

BI info



Bündnis der Bürgerinitiativen „Kein Flughafenausbau
Für ein Nachtflugverbot von 22-6 Uhr“

Nr. 67 - 29. Jahrgang - Dezember 2009
www.flughafen-bi.de



Perspektiven nach der Rodung

„Rodung verhindern“ war das Motto des letzten BI-Infos vom Januar 2009. Bis jetzt (Mitte November) ist noch nicht mal die schriftliche Urteilsbegründung des VGH Kassel zu den Klagen gegen den Planfeststellungsbeschuß bekannt. Doch der Wald (ca. 300 ha insgesamt) wurde bereits gerodet.

Ist das jetzt das Ende der Bewegung, das Ende jeglichen Protestes gegen die Flughafenerweiterung? Keineswegs!
Allein der Anblick des zerstörten Waldes ist Motivation genug, weiter zu machen in dem Bestreben, dem

Flughafen ein für alle Mal Grenzen zu setzen.

Alles muß man selber machen . . .

Sozialer und ökologischer Fortschritt wird nicht durch Resignation, Nichtstun oder Rückzug erreicht. Was politisch auf Bundes-, Landes- und lokaler Ebene verhandelt wird und Gesetzesform annimmt, das ist auch das Ergebnis von sozial-ökologischen Kämpfen auf unterschiedlichsten Politikfeldern.
Nur dort, wo sich sozial-ökologische Bewegungen energisch und laut-

stark einmischen, ist überhaupt die Chance zur Veränderung gegeben. Wir haben das in den 80er Jahren in Hessen erlebt: Zwar wurde die Startbahn 18 West gegen den Widerstand der Bevölkerung gebaut, aber verschiedene andere Großprojekte wie die Ernstbachtalsperre, der Bau eines dritten Blocks C im AKW Biblis, die Verfüllung des Grube Messel mit Hausmüll (heute UNESCO-Weltkulturerbe) oder eine Wiederaufbereitungsanlage wurden wegen der befürchteten Bürgerproteste frühzeitig aufgegeben.
Die Belastungen durch Lärm und Schadstoffe im Rhein-Main-Gebiet sind heute schon viel zu hoch und sie werden steigen, sollten sich die Wachstumsprognosen der Luftfahrtindustrie – wenn auch durch die Wirtschaftskrise zeitlich verzögert – durchsetzen. Die Ziele des Bündnis- ▶

▼ ses der Bürgerinitiativen sind u. a. die *Verringerung der Flugbewegungen* und der bestehenden Belastungen durch Fluglärm, Luftverschmutzung und Bodenversiegelung durch Flugverkehr im Rhein-Main sowie die Schaffung von nächtlicher Ruhe durch ein absolutes *Nachtflugverbot* von 22.00 bis 6.00 Uhr. Um das zu erreichen, ist Weiterkämpfen eine pure Notwendigkeit.

Dass wir als Gegner von Landesregierung und Fraport ernst genommen werden, steht außer Zweifel. So war das Mediationsverfahren im Jahr 1999/2000 ein Versuch, die Ausbaueegner in einen Dialog einzubinden, um dem Protest die Schärfe zu nehmen. Das ist der Gegenseite nicht geglückt. Wir erinnern uns, es hieß, die Landebahn müsse bis 2003 fertig sein. Dann hieß es, bis 2006 müsse der Mega-Bau unbedingt eingeweiht sein, da sonst die zahlreichen Gäste, die zur Fußball-WM anreisen, nicht landen könnten. Wie wir wissen, hat die WM auch ohne neue Landebahn problemlos stattfinden können. Dass wir den Bau der Landebahn überhaupt so lange aufhalten konnten, ist bereits ein politischer Erfolg, vor allem wenn man Geld, Macht und Einfluß der Luftverkehrslobby ins Verhältnis zu der ehrenamtlichen Arbeit vieler Menschen in Bürgerinitiativen und anderen Organisationen setzt.

Nachhaltige Waldzerstörung

Die Fraport AG ist bestrebt, ihr schlechtes Image als größter Umweltzerstörer der Region aufzubessern, indem sie einen wohl gesonnenen Fernsehsender unterstützt, diverse Feste und Vereine sponsert und am Tag des Rodungsbeginns gar Werbung für den Regionalpark macht („Erfahren Sie die Schönheit unserer Landschaft“).

