finanziell unter Druck setzen werden. Demokratie ist das schon lange keine mehr in diesem Teil der Republik.

Konzentriert müssen wir, unabhängig vom Ausgang der Landtagswahl am 2.2.03 das Planfeststellungsverfahren gut vorbereiten, damit alle Einsprüche der betroffenen BürgerInnen gehört und anerkannt werden. Die Macht des Geldes der Ausbaubetreiber ist

groß und gezielt wird mit ganzen Abteilungen und Millionen-summen diese Stärke gezeigt. Es gibt keinen inhaltliche Verknüpfung, den Bürgern ein Nachtflugverbot für den Falle eines Ausbaues zu versprechen. Nachtflüge kann man nicht in den Tag legen. Das wissen die Verantwortlichen, wollen jedoch die Menschen ködern und täuschen. Machen wir uns nichts vor: das kastrierte Nachtflugverbotversprechen von 23 – 5 Uhr ist ein Trick, damit die gutwilligen Menschen im Land umgestimmt werden sollen. Aber, die Lufthansa hat bereits 1998 angekündigt gegen jede Form eines Nachtflugverbotes zu klagen. Das Wissen Koch, Posch und Bender und tun so, als ob sie für die geplagten Bevölkerung Etwas mit Bestand auf den Weg gebracht hätten. Leider wird selbst dieses Kurznachtflugverbot bei Gericht gezielt wie eine Seifenblase zerplatzen. Und Koch, Posch & Co reiben dann ihre Hände in Unschuld und der Krach geht höllisch weiter.

Wir brauchen daher alle Kräfte engagierte Mitbürger, jetzt im wichtigen Jahr 2003 unsere Interesse zu gehör zu bringen und durchzusetzen. Mitmachen und nicht tatenlos vor der Glotze schimpfen ist angesagt. Gemeinsam sind wir stark – dies gilt auch hier. Denn wir sind das betroffene Volk, dessen Gesundheit systematisch ruiniert und dessen Umwelt zerstört wird.

Martin Kessel

# Die Ausbauoffensive

**Er liegt jetzt auf dem Tisch, der „Generalausbauplan“ der Fraport. Im 83-Seiten-Papier sind die Planungen zusammengefasst.**

**Die drei wichtigsten Projekte: die vierte Bahn im Nordwesten, im Süden ein neues Terminal. Dazu eine Wartungshalle samt angegliederter Werkstatt für den Airbus A 380.**

Eine neue Landebahn, eine weiteres Terminal, eine riesige neue Wartungshalle, bis zu 800.000 Flugbewegungen im Jahr (heute gibt es die Hälfte), riesige Maschinen, neue Zubringerstraßen, immer weniger Wald. Wer sich das alles vorstellen kann, weiß warum sich Menschen gegen diese Pläne wehren.

Alle Bürgerinnen und Bürger, die hier leben und die morgen noch hier leben wollen, die Angst um die Gesundheit ihrer Kinder haben, sollten wissen: es wird Zeit dass der Ausbauoffensive eine Offensive des Widerstands entgegengesetzt wird.

## Fakten

Der neue Jet (A 380) wird das größte jemals gebaute Flugzeug sein. Die Lufthansa will es voraussichtlich im Jahre 2007 in Betrieb nehmen. Die Halle, in der vier der Super-Jumbos gleichzeitig gewartet werden können, wird 350 Meter lang, 140 Meter breit und 34 Meter hoch sein.

Ein Flugzeug wie den A380, der bis zu 800 Passagiere aufnehmen kann, gilt es zu füllen. Dafür bedarf es entsprechender Zubringerflüge. Steht die Wartungshalle für den A380 erst einmal, dann liefert

sie den Flughafenbetreibern wie von selbst Argumente für den Ausbau des Airports.

Es wird also am Boden und in der Luft mehr Verkehr entstehen.

Am künftigen Terminal 3, können 50 Flugzeuge direkt abgefertigt werden. Auf dem Vorfeld ist für weitere 25 Flugzeuge Platz. Das Terminal wird so konstruiert, dass dort auch 13 A 380-Jets gleichzeitig andocken können. Im Norden des Airports können weitere 18 Super-Airbusse abgefertigt werden. Insgesamt soll es auf Rhein-Main im Jahre 2015 dann 220 Abstellplätze für Flugzeuge geben. Heute sind es 154. Über 80 Millionen Passagiere sollen es im Jahre 2015 werden. Das neue Empfangsgebäude im Süden des Airports, soll alleine rund 800 Millionen Euro kosten.

Zur Erweiterung des Flughafens werden erneut 244 Hektar Wald für die neue Landebahn und 100 Hektar für Wartungshalle und Terminal 3 benötigt.

## Beginnt die Vertreibung?

Erstmals will die Fraport Immobilien aufkaufen. Man will Häuser aufkaufen in der seit Generationen Menschen wohnen. Wie im Braunkohle-Tagebau frisst sich der Flughafen in die Landschaft. Er zerstört allmählich eine ganze Region.

## Der Airbus A 380

*Das neue Flugzeug mit einer Spannweite von 79 Meter, eine Länge von 77,40 Meter und eine Höhe von 24,30 Meter ist das größte Flugzeug der Welt. Der Riesenjet besitzt aufgrund seiner Ausmaße aber eine völlig andere Flugcharakteristik als alle bislang eingesetzten Flugzeuge. Das bedeutet andere Flugrouten, andere Überflughöhen, andere Lärmwerte. Gesicherte Daten über die Lautstärke des Airbus 380 liegen noch nicht vor, das Flugzeug wird zwar in die gleiche Lärmklasse wie ein Jumbo (Boeing 747) eingestuft, dieser wiegt allerdings 397 Tonnen, während der A380 ein Gewicht von 560 Tonnen haben wird. Mittlerweile hat die Fraport selbst eingeräumt, dass sich die Lärmkurven durch den A 380 nicht ändern werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind nicht geplant. Man kann schon jetzt davon ausgehen: Es wird in den Städten und Gemeinden rings um den Flughafen nicht leiser werden.*

## 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

### 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, Hochstraße 22  
64546 Mörfelden-Walldorf  
Tel. 06105/22362, Fax 06105/297381  
rudi.hechler@nexgo.de

Druck: Drach, Alsbach

## 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.