



Demonstration unter der
Glaskuppel im Fernbahnhof
am Rhein-Main-Flughafen

Gesamtrisiko Flughafen

Im Februar 2004 hat die Störfall-Kommission das Ausbauprojekt Landebahn Nord-West am Rhein-Main Flughafen für unvereinbar mit dem Betrieb der benachbarten Ticona erklärt.

Außerdem hat die EU-Kommission ein Verfahren gegen die Bundesregierung wegen Verletzung der Seveso-II-Richtlinie eingeleitet. Demnach hätte das Risiko eines Flugzeugabsturzes auf das Chemiewerk schon im Raumordnungsverfahren geklärt werden müssen.

Statt die Flughafenerweiterung endlich aufzugeben, handeln Hes-

sische Landesregierung und Fraport nach dem Motto „Augen zu und durch“ und treiben ungeachtet der Absturzrisiken die Planung mit aller Gewalt weiter voran. Ministerpräsident Roland Koch will die Ticona gar enteignen. Dabei würde die Verlagerung des Chemiewerks die Sicherheitssituation kaum verbessern. Die Unvereinbarkeit des Flughafenbetriebs mit der Ticona ist nur ein einziges Beispiel für das hohe Risiko von Absturzgefahren beim Start und insbesondere bei der Landung von Flugzeugen.

Völlig unberücksichtigt von Fraport und Hessischer Landesregierung bleibt das Risiko eines Absturzes bei Westwind, der in ca. 75% der Fälle weht. Vor dem Anflug auf die zukünftige Nordwestbahn von Osten her werden in geringer Höhe die Autobahnen und die ICE-Strecke mit dem Fernbahnhof überflogen; der Abstand zu den baulichen Anlagen des Flughafens ist gering. Die Absturz- und Katastrophen-Bedrohung bezieht sich also keineswegs nur auf die Ticona.

Die Einrichtungen mit Tausenden

Fortsetzung nächste Seite

Fortsetzung von Seite 1

von gefährdeten Passagieren, Passanten, Beschäftigten und Hotelgästen sind im Einzelnen:

- **der Fernbahnhof auf dem Flughafengelände**
- **das geplante Airrail-Center: ein 50 m hoher Hotel-, Büro- und Gewerbekomplex soll auf dem Dach, der „Platte“ des Fernbahnhofs gebaut werden. Bis zu 6.000 Menschen sollen dort arbeiten.**
- **das DEA-Tanklager in Raunheim,**
- **das Gewerbegebiet im Taubengrund bei Kelsterbach**
- **die Autobahn**
- **die ICE-Strecke**
- **das künftige Gewerbegebiet Caltex**
- **der geplante Bürokomplex (MAC) am Steigenberger Airport Hotel**

Das alles wurde in den Gutachten zur Ticona nicht berücksichtigt. Es fehlt eine Gesamtrisikobetrachtung für die Umgebung der ge-

planten Landebahn. Der Deutsche Fluglärmdienst kommt in seiner Analyse der verschiedenen Gutachten zu dem Schluß, dass dort die Risiken z.T. verharmlost, ignoriert und heruntergerechnet werden und zieht das Fazit, dass die Risiken der Nordwest-Bahn sind insgesamt sehr groß sind (Absturz etwa alle 25 Jahre). Die Nordwestbahn ist mit der vorhandenen und geplanten Bebauung unvereinbar.

Eine im Dezember 2003 veröffentlichte Untersuchung hat auf die Gefahren durch Vogelschlag hingewiesen. Auf dem offenen Feld an der Eddersheimer Staustufe, das genau an der Stelle liegt, wo die Flugzeuge die neue Landebahn anfliegen würden, sind ständig Schwärme verschiedener Vogelarten unterwegs. Sie fliegen u.a. 200 m hoch, der gleichen Höhe, in der sich Flugzeuge beim Anflug befinden. Außerdem läge die Nordwestbahn auf einer Transitstrecke für Zugvögel, d.h.

jahreszeitlich bedingt würde sich das Risiko von Vogelschlag für landende Flugzeuge nochmals erhöhen.