Die Fraport AG versucht, in der Öffentlichkeit als ökologischer Musterbetrieb zu erscheinen (Einsatz von Elektromobilen, Erschließung von Erdwärme). Kaum ist der Wald gerodet, leistet sich der Flughafenbetreiber gar einen Umweltexperten, der das Unternehmen auf Nachhaltigkeit trimmen soll. Der immen-

se Verlust eines geschlossenen, jahrhunderte alten Waldgebietes wird dabei geflissentlich ignoriert. Für den gerodeten Wald gibt es keinen Ausgleich, schon gar nicht in räumlicher Nähe der belasteten Menschen. Grundsätzlich gilt: steigender Flugverkehr und Nachhaltigkeit schließen einander aus. Kritik und Protest an den Nachhaltigkeitslügen der Fraport AG in den kommenden Jahren ist richtig und notwendig.



Arbeit, Airport City und Regionalentwicklung

Die Investitionen in die Flughafenerweiterung (Landebahn Nordwest, Ausbau im Süden, Terminal 3) müssen wieder erwirtschaftet und profitabel verwertet werden. Das geschieht zum einen durch Kostensenkung, häufig zum Nachteil der Arbeitnehmer. Der Frage nach Quantität und Qualität der Arbeitsplätze sowie der Verwendung von Investitionsmitteln (Milliarden für den Flughafenausbau – aber kein Geld für Bildung da?) werden wir weiter nachgehen.

Entscheidend für den Betrieb des Flughafens ist aber die Anlagerung von Geschäftsfeldern wie die Vermietung von Läden, Parkplätzen, der Einrichtung von Konferenzräumen oder der Verlagerung von Betriebsstätten hin zum Flughafen (Beispiel: Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KMPG). „Kongreß- und Einkaufszentrum mit angehängten Start/Landebahnen“ oder „Airport-City“, bzw. „Business-City“ lautet das neue Selbstverständnis des Flughafens. Ziel des Flughafenbetreibers ist es, den Flughafen als *den* Mittelpunkt der Region zu etablieren, dem sich sämtliche anderen Funktionen unterzuordnen haben. Nicht mehr von den Menschen und den Gemeinden aus soll die Region gedacht werden, sondern vom Flughafen aus.

Dazu ein Zitat von John D. Kasarda, in der FR vom 3.11.09 als Experte für Flughafeninfrastruktur bezeichnet: „Frankfurt ist ein exzellentes Beispiel für eine Airport-City, die durch die umliegenden Städte und Gemeinden und Naturschutz eingeschränkt ist.“

Aus der Perspektive eines Entwicklers für Flughafenkonzepte sind Bevölkerung und ökologische Grenzen das Problem und nicht der Moloch Flughafen mit seinem andauernden Flächenfraß.

Zielgruppe bei der Entwicklung der Business- oder Airport-City ist denn auch keineswegs die regionale Bevölkerung. Denn wesentliche Elemente einer Stadt als politischem und sozialem Gemeinwesen fehlen:

es gibt keine Wohnbevölkerung und keine gewählten Institutionen wie z.B. eine Stadtverordnetenversammlung auf dem Flughafen. Im Zeichen der Globalisierung wird der hochqualifizierte Mitarbeiter gesucht, der ohne soziale und familiäre Bindung den weltweiten Jobangeboten folgt. Ein Bezug oder ein Verantwortungsgefühl für die Region wäre da nur hinderlich. Hauptsache, die Flughafeninfrastruktur mit Geschäften, Konferenzräumen, Hotels und Freizeiteinrichtungen ist für den globalen Mitarbeiter verfügbar. Die ortsansässige Bevölkerung, Raum und Landschaft kommen in diesem Horror-Szenario nur als Restgröße vor. Eine Zurichtung der Region ausschließlich auf die Interessen des Flughafens wollen wir verhindern und arbeiten deshalb weiter an dem Thema.

Gesamtbelastung und Vernetzung

Die Gesamtbelastung in der Region Rhein-Main ist neben der drohenden Klimaerwärmung ein Grund für die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen und Menschen auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene (z.B. Initiativen gegen Flughafenausbau von London Heathrow, Robin Wood oder Friedensgruppen).

Der Konflikt zwischen einem auf Wachstum, Profit und Konkurrenz basierenden Wirtschaftssystem einerseits und der Notwendigkeit, Ökologie, Klima, Gesundheit dagegen zu schützen sowie eine sozial gerechte Gesellschaft zu etablieren, ist der Rahmen, in dem sich die Initiativen gegen Flughafenerweiterung bewegen. Erfreulicherweise hat die langjährige Auseinandersetzung in der jetzigen Phase nicht nur Wut und Trauer über den zerstörten Wald hervorgerufen, sondern auch zu einer Restrukturierung (Regionalgruppe Robin Wood) und Neugründung (neue Kelsterbacher BI) von Gruppen geführt.

Angesichts der Vielzahl der skizzierten Aufgaben wird das Bündnis der Bürgerinitiativen bestehen bleiben. Es gibt genug zu tun in den kommenden Jahren!

(ps)

Vom Waldcamp zur Mahnwache

Im Mai 2008 wurde der Kelsterbacher Wald besetzt von 4-6 Aktivisten. Die Stadt Kelsterbach hat es erst mal toleriert und gab denen eine Frist bis nächsten Sonntag. Da kamen dann hunderte Menschen mit einem Kuchenstand in den Wald!

Wir haben 2 Baumhäuser und ein paar Plattformen ganz schnell aufgebaut im Wald und eine Holzhütte, die uns die Bürgerinitiative mit erbaut hat und das Holz gespendet hat.

Es gab auch verschiedene Aktionen wie zum Beispiel Baum-Besetzungen, Harvester-Besetzungen, Störung der Treibjagd, kleine Aktionen die man so nicht richtig mit bekommen hat und verschiedene Demos. Am 18.2.09 wurde das Waldcamp der Besetzung geräumt. Morgens zwischen 7 und halb 8 Uhr ist eine Hundertschaft an Polizei ins Camp gekommen und hat uns aus der Bl-Hütte geräumt.

Die Räumung war ganz schnell vorbei. Sie brauchten zwar für das Robin Wood-Baumhaus etwas länger, weil die Hebebühne, mit der sie uns räumen wollten zu kurz war. Die Aktivisten, vier davon auf dem Robin Wood-Baumhaus haben „sich vergelockt“ also fest gekettet! Es sind immer noch um die 15 Aktivisten im Wald an der Mahnwache. 500 Meter vor dem ehemaligen besetzten Camp, die da den Widerstand weiter leben. An der Mahnwache gibt es auch immer noch Aktionen, wie zum Beispiel kurz nach der Räumung die Besetzung eines Hauses am Flughafen und die Aktion an der Demo zum ersten Spatenstich bei der sich Robin-Wood-Aktivisten an einer Bahnbrücke abgeheilt haben und ein Banner gehängt haben mit dem Spruch drauf: „Klimaschutz statt Kahlschlagparty“.

Eine Umweltaktivistin von der Mahnwache



Nachtflugverbot und die Luftverkehrspolitik der neuen Bundesregierung

Seit acht Jahren haben führende hessische Landespolitiker immer wieder der Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet im Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens um eine neue Landebahn im Nordwesten und dem Bau des Terminals 3 im Süden ein Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr versprochen. Überall in Europa und auch in Deutschland wird die Nachtruhe als ein Zeitraum mit 8 Stunden definiert, wobei die Anfangs- und Endzeiten zwischen 22 und 23 Uhr und 6 und 7 Uhr variieren. Für die Bürger rund um den Frankfurter Flughafen sollen sechs Stunden Nachtruhe ausreichen, obwohl mittlerweile zahlreiche Gutachten aus der Lärmwirkungsforschung belegen, dass Fluglärm zu Schlafstörungen, Herz-Kreislaufkrankungen bis hin zum vermehrten Auftreten von Krebserkrankungen führt. Im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Frankfurter Flughafens vom Dezember 2007 wurden dann jedoch – obwohl der Flughafenbetreiber diese gar nicht beantragt hatte – 17 Nachtflüge in der Zeit von 23 bis 5 Uhr genehmigt. In den Tagesrandzeiten von 22 bis 23 und von 5 bis 6 Uhr dürfen durchschnittlich 150 Flüge stattfinden. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) hat dann zu den Musterklagen gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau aber gegen die 17 Nachtflüge entschieden. Die Hessische Landesregierung will gegen dieses VGH-Urteil in die Revision gehen,

angeblich um Rechtssicherheit wegen der Nachtflüge zu erreichen. In Wirklichkeit jedoch möchte die Landesregierung entgegen allen Versprechungen aus der Vergangenheit und den Festlegungen des Landesentwicklungsplans (LEP) der Luftverkehrslobby Flüge rund um die Uhr ermöglichen.