Alle Risiken, die nicht direkt mit der Ticona zusammenhängen, werden von Hessischer Landesregierung und Fraport systematisch ausgeblendet. Sie konzentrieren sich auf das Chemiewerk, um von den anderen Gefahren abzulenken. Würden sie den Schutz der Bevölkerung vor der Gefährdung ernst nehmen, würde sich jegliche Flughafenerweiterung und jede Kapazitätssteigerung von selbst verbieten. Es zeigt sich daran die Problematik von Industrienlagen in Ballungsräumen, die nicht nur auf den Frankfurter Flughafen und die Ticona beschränkt ist. Die Industriegesellschaft gerät nicht nur hier an ihre Grenzen, der vermeintliche Fortschritt schlägt um in eine nicht hinnehmbare Steigerung des Unfallrisikos, in Gesundheitsgefährdung und Naturzerstörung.

Der Fraportverein

In der gemeinsamen Veranstaltung der Stadtverordnetenversammlung und der Evangelischen Kirchengemeinden in Mörfelden-Walldorf „Wohlstand ohne Ausbau!? - Überlegungen zur Entwicklung der Region“ im Bürgerhaus meldete sich auch der Geschäftsführer der „Bürgeraktion PRO Flughafen e.V.“ zu Wort. Er war der einzige, der sich an diesem Abend ausdrücklich für den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens aussprach. Dafür wird der Mann bezahlt. Die „Bürgeraktion“, auf die er sich beruft, ist ein „Verein“ handverlesener Befürworter aller Ausbaupläne. Böse Zungen behaupten, dass die FAG maßgeblich an der Gründung dieser Initiative beteiligt war, die als Zweck „die Mobilisierung der Bevölkerung für den Ausbau des Frankfurter

Flughafens zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen und zum Erhalt der weltoffenen Region Rhein-Main“ nennt. Überwiegend sind es CDU- und FDP-Funktionäre sowie Unternehmer aus der Region Rhein-Main. Die Vorsitzende, die den Verein u.a. im „Regionalen Dialogforum“ vertritt, hat lange Jahre für Procter & Gamble Öffentlichkeitsarbeit gemacht. „Sponsoren“ sind Unternehmen und Organisationen wie die Deutsche Lufthansa AG, die Fraport AG, Procter & Gamble, die Sehring AG oder die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände. Was als „Bürgeraktion e.V.“ daherkommt ist nichts anderes als eine Agentur der Fraport AG, die vorgibt, den Hunderttausenden eine Stimme zu geben, „die auch in Zukunft einen modernen und leistungs-

fähigen Flughafen Frankfurt wünschen.“ Ein Sprachrohr von Unternehmen, die am meisten vom Ausbau des Flughafens profitieren. Nicht zuletzt deshalb will man lieber unter sich bleiben. „Die ordentliche Mitgliedschaft wird dadurch erworben, dass ein von mindestens einem Mitglied des Vorstandes mitunterzeichneter Aufnahmeantrag dem Vorstand vorgelegt und vom Gesamtvorstand mit einer Mehrheit von 75% bestätigt wird“, heißt es in der Satzung.

Wohlgemerkt: Man muss diesen „Verein“ und seinen Auftrag ernst nehmen, weil mächtige Seilschaften dahinterstehen und er wahrscheinlich Geld hat wie Dreck.

Als Stimme der „schweigenden Mehrheit“ ist er eine Mogelpackung.

Gerd Schulmeyer

BI *aktiv*



In der Mörfelder Hochstraße fotografiert. Neununddreißig Plakate. Darauf Bürgerinnen und Bürger aus Mörfelden-Walldorf. Mitglieder verschiedener Vereine, Kirchenleute und Freireligiöse. Unterschiedliche Berufe, Kulturschaffende, Büroangestellte, Hausfrauen, Handwerker, Ärzte. Alle sagen Nein zum weiteren Flughafenbau.