Die jetzt von CDU, CSU und FDP in Berlin ausgehandelten Koalitionsvereinbarungen zum Luftverkehrstandort Deutschland machen den Weg dafür frei:

„Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen. Die Wahrung des öffentlichen Er-

schließungsinteresses der Bundesrepublik Deutschland ist dabei zu gewährleisten.“

Was wird damit bezweckt: Die schwarze-gelbe Bundesregierung will das *Luftverkehrsgesetz* (LuftVG) so ändern, dass am Flughafenstandort Frankfurt kein Nachtflugverbot mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn zum Winterflugplan im Herbst 2011 in Kraft tritt. Die zurzeit unterschiedlichen Nachtflugbeschränkungen an den deutschen Flughäfen sollen so geregelt werden, dass zukünftig überall ohne Einschränkungen geflogen werden kann. In Deutschland ist der Nachtflugverkehr bisher schon weitgehend ohne Beschränkungen für den Linien- und Charterverkehr in Hannover, Köln, Nürnberg, Frankfurt, Frankfurt-Hahn und Münster/Osnabrück. Am zweitgrößten deutschen Flughafen München ist der Flugverkehr in der Kernzeit weitgehend ausgeschlossen und in den Nachtrandzeiten beschränkt. Bei den anderen deutschen Flughäfen Düsseldorf, Hamburg und Stuttgart sowie in Berlin-Tegel ist der geplante Verkehr meist auf den Zeitraum von 6 bis 23 Uhr beschränkt, allerdings gibt es wie an den meisten Flughäfen Verspätungsregelungen. Am Drehkreuz Leipzig/Halle wurde erst kürzlich vom Bundesverfassungsgericht festgestellt, dass nur der Passagierverkehr auf den Zeitraum 5.30 bis 23.30 Uhr beschränkt werde, während die Luftfracht einschließlich der US-Militärtransporte aufgrund ihrer besonderen Bedeutung nur sehr geringen Nachtflugbeschränkungen unterliegt.

Würde in Hessen am größten deutschen Flughafen Frankfurt ein – wenn auch zeitlich auf sechs Stunden verkürztes Nachtflugverbot eingeführt – so hätte das bundesweite, ja sogar europaweite Auswirkung



gen, weil alle Bürger, die in der Umgebung eines Flughafens wohnen, sich auf das Beispiel Frankfurt berufen und ebenfalls ein Nachtflugverbot an ihrem Flughafen einfordern würden.

Besonders pikant ist, dass es offenkundig ausgerechnet die Fraport AG war, von der die Initiative gegen wirksame Nachtschutzregelungen ausgegangen ist. Aus einem vertraulichen Protokoll der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vom 22./23.03.2007 geht hervor, wie die Luftverkehrslobby die bisherigen Nachtschutzregelungen an Flughäfen aushebeln will: „Herr Mäder (Flughafen Dresden) weist darauf hin, dass infolge jüngerer Urteile des BVerwG (...) ein generelles Nachtflugverbot für alle Flughäfen droht, die eine Planfeststellung anstreben und den Nachweis eines dringenden Bedarfs an Nachtflugverkehr nicht gerichtsfest führen können. Dies ist ein Paradigmenwechsel der Rechtsprechung, dem die ADV entgegenwirken muss. Dazu wären Anforderungen an einen qualifizierten Bedarfsnachweis für Nachtflüge festzulegen und auf eine Änderung bzw. Klarstellung des § 29b LuftVG hinzuwirken, auf den sich das BVerwG bei seinen Entscheidungen stützt. (...) Herr Lurz (Fraport) weist darauf hin, dass insbesondere klargestellt werden muss, was unter Nachtruhe zu verstehen ist. Nachtruhe muss mit „ungestörtem Schlaf“ gleichgesetzt werden, nicht mit absoluter Nachtruhe im Außenbereich. Er (...) sieht die Notwendigkeit (...) ADV-intern tätig zu werden.“

Die vom Fraport-Vertreter Rechtsanwalt Lurz geforderte „Klarstellung“ entspricht wohl der gegenwärtig im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP geforderten „Präzisierung“ des Luftverkehrsgesetzes. Sollte in diesem Sinne tatsächliche eine Änderung der gesetzlichen Vorgaben im Luftverkehrsrecht erfolgen, dann würde dies bedeuten, dass eine Begrenzung bzw. Reduzierung von Nachtflugbewegungen überhaupt nicht mehr

erreicht werden kann, weil ein Schutz der Bevölkerung nicht durch aktiven, sondern lediglich durch passiven Schallschutz bewirkt werden soll. Alternativ zum Herunterfahren des Flugbetriebs in der Kernzeit der Nacht zwischen 23.00 und 05.00 Uhr würden allein verstärktes Fensterglas und eigengeräuschintensive Lüfter angeboten – ein dramatischer Rückschritt beim Aufbau wirksamen Gesundheitsschutzes für über eine Million erheblich Fluglärm belasteter Menschen in Deutschland.

Auch der Hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch hat als Vertreter der FDP bei den Koalitionsverhandlungen in Berlin dafür gesorgt, dass die Luftverkehrslobby, ihre Interessen durchsetzen konnte. Bei einer Veranstaltung der Industrie- und Handelskammer (IHK) in Frankfurt betonte er, dass die betrieblichen Regelungen zu den Nachtflugbeschränkungen letztlich im betreffenden Bundesgesetz offen geblieben seien und nicht durch den bloßen Rückgriff auf den Beschluss des Hessischen Landtages zum Landesentwicklungsplan zu setzen seien. Deshalb sei eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes überfällig und der richtige Weg, der für alle deutschen Flughäfen von internationaler Bedeutung eine fundierte rechtliche Grundlage schaffen solle.



Angesichts der Globalisierung, der Wirtschafts- und Finanzkrise erweisen sich Bundes- und Hessische Landesregierung als willfährige Vollstrecker der Luftverkehrswirtschaft. Die Lebensqualität und die Gesundheit der Flughafenanwohner bleiben auf der Strecke, eine intakte Umwelt und wirkungsvolle Maßnahmen zur Reduzierung des Flugverkehr auch im Hinblick auf einen immer deutlich spürbaren werden Klimawandel interessieren nur als fromme Wahlkampfversprechen, nach der Wahl sieht alles anders aus.

Die Bürgerinitiativen haben die Tricks der Politiker in Wiesbaden und Berlin durchschaut und werden mit vielfältigen und fantasievollen Aktionen für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr kämpfen. (dt)



Europäische Konferenz in Brüssel:

Kampagne „Stopp für Flughafenausbau, Luftverkehr und Klimawandel“

Auf einer Konferenz am 31.10.- 1. 11. 2009 haben Umweltverbände und Flughafenausbaugegner beraten, wie das ständige Wachstum des Flugverkehrs zu stoppen sei. Aktivisten aus Großbritannien, Frankreich, Deutschland, Italien, Luxemburg, Belgien, der Schweiz, Spanien, Norwegen und Dänemark hatten sich in Brüssel getroffen, um Aktionen zu koordinieren, die sich gegen den weiteren Ausbau von Flughäfen wenden. Die Europäische Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs (UECNA) hatte zahlreiche Mitglieder von Flughafenausgruppen aus London, Paris, Nantes, Brüssel, Luxemburg, Basel, Zürich, Rom, Siena u. a., sowie die Umweltorganisation Robin Wood, Green Peace, Transport&Environment (T&E) und BiofuelWatch als auch Mitglieder von Gruppen, die direkte Aktionen machen, wie zum Beispiel Plane Stupid von London Heathrow eingeladen. Aus Deutschland hatten an der Konferenz Vertreter des Bündnisses der Bürgerinitiativen: „Kein Flughafenausbau – für ein Nachtflugverbot“ (BBI) aus Frankfurt, der Interessengemeinschaft zur Bekämpfung des Fluglärms (IGF) e. V., der Mahnwache im Kelsterbacher Wald, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) e. V. und des Deutschen Fluglärmdienstes (DFLD) teilgenommen.

Einer der Organisatoren dieser Konferenz war John Stewart, von Heathrow Association for the Control of Aircraft Noise (HACAN), die sich gegen den Ausbau von London-Heathrow wendet: „Wir alle gehen davon aus, dass die Ausweitung des Flugverkehrs in Europa weder notwendig noch nachhaltig ist. Viele der europäischen Flugstrecken können mit der Bahn zurückgelegt werden. Der ständig wachsende Flugverkehr ist die Hauptursache für den weiter fortschrei-