Ostermarsch 2004. Abschlußkundgebung auf dem Frankfurter Römer. Bei den Besuchern sah man viele Aktive der Bürgerinitiativen. Der BI-Info-Stand (Foto) fand reges Interesse. Viele erinnerten sich in Gesprächen an die Blockade-Aktionen im vergangenen Jahr. Man war sich einig: Die US-Air-Base bleibt ein großes Gefahrenpotential.



„Den Herrschaften auf die Finger sehen“ - eine kleine Aktion mit Ferngläsern in der Garny-Halle. Fotografiert während der Anhörung zu den A-380-Werftanlagen.

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

Wachstum ist nicht gleich Wohlstand Ein Blick über den Tellerrand

Naturzerstörung, Landschaftsverbrauch, Zunahme von Lärm, Abgasen, Gesundheitsgefahren und ein erhöhtes Risiko von Absturzgefahren – das sind einige der Argumente gegen den Flughafenbau. Fraport, Hessische Landesregierung und Lufthansa behaupten dagegen, die Flughafenerweiterung sei unbedingt notwendig für die Rhein-Main-Region. Stillschweigend wird hier das Wachstum des Flughafens mit der Zunahme des Wohlstandes in der Region gleich gesetzt. Fraport-Chef Wilhelm Bender stilisiert die Flughafenerweiterung gar zur „Schicksalsfrage“ für Frankfurt, die Region, ja für den gesamten Luftverkehrsstandort Deutschland hoch. Er vollzieht damit die herrschende Doktrin des dominanten Marktes, der folgendermaßen charakterisiert ist: er ist angebotsorientiert - neoliberal und setzt auf eine sich verstärkende wirtschaftliche Globalisierung. Wesentlicher Steuerungsmechanismus ist das Marktgeschehen. Politik wird als Versuch der Verbesserung von Standortbedingungen betrieben, Umweltpolitik taucht lediglich als Störfaktor auf. Wachstum, Wettbewerb und Konkurrenz sind wesentliche Prinzipien.

So rechnen z.B. Fluglinien und Flughafenbetreiber mit einer Verdoppelung des Flugverkehrs in den nächsten 25 Jahren und verkaufen das gemeinsam mit der Politik auch noch als gute Nachricht und Wohlfahrtsgewinn. Doch in einer endlichen Welt ist ein Wachstum ins Unermessliche unmöglich. Eine Orientierung an Wachstumsraten führt bei einem steigenden Wirtschaftsniveau zudem in die Irre. 3% Wachstum auf dem heutigen Stand sind etwas ganz anderes als vor 40 Jahren, als das Level viel niedriger war. Je höher das Wirtschaftsniveau, desto weniger aussagekräftig ist eine ökonomische Kennziffer wie das Bruttosozialprodukt für den

Wohlstand einer Gesellschaft. So ist seit 1991 eine Steigerung von 27% im Güterverkehr zu verzeichnen, aber die transportierte Gütermenge stieg lediglich um 9%. D.h. es wurde jede Menge überflüssiger Verkehr auf den Straßen mit allen seinen negativen Folgeerscheinungen erzeugt. Neun Millionen Eintagsküken wurden 2002 über den Frankfurter Flughafen verfrachtet. Wo liegt da der Wohlstandsgewinn für die Region? Die Kennziffer Bruttosozialprodukt steigt auch deshalb, weil die o.g. Beispiele als Wohlstandsgewinn mit eingerechnet werden. Auch „Reperaturkosten“ für eine zerstörte Umwelt oder ähnliches fließen als angebliche Steigerung der Wohlfahrt ins BSP ein. Kriterien wie Gesundheit, Zugang zu Bildung, Lebensfreude und -qualität, Ruhe, Aktionsmöglichkeiten und Erholungswert fallen jedoch vollständig heraus. Mittlerweile klaffen die Kennzahlen des BSP und des Nachhaltigkeitsindex ISEW, der o.g. Kriterien mit berücksichtigt, immer weiter auseinander. Wachstum ist eben nicht gleichbedeutend mit Wohlstand. In Zeiten verschärfter sozialer Ungleichheit stellt sich außerdem die Frage: Wachstum - für wen? Wem nutzt es? Wir erleben, daß immer weniger von Verteilungs-