tenden Klimawandel. Millionen von Menschen werden durch Fluglärm belästigt. Neu- und Ausbau von Flughäfen versiegeln in ganz Europa wertvolle Naturflächen.“ Er sagte weiterhin: „Es macht keinen Sinn, dass auf den Flugbetrieb keine Kerosin-Steuer erhoben wird und das Fliegen von der Umsatzsteuer befreit ist. Diese Gebühren werden benötigt, um die Nachfrage beim Fliegen zu begrenzen. Wenn die Weltklimakonferenz in Kopenhagen den CO²-Ausstoß weiter reduzieren will, muss der Flugverkehr in das Maßnahmenpaket einbezogen werden. Leider stehen derartige Vereinbarungen in Kopenhagen nicht auf der Tagesordnung.“ Dirk Treber erklärte für das BBI, die IGF und den BVF: „Ich begrüße ausdrücklich, dass sich Umweltverbände und Flughafenausbaugegner aus ganz Europa zusammenschließen, denn nur durch gemeinsame Aktivitäten kann in Zeiten der Globalisierung und der Finanz- und Wirtschaftskrise die ständige zunehmende Expansion der Luftverkehrswirtschaft gestoppt werden. Lebensqualität und eine intakte Umwelt dürfen nicht länger zu kurz

kommen.“ In den kommenden Jahren werden die Flughafenausbaugegner und Umweltorganisationen ihre Zusammenarbeit auf europäischer Ebene weiter verstärken. Ein gegenseitiger Informationsaustausch wurde vereinbart, es soll gemeinsame Manifestationen, Demonstrationen und zahlreiche weitere Aktivitäten geben. (dt)

Umweltorganisationen, die sich mit den Themen Flugverkehr, Flughäfen, Fluglärm und Klimawandel beschäftigen:

www.uecna.eu Europäische Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs (UECNA)

www.transportenvironment.org Transport und Umwelt (T&E)

www.eeb.org Europäisches Umweltbüro (EEB)

www.aviationwatch.eu Organisation zur Beobachtung des Flugverkehrs
www.EANS.net Europäischer Fluglärm-Service (EANS)

www.biofuelwatch.org.uk Initiative zur Beobachtung von Bio-Sprit.

www.robin.wood.de Robin Wood

Repression und Solidarität

Seit über einem Jahr kämpfen Aktivisten im Kelsterbacher Wald gegen den Bau der neuen Landebahn, für Umwelt- und Klimaschutz und für eine lebenswerte Region. Je näher die nächste Rodungsphase kommt, umso mehr häufen sich die Strafbefehle. Durch eingeleitete Ermittlungen wird versucht, diese jungen Leute einzuschüchtern und ihren Widerstand zu brechen. Die zu erwartenden Anwalts- und Gerichtskosten sowie Geldstrafen werden 5.000 Euro überschreiten.

Wir wurden durch diese Aktivisten im Widerstand gegen den Flughafenausbau unterstützt, deshalb ist es selbstverständlich, dass wir sie jetzt finanziell unterstützen.

Ab sofort gehen alle Spenden für Flughafenausbaugegner, die von juristischer und politischer Repression bedroht werden auf das Konto:

Polite e. V., 108 102500 ,
Volksbank Höchst a. M.,
BLZ: 501 903 00,
Betreff: Spende Wald.

Repression und Widerstand

Der Konflikt um die neue Ausbaustappe des Frankfurter Flughafens hat an Fahrt gewonnen. Als sich herauskristallisierte, dass die legalen Methoden (Großdemos, Einwendungen gegen den Planfeststellungsbeschluss, Klagen beim VGH in Kassel) den Ausbau nicht weiter aufhalten werden, waren zunehmend Menschen bereit, ihre Belange selbst in die Hand zu nehmen. Als sich zeigte, dass die verschiedenen Organe des Staates den Ausbau mit seinen fatalen Folgen gegen den Willen der geschädigten Menschen durchsetzten, wuchs die Bereitschaft für die eigenen Überzeugungen auch den begrenzten Gesetzesbruch in Kauf zu nehmen. Gute Gründe hierfür gibt es genug. Sei es der Angriff auf Lebensqualität und Gesundheit der Menschen in der Flughafenregion, Umweltzerstörung im großen Stil oder die in Kauf genommene Verschärfung des globalen Klimawandels: Die Gewalt die von Staat und Fraport ausgeht, war bereits massiv, bevor Polizei und Gerichte auf den Plan traten.