gerechtigkeit die Rede ist. Statt dessen wird in Zeiten von wachsender Erwerbslosigkeit die vage Hoffnung, doch noch irgendeinen Job zu ergattern, dazu benutzt, die Menschen in der Region zu erpressen: Entweder es kommt die Flughafenerweiterung – oder in der Region gehen die Lichter aus, so die Drohung, die Hessische Landesregierung, Fraport und Lufthansa unisono von sich geben.

Doch das sind Projektionen oder normative Setzungen, die hinterfragbar sind, aber keine ernsthaften Prognosen. Die Ausrichtung und Zurichtung der Region auf die Globalisierung ist kein Naturgesetz und muß nicht als unumstößlich hingenommen werden. Es gibt verschiedene Visionen von Zukunft und die Menschen im Rhein-Main-Gebiet müssen sich entscheiden, welche Form von Entwicklung die bessere ist. Deshalb hier die Empfehlung, das Fernglas einmal herumzudrehen und die eigene Region zu betrachten, anstatt immer nur auf die Globalisierung und den Weltmarkt zu starren. Wie wollen wir in der Region leben? Welche Bedürfnisse gibt es in der Region und welche Ressourcen sind dafür vorhanden (Natur, Arbeit, Kapital)? Aus die-

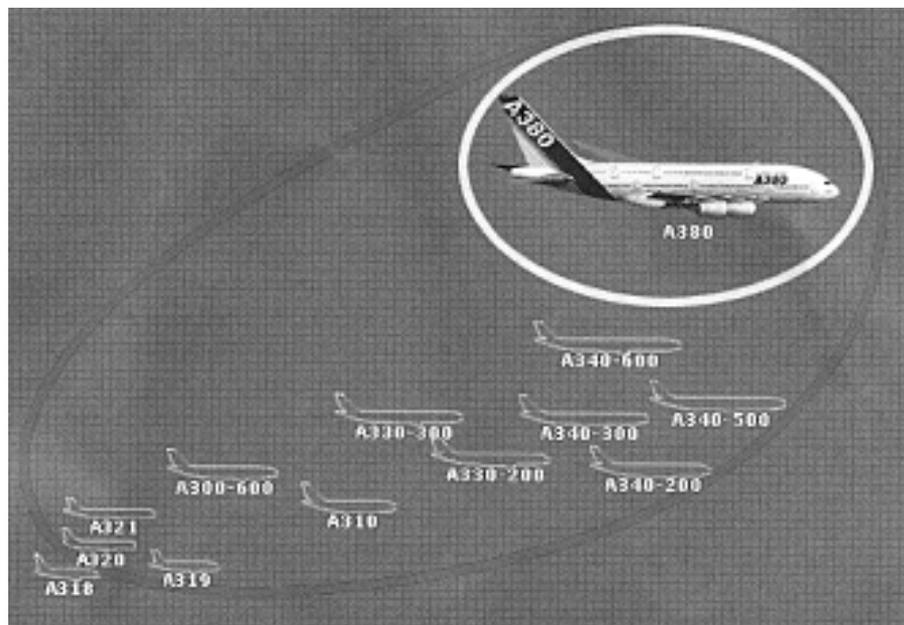
Urteil: Preisminderung bei Fluglärm

Bei massivem Fluglärm am Urlaubsort gibt's Geld zurück. Auch, wenn der Krach im Reiseprospekt bereits angekündigt wurde. Das Kölner Amtsgericht gab vier Rhodos-Reisenden Recht, denen der Lärm startender und landender Flieger auf die Nerven gegangen war (Az: 128 C 499/97).

Die Richter: Der „infernale Lärm“ hat die Urlaubsfreuden „massiv beeinträchtigt“. An einem Abend hatten zwischen 22 und 24 Uhr elf Landungen stattgefunden, das Hotel lag exakt in der Einflugschneise - Reisepreisminderung von 20 Prozent.

sem veränderten Blickwinkel kann man neue regionale Szenarien und Leitbilder entwerfen und Instrumente und Handlungsmöglichkeiten dafür entwickeln. Ein Leitbild könnte z.B. die Regionale Nachhaltigkeit sein. Sie ist gekennzeichnet durch Regionalisierung und dem Ausbau nationaler, regionaler und lokaler Wirtschaftsstrukturen. Sie führt zu einer langsamen Abkoppelung der sozialen Sicherung von der abhängigen Erwerbstätigkeit der lokalen Bevölkerung. Sie ist ökologisch orientiert und erweitert kommunale und regionale Handlungsspielräume, bzw. stellt sie wieder her. Qualität und Handlungsziele werden in den einzelnen Bereichen (z.B. dem ökologischen und sozialen Rahmen, der Bevölkerungsentwicklung, der Flächennutzung, der Wirtschaftsstruktur, Arbeitslosigkeit, Bauflächenplanung und Wohnungsverorgung und der Versorgung der Bevölkerung) für die Region entwickelt und nicht in Hinblick auf andere Regionen. Statt Konkurrenzdenken zu anderen Regionen, setzt die regionale Orientierung auf Kooperation. Eine Orientierung an dem Skizzierten würde jegliche Flughafen-erweiterung überflüssig machen.

Der Artikel beruht in weiten Teilen auf einer Mitschrift eines Vortrages mit dem Titel „Wohlstand ohne Ausbau?“ von Priv. Doz. Dr. Hans Diefenbacher von der Forschungsstätte der Evangelischen Studiengemeinschaft e.V., Institut für interdisziplinäre Forschung, Arbeitsbereich Nachhaltige Entwicklung.



Der Airbus-A-380

In aktuellen Fernsehsendungen wird gerade mächtig Reklame gemacht für den A-380. Technik-Freaks kamen auf ihre Kosten. Kaum aber wird z.Zt. kritisch und nachdenklich berichtet. Man kann deshalb schon fragen: Wer bezahlt wieviel für diese Werbesendung?

Deshalb hier noch einmal ein paar Fakten: 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 Lärm-

werte. Gesicherte Daten über die Lautstärke des Airbus 380 liegen noch nicht vor, das Flugzeug wird zwar in die gleiche Lärmklasse wie ein Jumbo (Boing 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. Man ist also kein „Maschinenstürmer“, wenn man eine ordentlich Berichterstattung erwartet.

Urteil: Fluglärm nicht erholsam

Verspricht ein Veranstalter in seinem Katalog „erholsame Urlaubstage“, darf er seine Kunden nicht in einem Hotel unterbringen, das an einer Start- und Landebahn liegt. Darum sprach das Oberlandesgericht Düsseldorf (Az: 18 O 209/96) jetzt einem Pauschalurlauber eine Reisepreisminderung von 20 Prozent zu. Wer Erholung buche, habe auch Anspruch darauf, so die Richter.

Unbedingt anklicken:
www.flughafen-bi.de

Hier findet man die
Adressen der örtlichen
Bürgerinitiativen.

Mitmachen!
Dabeisein!