Doch auch der Widerstand gegen diese Gewalt wuchs. Was als Besetzung des Kelsterbacher Waldes begann, erreichte mit Beginn der Waldvernichtung im Januar 2009 eine neue Qualität. Mehrmals besetzten AktivistInnen die Rodungsmaschinen und hielten

die Rodungen dadurch stundenlang auf. Mehrere Bäume wurden unmittelbar vor ihrer Fällung besetzt und mussten aufwendig von Spezialeinheiten der Polizei geräumt werden. Während der Räumung der Waldbesetzung ketteten sich verschiedene Menschen an den Bäumen fest. Aber auch nach der Räumung ging der Widerstand weiter. Es zeigte sich, wie entschlossene Menschen mit Mut und Fantasie selbst dem größten Polizeiapparat ein Schnippchen schlagen können. Kaum jemand der Beteiligten wird den überraschten und ungläubigen Gesichtsausdruck der zahlreichen Polizeibeamten vergessen, als zwei Tage nach der Räumung eine handvoll AktivistInnen auf einem Hausdach auf dem Rodungsgelände auftauchten, als sich einige AktivistInnen von einer Brücke über der offiziellen Zufahrt zum feierlichen ersten Spatenstich der Landebahn NW abseilten oder als AktivistInnen zwei der letzten, eingezäunten und bewachten Bäume auf dem Landebahngelände besetzten. Diese Aktionen waren völlig legitim. Sie brachten den Ausbaus kurz ins Stocken, machten vielen Menschen Mut und fanden ein großes, meist wohlwollendes Medienecho.

Es wäre schön wenn diese Erzählung hier enden würde. Aber der Staat mag solche Aktionen nicht. Und das bekommen die, die sie machen zu spüren. Es fängt direkt nach der Aktion an, wenn die Öffentlichkeit fort ist. Manche können von Misshandlungen durch die Polizei erzählen, viele vom stundenlangen Eingesperrt sein auf der Polizeiwache. Für manche ist es damit vorbei, für andere nicht.

Als nächstes treten die Gerichte auf den Plan. Aus den legitimen Aktionen werden plötzlich absurde Anklagen. Oder hätte jemand geglaubt, dass das Blockieren einer Rodungsmaschine Nötigung, und das Pflanzen junger Bäume auf der gerodeten Fläche Hausfriedens-

bruch darstellt? Würden sie wollen, dass deshalb Menschen ins Gefängnis müssen?

Genau das droht jetzt manchen im schlimmsten Fall. Es wurden gegen viele Personen Anklage erhoben. Eine erste Gerichtsverhandlung hat stattgefunden, wurde zu einer medialen Plattform der AusbaugesegnerInnen und darauf hin wieder eingestellt. Manche Anklagen wurden gegen Zahlung von Bußgeldern eingestellt. Andere Prozesse sind noch in der Schwebe (stand November 09: 14 offene Prozesse). Es ist absehbar, dass sich eine ganze Reihe von Anwalts- und Gerichtskosten sowie Geldstrafen ansammeln werden – und bei Nichtbezahlung letzterer, droht einigen die Umwandlung in Haftstrafen.

Ziel des Staates ist es, die Angeklagten zu isolieren und einzuschüchtern, damit Projekte wie der Flughafenausbaue ohne Widerstand realisiert werden können. Ob er damit Erfolg hat, liegt an uns allen. Der Einschüchterungsversuch wird scheitern, wenn sich Menschen mit den Angeklagten solidarisieren und sie auch finanziell unterstützen. Gute Gründe dafür gibt es genug!

Ein Umweltaktivist von der Mahnwache

Infos

Info-Material der Bürgerinitiativen bestellen bei:

Petra Schmidt
Bäckerweg 25
64546 Mörfelden-Walldorf

Mail:
mail@bi-moerfelden-walldorf.de

Impressum:

Bündnis der Bürgerinitiativen gegen den Flughafenausbau - für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr

Redaktionsadresse und Layout:

Rudi Hechler,
Hochstr. 22,
64546 Mörfelden-Walldorf,

Druck: Druck:

J. C. Herbert'sche Druckerei
Wilhelm-Leuschner-Straße 6
64293 Darmstadt



Weltklimakonferenz: Von Kelsterbach nach Kopenhagen

„Nicht-Handeln ist nicht zu entschuldigen“ Dies ist die zentrale Botschaft des Kopenhagen-Berichts, mit dem die besten Klimaforscher der Welt die Politiker eindringlich zum Handeln auffordern. Vom 7. bis zum 18. Dezember 2009 findet in Kopenhagen die nächste große Weltklimakonferenz der Regierungen statt.