Mal so mal so

Die Flughafenausbau-betreiber biegen sich die Realität zu recht, wie es ihnen am besten in ihre Geschäftspraktik passt:

Die Fraport AG in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren im September 2001:

„Vorbemerkung aus aktuellem Anlass – Prognoseauswirkungen in Folge des Terror-Anschlages vom 11.09.2001 Als Ergebnis kann festgestellt werden, daß kurzfristig eine geringere Verkehrsnachfrage eintreten könnte. Im Rahmen eines Nachhol-effektes wird es jedoch wieder zu einem Ausgleich kommen, so daß sich die langfristige Entwicklung wieder einstellt.“

Ein gutes Jahr später, als sich im Tarifkonflikt die Fronten zwischen Luft-hansa und der Gewerkschaft verschärfen, verweist Personalchef Stefan Lauer gegenüber der Presse auf „die labile konjunkturelle Lage und die Unsicherheit über die Entwicklung im Welt-luftverkehr.“

Der Neue

Die Fraport hat sich gerade wieder einen eingekauft: Dieter Weirich (CDU), einst persönlicher Referent von Alfred Dregger. Er soll als bezahlter Meinungsmacher die Unternehmenskommunikation leiten und für die „optimale Außendarstellung“ sorgen. Offenbar ist der jetzige Pressesprecher Busch doch zu aggressiv mit den Journalisten umgesprungen.

Ausgeschieden

Im Februar letzten Jahres erschien ihr Konterfei noch direkt neben Bender und Koch in den ganzseitigen Werbeanzeigen für einen Flughafenausbau:

Klaudia Martini, ehemalige SPD-Umweltministerin in Rheinland-Pfalz und dann in den Vorstand der Adam Opel AG berufen und hier für Unternehmenskommunikation zuständig, muss wegen mangelnder Leistungen noch in diesem Jahr ihren Hut nehmen, so meldete die Presse vor ein paar Wochen.

Es ist auch insofern eine Genug-tuung, als diese Managerin des Automobilkonzerns nicht müde wurde, mit dem Begriff der Nachhaltigkeit hausieren zu gehen und damit u.a. wesentlich dazu beigetragen hat, die inhaltliche Bedeutung von „Nachhaltigkeit“ zu konterkarieren.

Wir dürfen gespannt sein, ob sie im Kreise der Flughafenausbau-mafia Unterschlupf finden wird.

Roger Treuting (BI Rüsselsheim)

Das Bündnis der Bürger-initiativen ist ein Zusammen-schluss von Menschen mit folgenden gemeinsa-men Zielen:

- Verringerung der Flug-bewegungen und der be-stehenden Belastungen durch Fluglärm, Luftver-schmutzung und Boden-verbrauch durch Flugver-kehr im Rhein-Main Ge-biet
- Schaffung von rechtlich einklagbaren Grenzen der Belastungen für die Bür-gerinnen und Bürger
- Verhinderung des Aus-baus des Frankfurter Flug-hafens, des Flughafens Wiesbaden-Erbenheim und aller anderen Flug-häfen, Flugplätze und sonstigen Einrichtungen, die der Kapazitäts-steigerung des Luftver-kehrs in der Rhein-Main-Region dienen könnten
- Schaffung von nächtlicher Ruhe durch ein absolutes Nachtflugverbot von 22-6 Uhr
- mehr Sicherheit vor Ab-stürzen



Ab 14.30 Uhr wird es bis auf weiteres jeden Sonntag eine Info-Kaffee-Kuchenstand im Bannwald bzw. dem vorgesehenen A380 Gelände geben. Treffpunkt ist die Kreuzung Häfner- und Grohaußschneise; ab Radarturm an der Okrifteler Str. gibt es Hinweisschilder. Das Treffen dient dem Austausch von Informationen und Erfahrungen und bietet eine Gelegenheit, sich ortskundig zu machen.

Helfen Sie mit Ihrer Spende!

Der hessische Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) engagiert sich seit vielen Jahren gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens. Mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens für die A380-Werft hat der Ernstfall begonnen.

Der **BUND Hessen** will mit seiner Verbandsklage den Bannwald verteidigen. Denn Bannwald ist für Mensch und Natur unersetzlich.

Verbandsklage: Was ist das?
Gesetzlich anerkannte Naturschutzverbände wie der **BUND Hessen** können bestimmte Baugenehmigungen, wie die Planfeststellung für den Flughafen ausbau, vor Gericht beklagen. Mit dieser Klage wird überprüft, ob die Gesetze zum Schutz der Natur eingehalten wurden oder nicht. Eine Verbandsklage für mehr Lärmschutz gibt es nach der Rechtslage

nicht. Doch die Natur rund um den Flughafen ist überaus wertvoll und verdient unseren Schutz. Hat der **BUND Hessen** mit der Verbandsklage Erfolg, wird der Flughafen nicht ausgebaut.

Wir brauchen Spenden!

Verbandsklagen sind teuer. Es entstehen Anwalts-, Gerichts- und Gutachterkosten. Da die Prozesse sich über Jahre hinziehen, streben wir eine solide Finanzierungsbasis durch jährliche Dauerspends an. Spenden an den **BUND Hessen** sind steuerlich absetzbar. Für eine Spende über 50 Euro erhalten Sie eine Spendenbescheinigung. Kleinere Spenden belegen Sie mit dem Überweisungsträger oder Kontoauszug.
Spendenkonto: BUND Hessen, Frankfurter Sparkasse BLZ 500 502 01, Konto 369 853 „Flughafen ausbau“

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.

Ausbildungsplatzlücke

Im letzten Jahr noch ging der Fraport-Konzern mit der Pressemitteilung hausieren, dass die Zahl der Ausbildungsplätze in 2003 um zehn auf dann 110 Jugendliche erhöht wird.

Das Flughafen-Management wollte damit auch seine „soziale Verantwortung für die Region“ dokumentieren.

Diese Steigerung um zehn Prozent relativiert sich jedoch bei genauerer Betrachtung der Basis, von der aus sich der Zuwachs vollzieht. Im Verhältnis zu den Gesamtbeschäftigten liegt die **Ausbildungsquote bei unter zwei Prozent!** Dies ist beschämend für die Airport-Manager, wirft aber ein bezeichnendes

Licht auf ihre Art der Unternehmensführung.

Folgende Anmerkung sei hierzu noch angefügt: Das Fraport-Management, allen voran Ex-Gewerkschaftsführer May (jetzt als Arbeitsdirektor am Flughafen tätig), rechnet die Ausbildungsquote immer künstlich hoch, indem sie diese nur auf sogenannte „Ausbildungsberufe“ anwenden. Die Flugzeugabfertigung zählt hier beispielsweise nicht dazu.

Vor dem Hintergrund der heftigen Auseinandersetzungen um die geplante Ausbildungsplatzabgabe der Bundesregierung und dem derzeit laufenden Gesetzgebungsverfahren dürfen wir gespannt sein, wie die Nieten in den Nadelstreifen hier wieder rumeiern.

Infos

**Info-Material
der
Bürgerinitiativen
bestellen bei:**

Käthe Raiß

**Kelsterbacher Str. 90
64546 Mörfelden-Walldorf**

Tel. 06105/42730

Fax 282980

Nach dem Sitzungsmarathon geht's weiter

Nach einem sieben Wochen andauernden Sitzungsmarathon ging Anfang März der Erörterungstermin zur geplanten Flughafenerweiterung „Werftanlagen“ zu Ende.

Von seiten der teilnehmenden Naturschutzverbände, der Kommunen und der sie vertretenden Rechtsanwälte und -anwältinnen und zahlreichen engagierten Bürgerinnen und Bürger wurden in dieser Zeit Tag für Tag eine Fülle von eklatanten Widersprüchen, Ungereimtheiten und fehlerhaften Informationen zu Tage gefördert. So konnte die Fraport als sogenannte „Vorhabensträgerin“ weder einen Bedarf für die Wartungsanlagen nachweisen geschweige denn ein öffentliches Interesse. Im Falle einer Genehmigung werden beispielsweise weder die Flughafen-Manager noch die Lufthansa diesen Komplex errichten lassen sondern ein ominöser Projektentwickler. Es wurde dabei offensichtlich: den Ausbaubetreibern ging es bei Vorlage ihrer Pläne darum, einen möglichst weit gefassten Blanko-Scheck für eine Erweiterung zu erhalten.