Die Temperaturen und der Meeresspiegel steigen schneller und Wetterextreme sind häufiger als noch vor zwei Jahren im letzten Bericht des Weltklimarates vorhergesagt. Wenn die globale Mitteltemperatur um mehr als zwei Grad ansteigt, ist es zu spät. Dann setzen massive und sich selbst verstärkende Klimaveränderungen ein, die nicht mehr beherrschbar sind. Um diese „Kipp-Punkte“ noch zu verhindern, müssen weltweit sofort, dauerhaft und effektiv die Emissionen gefährlicher Treibhausgase vermindert werden. Deshalb ist es notwendig zur nächsten Weltklimakonferenz im Dezember viele Menschen zu mobilisieren: für weltweiten Klimaschutz, für Klimagerechtigkeit und die Verantwortung der Verursacher.

Die Aktivisten im Kelsterbacher Wald haben gemeinsam mit den Bürgerinitiativen „Klimaschutz von unten“ betrieben: demokratisch, gewaltfrei, ressourcenschonend und möglichst klimaneutral. „Klimaschutz von unten“ heißt aber auch, den Betroffenen des Klimawandels „oben“ Gehör zu ver-

schaffen. Deshalb muss laut gegen den wachsenden Flugverkehr, die Abholzung der Wälder, den Neubau von Kohlekraftwerken und die Laufzeitverlängerung von AKWs demonstriert werden.

Auf der Weltklimakonferenz im Dezember werden die Regierungskonferenzen und Chefinnen die Weichen für die globale Industriepolitik neu stellen. Es geht um nicht weniger als die Frage, welche Volkswirtschaften wie bisher wachsen dürfen und welche ihre Industrien konsequent verändern müssen.

89 Prozent der weltweiten Treibhausgase verursachen die Industrienationen. Unter den Folgen des Klimawandels leiden besonders jene, die ihn am wenigsten verursachen. Die Kosten für Klimaschutz in den armen Ländern liegen bei 100 Milliarden Euro pro Jahr, der deutsche Anteil daran ist sieben Milliarden Euro. Die Industriestaaten müssen die Verantwortung übernehmen.

Der Emissionshandel und die sogenannten „Mechanismen für umweltverträgliche Entwicklung“ helfen den armen Ländern nicht. Die Zahl der Klimaflüchtlinge wird weiter steigen, wenn sich daran nichts ändert. Die Folgen des Nicht-Handelns sind sehr viel teurer als effizienter Klimaschutz.

Bislang schonen die Vereinbarungen für den Ausstoß der Treibhausgase die Industrie viel zu sehr, um das überlebenswichtige „Zwei-Grad-Ziel“ noch zu erreichen. Sie müssen

viel strenger werden.

Die Volkswirtschaften der Industriestaaten werden dadurch aber nicht wirklich bedroht. Denn sie haben ihre Entwicklungspotenziale noch nicht annähernd ausgeschöpft. Z. B. in Deutschland werden über sechs Milliarden Steuergeld pro Jahr als Subventionen für den klimaschädlichen Flugverkehr verschwendet. Allein die Abwrackprämie hat fünf Milliarden Euro gekostet.

Wenn ähnliche große Summen für die Forschung und Entwicklung erneuerbarer Energien und für klimaschonende Mobilität zur Verfügung gestellt würden, hätten wir sehr bald Ergebnisse, die große Chancen eröffnen. Dann fragt keiner mehr „Was kostet Klimaschutz?“ sondern „Was bringt uns Klimaschutz und wie können wir die Chancen in anderen Bereichen des Umweltschutzes noch besser nutzen?“

Die alten Griechen sagten: „Ohne Krise keine Erneuerung“. Vielleicht brauchten wir die Finanz- und Klimakrise gleichzeitig, um uns zu verändern und zu erneuern. Wir sollten den Weltklimagipfel nutzen, um den Betroffenen, der Vernunft und dem Mut zur Erneuerung Gehör zu verschaffen.

Wahlen sind nicht die einzige demokratische Möglichkeit, um Klimaschutz zu einer Chance für alle zu machen. Persönliches Engagement kann sehr viel verändern. Deshalb wird von den BI-Gruppen während der Klimakonferenz in Kopenhagen verstärkt darauf aufmerksam gemacht werden, dass der ständige wachsende Flugverkehr zu begrenzen und zu verteuern ist: nur dies ist ein wirkungsvoller Beitrag um die schädlichen Treibhausgase zu reduzieren. (dt)