Mit der breiten Mobilisierung zum ersten Tag, an dem von weit über 1.000 MitstreiterInnen die Halle im Gewerbegebiet von Mörfelden zum Platzen gebracht wurde und der permanenten Präsenz von mehreren Dutzend EinwanderInnen an den Wochentagen danach, hat die Politik der Betonköpfe einen kräftigen Knacks erlitten. Eine Stärke weiter Teile der Anti-Ausbaubewegung ist dabei, dass die Betroffenen auf der einen Seite mit sehr viel Engagement für ihre Interessen gestritten haben, sich auf der anderen Seite aber die nötige Distanz zu diesem Verfahren bewahrt haben. Wir alle wissen, dass dieser Erörterungstermin eine einzige Farce darstellt und der zuständige Minister weitgehend unbeeindruckt von dessen Verlauf einen den Flughafen-

expansionären genehmen Planfeststellungsbeschluss fassen wird.

Es lassen sich hierzu etliche mögliche Szenarien entwerfen. Es sollte derzeit von der brutalst möglichen Variante ausgegangen werden. Diese lässt sich folgendermaßen skizzieren: Auf Grund des angeblich enormen Zeitdrucks „muss“ eine möglichst schnelle Genehmigung bei, Bedenken werden vom Tisch gewischt oder hinten angestellt und später über Ausgleichsmaßnahmen entgolten. Aufschiebende Rechtsmittel hiergegen sind kaum mehr möglich. Das heißt im Klartext, dass dann jederzeit mit der Rodung des Waldes, dem Abholzen von mehreren Dutzend Hektar Bannwald hier vor unserer Haustür begonnen wird.

Dies werden die Bürgerinitiativen nicht tatenlos hinnehmen. Wir bereiten uns schon jetzt auf den Tag X vor unter anderem mit Sonntagsspaziergängen in dem von der möglichen Erweiterung betroffenen Waldgebiet um die Okrifteler Straße. Begleitet wird dies in nächster Zeit von phantasiereichen Aktionen vor Ort.

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, Alsbach

Bilanzvorlage

Über die unverschämte Gehaltserhöhung des Fraport-Chef Bender haben wir ja schon bereits im vorletzten BI-Info berichtet. In dem Ende März präsentierten Geschäftsbericht 2003 des Flughafen-Konzerns werden jetzt erstmals auch die Gehälter und Tantiemen der gesamten Führungsriege offen gelegt.

Dass sich der aufsichtsratsvorsitzende Ministerpräsident des Landes Hessen sein brutalstmögliches Engagement für einen Ausbau im letzten Jahr mit 32.400 Euro vergüten ließ, verwundert wohl niemanden. Wut und Entsetzen ruft aber hervor, wenn da zu lesen ist, dass der stellvertretende Landesbezirksleiter der Gewerkschaft Verdi, Gerold Schaub, für seine Sesselforzerei 26.500 Euro erhielt. Das ist eine Summe, die viele Beschäftigte nicht einmal für ein Jahr voller Maloche als Gehalt auf ihrem Konto verbuchen können. Aber so erklärt sich schließlich auch unter anderem das sozialpartnerschaftliche Verhältnis zwischen den Fraport-Bossen und einigen Gewerkschafts-Funktionären und deren Einigkeit in Fragen des beabsichtigten Flughafen-ausbaus.

Dies noch am Rande: Die von Koch in den Fraport-Vorstand gehievt und nach nur ein paar Monaten Tätigkeit geschasste Architektur-Professorin Jakubeit bekam 335.900 Euro quasi fürs Nichtstun überwiesen. Damit müssen sich dann aber eher die Anteilseigner des Konzerns rumplagen.